

L'édito

FUMEUX

En novembre 2012, Bertrand Delanoë, alors maire de Paris, présentait un plan antipollution fumeux. Droit dans ses bottes, il y prônait notamment l'interdiction de circulation des motos et autres deux-roues motorisés de plus de dix ans à l'horizon 2014. De multiples voix, dont celle de *Moto Journal*, s'étaient alors fortement élevées contre cette aberration. Heureusement, l'idée n'avait pas été suivie d'effet. A peine deux ans plus tard, la mairie de Paris persiste et signe. **Madame Hidalgo, qui a succédé à Delanoë aux manettes de la capitale, vient de réitérer sa volonté d'interdire les 2RM, mais antérieurs au 31 mai 2000.** Pour l'édile, peu importe apparemment que ces mêmes deux-roues motorisés participent à la fluidité de la circulation et à faciliter le stationnement ; peu importe que leur temps de roulage soit moindre que celui des voitures. Dans ce dossier, la mairie, qui vante éhontément ses Velib' et Autolib' comme solution à presque tout, est visiblement dans la posture politique, pas dans l'argumentation irréfutable, posée, sereine, qu'un tel sujet exige. A cet égard, la position de l'adjoint aux Transports, soulignée conjointement par la FFM, la FFMC et le CNPA dans un récent communiqué, est révélatrice : **il s'agirait d'une question de principe.**

Ce faisant, la mairie prend aussi le risque d'une véritable discrimination sociale. « **Quand on travaille pour un Smic, on ne choisit pas ou on réside** », avait lâché une élue de l'opposition anti-plan antipollution Delanoë. Elle aurait pu rajouter : **on peut sans doute difficilement se payer une moto de dernière génération.** Plus généralement, les motos d'avant 2000 (combien y en a-t-il encore ?) étaient parfaitement en règle par rapport aux normes en vigueur à l'époque ; **en quoi le motard serait-il responsable d'un changement de ces normes des années plus tard ?** En quoi devrait-il se séparer d'un véhicule en parfait état dont l'unique tort est d'être considéré comme "trop vieux" ? Et puis, *last but not least*, dans une période où l'on s'insurge – à raison – contre l'obsolescence programmée de plus en plus de produits, voilà qui fait tâche. Discuter d'un nécessaire combat contre la pollution urbaine, oui ; dire et faire n'importe quoi sous de fallacieux motifs, non.

PIERRE ORLUC,
RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT



DFDFDFDFDFDFD

Parmi les italiennes de la vente Bonhams figurait une ribambelle de petites MV 4-temps des années 50, dont une 200 Squalo, deux 175 Disco Volante et deux 125 Monoalbero (premier plan) compé-client.

SURENCHÈRES À L'ITALIENNE

La 4e vente aux enchères de Bonhams au Grand Palais de Paris a fait la part belle à l'Italie, avec 27 motos sur 48 d'origine transalpine. Mais c'est la mythique anglaise 1000 Vincent qui a crevé le plafond des enchères, à 82 800 € le bout !

Price is not a problem. » Sous la somptueuse nef du Grand Palais, cet élégant monsieur aux tempes grises confirme – dans un anglais au fort accent suisse – que l'argent n'est pas un souci pour les visiteurs qui se pressent à la vente aux enchères de voitures et de motos de collection organisée par Bonhams. La preuve ? Les acheteurs sont venus, en masse, des quatre coins de l'Europe. Et cette 4e vente en France, organisée par la maison britannique, a battu tous les records avec 17 millions d'euros – dont près de 500 000 € pour les motos. Ainsi, une Ferrari 275 GTB de 1968 restaurée a atteint la folle somme de 2,225 millions d'euros et une Aston Martin DB4 Série spéciale GT coupé de 1962 a fait grimper les prix jusqu'à 1,20 millions

d'euros. La crise, quelle crise ? Pour autant, la cinquantaine de motos proposée à la vente n'a pas fait exploser les compteurs. Même si le marché des motos de collection reste très spéculatif, il semble que certaines limites se fassent jour. En particulier sur les modèles d'origine italienne, qui représentaient plus de la moitié du catalogue de Bonhams cette année. Ainsi, plusieurs motos n'ont pas atteint le prix-plancher fixé par le vendeur. C'est notamment le cas pour une Laverda SFC 750 réplique de 1972, estimée à plus de 21 000 €* et dont les enchères ont plafonné à 16 000 €. Ce fut aussi le cas d'une belle 600 Ducati TT2 NCR, estimée à 22 000 €, pour laquelle on n'a proposé que 11 000 €, et d'une exceptionnelle Ducati 750 SS Corsa cursifiée par NCR en 1973, estimée à plus de 70 000 € et qui n'a pas dépassé

les 60 000 €. Selon les spécialistes rencontrés sur place, sa cote serait de 90 000 €... De même, l'un des prototypes de la Benelli Sei de 1972 n'a pas dépassé les 24 000 € (pour une estimation à 32 000 €), et une MV Augusta Magni Formula 750 Réplique de 1978, évaluée à plus de 50 000 €, a péniblement atteint les 40 000 €. « A ce prix, c'était cadeaux ! », s'exclame Raphaël David. Venu spécialement de Savoie pour assister aux enchères, le président du MV Augusta Club de France pointe du doigt le manque de précisions concernant les modèles proposés à la vente. « Cette MV est en fait une 600 kitée et cursifiée par Arturo Magni lui-même [le directeur du service course de l'époque, ndr], avec un embrayage à sec et une transmission par chaîne. A l'avant de la machine, le carter ne compte que 19 stries contre 21 pour les 750 officielles. Une

Micro interview



BEN WALKER,
responsable du département moto chez Bonhams

« 481 000 € de vente »

Satisfait de cette 4^e édition au Grand Palais ?

Oui. Nous avons une cinquantaine de motos de qualité et en avons vendu 60 % aux enchères, pour un total de 481 000 €. Les MV Augusta de petites cylindrées des années 1950 n'ont pas atteint le prix de réserve fixé par le vendeur. Mais des négociations sont en cours pour que les personnes intéressées négocient directement avec lui. Donc, il y a des chances pour que ces motos partent aussi rapidement.

Pourquoi y avait-il autant de motos italiennes ?

C'est vraiment un hasard ! Un Allemand et un Belge nous avaient confié la vente de leur collection de Moto Guzzi et de MV. Mais je trouve qu'il y avait effectivement un peu trop d'italiennes. Je pense que cela a sans doute détourné de la vente certains acquéreurs potentiels.

Quels seront les modèles à vendre, au cours de votre prochaine vente à Stafford, le 26 avril prochain ?

En Angleterre, il y aura évidemment une majorité de machines britanniques. Dont plusieurs Brough Superior des années 1930, une exceptionnelle Indian Four de 1928 ainsi qu'une magnifique Ace 1200 Four de 1924 et plein d'autres motos à découvrir...



1 Tout transpire la course dans cette MV 600 de 1978, kitée en 750 pour la compétition par Arturo Magni, le sorcier MV de l'époque.
 2 Pour le plaisir, Raphaël David et Alain Laurent, du MV Augusta Club de France, sont venus admirer les joyaux de la firme de Varèse.
 3 Ici au premier plan, une autre MV, la 125 Sport C.1975, a trouvé preneur pour 5 060 €.



4 Moto Guzzi a produit seulement 150 "telaio rosso" (cadre rouge) de ses V7 Sport. Celle-ci possédait son certificat d'origine confirmant l'année et le numéro de cadre. Rare et recherchée, elle a trouvé preneur contre la bagatelle de 41 400 €.

"vraie" 750 partirait à près de 100 000 €. » Pour expliquer cette cote élevée des motos siglées Meccanica Verghera, il faut se souvenir que, toutes cylindrées comprises, MV n'a fabriqué de 1 500 4-cylindres au total. Parmi la brochette d'italiennes figurait un lot exceptionnel de petites compé-clients MV des années 1950, dont deux 125 mono-arbre avec cascade de pignons, des modèles très rares. « On voit qu'il s'agit de deux machines qui ont couru et

qui sont restées dans leur configuration d'époque avec leur compteur Smith et leur carbu SSI à cuve séparée », s'émerveille Alain Laurent (dit "D'Artagnan") du MV Augusta Club de France. A 18 000 € pièce, elles n'ont pas atteint le seuil fixé par le vendeur. Au catalogue de Bonhams figurait également d'autres compé-clients de route des années 1950, dont une Squalo de 1954 et deux Disco Volante – ainsi prénommées en raison de la forme du réservoir semblable à

une soucoupe volante. Les enchères ayant stoppé à 13 000 €, leur propriétaire est reparti avec. Les hésitations des éventuels acheteurs s'expliquent aussi par l'absence d'information fiable concernant l'historique des modèles accompagnant les motos sont plutôt succincts. Pour les motos immatriculées, on dispose de la carte grise du proprio. Pour les machines de

course, on doit se contenter de simples croquis de montage, de photos d'époque et de l'adresse d'hypothétiques restaurateurs ayant travaillé dessus. Rien de très convaincant. « De toute façon, on ne fait jamais d'affaires dans les ventes aux enchères », prévient Jean-Marie, venu d'Avignon. Il y a des investisseurs fortunés contre lesquels on ne peut pas lutter. » Même si les évaluations livrées par Bonhams ne sont pas toujours surestimées, elles stimulent la spéculation. Selon Roland Rampoux, une belle Moto Guzzi Airone Sport 250 de 1958, « introuvable sur Subito, le boncoin italien », vaut deux fois l'estimation officielle de la maison de vente. Elle est pourtant partie à 5 060 €. Soit près de dix fois moins que la Harley-Davidson Heritage Softail Classic du pape, qui s'est envolée à 46 000 €.

*Les tarifs indiqués sont les prix totaux d'acquisition, incluant les frais (15 %) et la TVA sur ces frais.

5 La vente d'une moto aux enchères dure quelques minutes ; pour à participer, il faut montrer patte blanche (et Carte bleue...) au comptoir d'enregistrement. Des acheteurs de l'étranger enchérissent aussi par téléphone ou via Internet.
 6 Une Moto Guzzi Airone Sport 250 de 1958.
 7 Autre clou de la vente, cette première Bimota 550 cm³ KB2 de 1983 à moteur Kawasaki, accompagnée de sa carte grise française. Elle a été vendue 16 675 €.
 8 L'un des trois premiers prototypes usine de la Benelli 6-cylindres 750 Sei (1972) n'a pas trouvé preneur au prix minimal fixé par le vendeur, malgré des enchères qui ont atteint 24 000 €.

« Une moto prend moins de place dans un garage »

> Hans Hugenholtz "baigne" dans la moto depuis son plus jeune âge. Il faut dire que son père a dessiné le circuit de Suzuka pour Honda. A la tête de nombreux business dans l'immobilier, mais aussi dans la moto (une de ses sociétés importe les casques Nolan au Benelux), ce Néerlandais possède déjà une belle collection de voitures. Et s'oriente désormais vers la moto « qui prend moins de place dans un garage... » Au Grand Palais, il lorgnait une petite MV Augusta 125 Sport carénée de 1975 (le dernier modèle produit par l'usine de Varèse), histoire de posséder « un petit modèle sympa d'une marque mythique ». Limite fixée : 6 000 €, alors que la belle italienne est estimée par Bonhams à plus de 9 000 €. Mais les enchères ont péniblement atteint les 4 400 € (soit un prix total d'acquisition de 5 060 €), pour le plus grand bonheur de Hans.



Il n'y avait pas que des italiennes. De g. à d. : Indian Scout 600 1928, Ace 1229 cm³ Four 1924, HVA 405 cross 1970, James Model 8 240 cm³ 1923, Magnat-Debon AM 250 1928, Motosacoche 250 cm³ 1929, Vincent 998 Black Shadow.