
ROUILLAC



MUSÉE DU POIDS LOURD - COLLECTION JACQUES PASSENAUD

Samedi 30 septembre 2023 à 14h - Cormenon

ORDRE DE PASSAGE

Véhicules

Véhicules légers	1-18
Poids lourds d'avant-guerre	20-31
Véhicules d'incendie	35-43
Véhicules militaires	45-53
Poids lourds d'après-guerre	55-86
Tracteurs agricoles	86-94

Automobilia

Moteurs sur châssis	100-114
Musée I et II	115-142
Musée III et IV	145-157
Atelier I et II	160-189
Atelier III et IV	190-207

CHARGE UTILE

L'intégralité des véhicules utilitaires est reproduit dans le magazine Charge Utile en kiosque en septembre.



VENTE LIVE SANS FRAIS ADDITIONNELS

www.rouillac.com



MUSÉE DU POIDS LOURD COLLECTION JACQUES PASSENAUD

Vente aux enchères publiques

Samedi 30 septembre 2023

1, rue Roger Meyer (Musée)
80 bis, rue Poterie (Atelier)
41170 Cormenon

à la requête des héritiers de Jacques Passenaud,
avec le concours de Maître Antoine RICHARDIN notaire à Mondoubleau.

EXPOSITIONS PUBLIQUES

Les jeudi 28 et vendredi 29 septembre de 10 à 12h et de 14 à 17h.
Le samedi 30 septembre, de 9h30 à 12h.

ENLÈVEMENT

Avant le vendredi 20 octobre. Les lots seront délivrés aux acheteurs sur place
SUR RENDEZ-VOUS UNIQUEMENT.

Une fois l'adjudication prononcée les véhicules ne sont plus assurés
et sont sous la responsabilité totale des acheteurs.

CONSULTANT

Jean-François Colombet, rédacteur en chef de Charge utile

FRAIS DE VENTE 24% TTC

www.rouillac.com

rouillac@rouillac.com

2, rue Albert Einstein

Tél. 02 54 80 24 24

41100 Vendôme

OVV n°2002-189

Jacques Passenaud, 1932-2022 - *In Memoriam*

Charge Utile, Jean-François Colombet



Le journaliste Jean-François Colombet dressait dans un entretien le portrait de son ami le collectionneur Jacques Passenaud.

Peu loquace de prime abord, Jacques Passenaud se déride instantanément dès lors qu'on commence à parler camions et copains. Fin mécanicien, il a découpé des centaines de camions au chalumeau mais, heureusement, il s'est notablement racheté en en sauvant un grand nombre, et pas n'importe lesquels... Jacques Passenaud naît en 1932, en même temps qu'un frère jumeau prénommé Jean. Dès son plus jeune âge, son terrain de jeux est l'entreprise de récupération de métaux, papiers, peaux de lapin et chiffons fondée par son père à Mondoubleau (Loir-et-Cher). Ce dernier ne possède alors qu'une camionnette Renault KZ montée en jumelés à l'arrière et qui transporte jusqu'à 1500 kg !

Parmi les premiers camions croisés par Jacques figure le vieux FWD à bandages du père Dupin, un entrepreneur forain qui possède alors plusieurs parquets dansants. Le véhicule tracte avec peine deux remorques également à bandages. Comme l'écrira Jacques plus tard, « Le père Dupin, assis sur le moteur, les mains sur un immense volant plat, sans pare-brise, les cheveux au vent (expression à tempérer, la vitesse maximale ne dépassant pas les 20 km/h, NDLR) était à nos yeux d'enfants un chevalier de la route. » C'est peut-être de là que viendra à notre homme cette passion pour les poids lourds, qu'il a conservée intacte jusqu'à aujourd'hui. Bien connu et apprécié du monde des collectionneurs de camions, Jacques est aujourd'hui à la tête d'une superbe collection qu'il a rassemblée dans des bâtiments pour constituer l'un des plus intéressants musées qui soient, et aussi l'un des seuls consacrés aux camions.

Comment es-tu venu à la collection ?

Je suis parti effectuer mon service national en Tunisie en 1953, à l'âge de 21 ans. J'ai été incorporé au 4e régiment de tirailleurs tunisiens. Libéré en 1954, j'ai été rappelé en 1956 en Algérie.

Je me suis marié en 1957 et en 1958, une fois de nouveau libéré, j'ai repris l'entreprise de récupération de métaux, papiers et chiffons fondée par mon père à Mondoubleau (Loir-et-Cher) dans laquelle je travaillais déjà avant de partir.

Plus tard, je me suis associé avec mon jeune frère qui travaillait avec moi et nous avons acheté une affaire au Mans. Notre premier camion a été le Berliet GLC 6 b récent de notre père. Nous sommes parvenus à développer l'entreprise et nous avons acheté un Citroën 45 U, un GLR 8 M2 puis un GLM 10 M3 de 19 tonnes.

En 1966 est arrivé notre première semi-remorque, tractée par un Berliet TLM 10 M3 à cabine couchette équipé de la célèbre « tricoteuse ».

Ensuite, il y a eu une période Unic avec plusieurs P 200 à capot carrossés en Multibenne et deux T 270 Izoard à moteur V8 qui nous ont donné bien des soucis.

Par la suite, nous avons acheté deux Berliet TR 280, quatre GLR 200, des Daf FT 2805, des Volvo TF 88 et TF 10.20 et deux Scania P 112 MA.

En 1992, à l'âge de 60 ans, j'ai décidé de prendre ma retraite. J'avais hâte de pouvoir me consacrer à ma passion, les vieux camions. J'avais déjà mis de côté plusieurs véhicules, n'ayant pas eu le cœur de les ferrailer. L'un des premiers récupérés était l'ancien fourgon-pompe Laffly des pompiers de la ville de Brou (Eure-et-Loir).

Sitôt à la retraite, j'ai attaqué la restauration de la camionnette La Licorne de mon grand-père, pieusement conservée, puis celle de la Renault KZ de mon père. Mais j'avais de grandes ambitions. Non seulement je consacrais la majeure partie de mon temps à remettre en état mes véhicules mais je me suis en outre adjoint les services de mon ancien mécanicien, qui « touchait sa bille » en tôlerie. Un second mécanicien est venu nous aider à mi-temps. Bilan : les restaurations se sont enchaînées : un Delahaye 140 ex-armée française de 1940 (qui participera à la 2e édition de la Locomotion en fête, NDLR), une camionnette Berliet VSFN, un Liberty type B, puis ce sont un Citroën 23 RU, un Hotchkiss PL 25, un Dodge T 110 L 14, un Berliet GLA, un GLM 10 R, plusieurs Saurer...

En parallèle, j'ai entamé la restauration des bâtiments d'une ancienne tannerie, installée dans le bas du village. Les travaux ont duré plusieurs années mais ils m'ont permis d'abriter et d'exposer tous mes véhicules restaurés, l'ensemble constituant à présent un véritable musée.

L'âge venant, les visites devenaient de plus en plus difficiles à assurer. Aussi, j'ai décidé de le fermer et de ne le rouvrir qu'exceptionnellement pour des visites privées, sur rendez-vous, pour des amis ou des passionnés.

Que préfères-tu conduire ?

- Mon Berliet GLC 6, par nostalgie, et aussi mon TLM 10 M3.

Que recherches-tu ?

- Plus rien. J'en ai déjà tellement !

A quelles associations adhères-tu ?-

- L'Acaare, en Alsace.

Véhicule légers - n°1 à 18

1



DFP Type AN (1909)

4 cylindres, 10 CV.

Carrosserie bordeaux.

Bel état de conservation, boiseries et capote peu endommagées.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : certificat d'immatriculation de collection.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée I.

Fondée en 1906 par Auguste Doriot, ingénieur chez Peugeot, et Ludovic Flandrin, venant de chez Clément-Bayard, la firme DF et Cie s'implante à Courbevoie en vue de produire des petites voitures monocylindres 1.1 litre en pleine période d'essor de l'automobile. Rejoints en 1908 par les frères Alexandre et Jules-René Parant, qui apportent de nouveaux capitaux, la firme devient DFP, pour Doriot, Flandrin et Parant. 1912 marque l'autonomie de l'entreprise vis à vis de son fournisseur "Chapuis-Dornier" : dès lors, l'estampille "D.F.P." ornera les moteurs des nouveaux modèles, lesquels attirent tout particulièrement l'attention des frères Bentley.

3000/5000

2



Citroën B2 10 HP (c. 1922)

4 cylindres, 9 CV essence.

Carrosserie bordeaux.

Très bon état, restauration de qualité.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : certificat d'immatriculation de collection.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

Héritière directe de la toute première Citroën type A, la B2 s'en distingue par un moteur porté à 1452 cm³. Elle apparaît en avril 1921 et, au plus fort de sa production, il sortira 200 exemplaires par jour des usines du quai de Javel.

3000/5000

3



Peugeot 177 M (1927)

4 cylindres, 10 CV.

Carrosserie crème.

Entièrement restaurée, très bel état ; une simple remise en route de sa mécanique semble être à effectuer.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : certificat d'immatriculation de collection.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée I.

La Peugeot 177 succède à la Peugeot 163 en 1924. Appartenant à la catégorie très concurrentielle des 10 CV, elle hérite de la mécanique et du châssis de la 163, portée à 1525 cm³. En six ans, il en existera sept versions différentes. En 1926, ces modèles sont remplacés par la 177 M. La cylindrée du moteur est alors réduite à 1300 cm³ pour 7 CV, elle reçoit une boîte de vitesses à 4 rapports non synchronisés et le châssis est rallongé de 15 cm. La 177 M sera elle-même remplacée par la R en 1928.

5000/7000

4

Renault Juvaquatre (1948)

4 cylindres, 6 CV essence.

1500/2500



Carrosserie cerise.

Modèle rare.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise collection.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Si la fourgonnette Juvaquatre, produite jusqu'au milieu des années 1950, est de loin la plus connue, le coach est nettement plus rare puisqu'ayant à peine survécu à la guerre. Doté de freins hydrauliques, le modèle BFK 4 en est l'ultime version.

5



DAF 33 (1967)

600/1200

2 cylindres, 4 CV.

Carrosserie crème.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise collection.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

6



**Citroën AMI 8
(1972)**

1000/2000

2 cylindres, 3 CV.

Carrosserie blanche.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier III.

7



Mercedes W123, 230 CE (1984).
4 cylindres, 14 CV essence.

2000/3000

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

10



White TBC à gazogène (1918)
4 cylindres, 22,5 HP.

3000/4000

Carrosserie verte.

Modèle équipé d'une cabine fermée et de pneumatiques dans les années 1920, réimmatriculé dans la Sarthe en 1930, puis converti au gazogène avec un appareil Gohin-Poulenc durant la Seconde Guerre Mondiale.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise barrée au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

Parmi les nombreuses marques et modèles de camions américains arrivant en France à partir de 1917, l'un des plus produits est sans doute le White TBC, un modèle de 2 tonnes utiles équipé d'un moteur quatre cylindres à pétrole de 22,5 HP. Ce véhicule sera apprécié des troupes américaines pour sa robustesse et sa fiabilité.

11



Vermorel AD (1927)
4 cylindres, 10 CV essence.

Carrosserie grise.

Charge utile de 1,5 tonne, l'un des modèles les plus lourds du constructeur. Moteur quatre cylindres à essence de 1 692 cm³. Ce camion officiait naguère au moulin Besson de Dompierre-sur-Besbre (Allier).

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : certificat d'immatriculation de collection.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée I.

Constructeur de la région lyonnaise, Vermorel se fait d'abord un nom en tant que fabricant de pulvérisateurs pour l'agriculture (son patronyme en deviendra d'ailleurs pratiquement le synonyme). L'entreprise se diversifie ensuite dans l'automobile, fabricant des voitures de tourisme avant de présenter ses premiers modèles d'utilitaires en 1924.

3000/4000

12



Latil JTL (1928)

4 cylindres, 11 CV.

Carrosserie orange.

Exemplaire équipé d'un gazogène à bois en 1936.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : duplicata du récépissé de déclaration de mise en circulation libellé au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

Vieille marque française née avec le 20^e siècle, Latil développe une gamme de camionnettes et camions et fait sa spécialité des camions à traction avant et à traction intégrale. Durant la Première Guerre Mondiale, Latil livre ainsi nombre de tracteurs d'artillerie 4 x 4 à l'armée française. Par la suite, la fabrication devient plus académique et les tonnages augmentent, mais Latil conservera toujours son expertise en matière de véhicules tout terrain. Baptisé TL, le premier modèle de tracteur à quatre roues motrices et directrices va connaître une extraordinaire carrière et donner naissance à toute une lignée de modèles, principalement équipés en chasse-neige ou en tracteur forestier. Le JTL présenté en 1927 dispose du nouveau quatre cylindres modèle J de 2,951 litres et 11 CV.

2000/4000

13



Renault KZ 7 (1932)
4 cylindres, 11 CV.

Carrosserie bleue.

Camionnette réalisée sur un châssis de tourisme KZ 7 Vivaquatre de 1932, extensivement transformée avant-guerre. Charge utile probable : environ une tonne. Moteur quatre cylindres à essence.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : certificat d'immatriculation.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée I.

La célèbre série des automobiles Renault KZ voit le jour en 1924. Elle va connaître de multiples déclinaisons jusqu'au modèle KZ 24 Primaquatre qui voit le jour en 1935.

3000/5000

14



Renault AGC 3 (1939)

4 cylindres, 14 CV.

Carrosserie rouge.

Exemplaire muni de la caisse à ridelles métalliques d'un AHS.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

Dans l'immédiat avant-guerre, le modèle AGC 3 est le plus petit de la gamme Renault à être équipé de roues arrière jumelées. C'est aussi l'un des derniers à être muni d'un capot. Propulsé par un quatre cylindres à essence « 85 » de 2,383 litres à soupapes latérales, il ne survivra pas à la guerre. Sa charge utile est de 1 200 kg.

3000/4000

15



Dodge Canada T 110 L 14 (1946)

6 cylindres, 16 CV.

Carrosserie verte.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Certificat d'immatriculation de collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée II.

Le constructeur américain Dodge, appartenant au groupe Chrysler, possède une filiale au Canada. Durant la Seconde Guerre Mondiale, cette dernière va fabriquer des camions en nombre pour les armées alliées. À la Libération, dans le cadre du plan Marshall d'aide aux pays européens, l'entreprise va livrer de nombreux exemplaires d'un modèle directement issu des productions de guerre, le T 110 L 14, lequel possède un châssis de 3 tonnes utiles animé par un moteur six cylindres à essence de 3,877 litres et 95 chevaux. En la quasi-absence de construction nationale, ces véhicules vont activement participer à la reconstruction et au redémarrage économique de la France.

3000/4000

16



Peugeot DMAH (1947)

4 cylindres, 12 CV.

Carrosserie verte.

Véhicule joliment restauré.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Alors que de sombres nuages s'amoncellent sur l'Europe, Peugeot développe un nouveau petit camion de 2 tonnes de charge utile, principalement pour l'armée française, le DMA. Principal concurrent des Citroën 23 U et Renault AHS, le DMA va arriver trop tard pour être livré à l'armée. Il sera fabriqué à partir de 1940 pour l'armée allemande mais aussi beaucoup pour le marché civil. À la Libération, c'est avec lui que Peugeot reprend sa production. Équipé de freins à câbles et propulsé par un moteur quatre cylindres de 2142 cm³ et 50 chevaux issu de celui de la voiture 402, le DMA est remplacé au Salon de 1946 par le DMAH équipé, lui, de freins hydrauliques.

3000/4000

17

Hotchkiss PL 25 4 cylindres, 11 CV

2000/3000



Carrosserie verte.

Joliment conservé, le véhicule a été maquillé en PL 20 de construction antérieure.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

À partir de la fin des années 1930, la marque française Hotchkiss établie à Saint-Denis (Seine) développe une petite activité de construction de poids-lourds en marge de sa production d'automobiles et d'armement. Aux premiers modèles, dont la fabrication restera confidentielle, succède à la Libération le PL 20, un petit camion de 2 tonnes utiles à direction à droite doté d'une cabine à capot en tôle sur armature en bois. Concurrent du Citroën 23 RU et du Renault R 2160, le PL 20 sera produit à plusieurs milliers d'exemplaires. Il se révélera un bon petit camion. Son moteur est un quatre cylindres à essence de 2,312 litres et 65 chevaux que l'on retrouvera également sur les voitures de la marque. Une seule teinte de série est disponible à l'époque, le vert bouteille.

18

Citroën 23 RU à ailes rondes (1955) Carrosserie verte.

3000/4000



Équipé d'un plateau à ridelles en bois.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

En 1953, Citroën modernise son modèle 23 RU en le dotant d'une nouvelle cabine à capot entièrement métallique réalisée par la Carrosserie de Levallois. L'esthétique y gagne indéniablement, tout comme l'espace intérieur, mais la mécanique reste la même. Le 23 RU subsistera ainsi au catalogue jusqu'en 1967 dans une configuration mécanique quasiment inchangée depuis l'origine, en 1934.

20

Saurer A (1911) 4 cylindres, 30 CV essence

12000/15000



Carrosserie verte.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Certificat d'immatriculation de collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée II.

Avant la Première Guerre mondiale, Saurer France, filiale française du constructeur suisse de camions Saurer établie à Suresnes (Seine), propose trois modèles de poids-lourds dans sa gamme : le type A de 2 tonnes utiles, le type B de 3 à 4 tonnes utiles et le type type C de 5 tonnes. Largement fabriqués pour le marché civil, ces modèles vont pour certains être également produits en nombre pour l'armée française.

Le type A est animé par un moteur quatre cylindres à essence de 5,341 litres développant 32/36 HP. Il dispose d'une transmission par chaînes et bien sûr de roues à bandage, une constante à l'époque. Après l'Armistice et durant toutes les années 1920, les Saurer vont être largement exploités par les transporteurs et entrepreneurs français. Peu d'entre eux ont été sauvegardés et restaurés. Pour l'anecdote, le Saurer A sera le premier camion à traverser le continent américain d'Est en Ouest.

21



Saurer remorque (1909)

3000/4000

Remorque mixte hippomobile/automobile. Construite en 1909, elle forme avec le Saurer A un bel ensemble d'époque.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.
Certificat d'immatriculation de collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée II.

Saurer ne va pas fabriquer que des camions. Dans les premières années du siècle et jusque dans les années 1920, le constructeur de Suresnes propose également des remorques pouvant être attelées à ses véhicules tout comme à des chevaux.

22



Liberty B gazogène (1919) 4 cylindres bi-blocs, 32 CV

5000/7000

Carrosserie verte et rouge.

Exemplaire de 1919, modernisé et restauré dans sa nouvelle configuration des années 1930 et ayant conservé son quatre cylindres à essence bibloc d'origine. Modèle unique dans cette configuration, à notre connaissance.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.
Document fourni : récépissé au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

L'effort de guerre américain faisant suite à l'entrée en guerre des États-Unis en 1917 se traduit par l'arrivée sur le sol français de nombreux camions, opérés par l'US Army mais également livrés en quantité à l'armée française. C'est le cas du camion baptisé Liberty, qui va être fabriqué par plusieurs constructeurs aux États-Unis. Quand sonne l'Armistice en novembre 1918, de très nombreux camions, parfois presque neufs, sont démobilisés et proposés sur le marché civil. Parmi eux, les Liberty sont majoritaires : on va donc les retrouver utilisés par de multiples transporteurs et entrepreneurs. Au fil des années, ces camions vont se voir progressivement modernisés par leurs utilisateurs, gagnant parfois des moteurs plus modernes (y compris diesel), des pneus sur les roues avant en remplacement des bandages, voire un gazogène en temps de pénurie.

23



Citroën 32 U (1935) 4 cylindres, 12 CV.

10000/15000

Rare modèle restauré dans une livrée de pleine guerre avec phares occultés.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.
Document fourni : récépissé de déclaration au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier I.

La nouvelle gamme de camions Citroën introduite à partir de 1933 comprend les modèles 23, 29 et 45. Dès 1934, le 29 est remplacé par le 32 U de 3,2 tonnes de charge totale, équipé d'un quatre cylindres à essence de 3,052 litres et 48 chevaux de mêmes cotes d'alésage/course que le 45 à moteur six cylindres. Largement diffusé sur le marché civil, le 32 va également être commandé par l'armée française.

24



Rochet-Schneider (1936)

6 cylindres essence.

Carrosserie verte et noire.

Carrossé en benne acier, ce camion provient d'un transporteur d'Auxerre (Yonne). Il a été équipé d'un gazogène à bois Imbert et a hérité après la guerre d'une cellule de cabine plus récente.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

Constructeur d'automobiles établi à Lyon, Rochet-Schneider produira également de nombreux camions avant d'être racheté par Berliet en 1951. En 1936, il fabrique le modèle 32000 de 3,5 tonnes de charge totale, animé par un moteur quatre cylindres à essence de 3,308 litres et 16 CV.

3000/4000

25



Berliet VSFN (1939)

4 cylindres, 12 CV essence.

Carrosserie bleue.

Modèle de 4 tonnes de poids total en charge (1,5 tonne utile) qui sera notamment livré à l'armée française. Moteur quatre cylindres à essence de 2,4 litres.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : certificat d'immatriculation de collection.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée I.

Si à l'origine, la série V de Berliet est uniquement composée de voitures de tourisme, au fil des années, elle va donner naissance à des camionnettes de plus en plus lourdes reprenant les mêmes mécaniques mais avec des châssis renforcés. Ces véhicules adoptent généralement les lignes esthétiques des automobiles Berliet de l'époque. Notre camionnette VSFN incarne l'ultime évolution de cette lignée.

6000/7000

26



Renault AGK1 (1939)

4 cylindres, 80 CV.

Carrosserie rouge.

Modèle de 6 tonnes de charge utile équipé à l'origine d'un moteur quatre cylindres à essence. Livré à l'armée, comme en témoignent ses roues à disque. Racheté par un transporteur à la Libération, a fini sa carrière chez un forain de la Marne. Restauré et équipé d'un gazogène à bois Imbert avec radiateur additionnel devant la calandre, comme de nombreux exemplaires du même type pendant et après la Seconde Guerre mondiale.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Emplacement : Musée IV

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

À partir de 1935, Renault fait le choix de la cabine avancée. Deux ans plus tard, il n'y a plus de modèles lourds à capot dans sa gamme. Tous les châssis sont alors équipés d'une cabine avancée aux lignes harmonieuses réalisée en tôle sur armature en bois. L'AGR et l'AGK sont commandés en nombre par l'armée française jusqu'en 1940.

4000/6000

27



Renault AGTH (1941)

6 cylindres, 18 CV.

Carrosserie grise.

Modèle très rare, rééquipé d'un gazogène Gohin-Poulenc.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise barrée au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

Le camion AGT est l'ultime modèle Renault à être équipé d'un capot. Affichant une charge utile de 4 tonnes pour un PTC de 6,45 tonnes, l'AGT est équipé d'un moteur six cylindres à essence de 4,085 litres. En février 1941, il est décliné dans une version à gazogène d'usine modèle AGTH.

3000/4000

28



White-PRP 666

6 cylindres diesel.

Carrosserie rouge.

Modèle transformé, équipé d'un moteur six cylindres diesel deux temps GM 6.71 avec PTC de 26 tonnes.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier III.

Durant la Seconde Guerre Mondiale, White livre à l'US Army des tracteurs d'artillerie modèle 666. Ces véhicules sont des porteurs 6 x 6 à moteur six cylindres à essence Hercules HXC de 14,01 litres et 202 chevaux. Largement utilisés, les 666 vont être récupérés en nombre par l'armée française mais aussi par de nombreux utilisateurs civils, principalement des entreprises de terrassement et de travaux publics.

Recarrossés en benne, ils vont donner d'autant plus satisfaction qu'il n'y a quasiment aucun modèle 6 x 4 ou 6 x 6 à l'époque dans la production française. Cependant, leur moteur à essence très gourmand sera très souvent remplacé par un diesel. Les établissements Perez et Raimond se font une spécialité de cette transformation.

3000/4000

29



Saurer-OM 1 CR1D Taurus N (1942)

4 cylindres, 14 CV diesel

Carrosserie bleue et noire.

Modèle restauré avec soin, avec direction à droite.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise barée et au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée II.

Marque de camion suisse réputée pour la qualité de ses fabrications, Saurer conquiert une bonne partie de son marché national mais crée également des filiales à l'étranger. Avant-guerre, la marque italienne OM va fabriquer plusieurs modèles Saurer sous licence, dont le 1 CR1D Taurus N de 3 tonnes de charge utile, équipé d'un moteur quatre cylindres diesel très fiable de 5,32 litres. Ces camions vont être commercialisés sous la marque Saurer-OM en conservant leurs types mais en recevant un nom de baptême supplémentaire. Utilisés par l'armée italienne durant la Seconde Guerre Mondiale, ils se retrouveront pour certains en France après le conflit. C'est le cas de celui-ci, équipé d'une direction à droite comme sur tous les camions suisses et italiens à l'époque, afin de permettre aux conducteurs de suivre au mieux le bord de la chaussée.

4000/6000

30



Renault AHN 2 (1945)

6 cylindres, 16 CV.

Carrosserie bleue.

Modèle intermédiaire de 3,5 tonnes de charge utile animé par un six cylindres à essence de 4,085 litres et 75 chevaux. Peu d'exemplaires ont été sauvegardés.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Certificat d'immatriculation de collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée II.

Dans l'immédiat avant-guerre, la quasi-totalité des modèles Renault est équipée d'une cabine en tôle sur armature en bois. Ce type de construction se prête assez peu à une production rapide et en nombre. Aussi, à la demande de l'armée, le constructeur de Billancourt étudie une nouvelle gamme dotée de cabines simplifiées entièrement métalliques. Malheureusement, elle arrivera trop tard pour être livrée à l'armée française et c'est l'armée allemande qui en bénéficiera en grande partie. Mais Renault livre aussi ses véhicules au marché civil, comme c'est le cas pour celui-ci.

3000/4000

31



Mercedes LKO 319 D (1964)

4 cylindres, 50 CV diesel.

Carrosserie bordeaux.

Modèle destiné à l'origine aux usages de voirie, carrossé comme un camion normal.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : certificat de cession du véhicule.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Au début des années 1960, la marque Mercedes est encore quasiment inconnue en France. L'Allemand va profiter de la suppression progressive des droits de douane prévue par le Marché commun pour s'installer en France. Son plus petit modèle est le L 319 D. Réceptionné en France dès 1956, il présente un PTC de 3,6 tonnes. Son moteur est un petit quatre cylindres diesel de 1998 cm³ et 50 chevaux que l'on retrouve sur les voitures 200 D.

3000/5000

Véhicules d'incendie - n°35 à 43

35



Laffly VM2 (1925) **6 cylindres, 19 CV.**

Carrosserie rouge.

Unique exemplaire de fourgon-pompe animé par un moteur quatre cylindres à essence à être préservé, à notre connaissance. Véhicule complet mais dont le moteur a subi une panne majeure. Equipement signé Guinard, belle carrosserie due à Cauquil, de Malakoff. Acquis par la commune de Brou (Eure-et-Loir).

Jointes : Deux caisses de métal contenant un « appareil respiratoire tous usages », provenant de la commune de Saint Maur dans la Seine. (en l'état)

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Certificat d'immatriculation de collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée I.

Constructeur éclectique installé sur la commune des Grésillons, Laffly fabrique des rouleaux compresseurs, des balayeuses et des camionnettes. Dans les années 1920, le constructeur introduit ses premiers modèles de camions. Par ailleurs, il se fait peu à peu un nom dans le domaine des véhicules d'incendie. Le modèle VM2 de 1925 présenté aujourd'hui en est l'un des châssis les plus aboutis. À l'époque, ce type de véhicule est encore l'apanage exclusif des grandes villes, pour de simples raisons de coût. La quasi-totalité des communes qui disposent d'un service d'incendie ne possède en effet que d'une pompe à bras ou, au mieux, d'une motopompe tractée par la voiture d'un commerçant ou d'un notable...

10000/12000

36



Mercedes Unimog 404 (1965) **6 cylindres, 82 CV.**

Carrosserie rouge.

Ancien CCF moyen équipé par Maheu-Labrosse et converti en simple plateau après sa réforme.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier III.

Dans les années 1960, les services départementaux d'incendie étoffent leurs parcs de camions-citernes pour feux de forêt (CCF). En la quasi-absence de matériels de construction nationale, le Mercedes Unimog 404 connaît un certain succès. Dérivé du modèle militaire adopté par l'armée française, il reçoit le même moteur six cylindres à essence de 2,195 litres et 82 chevaux DIN.

3000/4000

37



Delahaye **Motopompe remorquable.**

"Matériel d'incendie, 10, rue du Banquier, Paris 13e".

Engin vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

En marge de ses automobiles et camions, Delahaye complète sa gamme de matériels d'incendie par des motopompes.

500/1000

38



Drouville

Motopompe remorquable.

Brouville, service incendie Pont de Ruan (I&L).

Engin vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

Spécialiste de l'équipement d'incendie établi rue du Crosne à Nancy, Drouville propose également des motopompes.

500/1000

39



Guinard

Motopompe remorquable.

Engin vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

Guinard est un spécialiste majeur du matériel d'incendie. Après avoir officié durant des années principalement sur châssis Citroën, Guinard fusionnera avec le département voirie-incendie de Berliet pour former Camiva.

500/1000

40



Renault

Motopompe remorquable.

Engin vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

Avant-guerre, Renault dispose d'une gamme de matériels d'incendie, dont des motopompes remorquables. Ces fabrications ne seront pas poursuivies après la Libération.

500/1000

41



Drouville

Motopompe remorquable.

"Commune de Saint-Aubin"

.

Jointes : anciennes lances à incendie.

Engin vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

Spécialiste de l'équipement d'incendie établi rue du Crosne à Nancy, Drouville propose également des motopompes.

500/1000

42



Motopompe d'incendie remorquable

Engin vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

500/1000

**Motopompe remorquable.**

Engin vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

Connu pour ses automobiles, De Dion-Bouton fabriquera également des camionnettes, des camions et des motopompes animées par ses propres moteurs.

Véhicules militaires - n°45 à 53

45



Delahaye 140 (1939) **4 cylindres, 10 CV.**

Carrosserie verte.

Modèle restauré avec soin dans sa configuration d'origine de 1939 avec marquages et matricule fidèles.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise collection.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier I.

Alors que la situation internationale se tend en Europe à la fin des années 1930, l'armée française modernise et renforce son équipement en passant de larges commandes de camionnettes, camions et blindés. Le Delahaye 140 fait partie des véhicules livrés. C'est un petit camion de 2,5 tonnes utiles animé par un quatre cylindres à essence de 2,371 litres et 42 chevaux. Carrossé en plateau à ridelles baché à caisse en bois, il sert aux transports généraux de matériel et de troupes.

10000/15000

46



Laffly Licorne V15T (c. 1939) **4 cylindres, 12 CV.**

Carrosserie verte.

L'un des seuls exemplaires connus avec carrosserie complète et moteur à quatre cylindres à essence Hotchkiss de 2,3 litres et 55 chevaux.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Certificat d'immatriculation de collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée I.

À partir du milieu des années 1930, l'armée française entame un rééquipement massif. Laffly, petit constructeur installé aux Grésillons (Seine), développe une gamme complète de véhicules tout-terrain pour répondre à ses besoins. Construits de façon modulaire, ces derniers affichent une conception sophistiquée avec roues indépendantes. Le V15T est un tracteur d'artillerie léger de cavalerie de 700 kg de charge utile destiné à la traction des pièces de 25 mm antichar.

Il sera livré à l'armée à 200 exemplaires environ jusqu'en juin 1940. Laffly ne disposant pas des capacités de production nécessaires pour honorer l'ensemble des commandes, le V15T va être en partie construit dans les usines de La Licorne, autre petit constructeur parisien.

12000/15000

47



Saurer 3 CMTa (1956) **6 cylindres, 130 CV réels.**

Carrosserie verte.

Modèle rare, fabriqué à seulement 320 exemplaires de 1954 à 1957.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Certificat d'immatriculation de collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée II.

Pour ses semi-remorques de 12 tonnes à un essieu, l'armée de l'air française dispose essentiellement de tracteurs 4 x 4 issus de l'US Army. Au début des années 1950, ces derniers sont partiellement renouvelés avec des véhicules français. Le Saurer 3 CMTa est

2000/3000

l'un de ceux-là. Spécialement développé pour l'armée, il est l'un des très rares Saurer à être doté d'une cabine avancée, laquelle est « taillée à coups de serpe ». Le moteur est un six cylindres à essence CT1 de 8,096 litres et 130 chevaux, dont le bloc est identique au diesel CT1D.

48



Simca F594 WMC (1963)

Dépanneuse dite « lot 7 ».

V8 latéral, 3,9 L.

Carrosserie camouflagée avec portique et palan. Exemplaire faisant partie d'une série livrée en 1963.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier III.

Au milieu des années 1950, l'armée française cherche à renouveler à bon compte son parc de camions de transports tous usages. C'est Simca qui remporte le marché de plus de 20 000 véhicules avec des modèles 4 x 2 et 4 x 4 dérivés de son modèle Cargo civil. Le F 594 WMC est la version 4 x 4 à châssis court. Animé par le fameux V8 latéral de 3,9 litres d'origine Ford, il est entre autres livré carrossé en benne ou, comme ici, en dépanneuse.

2000/3000

49



Berliet GBC 8 KT 6 x 6 (1966)

5 cylindres, 125 CV polycarburant.

Carrosserie verte.

Camion tout terrain livré à l'armée de l'air.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier III.

Directement dérivé du fameux GBC 8 6 x 6 « Gazelle », le GBC 8 KT 6 x 6 est la version militaire spécialement développée pour l'armée française. Ce camion tout terrain tactique de 4 tonnes utiles dispose d'un moteur cinq cylindres polycarburant de 7,9 litres et 125 chevaux et d'une cabine bâchée. Il va être livré en nombre à l'armée française (à environ 15 000 exemplaires) ainsi qu'à l'armée de l'air.

4000/6000

50



Deux guérites parachutables

en fonte de fer, peintes en vert.

Probablement installées à l'origine sur la ligne Maginot.

Diam. 215 cm.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

600/1000

51



Panzer IV, dit "Tigre"

Éléments de chenille en deux parties composées de 52 et 39 patins.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

2000/2500

52



Deux éléments de chenilles, dont une à caoutchouc, un élément de blindage et deux roues, probablement pour véhicule allemand.

400/800

Joint : trois tuyaux sabotés.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

53



Wehrmacht, 1942
Important groupe électrogène.

1000/1500

Joint : Trois jerricans allemands.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée I.

54



US ARMY QMC
Citerne de 600 galons.

150/300

En l'état, manque la remorque.

Joint : cuve à fuel et réservoir.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier III.

Poids lourds d'après-guerre - n°55 à 86

55



Bernard CA6 LW (1946) **6 cylindres, 22 CV diesel.**

Carrosserie bleue.

Exemplaire carrossé en fourgon intégral à l'origine mais, sa caisse tombant en ruines, il a été restauré en châssis nu avec capot.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Certificat d'immatriculation de collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée I.

Bernard débute son activité dans les années 1920 en construisant des bennes basculantes, puis des camionnettes et camions légers. Grâce à l'apparition des pneumatiques ballons au tournant des années 1930, la montée en tonnage de ses modèles est rapide. À la veille de la guerre, la gamme Bernard comporte des gros porteurs à six roues.

À la Libération, la production reprend avec deux modèles à deux et trois essieux qui vont être régulièrement améliorés, gagnant en puissance et en poids tout en conservant la même conception. Le CA 6 LW de 15 tonnes utiles est le premier châssis à trois essieux fabriqué après la guerre. Doté d'un moteur six cylindres LW de 8,355 litres et 105 chevaux, ce véhicule de silhouette 6 x 2 est équipé d'un châssis présentant une caractéristique propre à Bernard : son pont et son essieu arrière traînard passent à travers des échancrures du châssis surnommées « boutonnières », qui permettent d'obtenir un châssis très surbaissé.

3000/5000

56



Ford F798T (1947) **8 cylindres, 13 CV**

Carrosserie bleue.

Véhicule livré en 1948 au service départemental d'incendie de l'Eure-et-Loir carrossé en fourgon d'incendie normalisé. Après sa réforme, a été transformé en camion civil et équipé d'un plateau à ridelles tout en conservant la partie avant de sa cabine.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise barrée, au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

À la Libération, Ford SAF, filiale française du géant américain, reprend sa production avec un modèle de 3,5 tonnes de charge utile, le F 598 T, auquel succède en 1947 le F 798 T au PTC porté à 6,31 tonnes. Le moteur de ces véhicules est un V8 à essence Ford à soupapes latérales de 3,9 litres.

1000/2000

57



Berliet GDR 7D (1949) **4 cylindres, 19 CV diesel.**

Carrosserie bleue et noire.

Modèle équipé d'une benne à caisse bois et basculement hydraulique signée Berliet.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : récépissé de déclaration de mise en circulation de véhicule à moteur au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée II.

6000/9000

À la Libération de la France, la production reprend chez Berliet avec trois modèles, le VDC 6 D de 5 tonnes, le GDR 7 D de 7 tonnes et le GDME 10 de 10 tonnes. Directement dérivé des modèles diesel d'avant-guerre et des modèles à gazogène ayant ravitaillé les populations durant le conflit, le GDR 7 D est encore équipé de freins à câble et animé par un quatre cylindres diesel MDB 3 R de 7,2 litres et 85 chevaux. Très apprécié des utilisateurs pour sa fiabilité, il est doté d'une cabine en tôle sur armature bois.

58



Latil H2N B9 (1949)

10000/12000

6 cylindres, 22 CV.

Carrosserie grise.

L'un des seuls exemplaires survivants, voire le seul. Soigneusement restauré par M. Passenaud, ce véhicule était l'un de ses préférés.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise collection.

Joint : Remorque Coder.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier I.

Dans l'immédiat après-guerre, le plus gros modèle à deux essieux de la gamme Latil est le H2 B8, un modèle de 8 tonnes de charge utile équipé d'un moteur six cylindres diesel H2 fabriqué sous licence anglaise Gardner. Fort de ses 8,376 litres de cylindrée, ce dernier développe 105 chevaux. Le modèle évolue ensuite en H2F B9 avec un PTC de 19 tonnes et une puissance portée à 120 chevaux, puis en H2N B9 en 1949.

59



Latil M16 TRP2 gazogène (1951)

2000/3000

6 cylindres, 150 CV.

Carrosserie orange.

Tracteur équipé d'un moteur gazogène Pierson. Impressionnant capot. Restauré en livrée civile.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

Au début des années 1950, l'armée française passe commande à Latil d'une série de tracteurs tout terrain destinés à être attelés à ses semi-remorques de 12 tonnes. Ces véhicules sont équipés d'un moteur six cylindres à essence M16 doté du même bloc que le diesel H2 de 8,355 litres.

60



Delahaye 163D (1951)

4000/6000

4 cylindres

, 90 CV.

Carrosserie grise.

Modèle carrossé en plateau à ridelles. Livré neuf en février 1951 à un entrepreneur du Calvados avant d'être racheté par un herbager de l'Orne.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : récépissé de déclaration de mise en circulation au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Outre une large production d'automobiles plutôt orientées haut de gamme, on doit à Delahaye de nombreux camions, autocars et véhicules d'incendie. Dans l'immédiat après-guerre, son modèle phare est le 163 à cabine avancée, d'abord animé par un moteur six cylindres à essence. Présenté en 1947, le 163 D est quant à lui équipé d'un moteur quatre cylindres diesel Panhard 4HL de 5,7 litres et 90 chevaux.

61



Berliet GLA 5 2e série (1952)
4 cylindres, 13 CV diesel.

Carrosserie bordeaux.

Modèle carrossé en bétailière. Bel état de conservation. Provient du Calvados.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise barée et au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée II.

Dès la fin des années 1940, Berliet élargit sa gamme vers le bas avec un nouveau modèle à cabine avancée, le GLA. Directement issu du VDAK 6 d'avant-guerre, il se distingue par sa cabine et sa mécanique retouchées. Doté d'un moteur quatre cylindres diesel de 80 chevaux à injection à préchambre Ricardo, le GLA affiche un PTC de 8 tonnes. Il est doté d'un freinage hydraulique.

5000/7000

62



Citroën 23 RU à ailes plates (1953)
4 cylindres, 9 CV.

Carrosserie verte.

Moteur à quatre cylindres de 1911 cm³ issu de la Traction, dont s'inspire son esthétique.

Plateau à ridelles bâché en bois proposé de série.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise barée et au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

Après un premier galop d'essai entamé en 1930, Citroën introduit une nouvelle gamme de camions à partir de 1933. Le plus petit modèle est le 23 U de 2,3 tonnes de charge utile. En 1941, le constructeur présente son 23 RU avec un PTC porté à 3,95 tonnes puis 4,2 tonnes et un empattement allongé. Ce modèle va connaître une prodigieuse carrière sur le marché français ainsi qu'à l'exportation, jusqu'à devenir l'un des symboles du paysage routier hexagonal.

3000/4000

63



Latil H14 TL10 (1954)
4 cylindres, 85 CV diesel.

Carrosserie orange.

Cabine fermée réalisée par la carrosserie Lefrancier, Michel & Cie.

Restauration aux couleurs de l'entreprise de démolition et de récupération de ferraille Teisseidre.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : certificat de vente.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

: Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier I.

De tous les tracteurs Latil de la série TL à quatre roues motrices et directrices, le H14 TL10 est de loin le plus célèbre. Adulé par les exploitants forestiers et les Ponts &

2000/4000

Chaussées, ce modèle propulsé par l'excellent quatre cylindres diesel H14 de 85 chevaux licence Gardner sera également utilisé en pousse-wagons.

64



Renault R 2164 (1954)

4 cylindres, 10 CV.

Carrosserie grise.

Modèle R 2164 de 2,5 tonnes utiles (4,9 tonnes de PTC) équipé d'un moteur quatre cylindres à soupapes en tête de 1 996 cm³ et 53 chevaux. Produit à des milliers d'exemplaires, il constitue l'archétype du petit camion français de 1947 à 1965.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

À la Libération, la production de camions reprend lentement chez Renault. Le plan Pons, qui réorganise l'industrie automobile française, lui attribue entre autres la fabrication d'un modèle de 2 tonnes utiles. Directement issu du camion AHS produit avant et pendant la guerre, le véhicule adopte la désignation R 2160 et reprend l'essentiel des organes de son prédécesseur, à commencer par le moteur et la boîte, mais avec une cabine avancée métallique entièrement nouvelle qui en modernise nettement l'apparence. Le R 2160 va évoluer dans le courant des années 1950, gagnant des moteurs plus modernes avec soupapes en tête et cylindrée augmentée et voyant sa charge utile portée à plus de 3 tonnes au final.

2000/3000

66



Saurer 4 CT1Da (1957)

Cylindrée 7970 cm³, 21 CV.

Carrosserie bleue et noire.

Charge utile de 8 tonnes. Moteur six cylindres de 100 chevaux. Direction à droite caractéristique des Saurer jusqu'en 1957.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise barrée au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée II.

Saurer redémarre sa production en 1945 avec un unique modèle, le 3 CT1D de 7 tonnes de charge utile à moteur six cylindres de 100 chevaux. Ce dernier, qui va demeurer en production durant des années, se voit peu à peu épaulé par des modèles de PTC croissants mais techniquement très proches.

7000/8000

67



Berliet GLM 10 R (1958)

6 cylindres, 150 CV à 2000 tours.

Carrosserie crème.

Modèle carrossé en citerne pétrolière par Lebel. Moteur 150 chevaux.

Restauration aux couleurs des pétroles de Blois.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise barrée au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée II.

En 1949, Berliet commence à renouveler sa gamme de poids lourds. Le premier modèle de cette nouvelle gamme est le GLR 8, un tout nouveau camion de 7 tonnes utiles doté d'une cabine semi-avancée entièrement construite en acier et animé par un moteur cinq cylindres inédit à régime rapide. Le GLR est suivi en 1951 par le GLC 6 de 6 tonnes à

7000/8000

moteur quatre cylindres, puis en 1953 par le GLM 10 de 10 tonnes à moteur six cylindres, tous deux dotés de la même cellule de cabine et des mêmes sous-ensembles chemises/pistons. La trilogie GLC/GLR/GLM va subsister jusque dans les années 1970 en évoluant régulièrement. Introduit en 1956, le GLM 10 R est l'ultime évolution de la lignée à moteur six cylindres à injection Ricardo à préchambre. Robuste et fiable, il se posera en leader du marché des 19 tonnes durant des années.

68



Willème LD 610 (1958)
6 cylindres, 27CV diesel

8000/10000

Carrosserie crème de "Levalois Farget et Varnet".

Modèle porteur transformé ensuite en tracteur.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise barrée au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée II.

Willème démarre son activité dans les années 1920 en effectuant du négoce de camions militaires de la Première Guerre Mondiale, principalement des Liberty issus des surplus. Si les premiers châssis vendus sont simplement révisés, Willème entreprend ensuite de les transformer de plus en plus profondément en y montant des moteurs diesel et en renforçant châssis et suspensions afin d'augmenter leur charge utile. C'est ainsi que la marque signe les premiers camions commercialisés sous son nom. À la Libération, au modèle L 10 de reprise succède en 1953 le LC 610, doté d'une nouvelle cabine normale dotée d'une large calandre ovale qui lui vaudra le surnom de « nez de requin ».

La chaîne cinématique reste globalement la même avec un moteur six cylindres maison, fabriqué à l'origine sous licence Deutz et développant 175 chevaux. En 1955 lui succède le LD 610 doté d'un système de freinage conforme à la nouvelle législation. Peu après, la puissance passe à 190 chevaux. Jean Gabin a littéralement immortalisé le Willème « nez de requin » dans le film « Gas-oil » en 1955.

69



Saviem JL20 (1960)
Carrosserie verte et bordeaux.

6000/7000

Modèle restauré aux couleurs des transports Lucette Burillo d'Oucques (Loir-et-Cher).

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier I.

En 1955, la fusion des activités poids lourds de Latil, Renault et Somua donne naissance à la marque Saviem. Son haut de gamme est alors incarné par le tracteur Somua JL 19 T. En 1958, ce dernier évolue en gagnant une cabine remaniée avec, entre autres, une nouvelle face avant. Ce faisant, il devient le JL 20 T tout en conservant la même mécanique que son prédécesseur.

70



Unic MZU 35 Donon (1961)
4 cylindres, 100 CV.

1500/2000

Carrosserie grise/bleue.

Châssis de 9,5 tonnes de PTC disposant d'un moteur quatre cylindres MZ 31 de 5,027 litres et 100 chevaux. Modèle équipé d'une élégante benne entrepreneur à bords inférieurs arrondis.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier III.

En 1960, Unic, qui appartient désormais au groupe Fiat, renouvelle sa gamme de petits modèles à capot en adoptant une cabine entièrement métallique développée par Fiat mais qui n'a connu aucun succès en Italie. L'un des plus petits modèles de cette nouvelle gamme est le MZU 35 Donon (Unic donne des noms de cols à tous ses camions).

71



Hotchkiss PL 50R (1960)

4 cylindres, 70 CV.

Carrosserie verte.

5,3 tonnes de PTC.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Au modèle PL 20 de 2 tonnes de charge utile, avec lequel Hotchkiss reprend sa production après la guerre, succède le PL 25 de 2,5 tonnes à l'empattement allongé puis, en 1956, le PL 50 dont le PTC est porté à 5,9 tonnes. Ce dernier adopte bientôt une cabine à l'esthétique rajeunie, désormais avec des phares encastrés dans les ailes. Son moteur est un quatre cylindres à essence Hotchkiss de 2,312 litres et 70 chevaux. Le modèle sera également décliné en version diesel sous l'appellation PL 50 D puis DH 50.

3000/4000

72



Citroën 23.50 échelle (1963)

4 cylindres, 1911 cm³.

Carrosserie jaune.

Modèle affichant un PTC de 5 tonnes. Équipé d'une échelle mécanique de 18 m, il servait à effectuer des travaux d'entretien sur les lignes électriques aériennes. Moteur quatre cylindres à essence de 1911 cm³.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier III.

Fabriquée à des dizaines de milliers d'exemplaires, le Citroën 23 va se retrouver équipé des carrosseries les plus diverses.

1000/2000

73



Büssing LS 13.11 N (1966)

6 cylindres, 21 CV diesel

Carrosserie marron. Exemple immatriculé neuf fin 1966.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier I.

Constructeur réputé en Allemagne, Büssing importe ses premiers camions en France au début des années 1960. Dérivé de ses modèles Commodore, le LS 13.11 N est équipé d'un pont arrière adapté au Code français à 13 tonnes par essieu. Son moteur est un six cylindres à injection indirecte de 210 chevaux SAE. Les utilisateurs français apprécieront sa fiabilité et la qualité de la finition de sa cabine, laquelle arbore un capot d'une longueur respectable.

6000/8000

74

Hotchkiss DH 60 (1967)

2000/3000

**4 cylindres, 12 CV.**

Carrosserie bleue.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise barrée, au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier I.

En 1964, Hotchkiss renouvelle sa gamme de camions en présentant une nouvelle série de véhicules à cabine avancée de 6 à 8 tonnes de PTC animés au choix par un moteur à essence ou un diesel. Petite révolution pour l'époque, leur cabine ferrée par le Belge Jonckheere est basculante. Réceptionné à 5,990 tonnes de PTC, le DH 60 est propulsé par un quatre cylindres diesel Hotchkiss 3505 de 3,456 litres et 91 chevaux. Celui proposé aujourd'hui a été carrossé en plateau à ridelles bâché avec rehausses de ridelles.

75

Berliet T 30 U (1968)

2000/3000

**Carrosserie jaune.**

Tombereau affichant une charge utile de 30 tonnes, était équipé d'un moteur six cylindres Cummins NTC 335 de 14 litres et 335 chevaux associé à une boîte de vitesses automatique Allison à convertisseur de couple, mais sa mécanique a été déposée.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

C'est en 1959 que Berliet décide de se lancer dans la construction de tombereaux. À l'époque, l'offre française se résume aux dumpers Willème et les modèles américains sont quasi hégémoniques. Le premier modèle construit par Berliet est baptisé T 25, signifiant 25 tonnes de charge utile. Peu à peu, la gamme va s'élargir avec des engins plus petits (T 18, T 22) et plus gros (T 45...). En 1965, le T 25 devient T 30 et, en 1968, il gagne une nouvelle cabine dite "unifiée" et devient alors le T 30 U.

76

Saviem SM 12 (1970)

1500/2000

**6 cylindres, 165 CV.**

Carrosserie bleue.

Livré neuf en octobre 1970, modèle à châssis court dont l'équipement Multibenne a été déposé.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise barrée et au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier III.

En 1968, Saviem présente sa nouvelle gamme haute Europe. Les véhicules qu'elle regroupe bénéficient d'une nouvelle cabine avancée basculante d'aspect très moderne. Ils sont tous animés par des moteurs MAN. Le SM 12 est un modèle de 17,5 tonnes de PTC équipé d'un six cylindres MAN D 0836 HM de 9,66 litres et 165 chevaux SAE.

ATTENTION LE TRIPORTEUR EN PHOTO EST NON VENU.

77

**LMV CM 54 V (1966)****4 cylindres, 57 CV.**

Carrosserie blanche.

Celle proposée à la vente, qui officiait à La Ferté-Bernard (Sarthe), est un modèle CM 54 V de 6 tonnes de PTC animé par un quatre cylindres diesel Indénor de 1 814 cm³ et 40 chevaux.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise barré et au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier III.

À la fin des années 1930, la firme française Far, spécialisée dans la construction de poids-lourds et de semi-remorques, acquiert une licence de fabrication de l'Anglais Scammell pour des tracteurs routiers à trois roues à attelage automatique. Baptisé Cheval mécanique, le tracteur Far à trois roues va être largement utilisé pour les livraisons urbaines et vendu entre autres aux sous-traitants de la SNCF. Mais, très maniable, le véhicule est aussi utilisé pour la réalisation de balayeuses fabriquées par la société LMV (Le matériel de voirie) à Argenteuil (Val-d'Oise). Ce type de matériel sera vendu à plusieurs centaines d'exemplaires à la ville de Paris comme à de nombreuses municipalités de banlieue et de province.

1500/2000

78

**Volvo F88 (cabine)****Carrosserie rouge.**

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Introduit en 1965, le Volvo F 88 dispose d'un six cylindres de 9,6 litres le plus souvent doté d'un turbo. Ce dernier développe alors 270 chevaux. Très fiable et doté d'une boîte de vitesses à huit rapports au maniement aisé, le modèle va connaître un gros succès sur le marché français, et ce en dépit de l'inconfort notoire de sa cabine.

300/500

79

**Panhard K162****4 cylindres, 90 CV diesel.**

Carrosserie verte.

Modèle de la série Zuvic, introduite en 1946. 9,5 tonnes de PTC, équipé d'un moteur 4 HL 5,7 cylindres et 90 chevaux. Légère restauration lui ayant permis de conserver son authenticité.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

On l'oublie souvent, mais Panhard n'a pas construit que des autos. La marque de l'avenue d'Ivry a aussi à son actif une longue activité de fabrication de poids-lourds. Dès la fin des années 1930, Panhard table uniquement sur la cabine avancée. À la Libération, dans le cadre du plan Pons, Panhard se voit confier la fabrication de deux modèles de camions, un 5 tonnes et un 7 tonnes. Ces derniers vont évoluer par petites touches au fil du temps et se voir déclinés en une multitude de types différents avec des PTC variés et différents moteurs à essence et diesel, mais principalement deux quatre cylindres diesel maison baptisés 4 HL et développant respectivement 90 et 110 chevaux.

4000/6000

80



Saviem SG 2L35 (1973)

4 cylindres, 75 CV réels essence.

Carrosserie blanche.

Camionnette équipée en dépanneuse par l'entreprise Talon de Saint-Calais (Sarthe).

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier I.

Sorti en mars 1968, ce modèle de 3,5 tonnes de PTC bénéficie du nouveau quatre cylindres à essence 817 de 2,6 litres et 75 chevaux. Il succède au SG 2 E présenté en 1965.

2000/4000

85



Albaret DO10 (c. 1968)

2 cylindres diesel.

Carrosserie verte et rouge.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

Entreprise établie à Rantigny (Oise), Albaret se fait très vite une spécialité des rouleaux compresseurs. Sa gamme comporte une palette de modèles de 8 à 15 tonnes. Parmi ces derniers, le DO 10 de 10 tonnes sera l'un des plus vendus. Il est équipé d'un bicylindre diesel Vendevre Z 2 P de 30 chevaux avec démarrage par air comprimé.

1000/1500

Tracteurs agricoles - n°86 à 94

86



Latil H14 TL10 (1954). **Tracteur 4 cylindres, 15 CV.**

Carrosserie orange.

Tracteur forestier animé par un excellent quatre cylindres diesel H14 de 80 chevaux fabriqué sous licence anglaise Gardner. Cet exemplaire appartenait au domaine de Fresnes à Authon (Loir-et-Cher).

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : certificat d'immatriculation au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée I.

Latil est sans conteste le plus grand spécialiste français du véhicule tout terrain avant-guerre. Après les tracteurs d'artillerie TAR livrés à l'armée française durant la Première Guerre Mondiale, son modèle TL va remporter un extraordinaire succès. Ce véhicule à quatre roues motrices et directrices doté de ponts portiques autorisant une garde au sol record va être décliné en une multitude de types et versions, la plupart étant équipées en chasse-neige ou, comme ici, en tracteur forestier. Dans cette deuxième configuration, le TL règnera en maître durant des années. Le modèle le plus apprécié sera le H14 TL10.

3000/5000

87



Massey-Harris Pony 812 **Tracteur 4 cylindres.**

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Fabriqué de 1952 à 1957, le Massey-Harris Pony 812 est propulsé par un moteur quatre cylindres à essence Simca de 1221 cm³ et 16 chevaux. C'est le plus petit tracteur de la marque, à l'époque.

500/800

88



Bernard BT14 (c. 1949) **Tracteur 14 CV.**

Carrosserie bleue.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Certificat d'immatriculation de collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée I.

À la fin des années 1930, la société Bernard, sans lien avec les camions éponymes et qui fabriquait jusque là des moteurs, commercialise un petit tracteur vigneron à chenilles, modèle BT 2, qui va connaître un certain succès du fait de sa motricité et de sa stabilité. Sa fabrication est reprise en 1947 et le modèle évolue en BT 14 avec l'adoption du nouveau petit bicylindre à essence W14 de 15 chevaux.

1000/1500

89

**Renault (1954)****Tracteur 4 cylindres, 18/25 CV.**

Carrosserie jaune.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Équipé du célèbre quatre cylindres à essence latéral Renault « 85 » de 2,383 litres développant 18/25 chevaux, le tracteur Renault R 3041 va être l'un des modèles les plus fabriqués de l'immédiat après-guerre. Construit de 1948 à 1951 à 9 635 exemplaires, il connaîtra un gros succès auprès des agriculteurs français. Il est le premier à recevoir un capot avec calandre en tôle et joues de capot à fentes masquant le moteur.

400/800

90

**Vendevre, Super BB (c. 1954)****Tracteur monocylindre, 20 CV.**

Carrosserie orange.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier I.

800/1000

91

**Continental CD6 (1957)****Tracteur 4 cylindres, 65 CV à 2100 tours.**

Carrosserie rouge.

Moteur quatre cylindres MDY de 4,9 litres et 65 chevaux dérivé de celui des camions GLB. Modèle introduit en 1956.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée II.

Installée à Villeurbanne (Rhône), la société Richard frères fabrique des tracteurs à chenilles à partir de la fin des années 1940. Ce sont d'abord de petits modèles principalement destinés à l'agriculture et à la viticulture, puis les engins gagnent peu à peu en poids et en puissance et se voient déclinés en configurations bulldozer et en chargeur. Dans les années 1950, la plupart des modèles sont animés par des moteurs Berliet.

1500/2000

92

**Hanomag R 430 (1960)****Tracteur 3 cylindres, 24 CV.**

Carrosserie rouge.

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.

Document fourni : carte grise barrée au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Le constructeur allemand Hanomag (contraction de Hannoversche Maschinenbau AG, c'est-à-dire Société par action de construction de machines d'Hanovre) fabriquera de nombreux utilitaires et camions mais également des tracteurs agricoles et des engins de travaux publics. Fabriqué de 1959 à 1962, le R 430 est un tracteur à roues équipé d'un trois cylindres diesel de 27 chevaux.

4000/6000

93



Fordson Major N
Tracteur équipé d'un moteur diesel Vendevre 24.

1500/2000

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.
Document fourni : carte grise au nom d'un ancien propriétaire.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier I.

Fabriqué en Grande-Bretagne de 1917   1928, le Fordson Major N est le modèle vedette de la marque, filiale de Ford USA. Son moteur quatre cylindres à essence Ford de 20 chevaux, relativement gourmand, sera souvent remplacé par un moteur diesel, comme sur ce modèle.

94



Ferguson TEA 20 « Petit Gris » (1963)
Tracteur.

400/800

Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte.
Carte grise collection à réaliser.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Fabriqué en France dans les usines Hotchkiss de Saint-Denis (Seine-Saint-Denis), le tracteur Ferguson TEA 20 constitue la version la plus diffusée de cette série qui comprend également des modèles vigneron

Moteurs sur châssis - n°100 à 114

100



Rochet-Schneider **Moteur 6 cylindres.**

200/300

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Dans l'immédiat avant-guerre, le Lyonnais Rochet-Schneider dispose d'une large gamme de poids lourds. Les plus gros modèles sont équipés de ce six cylindres de 8,5 litres et 120 chevaux.

101



Bernard Moteurs **Moteur MB6.**

300/400

Équipait un porteur 19 DA 150 R de 1957 à cabine avancée.

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Le six cylindres Bernard MB 6 est issu du 6 LW d'avant-guerre fabriqué sous licence Gardner. Avec une injection maison, une cylindrée portée à 12,105 litres et un régime moteur atteignant désormais 1780 tr/mn, il développe 150 chevaux.

102



Willème F6M517P **Moteur.**

500/600

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Le six cylindres Willème F6M517P est directement issu des six cylindres d'avant-guerre fabriqués sous licence Deutz. Fort de ses 13,54 litres de cylindrée, il développe 150 chevaux. Il était notamment monté sur les modèles L 10 et R 15.

103



Willème F8M517P **Moteur.**

500/600

Entraînait un alternateur à poste fixe.

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Avec la même cylindrée unitaire, Willème propose des moteurs à quatre, six et huit cylindres de même conception. Le F8M517P vient coiffer la gamme avec 225 chevaux de puissance maximale, ce qui en fait le moteur le plus puissant des camions français de l'époque.

104



Mercedes OM 315 **Moteur.**

300/400

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Au milieu des années 1950, le six cylindres OM 315 est le plus gros moteur à être monté sur un camion Mercedes (la série des L 6600 puis des L 315). Il affiche une puissance maximale de 145 chevaux DIN pour une cylindrée de 8,28 litres.

105



Unic M42S
Moteur.

300/400

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Le six cylindres Unic M 42 S sera le moteur le plus apprécié des utilisateurs de camions Unic à partir de 1965. Affichant une puissance de 200 chevaux SAE pour une cylindrée de 8,075 litres, il équipera entre autres le P 12 R et les P et T 200.

106



Citroën
Moteur 6 cylindres.

300/400

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

De son six cylindres à essence, Citroën dérive un moteur diesel de 4,578 litres et 76 chevaux qui équipera notamment tous les modèles 55 diesel.

107



LW
Moteur 6 cylindres.

300/400

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Le six cylindres LW est fabriqué par Bernard sous licence anglaise Gardner. Sa cylindrée est de 8,354 litres et sa puissance maximale de 105 chevaux à 1 700 tr/mn. Ce groupe très fiable pour l'époque animera tous les gros porteurs de la marque avant-guerre, dont le gros DI 6 6 x 2.

108



Panhard
Moteur.

100/150

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

109



Delahaye
Moteur 6 cylindres.

300/400

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

En marge de sa gamme civile, Delahaye est à l'origine d'une gamme de véhicules d'incendie dont les modèles 103 et 140/103, lesquels sont propulsés par un six cylindres à essence de 3,23 litres développant 60 chevaux.

110



Hotchkiss

Moteur 6 cylindres.

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Ce six cylindres à essence était monté sur les automobiles du haut de la gamme du constructeur de Saint-Denis.

300/400

111



Hotchkiss

Moteur 4 cylindres.

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Ce petit quatre cylindres 5413 à essence de 2,312 litres et 62 chevaux est celui monté sur les PL 50.

200/300

112



Hotchkiss

Moteur monté sur un Berliet.

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Quand Berliet commence à construire des véhicules de lutte contre l'incendie en 1950, ses premiers modèles sont équipés de moteurs six cylindres Hotchkiss à essence tel ce 686 de 3,5 litres et 90 chevaux, notamment monté sur les les Berliet GAK 17 et GAK 18.

200/300

113



Renault

Moteur 4 cylindres.

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

Ce quatre cylindres à essence culbuté de 2 141 cm³ et 57 chevaux animait toute la série des Renault Galion.

200/300

114



Moteur 6 cylindres








Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.







Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).








Emplacement : Atelier II.








100/200

Musée I et II - n°115 à 142

- 115** **Amédée Bolle, Type Wagon, 1875** 400/600

Ce wagon faisait partie d'un petit train à vapeur construit par Amédée Bollée, fondateur de cloches et inventeur français, spécialisé dans le domaine de l'automobile. Il assurait la visite de son usine du Mans pour ses amis et clients. Ce modèle, utilisé sur le trajet Le Mans - Paris, récolta 75 contraventions pour excès de vitesse.
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée I.
- 116** **Réunion d'objets publicitaires dont enseignes lumineuses Renault et Citroën, plaques de rallyes et une calandre Peugeot.** 200/300

Joint : Manomètre Bourdon (en l'état)
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée I.
- 117** **Case IH et Unic, Peugeot Trois calandres.** 40/60

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée I.
- 118** **Courtio Ancienne pompe à essence à niveau visible, modèle « Rapide », avec son fût de 200L, montée sur roues.** 40/80

Haut. 230 cm.
(bon état, quelques traces de corrosion et d'usage)
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée I.
- 119** **André Citroën Moteur et cache culbuteur.** 40/80

Joints : deux moteurs, l'un de marque Camion Bernard, l'autre embaussé Slama (en l'état)
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée I.
- 120** **Saviem Trois calandres.** 100/200

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée I.
- 121** **Mercedes-Benz Une calandre bleue.** 50/100

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée I.

<p>122</p> 	<p>Arbox, n° 49529</p> <p>Ancienne pompe à essence à niveau visible ornée d'une plaque émaillée « Diaboline ».</p> <p>Haut. 220 cm. (en l'état)</p> <p>Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Musée I.</p>	<p>400/600</p>
<p>123</p> 	<p>Lot divers fond d'atelier :</p> <p>- Meuble ouvrant par quatre tiroirs. Haut. 97 Larg. 133,5 Prof. 99 cm. - sept moteurs, dont Bosch et Sigma (en l'état).</p> <p>Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Musée I.</p>	<p>150/200</p>
<p>124</p> 	<p>Esso</p> <p>Ancienne pompe à essence à bouteilles à niveau visible, modèle avec enseigne lumineuse peinte à la main.</p> <p>Haut. 270 cm. (en l'état, quelques traces de corrosion et d'usage)</p> <p>Joint : un jerrican en métal.</p> <p>Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Musée I.</p>	<p>500/800</p>
<p>125</p> 	<p>Tilcox</p> <p>Ancienne pompe à essence à bouteilles à niveau visible, avec son fût de 200L sur roulette.</p> <p>Haut. 186 cm.</p> <p>Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Musée I.</p>	<p>400/600</p>
<p>126</p> 	<p>Roue en bois et fer</p> <p>bandage caoutchouc pour camion Berliet M 107.</p> <p>Joint : une roue Renault.</p> <p>Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Musée II.</p>	<p>50/100</p>
<p>127</p> 	<p>Ancien matériel de jardin :</p> <p>- SOMUA, motoculteur - Allen Oxford, moto-faucheuse.</p> <p>(en l'état)</p> <p>Joints : trois jerricans bleus.</p> <p>Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Musée II.</p>	<p>100/200</p>

- 128 **Citroën et Morris Commercial** 100/300

Trois calandres : les deux premières de marque Citroën, dont l'une avec mascotte (dans camion), la troisième signée Morris Commercial.
 Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
 Emplacement : Musée II.
- 129 **Tudor, Yacco, Gazole et Elfex** 300/400

Quatre enseignes lumineuses (Grande Galerie).
 Joint : une affiche « Huile Chantecler » et une enseigne Citroën.
 Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
 Emplacement : Musée II.
- 130 **Deux roues** 40/60

L'une au moyeu marqué Chenard et Walcker et l'autre Delahaye Paris.
 (en l'état)
 Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
 Emplacement : Musée II.
- 131 **Super Major** 100/200

Deux calandres, l'une Super major et l'autre bardée de logos.
 Joint : caisse métallique verte.
 Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
 Emplacement : Musée II.
- 132 **Berliet et Unic** 100/200

Deux calandres, l'une bleue, provenant d'un Berliet GLA, l'autre grise, provenant d'un Unic OM.
 Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
 Emplacement : Musée II.
- 133 **GEX, modèle R17** 400/600

Ancienne pompe à essence à bouteilles à niveau visible, en fonte de fer signée et embossée GEX.
 Haut. 240 cm.
 (bon état, quelques traces de corrosion et d'usage)
 Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
 Emplacement : Musée II.
- 134 **Bernard Moteurs** 80/120

Deux moteurs fixes, l'un monté sur roues.
 (en l'état)
 Moteurs vendus sans garantie d'aucune sorte.
 Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
 Emplacement : Musée II.

- 135** **Brantford, n° 596** 150/300
Moteur fixe avec réservoir et un fût « J.SCHMID, 1931 Tropical ».
(en l'état)
Vendu sans garantie d'aucune sorte.
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée II.
- 
- 136** **CLM** 150/300
Moteur fixe, probablement monté à l'origine sur un tracteur.
(en l'état)
Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée II.
- 
- 137** **Ancienne pompe avec fut Belpetrole France** 100/150
Haut. 236 cm.
(en l'état)
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée II.
- 
- 138** **BM, L. Daum et Cie** 100/300
Trois moteurs fixes, dont BM et L. DAUM et Cie.
(en l'état)
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée II.
- 
- 139** **Importante roue d'engrenage en bois** 100/200
provenant probablement d'un moulin à eau.
Jointes : deux roues anciennes en bois (en l'état)
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée II.
- 
- 140** **De Dion-Bouton** 100/150
Triporteur à chariot de bois.
Jointes : divers bidons.
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée II.
- 
- 141** **Chariot ambulant de colporteur** 50/100
en tôle peinte en vert et signée « Le Caïffa ».
(en l'état)
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée II.
- 

142



**Voiture pour enfant
en tôle de fer peinte.**


(en l'état).

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée II.

40/80

Musée III et IV - n°145 à 157

- 145** **Cérès** 100/200
**Moteur 3 cylindres gazo-bois monté d'origine.**
Modèle utilisé pour animer des batteuses ou des scies circulaires, équipé pour fonctionner au gazogène à bois.
Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée IV.
À partir de 1904, Joseph de Bucy fabrique des moteurs dans un atelier de Bar-sur-Aube (Aube). Commercialisés sous la marque Cérès, ces derniers vont peu à peu monter en puissance et équiper de multiples machines industrielles mais aussi des tracteurs et des machines agricoles.
- 147** **Sulfateuse à vignes (1930)** 100/200
**)**
Matériel tracté par un âne.
Vendu sans garantie d'aucune sorte.
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée IV.
- 148** **Vendeuvre** 100/200
**Moteur fixe E.V, numéro 1516, type 3.**
(en l'état).
Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée IV.
- 150** **Bernard Moteurs et ABC Gand** 100/200
**Trois moteurs fixes**
dont l'un de marque « Bernard-Moteurs Suresnes » et l'autre « ABC Gand ». (en l'état).
Vendus sans garantie d'aucune sorte.
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée IV.
- 151** **Bruneau Tours** 80/120
**Groupe radiateur, n° 5133.**
(en l'état).
Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).
Emplacement : Musée IV.
- 152** **Panhard gazogène (1941)** 1000/2000

Monté sur une remorque. L'ensemble, qui était attelé derrière une voiture Hispano-Suiza de 1935, présente un état remarquable.
Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

Durant la Seconde Guerre mondiale, la France connaît une grave pénurie de carburants liquides. Pour continuer à rouler, les véhicules doivent être équipés de gazogènes fonctionnant au bois, au charbon ou au charbon de bois. À partir de 1941, les multiples petits fabricants de gazogènes sont regroupés derrière des chefs de file afin de standardiser et fiabiliser la production. En tant que chef de file, Panhard fait le choix du charbon de bois.

153



Chariot marchand en bois peint et marqué « Antoine Passenaud, Peaux-Chiffons, Ferrailles-métaux ».

200/300

Jointe : brouette en bois.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

154



Citroën, IGOL et CAP Le Mans Ensemble de plaques publicitaires accrochées dans la grange, dont Citroën, IGOL et CAP Le Mans.

50/150

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

155



Michel Audiard (Français, né en 1951) Camion Renault.

600/1200

Grand panneau lumineux en métal laqué rouge et à décor ajouré figurant un camion de pompier Renault. Signé en bas à gauche.

Dim. panneau : Haut. 155 Larg. 310 cm.

Dim. totale : Haut. 264 Larg. 384 cm.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

156



Cirque Pinder Char romain, c. 1950.

400/800

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

Avant sa représentation du soir, le cirque Pinder effectue avec ses véhicules, dans chaque nouvelle « ville d'un jour », une parade, dont la célèbre « cavalcade » regroupant un certain nombre de chars thématiques automoteurs réalisés sur des châssis de camions : char de la reine, char de la sirène, char du dragon, etc. Dans les années 1950, le spectacle comporte un péplum, baptisé Ben-Hur, pour lequel Charles Spiessert, le patron du cirque, fait réaliser des chars romains.

157



Cheval de manège en métal laqué gris

300/500








yeux en verre et harnachement de cuir.








(manques et accidents)

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée III.

Atelier I et II - n°160 à 189

160	Moteur six cylindres	300/400
	Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte. Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier I.	
161	Moteur six cylindres	200/300
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier I.	
162	Moteur monocylindre	150/250
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier I.	
163	Saviem et Magirus Deutz Deux calandres de camions, l'une rouge de marque Saviem, l'autre grise de la marque Magirus Deutz.	100/200
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier I.	
164	Citroën Deux moteurs, une boîte de vitesse et divers petites pièces automobiles. (vendus en l'état, dans une caisse de bois).	100/200
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier I.	
165	Société Nationale des usines de la Chaléassière Saint-Etienne Moteur fixe type Chaleassiere Junkers. (en l'état). Jointe : machine à gaz.	250/350
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier I.	
166	Aster Pompe à huile à niveau visible et son bidon en métal. (en l'état).	30/50
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier I.	
167	Morane Jeune à Paris Machine hydraulique.	100/200
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier I.	

	<p>168 Lecoïnte Saint Quentin, 1860 100/200 Pressoir à huile. Joint : balance à grain « Sauvage et Balancier à Tours ». Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier I.</p>
	<p>169 Japy, Tilcox 150/250 Pompe à essence à niveau visible et trois fûts de 200 L. (en l'état). Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier I.</p>
	<p>170 Atelier et fond de garage : 300/600 - diverses pièces dont clés Facom, outils de carrosserie, visserie et enclum ; - petit matériel électroportatif Bosch (ponceuse, scie lame), perceuse Ryobi ; - armoire métallique et établi. Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier I.</p>
	<p>171 Ensemble d'éléments publicitaires automobiles 40/80 dont affiches, plaques métalliques et posters. (en l'état). Joint : deux anciens ampèremètres-voltmètres. Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier I.</p>
	<p>172 André Citroën 100/150 Cinq moteurs de 4 cylindres essence. (en l'état). Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier II.</p>
	<p>173 Citroën 120/150 Deux calandres avec leurs radiateurs. Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier II.</p>
	<p>174 Bugatti 50/100 Cache culbuteur peint et embossé « Bugatti », bouchon gravé « Carrosserie E. Laporte, La Rochelle ». Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier II.</p>

175

**Mercedes Benz et Saurer**

120/150

Deux calandres, l'une grise Mercedes-Benz LK 338, l'autre verte Saurer.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

176

**J. Courtioux**

300/500

Ancienne pompe à essence à niveau visible.

Modèle « Rapide », avec son fût de 200 L.

Montée sur roulettes. (en l'état)

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

177

**Somua**

50/100

Motoculteur.

Vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

En marge de sa production de camions, l'entreprise Somua de Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis) fabriquera également des canons, des chars, des machines-outils, ainsi que des motoculteurs de bonne réputation.

Emplacement : Atelier II.

178

**SAF, La Soudure Autogène Française**
Générateur d'acétylène pyrogène, modèle B3.

150/250

(en l'état).

Joints : Moteur hydraulique Lavalette-Bosch et un radiateur (?)

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

179

**Bernard Moteur**
Moteur.

150/200

Joint : fût de 200 L.

Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte.

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

180

**Renault**

100/200

Moteur 4 cylindres essence. (en l'état).

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

181

**Citroën**








50/100

Moteur de 2 CV repeint. (en l'état).








Joint : moteur avec hélice (en l'état)









Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Atelier II.

	<p>182 Deux futs de 200L en métal, dont l'un d'origine allemande.</p>	<p>50/100</p>
<p>Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier II.</p>		
	<p>183 Cuve probablement à teinture, en métal, montée sur un support en berceau.</p>	<p>40/80</p>
<p>Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier II.</p>		
	<p>184 Nova Pompe à huile et son fut.</p>	<p>200/300</p>
<p>Joint : ancienne pompe à essence. (en l'état) Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier II.</p>		
	<p>186 Chariot à bagages</p>	<p>200/300</p>
<p>Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Ce type de chariot à bagages à traction humaine était omniprésent dans les gares de France jusque dans les années 1960. Emplacement : Atelier II.</p>		
	<p>187 Fond d'atelier : - quatre machine à coudre, dont une Standard ; - grand bureau à caissons ouvrant par huit tiroirs ; - châssis de buffet en bois naturel.</p>	<p>50/100</p>
<p>Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier II.</p>		
	<p>188 Armax Chariot élévateur à moteur thermique.</p>	<p>300/500</p>
<p>Véhicule vendu sans contrôle technique ni garantie d'aucune sorte. Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.</p>		
	<p>189 Crossley Bros. LD (représenté par J.& O.G. Pierson), R.A Lister & Co. Dursley England Moteur fixe à combustion gazogène (?), monté sur remorque. (en l'état)</p>	<p>300/500</p>
<p>Vendu sans garantie d'aucune sorte. Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier I.</p>		

Atelier III et IV - n°190 à 207

190	 Arbox, Satam-Levallor, n° 12430 Ancienne pompe à essence	400/600
	à niveau visible, en fonte de fer rouge. (en l'état, manque les deux volets) Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
192	 Deux remorques, dont une benne Decauville	1500/2500
	Vendues sans garantie d'aucune sorte. Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
193	 Générateur Crepelle-Allen	500/1000
	Vendu sans garantie d'aucune sorte. Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
194	 Moteur Poyaud diesel	400/600
	Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte. Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
195	 Panhard Deux moteurs et une boîte de vitesse, dont l'un de marque Panhard. (en l'état)	200/400
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
197	 Carriole bâchée, type "marchand ambulant" Les brancards ont été remplacés par un attelage à anneau. (en l'état)	150/300
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
198	 Calèche métallique ou Sulky poney d'une place 1/2 (en l'état)	50/100
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	

199	Brancards en bois pour véhicule hippomobile (en l'état)	40/80
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
200	Ensemble de pièces automobiles sur plateforme métallique dont boîte de vitesse, radiateur et roue. (en l'état)	150/200
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
201	Hanomag Deux roues de tracteur. (en l'état)	100/200
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
202	Deux essieux, roues à bandes	40/80
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
203	Chariot métallique à deux essieux	100/200
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
204	Fond d'atelier : objets divers, dont tréteaux, enclume et jerricans.	50/150
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
205	Six roues, dont deux de charrette (en l'état)	100/200
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
206	Saurer Moteur fixe, sur châssis à roulettes.	400/600
	Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte. Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	

207	Poyaud Moteur diesel.	100/200
	Moteur vendu sans garantie d'aucune sorte. Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier III.	
210	"Compression" Voiture blanche.	50/100
	Haut. 60 Larg. 80 cm. Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Musée IV.	
211	Importante citerne, cuve et remorque (dans un état de corrosion avancé)	1000/1500
	Jointes : sept grilles métalliques. (en l'état) Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Musée IV.	
212	Magasin I En un seul lot : important stock de pièces automobiles, dont volants, klaxons, plaques publicitaires, mascottes, ampoules, jerricans, etc.	300/600
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier IV.	
213	Magasin II En un seul lot : important stock d'objets diverses et pièces automobiles, dont moteur hors-bord, souvenirs militaires, jouets anciens, machines à écrire, éléments de carrosserie, etc.	300/600
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier IV.	
214	Magasin III - Appenti En un seul lot : stock de pièces automobiles, dont éléments de carrosserie, vélos et pneus.	150/300
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier IV.	
215	Magasin IV En un seul lot : important stock de pneus. (en l'état)	40/80
	Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022). Emplacement : Atelier IV.	

216

Deux cabines bureaux avec leur contenu

200/400



(en l'état)

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

217

Barque en fibre de verre

100/150

Dim. à vue Long. 250 cm. Larg. 110 cm.

(accidents, en l'état)

Provenance : Musée du poids lourd, Mondoubleau, collection Jacques Passenaud (1932-2022).

Emplacement : Musée IV.

ROUILLAC

*Commissaires-Priseurs
Expert près la Cour d'Appel*

ORDRE D'ACHAT

Je vous prie d'acheter, à la vente **MUSÉE DU POIDS LOURD - COLLECTION JACQUES PASSENAUD** du **Samedi 30 septembre 2023 à 14h - Cormenon à Musée du Poids Lourd, 41170 Cormenon**, les numéros suivants aux limites indiquées et aux conditions habituelles de vente.

NOM : _____

ADRESSE : _____

CODE POSTAL : _____ VILLE : _____

TEL. : _____ PORTABLE : _____

E-MAIL : _____

NUMERO	DESIGNATION	LIMITE A L'ENCHERE OU DEMANDE TELEPHONIQUE

Aux limites mentionnées ci-dessus viendront s'ajouter les frais de **24% TTC**

Je vous donne procuration, le cas échéant, d'augmenter mes mises de :

5% 10% 20%

Date : _____ Signature : _____

Merci de joindre à ce formulaire vos coordonnées bancaires et la copie d'une pièce d'identité.

En raison du nombre important d'ordres d'achat, nous vous remercions d'adresser vos ordres via notre interface sur rouillac.com la veille des ventes avant 18 h.



Nous prions les personnes qui nous confient des ordres d'achat de bien vouloir téléphoner dans les deux jours suivant la vente, afin de s'enquérir du résultat de leurs enchères.

HÔTEL DES VENTES – ROUTE DE BLOIS 41100 VENDÔME – TÉL. 02 54 80 24 24



ARTS+DESIGN #7

Vente aux enchères

le 12 novembre 2023

Clôture du catalogue
début septembre

Palais des Congrès

à Tours

02 47 61 22 22

rouillac.com

Bernard Buffet

1976