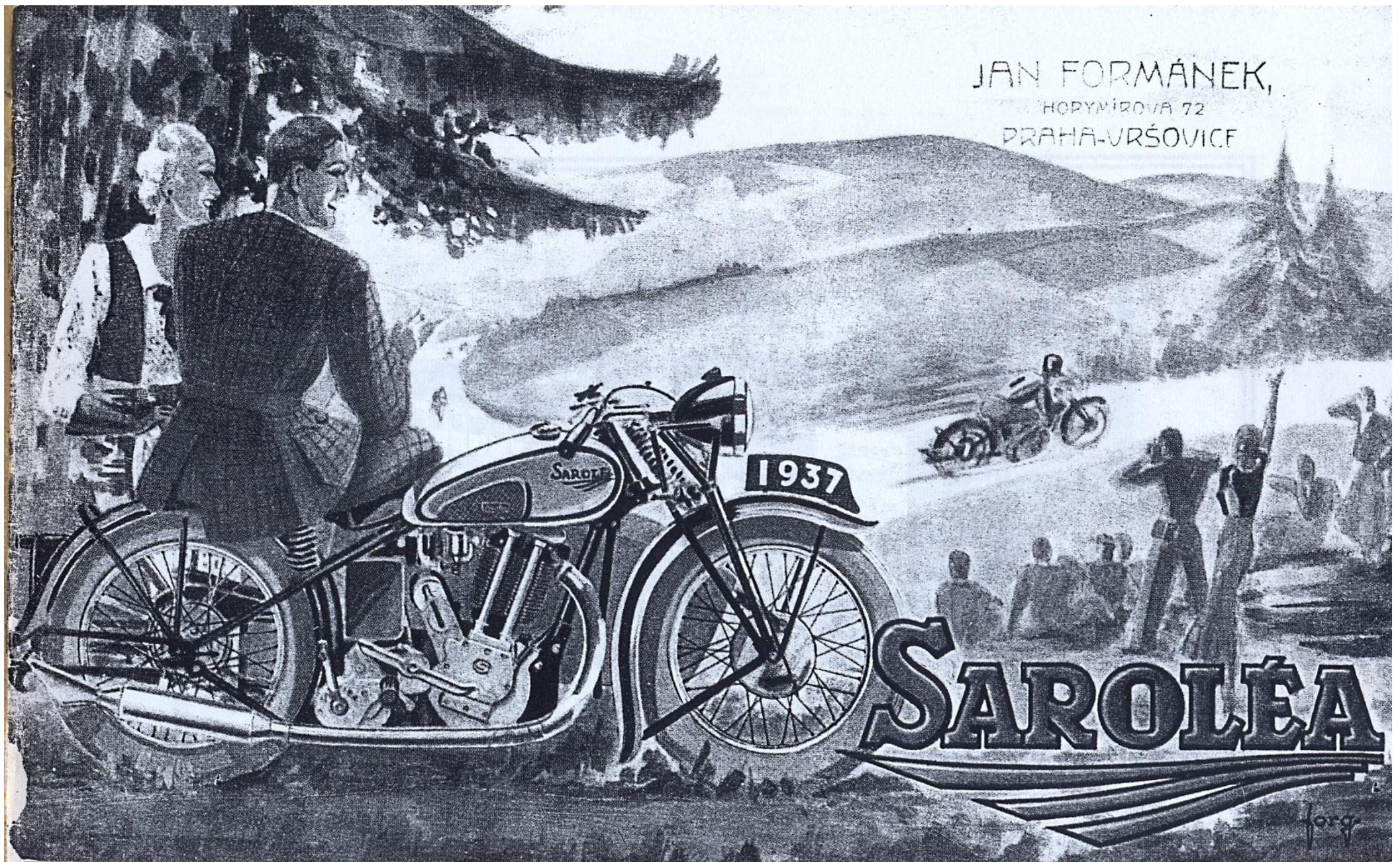
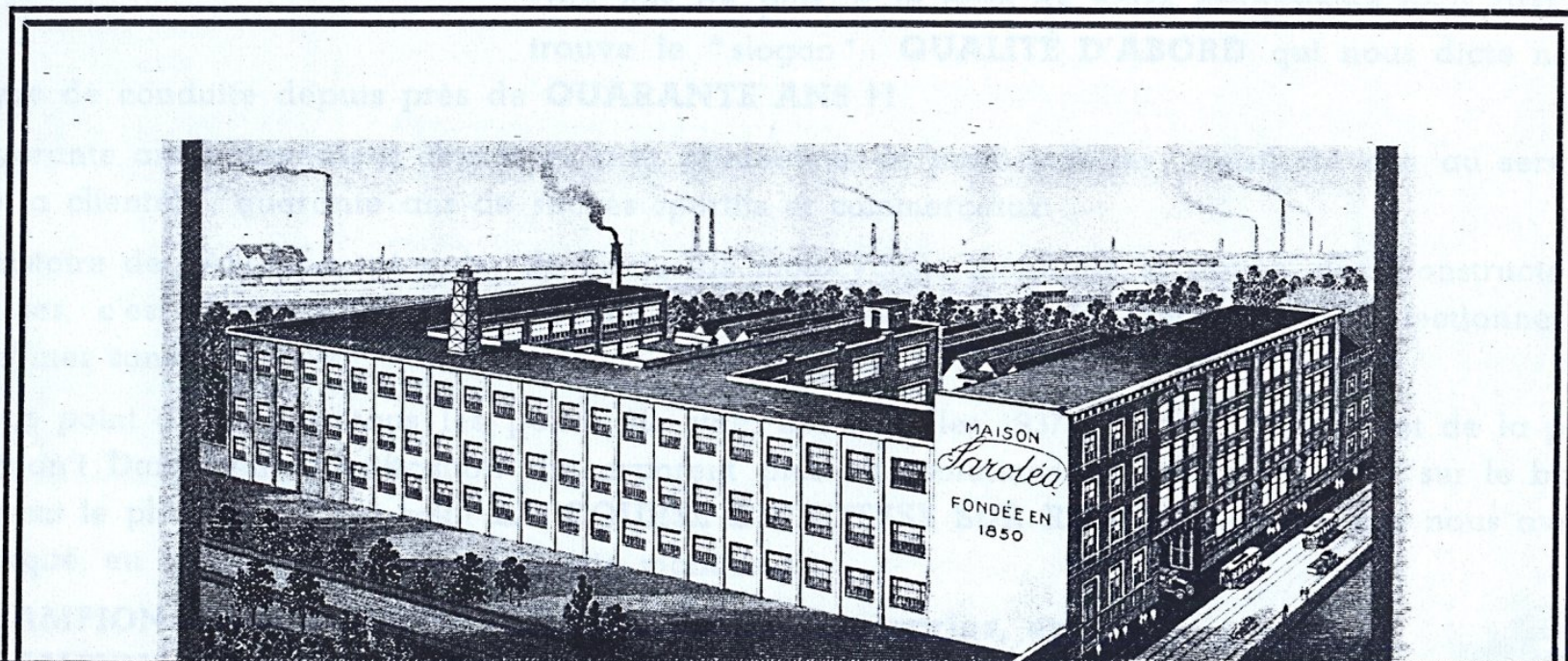


JAN FORMÁNEK,
HOPYMÍROVA 72
PRAHA-VRŠOVICE





MAISON SAROLÉA SOCIÉTÉ ANONYME **HERSTAL**

VUE DE NOTRE USINE PRINCIPALE

QUARANTE ANS D'EXPERIENCE !...

Une fois de plus, à la base de notre programme pour 1937, se trouve le "slogan" : **QUALITÉ D'ABORD** qui nous dicte notre

ligne de conduite depuis près de **QUARANTE ANS !!**

Quarante ans uniquement consacrés à la production de motocyclettes ; quarante ans au service de la clientèle ; quarante ans de succès sportifs et commerciaux.

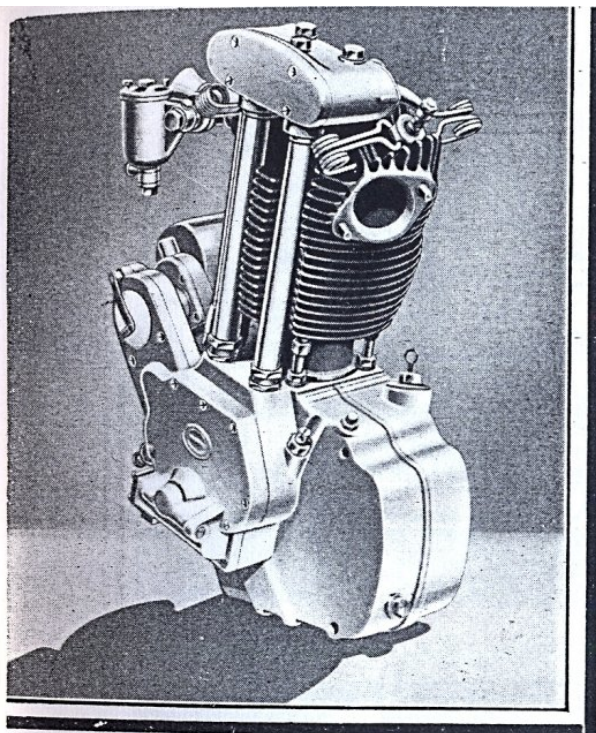
L'histoire de SAROLÉA, pionnier de l'industrie motocycliste mondiale et doyen des Constructeurs belges, c'est l'histoire de la moto elle-même. Elle révèle le souci constant de perfectionner et d'affiner sans cesse.

À ce point de vue, à tous les points de vue, nos modèles 1937 touchent au sommet de la perfection ! Dans leur spécification s'incorporent plusieurs solutions nouvelles essayées sur le banc d'essai le plus sévère qui soit : **LA COURSE DE VITESSE SUR ROUTE** dans laquelle nous avons marqué, en tous temps, une suprématie manifeste.

CHAMPION DE BELGIQUE DE VITESSE, toutes catégories, en 1902,

CHAMPION DE BELGIQUE DE VITESSE en 1936 dans les catégories 350 et 500 cc. "Internationaux", **SAROLÉA**, pionnier et champion dès ses débuts, continue sa route, la route du succès et de la satisfaction, la route de tous les **SAROLÉISTES VOTRE ROUTE !!!**





Les moteurs SAROLEA, qu'ils soient à 2 ou à 4 temps, du type "Touriste" ou du type "Course", sont **puissants, silencieux, réguliers et solides.**

Cet ensemble de qualités précieuses n'est réuni dans chacun d'eux que grâce à une étude approfondie, à un choix sévère des matières employées et aux soins minutieux qui président à la fabrication et au montage.

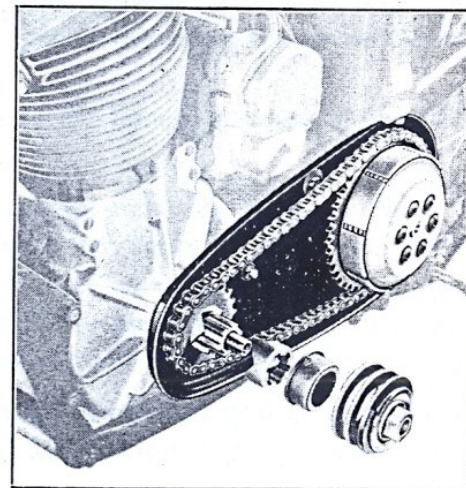
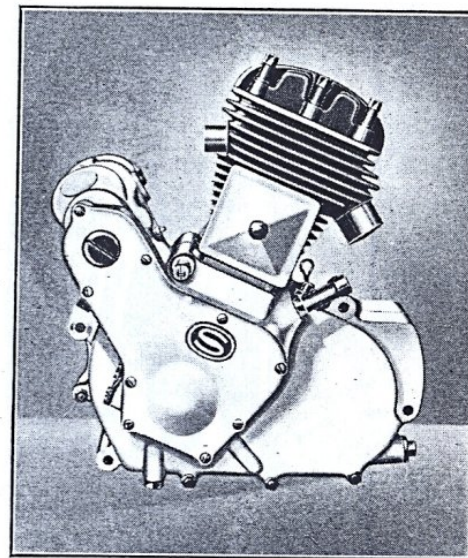
Tous nos modèles 1937 ont le cylindre incliné vers l'avant – solution dont les avantages se sont avérés à l'usage depuis 1931 – et, pour tous les types à 4 temps, **le graissage automatique par circulation d'huile.**

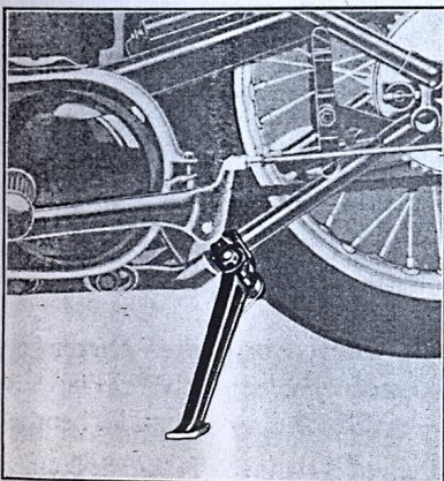
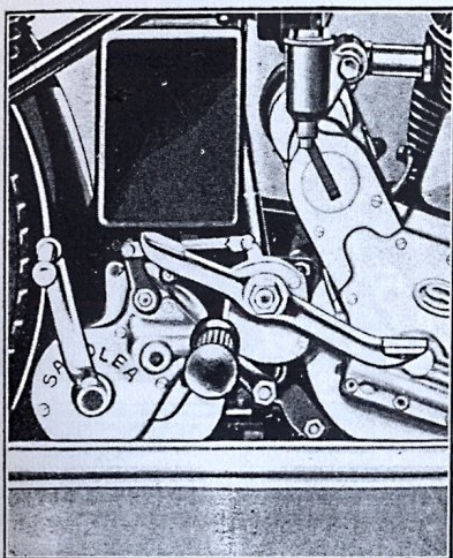
Les modèles "Touriste" et "Supersport" possèdent le réservoir à huile incorporé dans le carter moteur, autre

solution qui présente l'avantage de supprimer les tuyauteries extérieures fragiles et malpropres. Avec ces moteurs, l'attention à apporter au graissage **se limite à la surveillance du niveau d'huile.** À gauche, cliché du moteur 37 S; à droite, celui du 37 A.

Les types 37 S et 37 S 6 ont une nouvelle culasse "monotube" et un nouveau cylindre efficacement refroidis, directement inspirés de notre "monotube" de course. Ces pièces sont en fonte spéciale chrome-nickel, très résistante à l'usure. La bougie est de 14 mm. et les soupapes sont rappelées par des ressorts en "épingle".

Les pistons, en alliage d'aluminium-silicium traité, d'une forme soigneusement étudiée et d'un fini très poussé, sont **extrêmement silencieux** et éliminent **tous risques de grippage.** À noter que tous nos moteurs à 4 temps sont équipés de ces pistons.





SAROLÉA

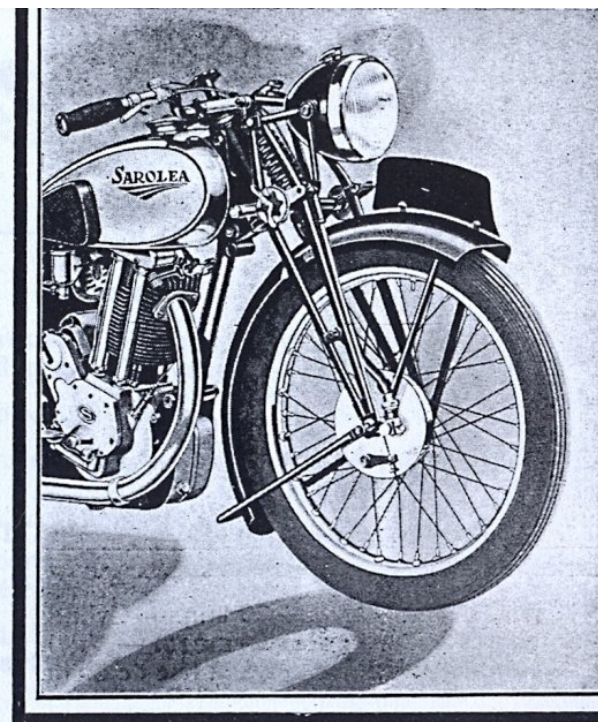
Tous ces points essentiels concourent à assurer un excellent rendement et une souplesse vraiment remarquable.

À droite, remarquer la forme particulièrement harmonieuse du nouveau réservoir d'une **capacité de 17 litres** qui équipe toutes les machines 500 et 600 cc. Noter également la fourche à gros ressort central et ses amortisseurs du type " Monotube-Course " qui sont réglables en marche.

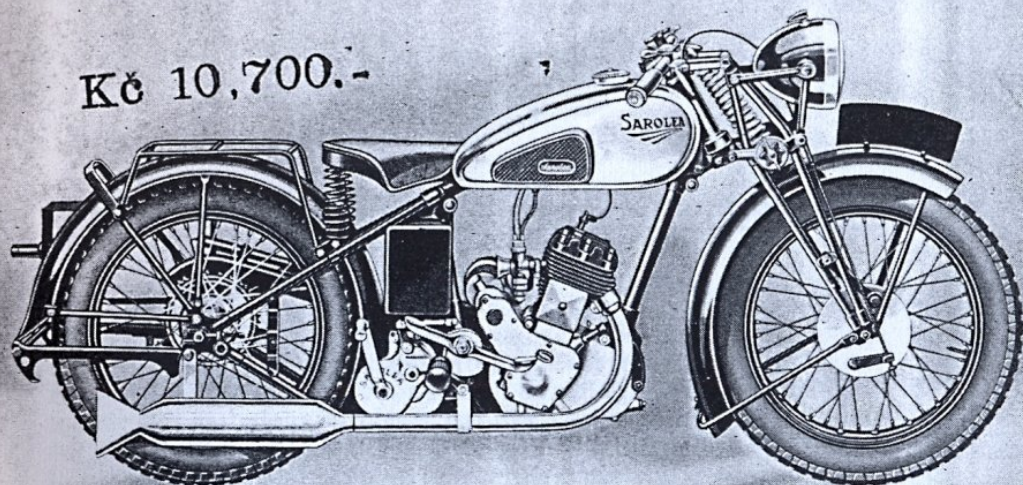
La boîte SAROLÉA à 4 vitesses avec commande **par sélecteur et pédale double** équipe maintenant tous nos modèles à 4 temps. Remarquer sur le cliché la position judicieuse de la pédale : une simple poussée de la pointe du pied ou du talon permet d'engager la vitesse désirée sans effort, sans bruit. La commande d'embrayage est complètement enfermée et son réglage est très simple. Comme toutes les commandes de la machine, elle est d'une grande douceur d'opération.

À l'exception de la machine de course, la chaîne primaire de tous les modèles est enfermée dans un carter à bain d'huile ; elle est ainsi placée dans les meilleures conditions de fonctionnement, c'est-à-dire dans un bain d'huile, à l'abri de l'eau, de la boue ou de la poussière. Ceci élimine le bruit, et augmente sa durée. Ajoutant encore à ces avantages, nous avons adopté l'amortisseur au pignon-moteur, système longuement expérimenté avec succès sur nos machines de course. (Cliché du bas de la page de gauche.)

Ci-contre le cliché de la béquille latérale, dispositif précieux qui permet d'appuyer la machine sur le sol, sans devoir utiliser la béquille arrière qui ne sert plus qu'en garage. Cette béquille se relève automatiquement dès qu'on redresse la machine. Elle est montée sur les types 500 et 600 cc.



Kc 10,700.-



SAROLÈA

Type 37 A — 350 cm³ TOURISTE

GUIDON. — De ligne très nette. — Grands leviers judicieusement placés et d'une grande douceur d'opération. — Frein de direction.

PNEUS. — A tringles, 26 × 3,50 " Ballon „.

FREINS. — Segments extensibles. — Tambours de 180 mm. — Réglage rapide.

CHANGEMENT DE VITESSE. — Boîte 4 vitesses à verrouillage intérieur. — Rapports : 5,46 - 6,5 - 9,12 - 13. — Commande par pédale double avec sélecteur.

TRANSMISSION. — Par chaînes de 1/2" × 5/16". — Chaîne avant fonctionnant dans un carter à bain d'huile. — Amortisseur de chocs au moteur.

PORTE-BAGAGES. — Solide, spacieux, permettant l'emploi d'un second siège.

SACOCHE. — En tôle d'acier, placée sous la selle.

GARDE-BOUE. — Grandes et efficaces. — Garde-boue arrière à charnière.

REPOSE-PIEDS. — Blocs en caoutchouc.

SELLE. — Tous ressorts.

FINI. — Email de luxe noir. — Pièces brillantes chromées. — Réservoir émaillé. — Réservoir chromé moyennant supplément.

POIDS. — Environ 140 kgs. — **VITESSE.** — 85 km. à l'heure.

CONSOMMATION. — Essence : 3 1/4 litres. Huile : 100 cm³ aux 100 km.

MOTEUR. — 75 × 79 mm. — Cylindrée : 349 cm³. — Culasse rapportée. — Soupapes latérales enfermées. — Vilebrequin tournant sur roulements à billes. — Roulement à rouleaux à la tête de bielle. — Piston en alliage d'aluminium traité. — Silencieux très efficace. — Carburateur AMAL.

GRAISSAGE. — Circulation d'huile par pompe à piston à double effet, assurant le graissage automatique et sous pression du roulement de bielle, de la paroi arrière du cylindre et de la distribution. — Graissage des guides-poussoirs, des guides-soupapes et des tiges de soupapes par projections d'huile des volants. — Réservoir dans le carter contenant 1,700 l. — Filtre accessible. — Jauge de niveau. — Indicateur de fonctionnement. — Tuyauteries noyées.

ALLUMAGE-ECLAIRAGE. — Par dynamo-rupteur et batterie. — Dynamo BOSCH 30 ou 45 watts, à réglage de tension automatique. — Phare aéro-dynamique. — Klaxon électrique.

RESERVOIR A ESSENCE. — En tôle d'acier emboutie. — Contenance 13 litres. — Bouchon rapide de grand diamètre. — Grandes genouillères souples.

CADRE. — Surbaissé, léger et solide. — Raccords en acier forgé.

FOURCHE. — Ressort central. — Amortisseurs de chocs réglables à la main.



Type 37 B — 350 cm³ SUPERSPORT

MOTEUR. — 75 × 79 mm. — Cylindrée : 349 cm³. — Soupapes en tête commandées par **culbuteurs enfermés** dans un carter étanche. — Ressorts de rappel en "épingles". — Tubes de commande des culbuteurs protégés par des gaines. — Culasse à double échappement. — Roulements à billes au vilebrequin, à rouleaux à la tête de bielle. — Piston en alliage d'aluminium traité. — **Silencieux** efficaces. — **Carburateur AMAL.**

GRAISSAGE. — Circulation d'huile par pompe à piston à double effet, assurant le graissage **automatique et sous pression** du roulement de bielle, de la paroi arrière du cylindre, de la distribution, des culbuteurs et du guide-soupape d'admission. — Réservoir dans le carter contenant 1,700 litre. — Filtre accessible. — Jauge de niveau. — **Indicateur de fonctionnement.** — Tuyauteries noyées.

ALLUMAGE - ECLAIRAGE. — Par dynamo-rupteur et batterie — Dynamo BOSCH 30 ou 45 watts, à réglage de tension automatique. — Phare aéro-dynamique. — Klaxon électrique.

RESERVOIR A ESSENCE. — En tôle d'acier emboutie. — Contenance 13 litres. — Bouchon rapide de grand diamètre. — Grandes genouillères souples.

CADRE. — Surbaissé, léger et solide. — Raccords en acier forgé.

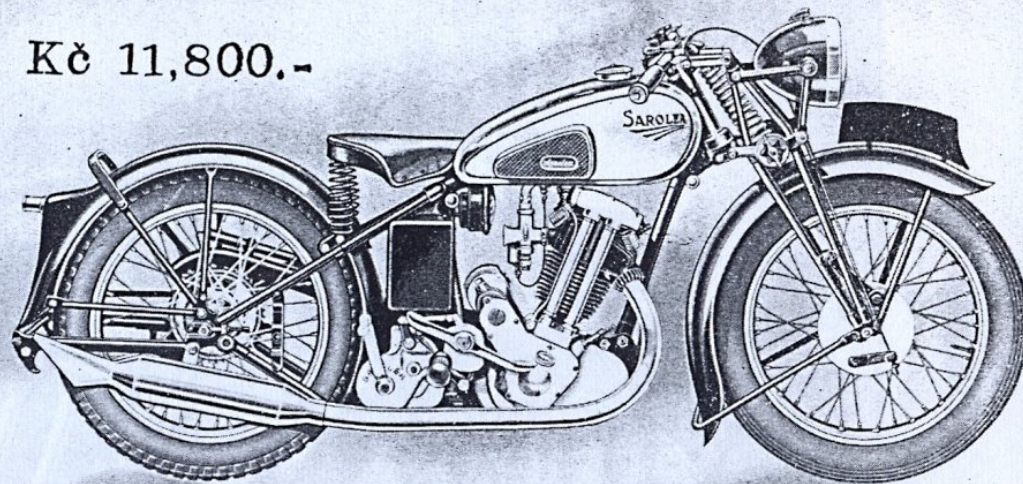
FOURCHE. — **Ressort central.** — Amortisseurs de chocs réglables à la main.

GUIDON. — De ligne très nette. — Grands leviers judicieusement placés et d'une grande douceur d'opération. — Frein de direction. — Poignée tournante pour les gaz.

ROUES. — A roulements **TIMKEN.** Rayons renforcés.

PNEUS. — A tringles, 26 × 3,25, 26 × 3,50 ou 27 × 4 au choix.

Kø 11,800.-



FREINS. — Segments extensibles. — Tambours de 180 mm. — Réglage rapide.

CHANGEMENT DE VITESSE. — Boîte 4 vitesses à **verrouillage intérieur.** — Rapports : 5.46 - 6.5 - 9.12 - 13. Sur demande, rapports de : 5.75 - 6.95 - 10² - 14⁸. — Commande par pédale double avec sélecteur.

TRANSMISSION. — Par chaînes de 1/2" × 5/16". — Chaîne avant fonctionnant dans un carter à bain d'huile. — Amortisseur de chocs au moteur.

SACOCHE. — En tôle d'acier, placée sous la selle.

SELLE. — Tous ressorts. — **PORTE-BAGAGES.** — Solide, spacieux, permettant l'emploi d'un second siège.

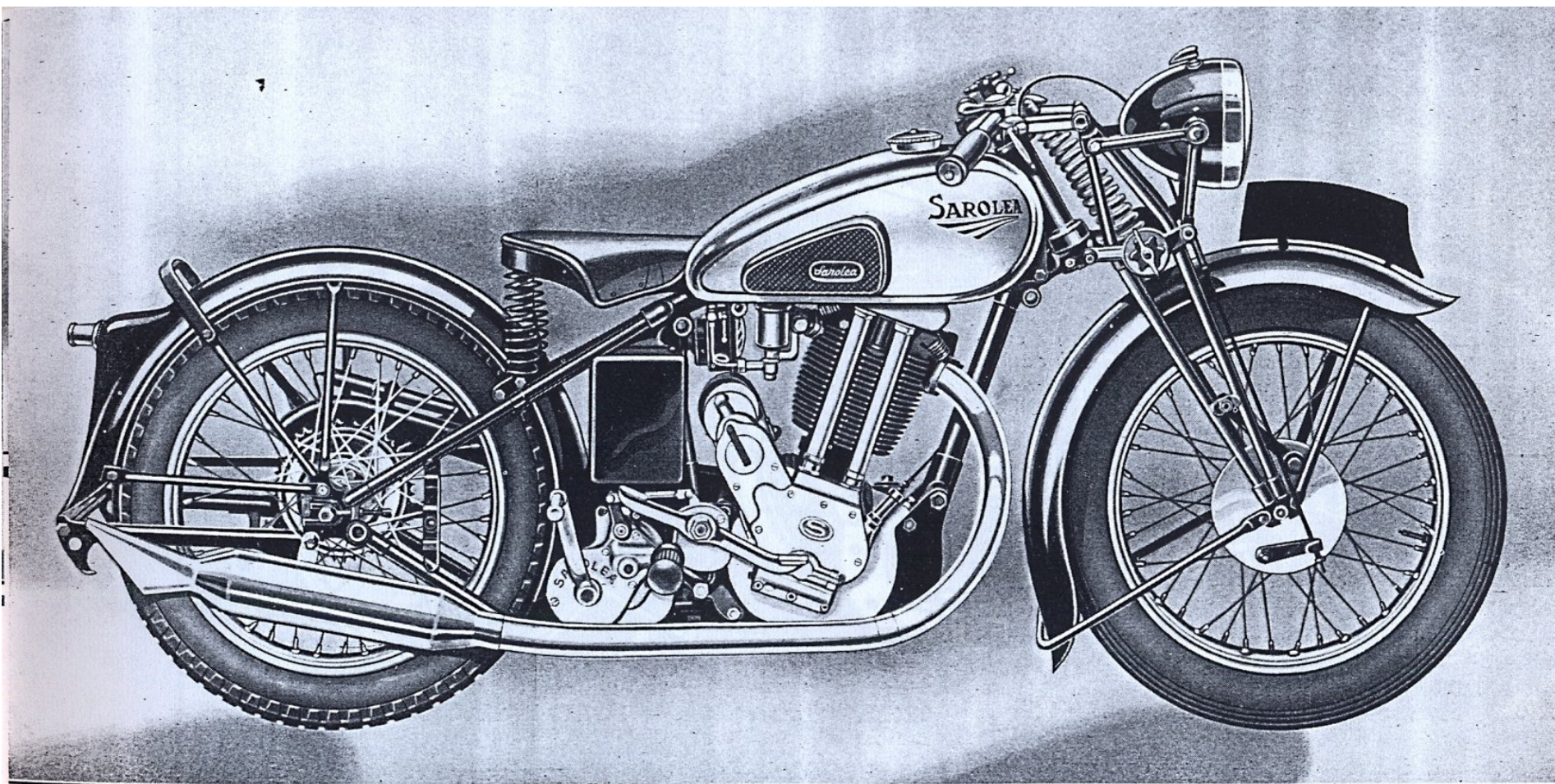
GARDE-BOUE. — Grandes et efficaces, de ligne aéro-dynamique. — **Garde-boue arrière à charnière.**

REPOSE-PIEDS. — Blocs en caoutchouc à position réglable.

FINI. — Email de luxe noir. — Jantes et pièces brillantes chromées. — Réservoir chromé.

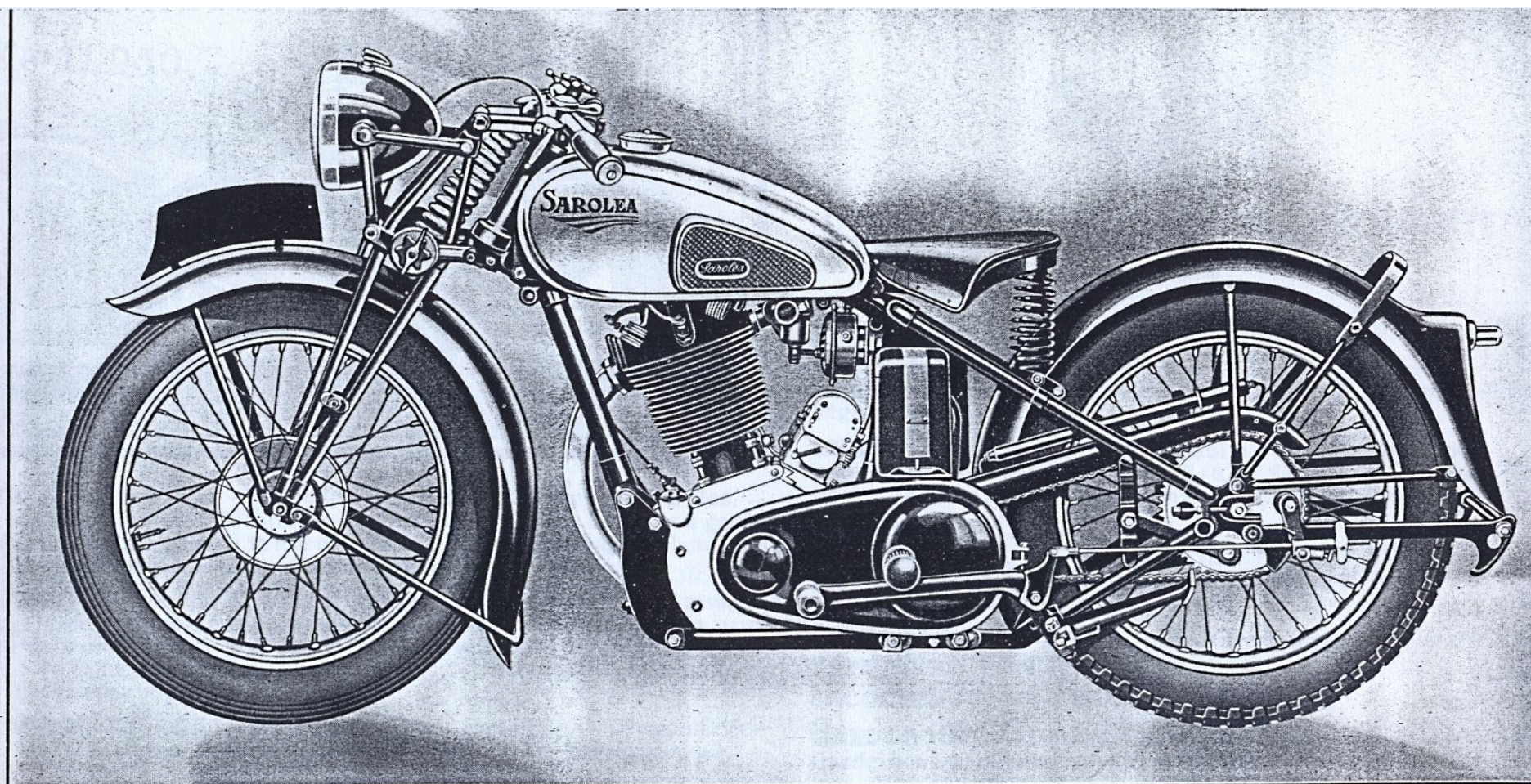
POIDS. — Environ 150 kgs. — **VITESSE.** — 110 km. à l'heure.

CONSOMMATION. — Essence : 3 1/2 litres. Huile : 100 cm³ aux 100 km.



Type 37 S — 500 cm³ SUPERSPORT

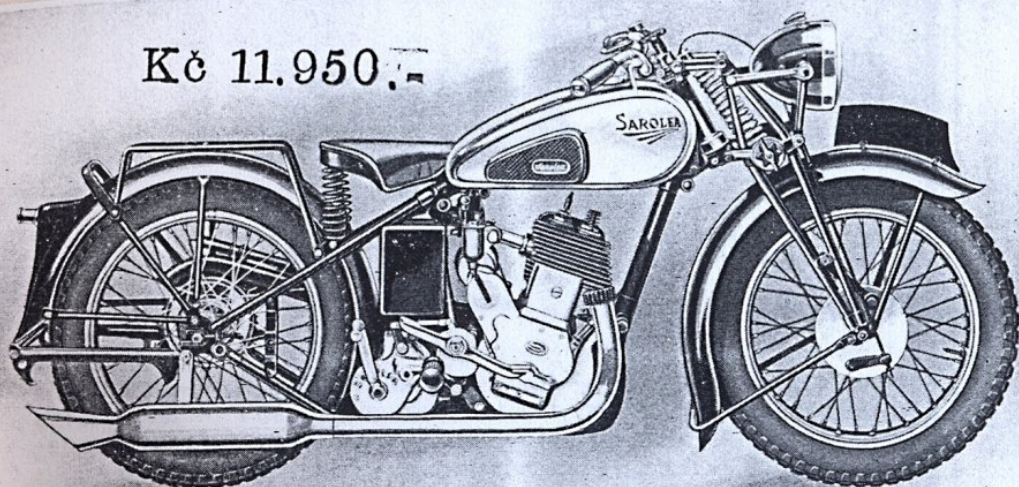
Kč 12.950.-



Type 37 S6 — 600 cm³ SUPERSPORT

Kč 13.600,-

Kc 11.950.-



SAROLEA

Type 37 T⁵ — 500 cm³ TOURISTE

MOTEUR. — 80,5 × 97 mm. — Cylindrée : 494 cm³. — **Soupapes latérales.** — Cylindre très bien refroidi. — Vilebrequin tournant sur roulements à billes et à galets. — Double roulement à galets à la tête de bielle. — Piston en alliage d'aluminium traité. — **Silencieux** très efficace. — **Carburateur AMAL.**

GRAISSAGE. — Circulation d'huile par pompe à piston à double effet, assurant le graissage **automatique et sous pression** du roulement de bielle, de la paroi arrière du cylindre et de la distribution. — Réservoir dans le carter contenant 1 1/2 litre. — Filtre accessible. — Jauge de niveau. — **Indicateur de fonctionnement.** — Tuyauteries noyées.

ALLUMAGE-ECLAIRAGE. — Par dynamo-rupteur et batterie. — Dynamo BOSCH 30 ou 45 watts, à réglage de tension automatique. — Phare aéro-dynamique. — Klaxon électrique.

RESERVOIR A ESSENCE. — En tôle d'acier emboutie. — Contenance 17 litres. — Bouchon rapide de grand diamètre. — Grandes genouillères souples.

CADRE. — Surbaissé. — Du type "Berceau". — Raccords en acier forgé.

FOURCHE. — Ressort central. — Amortisseurs de chocs réglables à la main.

GUIDON. — De ligne très nette. — Grands leviers judicieusement placés et d'une grande douceur d'opération. — Frein de direction. — Poignée tournante pour les gaz.

ROUES. — Rayons renforcés. — Roulements TIMKEN.

PNEUS. — A tringles, 26 × 3,50 ou 27 × 4 "Ballon", au choix.

FREINS. — Segments extensibles. — Tambours de 180 mm. — Réglage rapide.

CHANGEMENT DE VITESSE. — Boîte 4 vitesses à verrouillage intérieur. — Rapports solo : 5.18 - 6.16 - 8.65 - 12.3. — Rapports side-car : 6 - 7.14 - 10 - 14.2. — Commande par pédale double avec sélecteur.

TRANSMISSION. — Chaîne avant de 1/2" × 5/16" fonctionnant dans un carter à bain d'huile. — Chaîne arrière de 5/8" × 3/8". — Amortisseur de chocs au moteur.

PORTE-BAGAGES. — Solide, spacieux, permettant l'emploi d'un second siège. — **Béquille latérale à ressort.**

SACOCHE. — En tôle d'acier, placée sous la selle.

GARDE-BOUE. — Grandes et efficaces, de ligne aéro-dynamique. — **Garde-boue arrière à charnière.**

REPOSE-PIEDS. — Blocs en caoutchouc. — **SELLE.** — Tous ressorts.

FINI. — Email de luxe noir. — Pièces brillantes chromées. — Réservoir émaillé. — Réservoir chromé moyennant supplément.

POIDS. — Env. 153 kgs. — **VITESSE.** — 95/100 km. en solo.

CONSOMMATION. — Essence : 4 1/4 litres. — Huile : 125 cm³ aux 100 km.



Type 37 T⁶ — 600 cm³ TOURISTE

MOTEUR. — 88 × 97 mm. — Cylindrée : 589 cm³ — Culasse en aluminium. — Cylindre très bien refroidi. — **Soupapes latérales enfermées.** — Vilebrequin tournant sur roulements à billes et à galets. — Double roulement à galets à la tête de bielle. — Piston en alliage d'aluminium traité. — **Silencieux** très efficace. — **Carbureteur AMAL.**

GRAISSAGE. — Circulation d'huile par pompe à piston à double effet, assurant le graissage **automatique et sous pression** du roulement de bielle, de la paroi arrière du cylindre et de la distribution — **Graissage des guides-poussoirs, des guides-soupapes et des tiges de soupapes** par projections d'huile des volants. — Réservoir dans le carter contenant 1 1/2 litre. — Filtre accessible. — Jauge de niveau. — **Indicateur de fonctionnement.** — Tuyauteries noyées.

ALLUMAGE-ECLAIRAGE. — Par dynamo-rupteur et batterie. — Dynamo BOSCH 30 ou 45 watts, à réglage de tension automatique. — Phare aéro-dynamique. — Klaxon électrique.

RESERVOIR A ESSENCE. — En tôle d'acier emboutie. — Contenance 17 litres. — Bouchon rapide de grand diamètre. — Grandes genouillères souples.

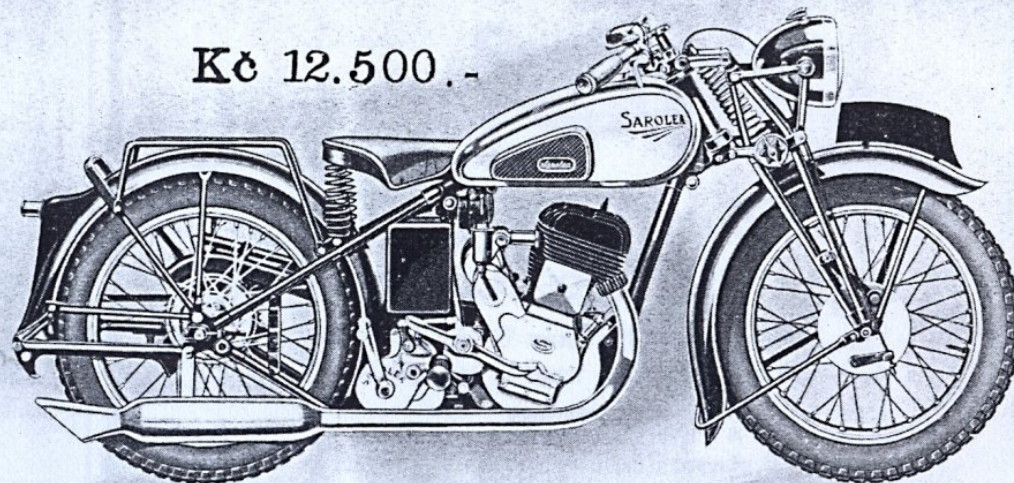
CADRE. — Surbaissé. — Du type " Berceau „.

FOURCHE. — Ressort central. — Amortisseurs de chocs réglables à la main.

GUIDON. — De ligne très nette. — Grands leviers judicieusement placés et d'une grande douceur d'opération. — Frein de direction. — Poignée tournante pour les gaz.

ROUES. — Rayons renforcés. — Roulements TIMKEN.

Kc 12.500.-



PNEUS. — A tringles, 26 × 3,50 ou 27 × 4 " Ballon „ au choix.

FREINS. — Segments extensibles. — Tambours de 180 mm. — Réglage rapide.

CHANGEMENT DE VITESSE. — Boîte à 4 vitesses à verrouillage intérieur. — Rapports solo : 4.9 - 5.8 - 8.2 - 11.5. — Rapports side-car : 6 - 7.14 - 10 - 14.2. — Commande par pédale double avec sélecteur.

TRANSMISSION. — Chaîne avant de 1/2" × 5/16" sous carter à bain d'huile. — Chaîne arrière de 5/8" × 3/8". — Amortisseur de chocs au moteur.

PORTE-BAGAGES. — Solide, spacieux, permettant l'emploi d'un second siège.

SACOCHE. — En tôle d'acier, placée sous la selle.

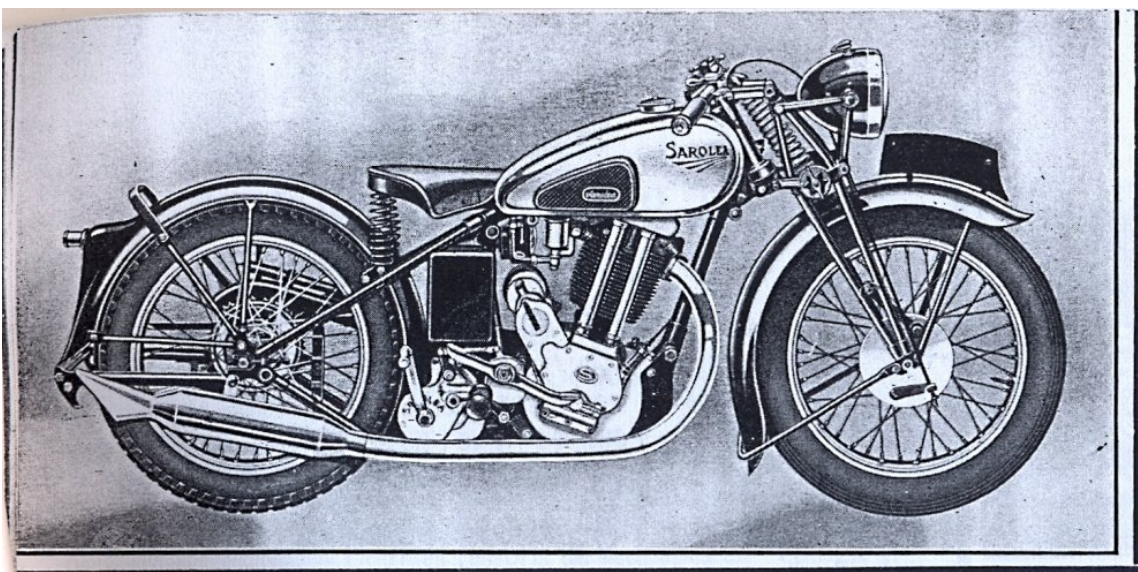
GARDE-BOUE. — Largues et efficaces, de ligne aéro-dynamique. — Garde-boue arrière à charnière. — Béquille latérale à ressort.

REPOSE-PIEDS. — Blocs en caoutchouc à position réglable.

FINI. — Email de luxe noir. — Pièces brillantes chromées. — Réservoir chromé.

POIDS. — Env. 155 kgs. — **VITESSE.** — 105 km. en solo. — 80 km. en side-car.

CONSOMMATION. — Essence : 4 1/4 litres. — Huile : 125 cm³ aux 100 km.



SAROLEA

Kc 12.950.-

Kc 13.600.-

Types 37 S et 37 S6 500 et 600 cm³ SUPERSPORT

37 S : 80.5 × 97 mm. — Cylindrée : 494 cm³

37 S6 : 88 × 97 mm. — Cylindrée : 589 cm³

MOTEUR. — Soupapes en tête commandées par culbuteurs enfermés dans un carter étanche. — Ressorts de rappel en "épingle". — Tubes de commande des culbuteurs protégés par des gaines. — Culasse "monotube", efficacement refroidie. — Roulements à billes et à galets au vilebrequin. — Double roulement à galets à la tête de bielle. — Piston en alliage d'aluminium traité. — Bougie de 14 mm. — Silencieux efficace. — **Carburateur AMAL horizontal à simple cuve.**

GRAISSAGE. — Circulation d'huile par pompe à piston, assurant le graissage automatique et sous pression du roulement de bielle, de la paroi arrière du cylindre, de la distribution et des culbuteurs. — Réservoir dans le carter contenant 1 1/2 litre. — Filtre accessible. — Jauge de niveau. — **Indicateur de fonctionnement.** — Tuyauteries noyées.

ALLUMAGE-ECLAIRAGE. — Par dynamo-rupteur et batterie — Dynamo BOSCH 30 ou 45 watts, à réglage de tension automatique. — Phare aéro-dynamique. — Klaxon électrique.

RESERVOIR A ESSENCE. — En tôle d'acier emboutie. — Contenance 17 litres. — Bouchon rapide de grand diamètre. — Grandes genouillères souples.

CADRE. — Surbaissé. — Du type "Berceau". — Raccords en acier forgé.

FOURCHE. — A ressort central. — Amortisseurs de chocs réglables à la main.

GUIDON. — De ligne très nette. — Grands leviers judicieusement placés et d'une grande douceur d'opération. — Frein de direction. — Poignée tournante pour les gaz.

ROUES. — Rayons renforcés. — Roulements TIMKEN.

PNEUS. — A tringles, 26 × 3,25, 26 × 3,50 ou 27 × 4 au choix.

FREINS. — Segments extensibles. — Tambours de 180 mm. — Réglage rapide.

CHANGEMENT DE VITESSE. — Boîte à 4 vitesses à verrouillage intérieur. — Rapports solo : 4.63 - 5.5 - 7.7 - 11. — Rapports side-car S : 5.4 - 6.4 - 9 - 12.8. — Rapports side-car S6 : 4.9 - 5.83 - 8.2 - 11.5. — Commande par pédale double avec sélecteur.

TRANSMISSION. — Chaîne avant de 1/2" × 5/16" sous carter à bain d'huile. — Chaîne arrière de 5,8" × 3/8". — Amortisseur de chocs au moteur.

SACOCHE. — En tôle d'acier, placée sous la selle.

SELLE. — Tous ressorts. — **REPOSE-PIEDS.** — Blocs en caoutchouc.

GARDE-BOUE. — Grandes et efficaces, de ligne aéro-dynamique. — Garde-boue arrière à charnière. — Béquille latérale à ressort.

FINI. — Email noir. — Pièces brillantes, jantes et réservoir chromés.

POIDS. — Env. 160 kgs. — **VITESSE.** — 36 S : solo 115/120 km. ; 36 S6 : side-car 95/100 km.

CONSUMMATION. — Essence : 4 litres. — Huile : 125 cm³ aux 100 km.

SAROLÉA

Kc 14.500.-

Kc 15.500.-

Types 37 F et 37 C

350 et 500 cm³ MONOTUBE-COURSE

37 F. Alésage et Course : $70 \times 90.5 = 348.5 \text{ cm}^3$

37 C. Alésage et Course : $80.5 \times 97 = 494 \text{ cm}^3$

Vitesse (à l'essence-benzol) : 37 F : 145-150 km. - 37 C : 165 km.

MOTEUR. — Mise au point spéciale. — Culbuteurs de soupapes oscillant sur galets. — Doubles ressorts de soupapes en "épingle". — Cylindre et culasse spécialement bien refroidis. — Vilebrequin tournant sur triple roulement. — Bielle en acier traité. — **Pignons comes de profil spécial**, tournant sur roulements à billes. — **Graissage automatique et sous pression** du roulement de bielle, de la paroi arrière du cylindre, de la distribution et des **guides-soupapes d'admission et d'échappement**. — **Magnéto «Bosch»** spéciale pour régimes élevés. — Bougie avec culot de 14 mm.

CARBURATEUR. — AMAL simple cuve, « down-draught ».

ECHAPPEMENT. — Monotube. — Etouffoir amovible.

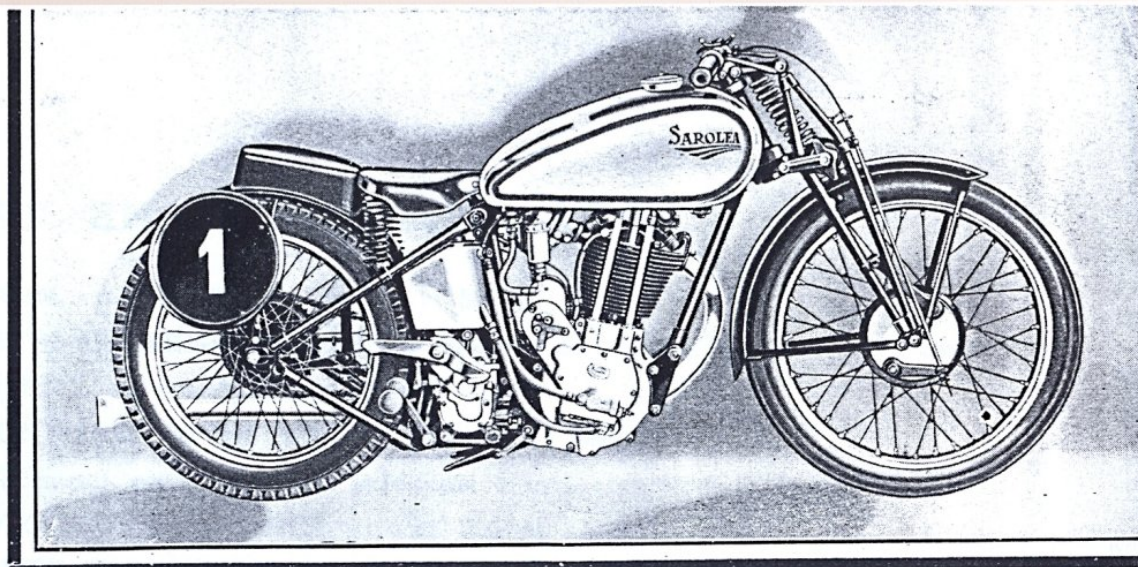
RESERVOIRS. — A carburant : contenance 20 litres environ. — A huile : 3 1/2 litres. — Bouchons rapides. — Tuyauteries souples. — Filtres.

CADRE. — Surbaissé. — Tubes acier spécial. — Pied-support central.

FOURCHE. — A ressort central, munie d'amortisseurs verrouillés réglables.

GUIDON ET COMMANDES. — Position réglable. — Frein de direction. — Poignée tournante, rapide pour les gaz. — Manettes pour l'air et l'avance (avance maximum en position fermée).

ROUES. — Equilibrées tournant sur roulements à billes. — Rayons ligaturés.



PNEUS. — 27 x 3 rayé à l'avant. — 26 x 3.25 triple rang de pastilles à l'arrière.

FREINS. — De 180 x 35 mm. — Segments extensibles en **alliage d'aluminium traité**. — **Garnitures spéciales.** — Commandes : frein avant par câble et longue poignée en acier ; frein arrière par pédale à gauche avec butée réglable. — **Réglage et décrochage rapides.**

BOITE à 4 vitesses. — Rapports : 1 - 1,09 - 1,3 - 1,98. — Sans kick. — Commande rapide par pédale double **avec sélecteur**. — Embrayage à 4 disques. — Pignons de chaîne permettant différentes démultiplications.

TRANSMISSION. — Chaîne avant de 1/2" x 5/16". — Chaîne arrière de 5/8" x 1/4". — Graissage automatique. — **Amortisseur de chocs au pignon moteur.**

GARDE-BOUE. — Etroits avec tringles nervurées. — **SELLE.** — "Dunlop". —

COUSSIN. — Confortable sur garde-boue arrière.

FINI. — Email de luxe noir. — **Pièces usuelles, roues et réservoirs chromés.**

POIDS. — Environ 140 kgs avec réservoirs vides.

Ces machines spécialement étudiées pour les courses de vitesse en circuit, sont destinées à un usage exclusif en solo. Sur demande, elles peuvent être fournies en équipement "Racing" avec moteur à essence, boîte avec kick, garde-boue larges, porte-bagages et équipement électrique.

EN COURSE ...



VAINQUEURS EN 1936 DANS LES :

GRAND PRIX M. DEFOIN, en cat. 350 cc. " Inter. " et 500 cc. " Seniors ".

GRAND PRIX DE L'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE, en cat. 350 cc. " Inter. " et 500 cc. " Seniors ".

GRAND PRIX DE FLOREFFE, en cat. 350 cc. " Inter. ".

GRAND PRIX DES FRONTIÈRES, en cat. 500 cc. " Inter. " et " Seniors ".

CIRCUIT DE L'ISÈRE (France), en cat. 600 cc. side-cars.

GRAND PRIX DU MOTO-CLUB DE FRANCE, en cat. 500 cc.

COURSE DE COTE LAPIZE (France), en cat. 500 cc.

GRAND PRIX D'ALBI (France), en cat. 500 cc.

4^{me} AU GRAND PRIX DE BELGIQUE, en cat. 500 cc.

3^{me} AU GRAND PRIX DE FRANCE, en cat. 350 cc. et meilleur tour en cat. 500 cc.

3^{me} AU TROPHÉE INTERNATIONAL DE VITESSE (Monza), en cat. 350 cc.

ET CONSÉCRATION SUPRÊME :

LES CHAMPIONNATS DE BELGIQUE DE VITESSE

EN CATÉGORIES 350 et 500 cc. " INTERNATIONAUX "

... SUR " MONOTUBE " DE SÉRIE !

CONDITIONS DE VENTE

PAIEMENT. – 1/3 à la commande. Solde à la livraison. – **La commande ne prend cours et date que lorsque le premier tiers est versé.** – **Tous nos prix sont donnés sans engagement et sont sujets à revision sans avis.** – **Les marchandises sont facturées au tarif en cours au moment de la livraison.**

EXPÉDITION. – Suivant instructions de l'acheteur et à ses risques et périls. – À moins d'avis contraire, nous expédions toujours en petite vitesse.

EMBALLAGE. – Nous emballons nos motocyclettes dans des caisses à claire-voie ou en caisses fermées.

RECLAMATIONS. – Les réclamations doivent nous être adressées dans les 48 heures qui suivent la réception de la marchandise.

RÉSERVES. – Nous nous réservons le droit : D'accepter ou de décliner toute commande pour les articles de ce catalogue ; de modifier les dessins et spécifications des motos ; de retirer tout article de notre fabrication ou d'en substituer d'autres.

GARANTIE. – Nous garantissons la bonne fabrication de nos moteurs ou machines, et nous nous engageons à remplacer, pendant un délai de six mois, toutes les pièces qui présenteraient un défaut de matières ou un vice de construction, sans aucune responsabilité quelconque. En ce qui concerne les cadres et les fourches, la garantie est portée à **deux ans**. **Le fait de réparer ou de transformer nos moteurs ou machines avec des pièces qui ne sont pas de notre fabrication, supprime la garantie.** Quand la machine est utilisée dans des courses (dirt-track, prairie, route gardée, etc.), la garantie est supprimée.

En ce qui concerne les spécialités, telles que magnétos, pneumatiques, selles, etc., notre garantie est limitée à celle qui nous est accordée par nos fournisseurs et nous n'employons que des articles de premières Marques.

Aucune réclamation relative à la construction ou à la puissance du moteur n'est admise après la sortie de l'usine ; nous sommes à la disposition de nos clients pour en faire le freinage à la livraison. Nous ne remplaçons que les pièces défectueuses qui nous sont retournées franco de tous frais. Nous refusons tout envoi contraire.

Nous préconisons pour le graissage de nos motos, l'huile Patent CASTROL.



SAROLÉA

CHAMPION DE QUALITÉ

CHAMPION DE BELGIQUE
DE VITESSE

1902

1931 - 1932 - 1933

1936



Imp. Alf. VONNËCHE, Liège.