The image shows the back cover of the vintage brochure. It features a decorative border and a central text area. At the top, the word 'Saroléa' is written in a gold-colored cursive font within a decorative banner. Below this, the text reads: 'POURQUOI achèterez-vous une MOTO SAROLÉA?'. This is followed by 'Parce qu'elles sont :'. Then, three bullet points are listed: 'Les plus simples', 'Les plus robustes', and 'Les plus souples'. Below these is the phrase ':: Les plus vites ::'. A horizontal line separates this from the text '- MINIMUM D'ENTRETIEN - MAXIMUM DE RENDEMENT'. A small floral ornament is centered below this. The bottom section states 'Plus de 10.000 MOTOS SAROLÉA circulent dans le monde entier'. At the very bottom, the text 'HERSTAL-LIEGE' is printed in a gold-colored box. A small number '1' is visible in the bottom right corner.

Saroléa

## MOTO LÉGÈRE SAROLÉA



### DESCRIPTION

**Moteur.** — Alésage 66 mm. — Course 86 mm. — Soupapes commandées. — Tiges réglables. — Poulie réglable. — Roulements à billes. — Silencieux avec échappement libre à volonté.

**Allumage.** — Magnéto BOSCH type Z. A. I. complètement blindée.

**Carburateur.** — Semi-automatique. — Commandes au guidon. Permettant un ralenti extrême en même temps que la plus grande vitesse du moteur.

HERSTAL-LIEGE

Saroléa

**Réservoir.** — Soudures renforcées. — Bouchons huile et essence grand diamètre. — Pompe semi-automatique intérieure et fortement inclinée.

Contenance : 6 litres essence.  
» 1 ½ litre huile.

**Cadre.** — Très bas. — Renforcé par une double barre.

**Fourche élastique brevetée.** — Robuste — simple — indéréglable.

**Roues.** — 26" x 2" — Jantes renforcées. — Pneus à talons Englebert, Hutchinson, Pirelli, etc.

**Selle.** — Très large — grands ressorts très souples.

**Guidon.** — Très relevé, assurant une position parfaite :

à gauche se trouve le levier de décompression ;  
à droite » » de frein à main ;  
» » » d'avance à l'allumage ;  
» » » de gaz du carburateur ;  
» » » d'air » »

Cette disposition permet de conduire la machine avec une facilité extraordinaire et sans devoir lâcher le guidon pour aucune manœuvre.

**Transmission.** — Courroie en V de 3/4". — Attache amovible. — Poulie réglable donnant tous les rapports :

de 1 à 5  
jusque 1 à 8.

**Freins.** — A main sur la jante avant ;  
au pied sur la jante poulie de la roue arrière.

**Porte-bagages.** — Fixe et indéformable.

**Pieds-supports.** — A la roue avant et à la roue arrière.

**Sacoches.** — Spacieuses et pratiques, fixées aux deux côtés du porte-bagages. — Fermeture à clef.

**Garde-boues.** — Largés et effectifs ; celui d'avant est muni sur le bas d'un éventail.

**Repose-pieds,** permettant de placer les deux pieds à l'avant et de prendre ainsi une position plus confortable pour les grandes excursions.

**Poids.** — 50 kgs environ.

HERSTAL-LIEGE

Sarolea

## MOTO SAROLEA 3 1/2 HP



### DESCRIPTION

**Moteur.** — Alésage 85 mm. — Course 88 mm. — Soupapes commandées. — Tiges réglables. — Poulie réglable. — Roulements à billes. — Silencieux avec échappement libre à volonté. — Cache-soupapes.

**Allumage.** — Magnéto BOSCH type Z. E. I. complètement protégée contre l'eau.

**Carburateur.** — Semi-automatique. — Commandes au guidon. Permettant un ralenti extrême en même temps que la plus grande vitesse du moteur.

HERSTAL-LIEGE

Sarolea

**Réservoir.** — Soudures renforcées. — Bouchons huile et essence grand diamètre. — Pompe semi-automatique et fortement inclinée pour transmission directe. — Pompe automatique avec compte-goutte visible pour les modèles à débrayage et à 3 vitesses.

Contenance : 7 litres essence.

» 1 1/2 litre huile.

**Cadre.** — Très bas. — Renforcé par une double barre.

**Fourche élastique brevetée.** — Très robuste — très simple — indé réglable.

**Roues.** — 26" X 2 3/8 — Jantes renforcées. — Pneus à talons Englebert, Hutchinson, Pirelli, etc.

**Selle.** — Très large — rembourrée — grands ressorts très souples.

**Guidon.** — Très relevé, assurant une position parfaite :  
à gauche se trouve le levier de décompression ;  
à droite » » de frein à main ;  
» » » d'avance à l'allumage ;  
» » » de gaz du carburateur ;  
» » » d'air » »

Cette disposition permet de conduire la machine avec une grande facilité et sans devoir lâcher le guidon pour aucune manœuvre.

**Transmission.** — Courroie en V de 1". — Attache amovible. — Poulie réglable, donnant tous les rapports :  
de 1 à 3 1/2  
jusque 1 à 8.

**Freins.** — A main sur la jante avant ;  
au pied sur la jante poulie de la roue arrière.

**Porte-bagages.** — Fixe et indéformable.

**Pieds-supports.** — A la roue avant et à la roue arrière.

**Sacoques.** — Spacieuses et pratiques, fixées aux deux côtés du porte-bagages. — Fermeture à clef.

**Garde-boues.** — Largés et effectifs ; celui d'avant est muni sur le bas d'un éventail.

**Repose-pieds.** — Aluminium. Assurant une position très confortable.

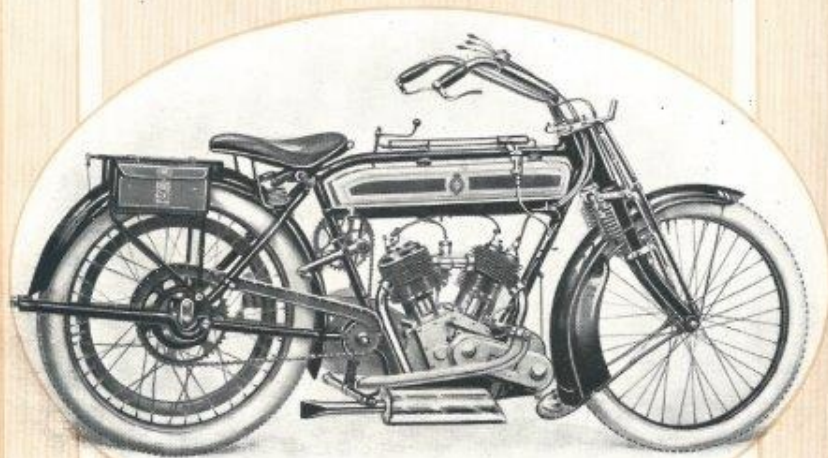
**Mise en marche.** — Au pied.

**Poids.** — 75 kgs environ.

HERSTAL-LIEGE

Saroléa

## MOTO SAROLÉA 6 HP — 2 CYLINDRES



### DESCRIPTION

**Moteur.** — 2 cylindres. — Alésage 74 mm. — Course 85 mm. — Cylindrée 730 cm<sup>3</sup>. — Soupapes commandées. — Roulements à billes. — Silencieux avec échappement libre à volonté.

**Allumage.** — Magnéto BOSCH Z. E. V. 50<sup>o</sup>, complètement blindée.

**Carburateur.** — Semi-automatique. — Commandes au guidon. Permettant un ralenti extrême en même temps que la plus grande vitesse du moteur.

HERSTAL-LIEGE

Saroléa

**Réservoir.** — Soudures renforcées. — Bouchons huile et essence grand diamètre. — Pompe automatique avec comptegoutte visible.

Contenance : 7 litres essence.

• 1 1/2 litre huile.

**Cadre.** — Très bas. — Spécialement renforcé pour sidecar.

**Fourche élastique brevetée.** — Très robuste. — Indéréglable et inusable. — Spécialement renforcée pour sidecar.

**Roues.** — 26" x 2 1/2". — Jantes à talons renforcées. — Pneus renforcés Englebert, Pirelli, etc.

**Selle.** — Lycett. — Très large et très souple.

**Guidon.** — Très relevé, assurant une position parfaite :  
à gauche se trouve le levier de décompression ;  
à droite > > de frein à main ;  
> > > d'avance à l'allumage ;  
> > > de gaz du carburateur ;  
> > > d'air > >

Cette disposition permet de conduire la machine avec une grande facilité et sans devoir lâcher le guidon pour aucune manœuvre.

**Transmission.** — Par chaîne. — 2 vitesses "Royal Enfield".

**Mise en marche.** — Par manivelle.

**Freins.** — A main sur jante avant ;  
au pied sur jante poulie de la roue arrière.

**Porte-bagages.** — Fixe et indéformable.

**Pieds-supports.** — A la roue avant et à la roue arrière.

**Sacoches.** — Spacieuses et pratiques, fixées aux deux côtés du porte-bagages. — Fermeture à clef.

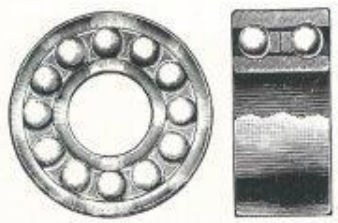
**Garde-boues.** — Largés et effectifs ; celui d'avant est muni sur le bas d'un éventail.

**Repose-pieds.** — Aluminium. Assurant une position très confortable.

Cette machine est spécialement établie pour les motocyclistes qui veulent faire du grand tourisme avec sidecar et à grande allure.

HERSTAL-LIEGE

NOS MOTEURS



Nos moteurs sont naturellement à **soupapes commandées** d'un grand diamètre.

Leurs vilebrequins sont montés sur **roulements à billes** et comme ceux-ci sont pratiquement inusables, on peut en déduire qu'ils pourront faire de nombreux milliers de kilomètres sans donner trace de la moindre fatigue.

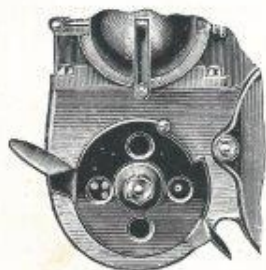
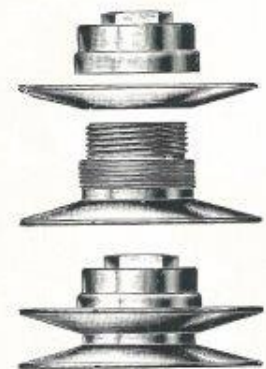
Les **tiges** qui font lever les soupapes sont réglables de façon à permettre au motocycliste de « reprendre » lui-même le jeu qui pourrait se produire entre elles et les bouts des soupapes.

Nos moteurs sont aussi munis de **poulies réglables**.

Comme le montre la gravure ci-contre, l'une des faces est filetée sur l'autre et peut s'en rapprocher ou s'en écarter au gré du conducteur et ainsi placer la courroie sur un diamètre plus ou moins grand, donnant par conséquent un rapport plus ou moins grand dans la transmission, rapport qui peut aller de : 1 à 5 jusque 1 à 8 pour le 2 1/2 1 à 3 1/2 » 1 à 8 » » 3 1/2

**Echappement libre.** — Sur le côté gauche du silencieux se trouve un disque que l'on peut manœuvrer avec le pied pendant la marche.

Ce disque ferme ou découvre des orifices donnant l'échappement libre.



**Magnéto.** — Nos moteurs sont munis de magnétos Bosch dernier type, c'est-à-dire :

- Z. A. I pour le 2 1/2 HP;
- Z. E. I » 3 1/2 HP;
- Z. E. V » 6 HP.

**Carburateur.** — Nous avons adopté, après de multiples essais, le carburateur B. & B., mod. 1914, semi-automatique.

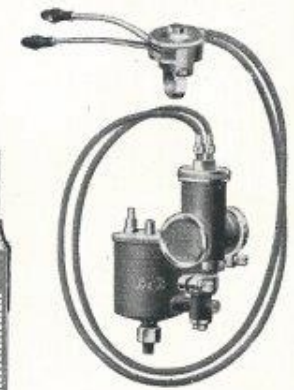
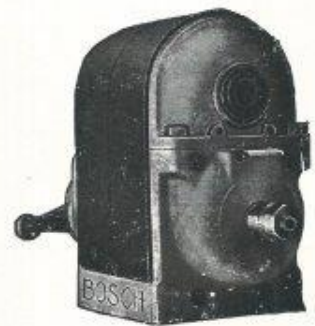
Il permet au moteur un extrême ralenti en même temps que le maximum de vitesse et de puissance.

Il est excessivement simple et économique.

**Les tuyauteries** d'huile et d'essence sont sectionnées et reliées par un manchon souple et étanche, constitué par un ressort en cuivre dont les spires sont jointives et dans lequel viennent s'emboîter les deux tuyaux à réunir.

Le tout est recouvert par un enveloppement en caoutchouc faisant joint aux deux extrémités. Le ressort intérieur a pour mission d'empêcher l'huile ou l'essence de venir en contact avec le caoutchouc.

Avec ces connexions, il n'y a plus à craindre les bris des soudures aux raccords.



# Paroleia

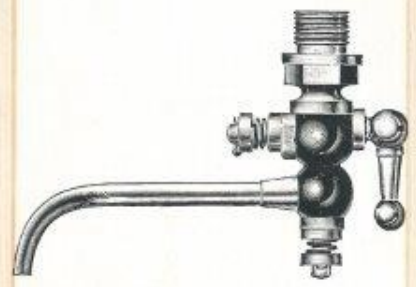


Nos trois modèles de motos légères et notre modèle de 3 1/2 HP, transmission directe, sont munis d'une **Pompe de graissage** semi-automatique.

Nos autres modèles de motos sont munis d'une pompe de graissage avec **compte-goutte** visible, comme le montre la gravure ci-contre.

Au moyen du pointeau qui se trouve au dessus du compte-goutte, on règle le débit de celui-ci aussi exactement qu'on le désire.

L'usage détermine immédiatement le meilleur débit à adopter suivant les différentes vitesses du moteur.



Au-dessous du réservoir, à proximité du robinet de décompression du cylindre, se trouve un **robinet** muni d'un **bec tournant** qui permet :

- 1° de verser de l'essence dans le cylindre pour dégommer les segments et faciliter la mise en marche;
- 2° de dégraisser les mains et les vêtements;
- 3° de nettoyer une pièce pour réparation de pneu, etc.

HERSTAL-LIEGE

# Paroleia



**Fourche élastique.** - Contrairement à la plupart des modèles existants, la fourche élastique dont nos machines sont munies ne prend absolument pas de jeu, même après plusieurs années de marche.

Elle ne fait aucun bruit.

Elle est absolument incassable et indéformable.

Les flexions se font sur des pivots ayant une très longue partie (80 mm.) dans les coussinets.

Des rondelles de rattrapage de jeu empêchent tout flottement latéral.

Avec notre **fourche élastique**, la direction est assurée comme avec une fourche rigide, et cependant elle est d'une douceur et d'une souplesse incomparables.



**Le porte-bagages** est indépendant du pied et est attaché au cadre. Il est construit en tube étiré, c'est-à-dire aussi léger que possible.

**Nos selles** sont très larges et très souples et portent la marque « Lycett ».

HERSTAL-LIEGE

Parolea

**Le pied-support** pour l'arrière n'est pas fixé à l'axe de la roue, mais au cadre.

De cette façon, il est possible d'enlever la roue en laissant la machine sur son support. Il se relève et se fixe instantanément au garde-boue par des attaches à ressort.



**Le pied-support** pour l'avant est également fixé au fourreau derrière l'axe, ce qui permet d'enlever la roue avant dans les mêmes conditions que celle d'arrière.

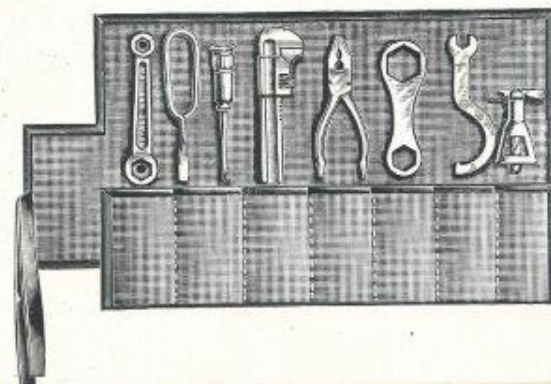
Cette disposition particulière des deux supports facilite énormément le garage de la machine, le nettoyage, la réparation des pneus, etc.

HERSTAL-LIEGE

Parolea

**Les garde-boues** sont larges et effectifs. Celui d'avant est muni sur les côtés de deux joues enfermant complètement le pneu et en bas d'une tôle en éventail.

Le motocycliste et la machine sont ainsi **complètement** protégés de toutes les projections de la roue avant.



**Les sacoches** sont placées solidement de chaque côté du porte-bagages. Elles sont spacieuses et pratiques.

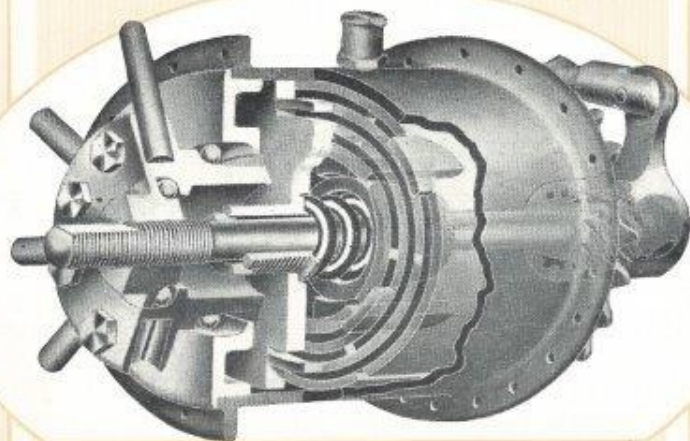
**L'outillage** que nous fournissons avec chaque machine se compose de :

- |                                      |                       |
|--------------------------------------|-----------------------|
| 1 clef pour tous les petits écrous ; | 1 pince universelle ; |
| 1 clef pour tous les grands écrous ; | 1 perce-courroie ;    |
| 1 clef anglaise ;                    | 1 burette à huile ;   |
|                                      | 1 démonte-soupapes.   |

On voit que tous les détails de nos motos ont été étudiés pour en faire des machines excessivement simples, dont n'importe qui apprendra le maniement en moins d'une heure et dont l'entretien demandera à peine plus de temps que celui d'une bicyclette.

HERSTAL-LIEGE

NOTRE MOYEU A DÉBRAYAGE



Sur demande, nous montons nos machines avec **un moyeu à débrayage**. Ce moyeu réalise un confort de plus aux motocyclettes modernes, car il permet au motocycliste de mettre son moteur en marche, la machine restant stationnaire et **la roue d'arrière étant sur le sol**. Il peut ensuite monter en machine, embrayer et démarrer doucement.

Ce moyeu permet aussi dans les encombrements d'arrêter la machine en laissant tourner le moteur, ou d'effectuer les descentes avec le moteur arrêté.

Le principe sur lequel notre moyeu est construit donne un embrayage graduel et très doux; il est maintenant employé par des centaines de motocyclistes, et il leur donne la plus grande satisfaction.

**Description.** — A l'une des extrémités du moyeu, un tambour est relié à la jante poulie par de forts rais en tubes d'acier. A l'autre côté du moyeu, il y a une roue libre indépendante. L'embrayage à l'intérieur du moyeu consiste en une série de demi-segments tubulaires. Chacun de ces demi-segments possède un tenon qui s'engage dans des rainures à chaque extrémité. Ces segments sont reliés alternativement, une partie au tambour de la jante poulie et une partie au moyeu de la roue.

Pour faire fonctionner l'embrayage, on presse ces segments contre eux-mêmes et contre la partie intérieure du moyeu.

Cette opération est faite à l'aide d'un très fort ressort en spires qui fait avancer un cône en acier trempé, monté sur l'axe.

Une tige en acier passe à travers le centre de l'axe, comme le montre la gravure, et pour débrayer, il suffit de pousser cette tige vers l'intérieur de l'axe: on repousse ainsi le cône en arrière contre le ressort, et les segments peuvent alors glisser les uns sur les autres.

**Avantages.** — On peut résumer comme suit les avantages de notre moyeu:

- 1° Il donne un embrayage progressif et doux avec absence de secousses;
- 2° Il donne un débrayage instantané;
- 3° Il possède une grande surface d'embrayage;
- 4° Il est aussi libre au roulement qu'une roue ordinaire;
- 5° Il n'y a pas de poussée pendant l'embrayage;
- 6° Il permet la mise en marche du moteur **la roue arrière étant sur le sol**.



**NOTRE MOYEU A  
"TROIS VITESSES ET DÉBRAYAGE"**



L'idéal du confort en motocyclette est certainement l'emploi des **changements de vitesses**.

Nous munissons nos machines du moyeu STURMEY-ARCHER, que nous considérons le plus complet, le plus efficace et le plus sûr des changements de vitesses pour motocyclettes.

Il donne **3 vitesses**, dont les rapports sont approximativement 5 à 1 — 8 à 1 et 12 à 1

Mais ceux-ci peuvent encore être changés, soit en plus ou en moins, en fermant ou en ouvrant la poulie du moteur. Ainsi un motocycliste peut fermer sa poulie pour obtenir les rapports de 4 à 1 — 6 1/4 à 1 et 9 1/2 à 1

Il est incontestable que l'emploi d'une machine à 3 vitesses est de beaucoup plus agréable que l'emploi d'une machine à 2 vitesses.

En effet : la petite vitesse permet de monter les plus fortes côtes, de démarer et de rouler en ville dans les encombrements.

La moyenne vitesse permet de monter les fortes côtes à partir de 10 0/0 par exemple.

La grande vitesse permet de marcher vite sans faire tourner le moteur très vite, ce qui risque toujours de le faire chauffer. Elle peut être employée dès que la machine a suffisamment d'élan.

**Fonctionnement du moyeu.** — L'illustration ci-contre montre les dispositions intérieures du moyeu STURMEY-ARCHER. Le principe employé est celui des pignons planétaires, et ce moyeu diffère des autres, construits sur le même principe, par sa grande simplicité et par l'absence de pièces délicates et petites.

Un *énorme avantage* du moyeu STURMEY-ARCHER à 3 vitesses, c'est que l'on peut changer de vitesse le moteur marchant à toute allure, sans aucun danger d'abimer le mécanisme et sans qu'il soit nécessaire de débrayer ou de couper les gaz.

Les vitesses sont commandées par un levier se trouvant à gauche du réservoir et très facile à manier.

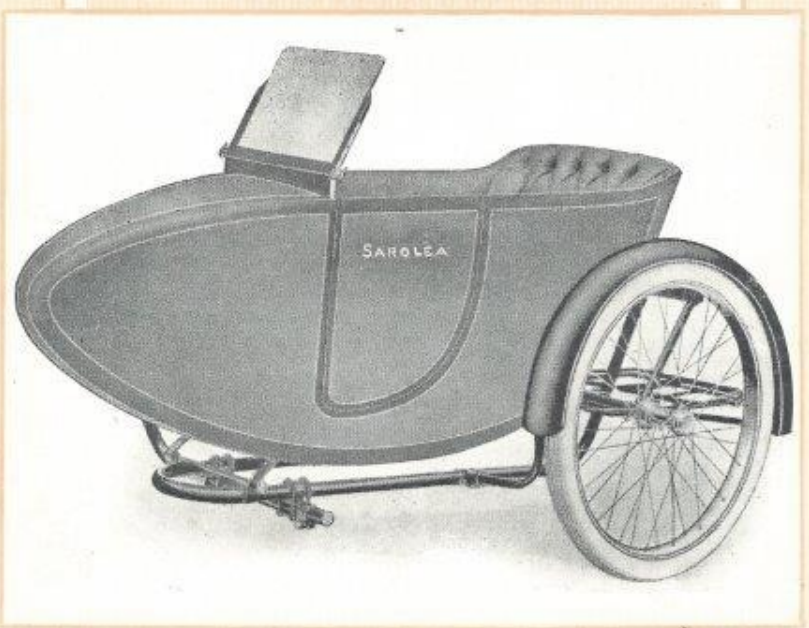
**L'embrayage** comporte 20 plateaux en acier trempé solidaires de la jante poulie et 20 plateaux solidaires du moyeu de la roue. Ces plateaux sont alternés et pressés les uns contre les autres par des petits ressorts à boudins logés dans le disque de butée.

**La mise en marche du moteur** peut se faire la **roue arrière étant sur le sol**.

Ce moyeu permet à nos motos 3 1/2 HP l'emploi du sidecar, même dans les plus fortes côtes.



## SIDECAR SAROLÉA



<b>Prix</b> avec pneus 26 x 2 1/4 . . . . .	Fr.	<b>390.00</b>
Supplément pour glace . . . . .	>	<b>36.00</b>
— capote américaine . . . . .	>	<b>65.00</b>
— tablier . . . . .	>	<b>14.75</b>
— porte-lampe . . . . .	>	<b>3.60</b>
— dossier à ressort . . . . .	>	<b>17.25</b>
— coussin — . . . . .	>	<b>14.50</b>
— porte-bagages . . . . .	>	<b>29.00</b>

**HERSTAL-LIEGE**



## 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.

### EXPÉDITION.

A moins d'avis contraire, nous expédions toujours en tarif II.

Nos envois voyageant aux risques et périls des destinataires, nous les prions de vérifier soigneusement les colis à l'arrivée, et, dans le cas où ils constateraient des avaries ou une différence de poids, de ne prendre livraison que sous réserves, afin de conserver recours contre le transporteur responsable.

### EMBALLAGE.

Nous emballons nos motocyclettes dans des caisses à claire-voie.

Nous facturons ces emballages à fr. 7.50 et nous les reprenons à 5 francs, s'ils nous sont retournés franco en bon état dans les 15 jours.

**HERSTAL-LIEGE**

LIVRAISON.

Nos machines sont vendues prises dans nos usines à Herstal.

Un retard dans la livraison ne pourrait jamais motiver une demande en dommages et intérêts.

RÉCLAMATIONS.

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

GARANTIE.

Nous garantissons la bonne fabrication de nos moteurs ou machines, et nous nous engageons à remplacer, pendant un délai de 6 mois, toutes les pièces qui présenteraient un défaut de matière ou un vice de constitution, sans aucune autre responsabilité quelconque.

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 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 construisons les motos y compris  
les moteurs depuis 13 ans.**

RÉPARATIONS ET PIÈCES DE RECHANGE.

Nous ne nous chargeons que des réparations de machines ou de pièces sortant de nos ateliers.

Les machines ou pièces à réparer doivent nous être adressées FRANCO à domicile. Elles doivent porter une étiquette avec nom et adresse de l'expéditeur.

Pour éviter toute erreur ou retard, il est nécessaire de nous adresser, par écrit et bien détaillées, les instructions pour les réparations à effectuer.

Quand il s'agit d'une pièce dont on désire le remplacement, il faut toujours, pour éviter des erreurs, nous adresser la pièce défectueuse.

Nous sommes en mesure d'envoyer toute pièce de rechange dans les 24 heures.

Nos réparations ou pièces de rechange se paient au comptant, c'est-à-dire à l'enlèvement ou contre remboursement.



**MOTO LÉGÈRE SAROLÉA**

PRIX

Transmission directe . . . . Fr. 875.—  
Avec moyeux à débrayage. . . " 1025.—  
" " à 3 vitesses. . . " 1150.—

**MOTO SAROLÉA 3 1/2 HP**

PRIX

Transmission directe . . . . Fr. 1050.—  
Avec moyeux à débrayage. . . " 1200.—  
" " à 3 vitesses. . . " 1350.—

**MOTO SAROLÉA 6 HP**

PRIX

Avec 2 vitesses et transmission  
par chaîne . . . . . Fr. 1725.—

**Quelques résultats en 1913**

**Concours d'Estafettes Militaires (150 km.).**

2<sup>me</sup> NAGANT.

**Criterium du Journal de Liège (500 km.).**

Trois concurrents obtiennent la *Médaille d'Or*, dont : DEWANDRE. CHARLEY.

**Circuit de la Flandre Occidentale (170 km.).**

*Médaille d'Or* : DEWAELE. CHARLEY.

*Coupe du Littoral* : 1<sup>er</sup> DEWAELE.

**Trophée James-Guillot (200 km.).**

*Catégorie Motos* : DEHAYBE 0 fautes. DEWAELE 2 fautes.

— *Sidecars* : 1<sup>er</sup> CLAESSENS. 3<sup>me</sup> UMMELS.

**Coupe Aleyon (250 km.).**

*Catégorie Motos* : 2<sup>me</sup> DEHAYBE.  
— *Sidecars* : 1<sup>er</sup> UMMELS. SPEEDWEEL.

**Coupe N. S. U. (287 km.).**

1<sup>er</sup> DEWAELE.  
3<sup>me</sup> DEHAYBE.  
4<sup>me</sup> CHARLEY.

**Coupe de Grand'Ry (287 km.).**

1<sup>er</sup> DEWAELE.  
2<sup>me</sup> CHARLEY.  
3<sup>me</sup> DEWANDRE.

M. DEWANDRE fait 102 km. 500 à l'heure, c'est-à-dire la plus grande vitesse de la journée.

**Meeting de Westmalle (100 km.).**

*Motos*. — *Catégorie 500 cm<sup>3</sup>* 1<sup>er</sup> CHARLEY. 2<sup>me</sup> DEHAYBE. 5<sup>me</sup> DEWAELE.

**Liège-Paris-Liège (800 km.).**

Classement général : 1<sup>er</sup> DEHAYBE.

*Motos.*

Prix du M. C. L. 1<sup>er</sup> DEHAYBE.  
Prix de l'Aut. Club Liégeois 1<sup>er</sup> DEHAYBE.  
Prix de la Chambre Syndicale 1<sup>er</sup> DEHAYBE.  
Prix du *Vélo-Sport* 1<sup>er</sup> DEHAYBE.  
Prix Pirelli 1<sup>er</sup> DEHAYBE.  
Prix du Cercle des Patineurs 1<sup>er</sup> DEHAYBE.

*Sidecars.*

*Catégor. 500 cm<sup>3</sup>, Médaille d'or* 1<sup>er</sup> SPEEDWEEL.  
Prix du Cercle des Patineurs 1<sup>er</sup> SPEEDWEEL.  
Prix de l'Aut. Club Liégeois 1<sup>er</sup> UMMELS.

**Kilomètre lancé à Spa.**

*Motos*. — *Catégorie 500 cm<sup>3</sup>* 2<sup>me</sup> DEHAYBE. 3<sup>me</sup> CHARLEY. 4<sup>me</sup> DEWANDRE.

**Meeting de Wyckmael.**

*Motos*. — *Catégorie 500 cm<sup>3</sup>* 1<sup>er</sup> CHARLEY. 3<sup>me</sup> DEHAYBE.

*Sidecars*. — *» 500 cm<sup>3</sup>* 1<sup>er</sup> SPEEDWEEL. 2<sup>me</sup> JIM QUICKLY. 3<sup>me</sup> UMMELS.

**Record du kilomètre.**

*Motos*. — *Catégorie 500 cm<sup>3</sup>* 1<sup>er</sup> CHARLEY. (108 km. 700.)  
2<sup>me</sup> DEHAYBE. (102 km.)

**Coupe Berry (1 km. en côte de 14 ‰).**

*Motos*. — *Catégorie 500 cm<sup>3</sup>* 2<sup>me</sup> DEHAYBE. 3<sup>me</sup> DEWAELE. 4<sup>me</sup> DE MARNEFFE.

*Sidecar*. — *Catégorie 500 cm<sup>3</sup>* 1<sup>er</sup> J. QUICKLY.

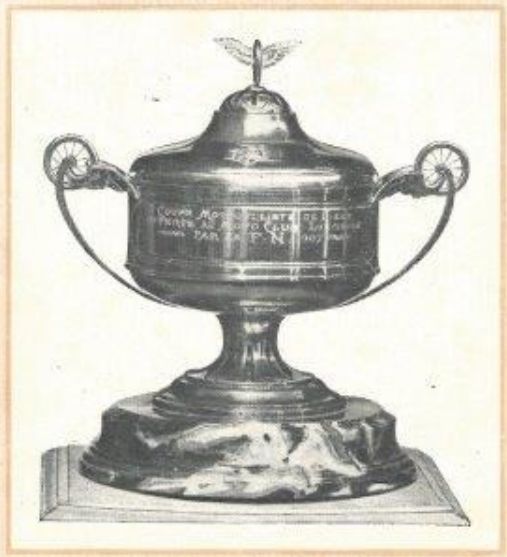
**Coupe de « L'Express », 25 décembre.**

*Catégorie motos* : 1<sup>er</sup> ex æquo M. TRUYEN.  
*Catégorie sidecars* : 1<sup>er</sup> ex æquo M. CLAESSENS.

**TOUS sur SAROLÉA**

Saroléa

COUPE-CHALLENGE " F. N. "



GAGNÉE DÉFINITIVEMENT  
c'est-à-dire deux années consécutives

— SUR —

MOTO SAROLÉA

HERSTAL-LIEGE