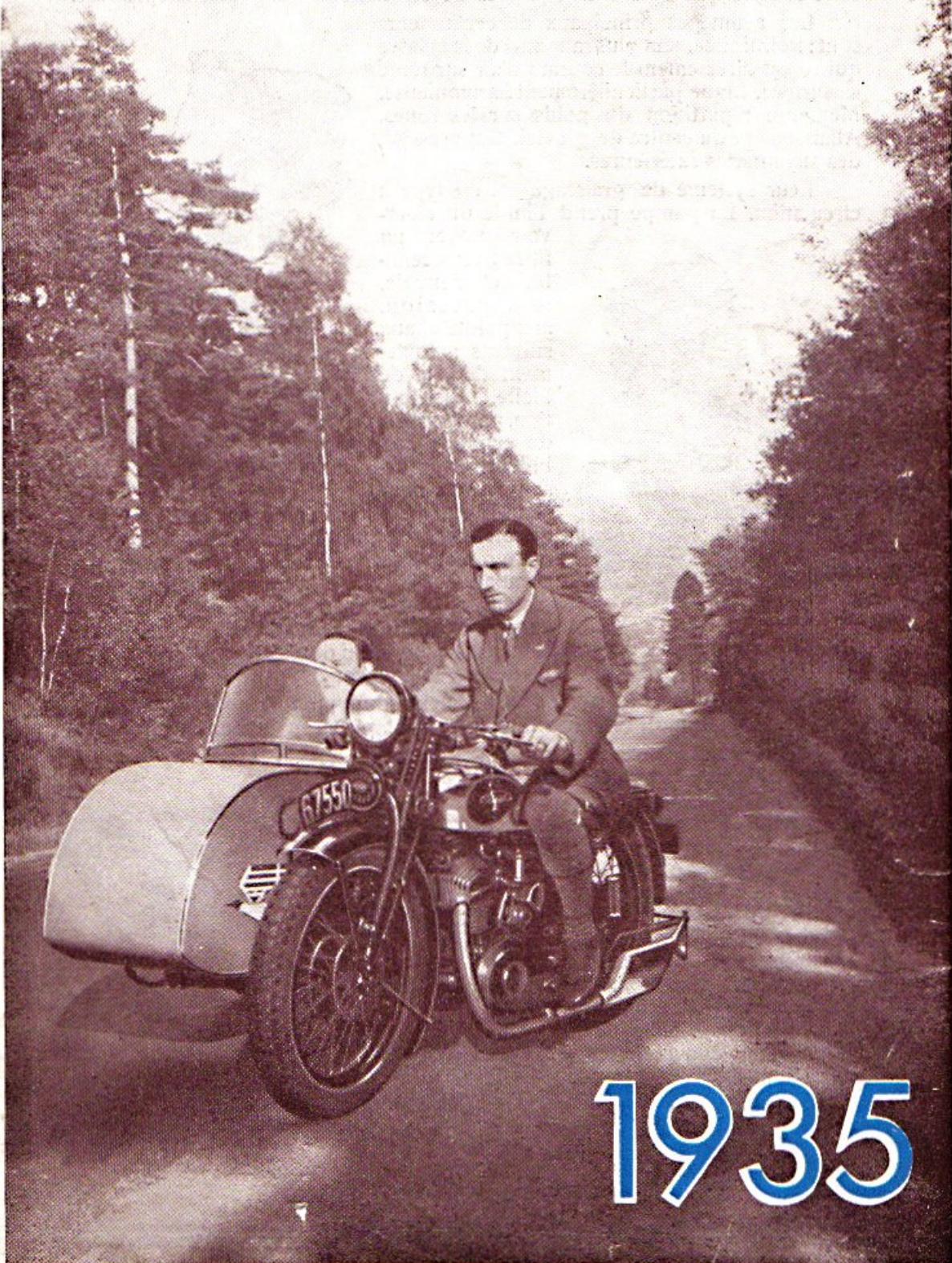


Harley-Davidson



1935



... Quelques Points qui comptent ...

NOS MOTEURS INCLINÉS

Les brillants résultats obtenus depuis 1931, tant dans le domaine sportif que commercial, avec nos moteurs inclinés comportant le réservoir à huile dans le carter, nous permettent de présenter cette année à la clientèle, une série complète de machines équipées de ces moteurs longuement éprouvés.

Les avantages principaux de ces moteurs sont : Refroidissement plus rationnel de la culasse qui reçoit directement le courant d'air sur toute sa surface. Ligne particulièrement harmonieuse. Meilleure répartition du poids sur les roues. Abaissement du centre de gravité. Suppression des tuyauteries extérieures.

Leur système de graissage est du type à circulation. La pompe prend l'huile du réservoir à travers un

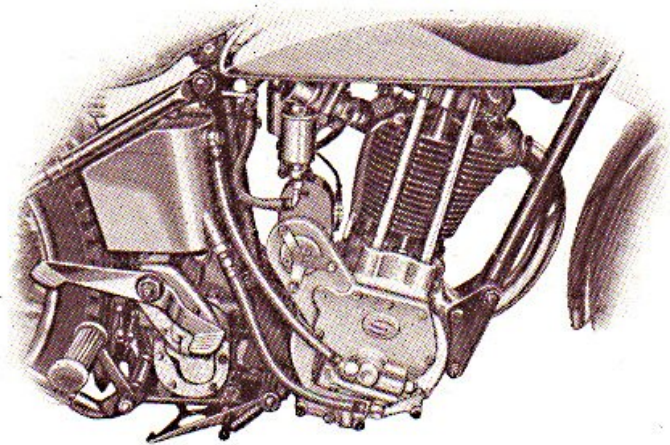
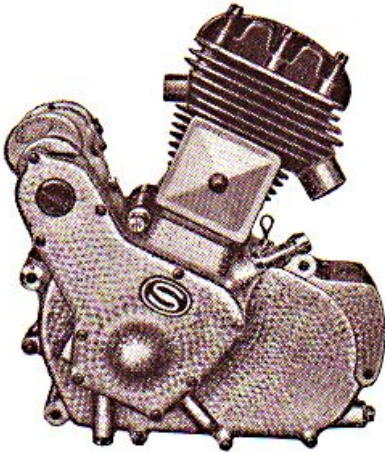
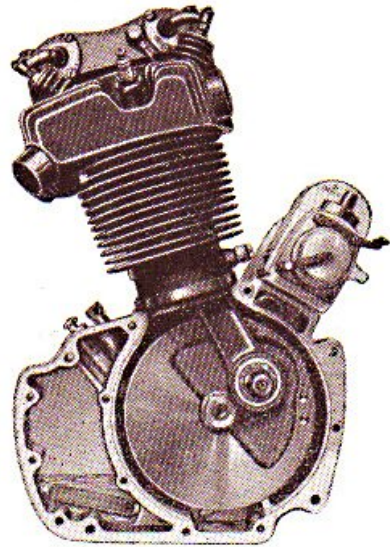
filtre très accessible et l'envoie, sous pression, aux points vitaux suivants : roulement de tête de bielle, distribution, paroi arrière du cylindre, culbuteurs et guide-soupape d'admission.

Ensuite, la même pompe, qui est du type à double effet, reprend l'huile en excès au fond du carter moteur et la renvoie au réservoir. La circulation est contrôlée par un indicateur à piston au fonctionnement simple et sûr. Un bouchon de remplissage très accessible et de grand

diamètre est placé à l'avant du carter; il est muni d'une jauge qui permet de contrôler le niveau d'huile sans enlever le bouchon.

Le système de graissage de nos moteurs du type " Monotube „ est identique à l'exception du réservoir à huile qui est placé en dessous de la selle.

Les modèles 350 cc. et 600 cc. à soupapes latérales, possèdent un dispositif remarquable qui assure, à la fois, **la protection, le graissage et le refroidissement des soupapes.** Ce dispositif consiste en une chambre faisant corps avec le cylindre et communiquant avec le carter. Les soupapes y sont enfermées et reçoivent les projections d'huile des volants, un couvercle en aluminium assurant l'étanchéité du système.



Sarolea



NOS BOITES A 4 VITESSES AVEC SÉLECTEUR

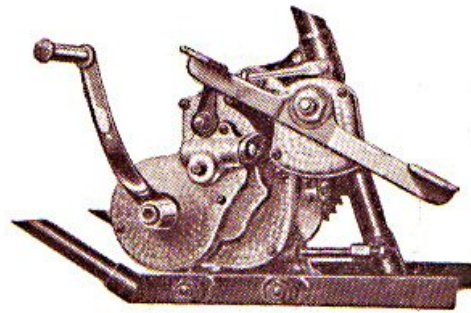
La simplicité et la solidité sont à la base de notre nouvelle boîte à 4 vitesses. Elle comporte 4 paires de pignons **toujours en prise**, centrés sur deux arbres courts tournant sur roulements à billes. Toutes les pièces sont en acier **chrome-nickel** traité de première qualité.

Le fonctionnement silencieux de cette boîte a été spécialement recherché, tant par le choix judicieux de la denture et le mode de centrage des pignons sur les arbres, que par la précision de l'usinage. Un plateau-came, logé dans le carter, commande le déplacement des pignons baladeurs et leur verrouillage dans les différentes positions. La pédale de mise en marche, dont le mécanisme est complètement protégé et lubrifié, est déportée vers l'arrière et permet le lancement aisé du moteur, quels que soient les rapports de vitesse employés.

L'embrayage à 4 disques est doux et progressif ; sa commande rationnelle est complètement enfermée et son réglage est très simple. La manœuvre extérieure des vitesses se fait soit par un levier à main au réservoir, soit par une pédale double judicieusement placée à portée du pied et reliée à **un sélecteur**.

Les motocyclistes qui aiment réaliser de fortes moyennes ou qui utilisent fréquemment leur machine dans les villes à trafic intense, sentent le besoin de conserver le contrôle complet de leur guidon. Pour eux, nous avons construit une commande **rapide** des vitesses par **pédale double avec sélecteur**. La position et la course de cette pédale ont été soigneusement étudiées pour ne demander qu'un minimum d'effort. En effet, une simple poussée du talon ou de la pointe du pied donne, soit la vitesse inférieure, soit la vitesse supérieure à celle engagée, toute possibilité de fausse manœuvre étant évitée par le **sélecteur breveté SAROLEA**, dispositif aussi simple que robuste.

Le mécanisme de ce sélecteur est enfermé dans un carter étanche en aluminium, ce qui le protège efficacement de la poussière et de la boue et permet de le faire travailler dans un bain lubrifiant. Enfin, un "index", très visible indique, à tout moment, la vitesse engagée. Le cliché donne une idée de sa position heureusement choisie et de son aspect sobre et élégant.

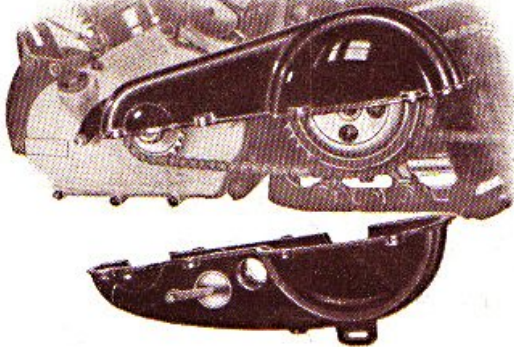


LE CARTER DE CHAÎNE A BAIN D'HUILE

Soucieux de réduire à un strict minimum l'entretien de nos machines tout en augmentant la longévité de leurs organes,

nous avons adopté le carter de chaîne à bain d'huile. Ce carter, qui est composé de deux demi-coquilles en aluminium assemblées par vis, enferme complètement la chaîne primaire, la plaçant ainsi 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 augmente **son rendement et sa durée**, supprime l'opération désagréable du graissage et **élimine le bruit**.

L'embrayage et la chaîne restent très accessibles.





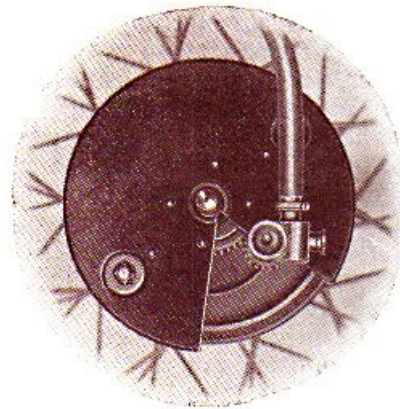
DIVERS ACCESSOIRES PRATIQUES

A l'exception des " Monotubes ", tous nos modèles peuvent être équipés de l'éclairage-allumage par batterie " Bosch ", 30 ou 45 Watts. La batterie d'accumulateurs est placée en dessous de la selle, emplacement idéal pour sa bonne conservation; le klaxon, fourni avec l'équipement, est logé en dessous du phare entre les haubans et son bouton de commande, fixé au guidon, est combiné avec le commutateur du phare.

Le type 45 Watts possède un phare remarquable, spécialement dessiné pour nous. Deux ouvertures, masquées d'un verre dépoli, sont judicieusement disposées dans les parois latérales et éclairent les cadrans de la montre et du compteur qui sont logés dans les supports mêmes du phare. Cette solution, élégante et pratique, constitue un remarquable " tableau de bord ", à la lecture facile, même aux plus grandes vitesses, tant de jour que de nuit.

L'emploi du compteur de vitesse devenant de plus en plus courant, il était nécessaire de prévoir une commande rationnelle du flexible. Nous l'avons placée dans le tambour de frein avant, à l'abri des projections d'eau et de boue. Le cliché ci-dessous montre les détails et la netteté du dispositif adopté.

D'autres caractéristiques de nos machines méritent aussi une mention spéciale. Citons, en premier lieu, le **garde-boue arrière à charnière** dont tous nos modèles (machines de course excepté) sont munis. Ce garde-boue permet un démontage facile et rapide de la roue arrière, sans dégonfler le pneu. De plus, il est muni d'une poignée qui permet de placer aisément la machine sur la béquille, d'autant plus que cette dernière est pourvue de **patins** facilitant encore l'opération.

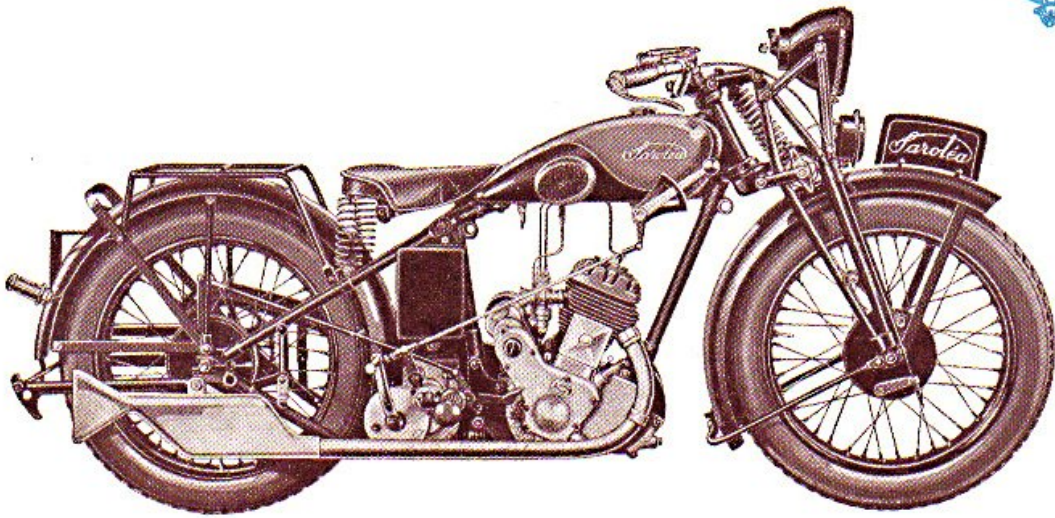


Rappelons également que tous nos modèles possèdent la **fourche à ressort central** avec amortisseurs réglables à la main. Cette fourche contribue, pour une large part, à la tenue de route exemplaire de nos machines.

Enfin, signalons notre nouveau guidon simplifié, à la ligne particulièrement nette, avec commandes et câbles judicieusement groupés. Les commandes de frein avant et de débrayage s'effectuent par de longs leviers en acier très puissants et d'une grande douceur d'opération. Ces leviers, dont les supports sont soudés au guidon, sont disposés symétriquement, bien à portée des mains. La commande des gaz s'effectue par poignée tournante à commande rapide; grâce à son petit diamètre, elle est particulièrement bien en main. Les supports des manettes d'avance et d'air sont également soudés au guidon. En résumé, ce nouveau guidon avec ses commandes, forme un ensemble simple et net, de ligne agréable, qui augmente encore le plaisir de conduire une moto confortable, simple, puissante, silencieuse, ... une moto SAROLEA.



Sarolea

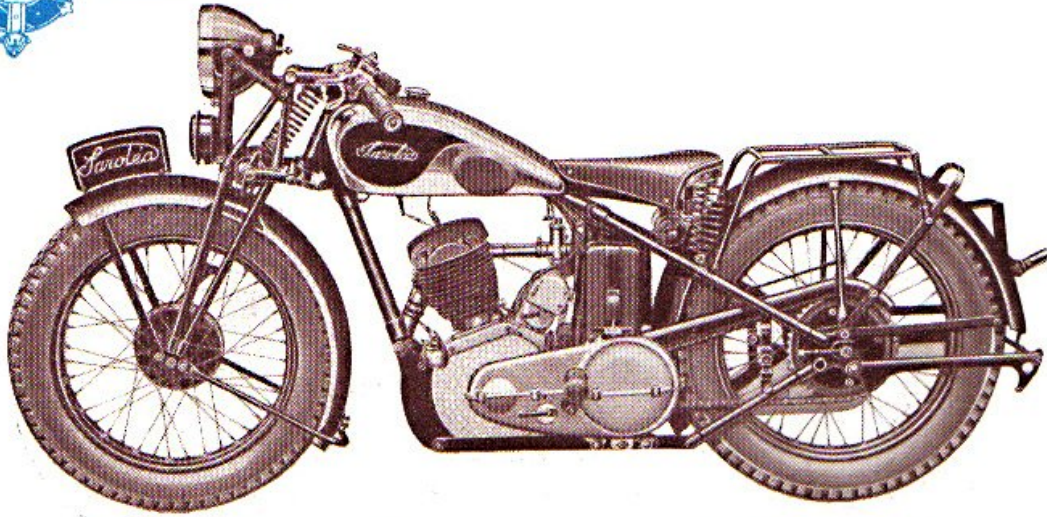


Type 35 A - 350 cm³ Touriste

- Moteur.** — Alésage 75 mm. — Course 79 mm. — Culasse rapportée. — **Souppes latérales enfermées** dans une chambre étanche communiquant avec le carter. — Vilebrequin tournant sur roulements à billes. — Roulement à rouleaux à la tête de bielle. — Piston en aluminium à 3 segments.
- 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-souppes et des tiges de souppes** 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.** — Magnéto BOSCH, placée derrière le cylindre et commandée par pignons.
- Carburateur.** — Semi-automatique AMAL. — Dispositif de ralenti réglable.
- Silencieux.** — De grande capacité. — En tôle d'acier emboutie.
- Réservoir à essence.** — Du type "Saddle tank", en tôle d'acier emboutie, d'une solidité à toute épreuve. — Genouillères soudées. — Cont. 11 litres.
- Cadre.** — Surbaissé, léger et solide.
- Guidon.** — Réglable, assurant une position confortable. — Frein de direction.
- Roues.** — De 26". — Jantes et rayons renforcés.
- Pneus.** — A triangles, 26 x 3,50 " Ballon „
- Fourche.** — **Ressort central.** — Amortisseur de chocs réglable à la main.
- Freins.** — Segments extensibles. — Tambours de 180 mm. — Réglage rapide.
- Changement de vitesse.** — Boîte 3 vitesses à verrouillage intérieur. — Rapports normaux : Prise directe : 5,75. Seconde vitesse : 8,6. Petite : 16,5.
- Transmission.** — Par chaînes de 1/2" x 5/16". — Amortisseur de chocs.
- Porte-bagages.** — Solide, spacieux, permettant l'emploi d'un second siège.
- Sacoche.** — Spacieuses et pratiques, en tôle d'acier, placées sous la selle.
- Selle.** — " Terry „ tous ressorts, assurant une position basse et confortable.
- Garde-boue.** — Larges et efficaces. — **Garde-boue arrière à charnière.**
- Repose-pieds.** — Blocs en caoutchouc à position réglable.
- Finis.** — Email de luxe noir. — **Pièces usuelles chromées.** — Réservoir émaillé. — Réservoir chromé moyennant supplément.
- Poids.** — Environ 125 kgs. — **Vitesse.** — 85 km. à l'heure.
- Consommation.** — Essence : 3 1/4 litres. Huile : 100 cm³ aux 100 km.

PRIX : Suivant tarif en cours.

Sarlolea



Type 35 T - 600 cm³ Touriste

Pour le Side-car

Moteur. — Alésage 88 mm. — Course 97 mm. — Culasse rapportée. — **Souppes latérales enfermées** dans une chambre étanche communiquant avec le carter. — Vilebrequin tournant sur roulements à billes et à galets. — Double roulement à galets à la tête de bielle. — Piston en aluminium à 3 segments.

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-souppes et des tiges de souppes** 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. — Par magnéto BOSCH, placée derrière le cylindre.

Carburateur. — Semi-automatique AMAL. Dispositif de ralenti réglable.

Silencieux. — De grande capacité. — En tôle d'acier emboutie.

Réservoir à essence. — Du type "Saddle tank", en tôle d'acier emboutie, d'une solidité à toute épreuve. — Genouillères soudées. — Cont. 13 litres.

Cadre. — Surbaissé. — Du type "Berceau".

Guidon. — Nouveau modèle simplifié de ligne très nette. — Commandes et câbles judicieusement groupés et d'une grande douceur d'opération. — Frein de direction. — Poignée tournante pour les gaz.

Roues. — Rayons renforcés. — **Roulements TIMKEN.**

Pneus. — A tringles, 26 x 3,50 ou 27 x 4 "Ballon", au choix.

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

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

Changement de vitesse. — **Boîtes 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 à main au réservoir ou par pédale double avec sélecteur.

Transmission. — Chaîne avant de 1/2" x 5/16" **sous carter à bain d'huile.**

— Chaîne arrière de 5/8" x 3/8". — Amortisseur de chocs.

Porte-bagages. — Solide, spacieux, permettant l'emploi d'un second siège.

Sacoche. — Spacieuses et pratiques, en tôle d'acier, placées sous la selle.

Selle. — "Terry", tous ressorts, assurant une position basse et confortable.

Garde-boue. — Largés et efficaces. — **Garde-boue arrière à charnière.**

Repose-pieds. — Blocs en caoutchouc à position réglable.

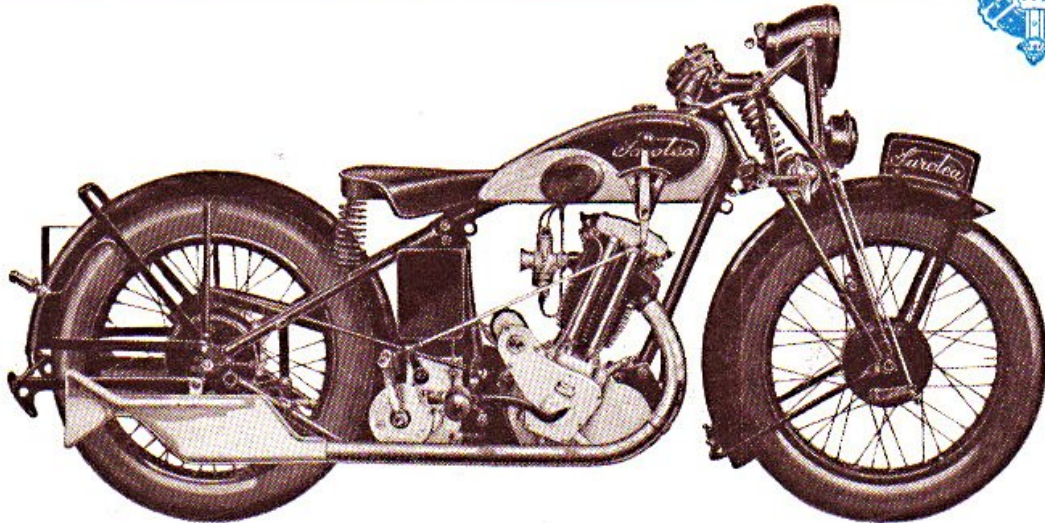
Finis. — Email de luxe noir. — Pièces usuelles chromées. — **Réservoir chromé.**

Poids. — Env. 145 kgs. — **Vitesse.** — 105 km. en solo. — 80 km. en side-car.

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

PRIX : Suivant tarif en cours.

Sarlolea



Type 35 B - 350 cm³ Supersport

Double tube

Moteur. — Alésage 75 mm. — Course 79 mm. — Soupapes en tête commandées par **culbuteurs enfermés** dans un carter étanche. — 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 aluminium à 3 segments.

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 moteur contenant 1,700 litre. — Filtre accessible. — Jauge de niveau. — **Indicateur de fonctionnement.** — Tuyauteries noyées.

Allumage. — Magnéto BOSCH placée derrière le cylindre et commandée par pignons.

Carburateur. — Semi-automatique AMAL. — Dispositif de ralenti réglable.

Silencieux. — Deux silencieux de grande capacité en tôle d'acier emboutie.

Réservoir à essence. — Du type "Saddle tank", en tôle d'acier emboutie, d'une solidité à toute épreuve. — Genouillères soudées — Cont. : 11 lit.

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

Guidon. — Nouveau modèle de ligne très nette — Commandes et câbles judicieusement groupés 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.

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

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 à main au réservoir ou par pédale double avec sélecteur. — Amortisseur de chocs

Transmission. — Par chaînes de 1/2" × 5/16" **sous carter à bain d'huile.**

Sacoques. — Spacieuses et pratiques, en tôle d'acier, placées sous la selle.

Selle. — "TERRY", tous ressorts, extra souple.

Garde-boue. — Larges et efficaces — **Garde-boue arrière à charnière.**

Repose-pieds. — Blocs en caoutchouc à position réglable.

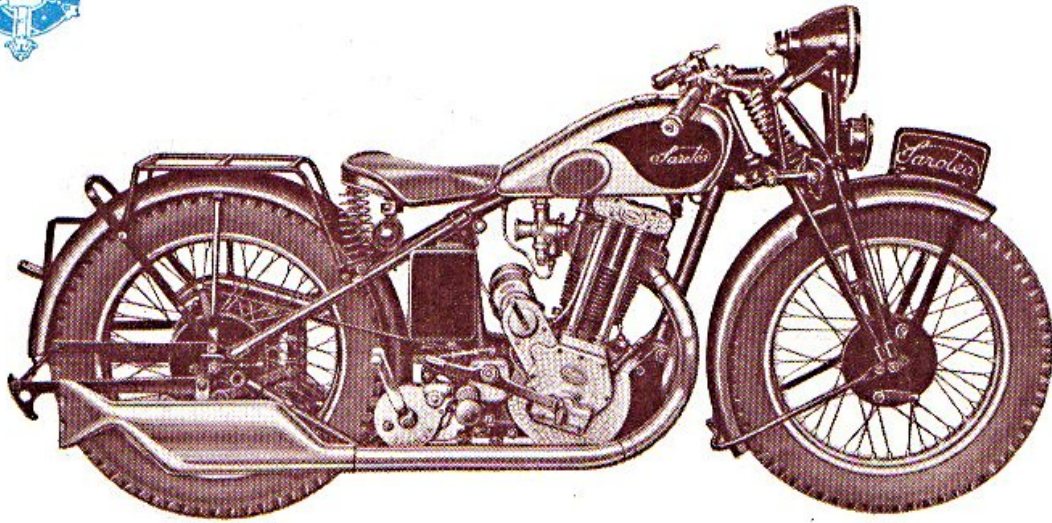
Finis. — Email de luxe noir — **Jantes et pièces usuelles chromées.** — **Réservoir chromé.**

Poids. — Environ 130 kgs. — **Vitesse.** — 110 km. à l'heure.

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

PRIX : Suivant tarif en cours.

Sardéa



Type 35 S - 500 cm³ Supersport

Double Tube

Moteur. — Alésage 80,5 mm. — Course 97 mm. — Soupapes en tête commandées par **culbuteurs enfermés** dans un carter étanche. — Tubes de commande des culbuteurs protégés par des gaines. — Culasse à double échappement. — Roulements à billes et à galets au vilebrequin. — Double roulement à galets à la tête de bielle. — Piston en aluminium à 3 segments.

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 et des culbuteurs. — Réservoir dans le carter moteur contenant 1 1/2 litre. — Filtre accessible. — Jauge de niveau. — **Indicateur de fonctionnement.** — Tuyauteries noyées.

Allumage. — Par magnéto BOSCH, placée derrière le cylindre.

Carburateur. — Semi-automatique AMAL. — Dispositif de ralenti réglable.

Silencieux. — Deux silencieux de grande capacité en tôle d'acier emboutie.

Réservoir à essence. — Du type "Saddle tank", en tôle d'acier emboutie, d'une solidité à toute épreuve. — Genouillères soudées. — Cont. : 13 lit.

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

Guidon. — Nouveau modèle simplifié de ligne très nette. — Commandes et câbles judicieusement groupés 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.

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

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 sidecar : 5.⁴ - 6.⁴ - 9 - 12.⁸.

— Commande à main au réservoir ou 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.

Sacoques. — Spacieuses et pratiques, en tôle d'acier, placées sous la selle.

Selle. — "TERRY", tous ressorts. — **Repose-pieds.** — Blocs en caoutchouc.

Garde-boue. — Largés et efficaces. — **Garde-boue arrière à charnière.**

Finl. — Email noir. — **Pièces usuelles, jantes et réservoir chromés.**

Poids. — Environ 145 kgs. — **Vitesse.** — 120 km. à l'heure.

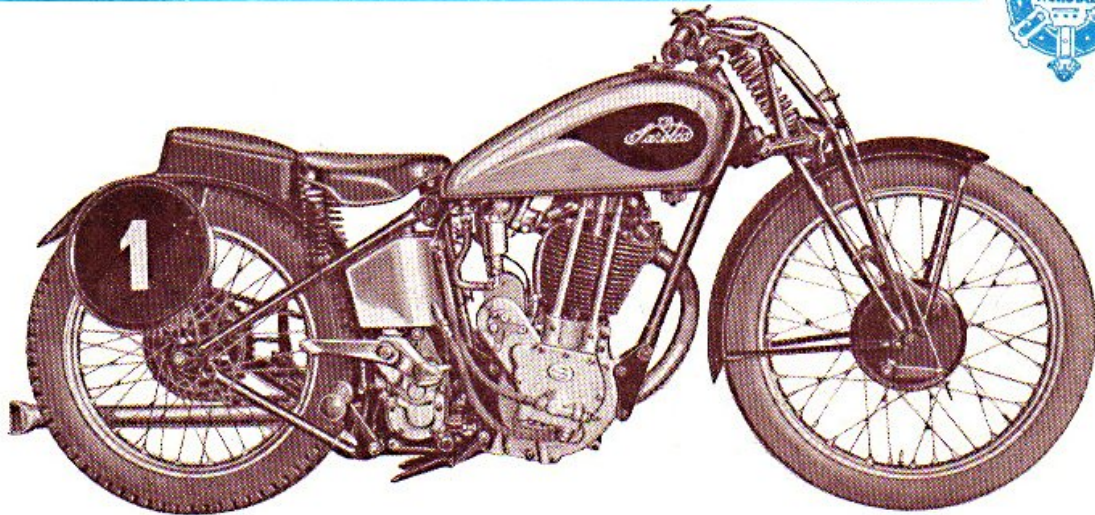
Consommation. — Essence : 4 litres. Huile : 125 cm³ aux 100 km.

Type 35 S 6 - 600 cm³ Supersport

Alésage et course : 88×97. — Même équipement que ci-dessus, mais avec tambours de frein garnis d'ailettes de refroidissement.

PRIX : Suivant tarif en cours.

Siroletta



Type 35 C - 500 cm³ Monotube

Pour le Solo

Moteur. — 80,5 mm. × 97 mm. : 494 cm³. — **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 cames 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 double-cuve, "down draught,,.

Echappement. — Monotube — 3 attaches rigides — Etouffoirs amovibles.

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

Cadre. — Surbaissé. — Tubes en acier spécial — Pied-support central.

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). — Câbles de forte section.

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

Roues. — **Equilibrées** tournant sur roulements à billes. Rayons ligaturés.

Pneus. — 27 × 3 rayé à l'avant. — 26 × 3,25 triple rang de pastilles à l'arrière.

Freins. — De 180 mm. × 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.**

Boîte 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" × 5/16". — Chaîne arrière de 5/8" × 1/4". — Graissage automatique. — **Amortisseur de chocs au pignon moteur.**

Garde-boue. — Étroits avec tringles nervurées. — **Selle.** — Très basse. — **Coussin confortable** sur garde-boue arrière. — **Repose-pieds.** — Réglables en acier traité.

Fini. — Email de luxe noir. — **Jantes, guidon, tube d'échappement et réservoirs chromés.** — **Poids.** — Environ 140 kgs avec réservoirs vides.

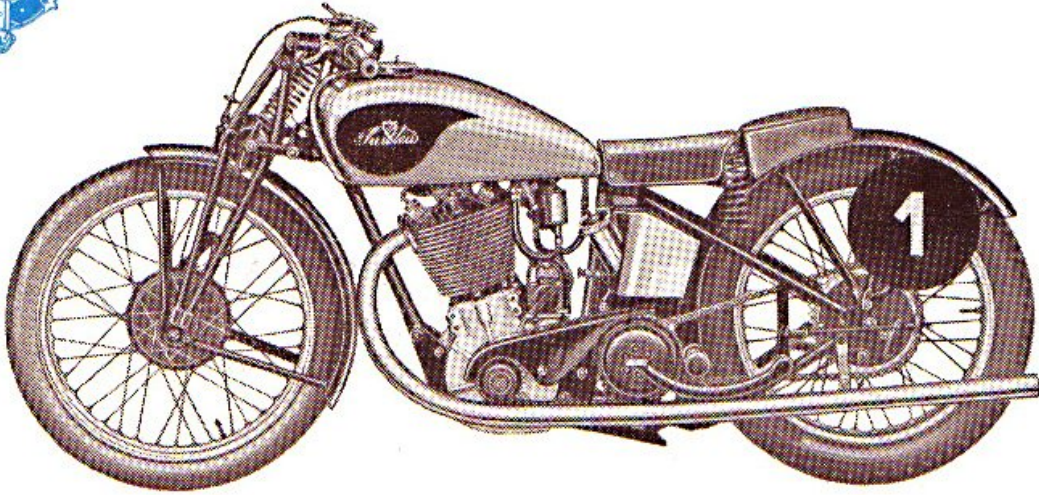
Vitesse. — A l'essence-benzol (50-50) : 165 km. h. — Alcool : 175 km. h.

Type 35 F - 350 cm³ MONOTUBE

Alésage et course : 70 mm. × 90,5 mm. : 348,5 cm³. — Même spécification que la 500 cm³. — **Vitesse :** A l'essence-benzol (50-50) : 145/150 km. h.

Ces machines sont des répliques exactes en tous points de nos modèles spéciaux de course. Elles ne peuvent être munies de l'éclairage électrique ni utilisées avec side-car.

Sirolet



Type 35 C 6 - 600 cm³ Monotube

Pour le Side-car

Moteur. — 88 mm. × 97 mm. : 589 cm³. — **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 cames 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 double-cuve **"down draught",,**

Echappement. — Monotube. — 3 attaches rigides. — Etouffoirs amovibles.

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

Cadre. — Berceau. — Tubes en acier spécial. — Pied-support central.

Guidon et Commandes. — Position réglable. — Frein de direction. — Poignée tournante, rapide pour les gaz. — Manette pour l'air et l'avance (avance maximum en position fermée). — Câbles de forte section.

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

Roues. — **Équilibrées** tournant sur roulement à billes. Rayons ligaturés.

Pneus. — 27×3 rayé à l'avant. — 26×3,25 triple rang de pastilles à l'arrière.

Freins. — De 180 mm.×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.**

Boîte 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 multiplications.

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

Garde-boue. — Étroits avec tringles nervurées. — **Selle.** — Très basse. — **Coussin confortable** sur garde-boue arrière. — **Repose-pieds.** — Réglables en acier traité.

Finis. — Email de luxe noir. — **Jantes, guidon, tube d'échappement et réservoir chromés.** — **Poids.** — Environ 145 kgs avec réservoirs vides.

Vitesse. — A l'essence-benzol (50-50) : 135/140 km. avec side-car sport.

A l'alcool : 150 km. environ avec side-car sport.

PRIX : Suivant tarif en cours.

Sarolea



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.

A 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.

LIVRAISON.

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.

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 6 mois, toutes les pièces qui présenteraient un défaut de matières ou un vice de construction, sans aucune responsabilité quelconque.

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 ou concours sur 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 CASTROL, qualité "XL," pour les types Touriste, Supersport et à 2 temps, qualité "R," pour les types Racing

Maison SAROLÉA - Société Anonyme - HERSTAL
(BELGIQUE)

Saroléa

Imprimé en Belgique
chez ALF. VONNÈCHE, Liège.

**Quelques brillants Résultats
obtenus sur ...**

**1er en 1934
dans**

LA COURSE DE COTE DE CHAVIGNY-NANCY
classement général

LE CHAMPIONNAT NATIONAL DE VITESSE
catégorie 350 cm³

LA COURSE DE COTE DES SEPT CHEMINS
cat. 500 cm³ solo et 600 cm³ sidecars

LE CIRCUIT DE BOURGES
catégorie 500 cm³ solo

LA COURSE DE COTE DE LIMONEST
cat. 500 cm³ solo et 600 cm³ sidecars

LE GRAND PRIX D'HYÈRES
cat. 500 cm³ solo et 600 cm³ sidecars

LE GRAND PRIX DE CARCASSONNE
catégorie 350 cm³ et 500 cm³

LA COURSE DE COTE DE VIMY
catégorie 500 cm³

LES SIX HEURES DE NANTES
catégorie 500 cm³

LE GRAND PRIX DU NURNBURG-RING
catégorie au-dessus de 500 cm³

L'ÉPREUVE DU KILOMÈTRE DE L'A. M. C. F.
(autodrome de Monthléry) cat. 750 cm³

**ET CONSÉCRATION SUPRÊME :
Grand Prix International de Belgique**

(en compétition avec l'élite des grandes marques)

8 " Monotubes ,, au départ - 7 " Monotubes ,, à l'arrivée

1 machine éliminée par une chute

cat. 500 cm³ : 3^{me}, 5^{me}, 6^{me} et 7^{me}

— cat. 350 cm³ : 3^{me}, 9^{me} et 10^{me}

**... 350 ou 500 cm³ " Mono-
tube ,, de série !**