Šarolea 1927.

Již častěji bylo upozorněno v tomto časopise na skvělé úspěchy a neobyčejné rychlost vůzů továrny Sarolea, jejíž výrobčky motocykly Sarolea — jsou u nás již velmi dobře známy. Bylo již také uvedeno, že továrně Sarolea vzhledem ke stoupající oblibě svých strojů lépe zvětšuje výrobu, takže v celé Evropě pouze několik málo továren (asi 4) může se pochlubit o něco větší výrobní kapacitu. 

Vládla konstrukce rychlostních skříňek v bloku s motorem, ještě jako předpatrně opravdově jedné části nutné se předčasně delší dobou zabývat odmontováním překážajících součástí. 

Také velký úspěch továrny. Jaké právě u Sarolea můžeme pozorovat, svědčí, že vedoucí činitel její mají nejen vytvořit znalosti odborně i obchodní, ale i zvláštní prozivnost ve věcech, kterými se kupujícím nejlepě zavědli. 

Robou než Sarolea.

V předchozích článcích byla již také zmínka o příčinách, proč továrna Sarolea má tak prominlivé úspěchy. Velmi vhodnou odpověď na tuto otázku dává nám článek p. F. Gohlicko o poňšíkském Auto-Salonu, uveřejněný v prosincovém čísle časopisu Auto-Markt, který praví, že srovnání Anglie a Belgie v oboru motocyklovém dopadá spíše ve prospěch Belgie a to hlavně z toho důvodu, že Belgie přizpůsobuje svoje stroje lépe požadavkům konsumentů.

A právě nikdo Belgie, možno říci Sarolea, neboť tato je největší a nejdelšetější motocyklovou továrnou jmenovanou zemi.

Přizpůsobit stroj co nejlepši požadavkům konsumenta, to jest klíč k úspěchu. Jest všakcenné známo mnoho konstrukcích, které skončily naprosto bez úspěchu, protože jejich výrobce nežehlili se požadavky kupujících. Co je platno nejmodernější řízení ventilů, jestliže stroj stává se méně stabilním, příliš drahým a neb nevhodným, co se prostě velmi výkonný motor střelí, jehož celkový tvar nevyhovuje základním požadavkům v kus; jakou výhodu má Vůznme si nyní jednotlivé detaily stroje Sarolea, jak byly vypracovávány v posledních letech, aby vyhovovaly co nejlepší požadavkům všech jízdních.

Rám: Spojky původně lité zmeněny za soustružované z ocelových výtvorů; trubky ze speciální ocelí, původně užívané jen u modelů Supersport, zavedeny pro všechny modely; zadní trubky, na něz se připíná sidecar, zpravidla vložen k naprosté bezpečnosti; celá střava rámu a zvláštní poloha sedla znamená snížení, takže stabilita stroju Sarolea při jakékoli rychlosti stále se proslouží. Modely 1927 Supersport mají opět zdokonalený tvar rám podle vzoru závodního stroje Vidalova.


Brzdy: Původně rákštovité, již v roce 1924 změněny za mnohem dokonaljší bubnové, automobilového typu, a pro nastávající sezónu jsou v detailech opět zlepšeny a zvětšeny.

Sedlo: Dějiva model s upevněním „1. trubkovou náhradou třem s kryvavým upevněním vpravdu na rám. Nejnovější modely budou pak postupně opatřeny sedly Bonhomme s maticovými pery na způsob sedel Terry, mimo to však ještě dokonce odpravované pery hlavní.

Nádržky na benzín a olej: Původně spoledná nádržka byla rozdělena na dvě úplně samostatné. Hlavní nádržka je určena pouze pro benzín, címž zvětšena možností, které je možno se sobou važit a obtíže mníženě je až výkousává, aby ovládala ještě třem otočením na špatných silnicích. Samostatná nádržka na olej je umístěna pod sedlem a pro rok 1927 bude z hlínu, kteréto úprava dokončen využívá vůči požadavkům. Ovšem je možno také dále ve stroji Sarolea v jednoduchém přístupi využití, co se jízdních položek, címž je cena stroje snížená. U modelů Super- sport změněn také pokud jde o hlavní nádržky ve výtvorách elegantního vzhledu a zvětšení ještě dale je obsah.

Rychlostní skřínka: Po několik let těsnějších studií, pečlivě prováděných na kusech konstruovaných továrna Sarolea a vlastní rychlostní skřínky velmi dokonale vyvážené, které dělám r. 1927 bude postupně montována, na všech týcích, jakmile budou vy- čerpané sklad dřevěných rychlostních skříňek anglické značky Sturm und Treher. Nová rychlostní skřínka bude mítí přesnou obojíku a zvětšení výse rozloze. O konstrukci skřínky přineseme článkem později.

závodí a hlavně na dlouhé trati jsou pak nejlepším poučením konstruktéra i kupujícího.

Jak věděl Štěpán u nás Saroléu od výstavby k výstavbě, jest jistě v dobré paměti a rovněž tak i loňská jízda spolehlivosti na 1000 km, v níž oba zúčastněné stroje Saroléa získaly velké ceny Itálie.

Všechny tyto úspěchy a četné jiné v menších závodech a soutězích, ukazují každému, kdo žádá stroj pevný, stabilní, spolehlivý a schopný dlouhodobě trvajících zvláštních výkonností, že Saroléa jest dokonalým splněním jeho přání.

P. T. redakce „Motoru“!

K poslednímu motocyklovému neštěstí p. tov. Vydry u Zbraslavi doručili si Vám oznamit těž snění měšťana, který jsem měl 16, 11. m. r. na Bílé hoře; k toto nebezpečí se bez zahájení dílive. Možná-li, uveřejněte toto ve Vašem časopisu „Motoru“ jako výstrahu všem motocyklistům.

Minulé století se to řadí zemi, když pro mne jeho auto zn. Tatra, které zásadně řešilo, a já, když viděl jsem neodolatelné neštěstí, zůstal jsem na samém příkupu stát, ale v tom do mne zmíněné auto vlevo.

Porušně se Vám v dokonalé úctě
Josef Hradec, „Smíchov, Palackého tř. 33.

Otiskujeme obrázek i dopis našeho čtenáře, jenž je výstrahou dokladem, kde vede neopatrná jízda. V poslední době jsou to jíž čtyři lidské životy, které padly za oběť nelehkomyslnosti a neopatrnosti řidiče. Ježište tak abyste vždy měli své vozidlo v moci! Mámě určitě informace o posledních neštěstích, ale necháme jejich uveřejněném ještě více zdesítl výčinky svědomí těch, kteří je zavínuli!

H.

Odvolejte se laskavě na MOTOR, dopisujte-li inserentům!