

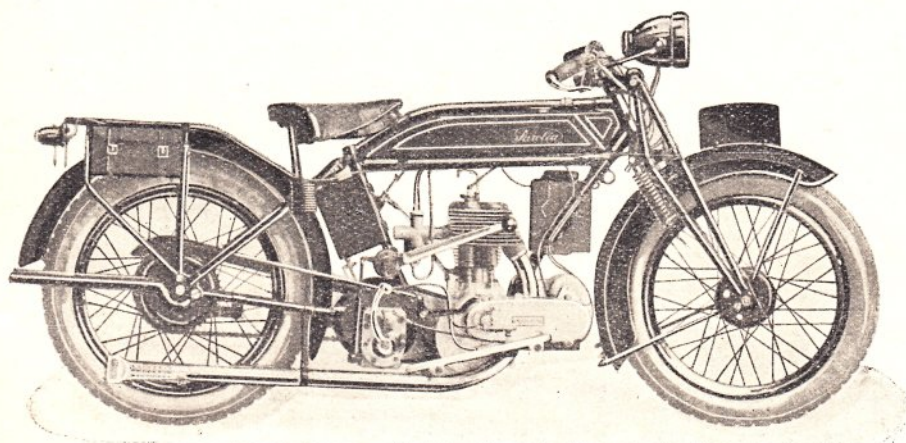
Ing. Dr. V. Velich:

## SAROLEA 1927.

Již častěji bylo upozorněno v tomto časopise na skvělé úspěchy a neobyčejně rychlý vzrůst továrny Saroléa, jejíž výrobky motocykly Saroléa — jsou u nás již velmi dobře známy. Bylo již také uvedeno, že továrna Saroléa vzhledem ke stoupající oblibě svých strojů i le zvětšuje výrobu, takže v celé Evropě pouze několik málo továren (asi 4) může se pochlubit o něco větší vý-

krásná konstrukce rychlostní skřínky v bloku s motorem, jestliže při neopatrné opravě jedné části nutno se předběžně delší dobu zabývatí odmontováním překážejících součástí.

Veliký úspěch továrny, jaký právě u Saroléa můžeme pozorovati, svědčí, že vedoucí činitelé její mají nejen výtečné znalosti odborné i obchodní, ale i zvláštní prozíravost ve věcech, kterými se kupujícími nejlépe zavděčí.



robou než Saroléa.

V předchozích článcích byla již také zmínka o příčinách, proč továrna Saroléa má tak pronikavé úspěchy. Velmi vhodnou odpověď na tuto otázku dává nám článek p. F. Göhliche o pařížském Autosalonu, 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 pravíme-li Belgie, možno říci Saroléa, neboť tato jest největší a nejdůležitější motocyklovou továrnou jmenované země.

*Přizpůsobiti stroj co nejlépe požadavkům konsumenta*, to jest klíč k úspěchu. Jest všeobecně známo mnoho konstrukcí, které skončily naprosto bez úspěchu, protože jejich výrobci neřídili se požadavky kupujících. Co je platno nejmodernější řízení ventilů, jestliže stroj stává se méně stabilním, příliš drahým aneb nevzhledným; co prospěje velmi výkonný motor stroji, jehož celkový tvar nevyhovuje základním požadavkům vkusu; jakou výhodu má

Všimněme si nyní jednotlivých detailů stroje Saroléa, jak byly vpracovávány v posledních letech, aby vyhovovaly co nejlépe požadavkům všech jezdců.

*Rám*: Spojky původně lité zaměněny za soustruhované z ocelových výkovek; trubky ze speciální oceli, původně užívané jen u modelů Supersport, zavedeny pro všechny modely; zadní trubky, na něž se připíná sidecar, zesíleny vložkou k naprosté bezpečnosti; celá stavba rámu a zvláště poloha sedla znamenitě snížena, takže stabilita strojů Saroléa při jakémkoliv rychlosti stala se proslulou. Modely 1927 Supersport mají opět zdokonalený tvar rámu podle vzoru závodního stroje Vidalova.

*Přední vidlice*: Původně typu Druid změněna v konstrukci trojúhelníkovou, největší možné odolnosti vůči nárazům. Do té později vmontovány ještě standardní tlumiče kmitů. Jednoduché upevnění řídítek nahrazeno dvojitým regulovatelným, které skýtá možnost, aby řídítka byla různě nakloněna pro cestovní neb sportovní účely, podle přání jednotlivce. Modely 1927 Supersport

mají vidlici přizpůsobenu novému tvaru rámu a řídítka jsou vyzbrojena tlumičem příčných kmitů.

*Brzdy*: Původně ráfkové, již v roce 1924 zaměněny za mnohem dokonalejší bubnové, automobilového typu, a pro nastávající sezonu jsou v detailech opět zlepšeny a zesíleny.

*Sedlo*: Dřívější model s upevňovací „L“ trubkou nahrazen typem s kývavým upevněním vpředu na rámu. Nejnovější modely budou pak postupně opatřeny sedly Bonhomme s matracovými pery na způsob sedel Terry, mimo to však ještě dokonale odperované pery hlavními.

*Nádržky na benzin a olej*: Původně společná nádržka byla rozdělena na dvě úplně samostatné. Hlavní nádržka je určena pouze pro benzin, čímž zvětšeno značné množství, které možno s sebou vzít; zároveň znemožněno také vnikání benzínu do oleje, jak se často stává u nádržek spojených, ježto vnitřní přepážka nelze provésti tak spolehlivě, aby odolala stálým otřesům na špatných silnicích. Samostatná nádržka na olej jest umístěna pod sedlem a pro rok 1927 bude z hliníku, kterážto úprava dokonale vyhovuje všem požadavkům. Ovšem možno také obdržeti stroje Saroléa v jednodušším provedení se společnou benzinovou a olejovou nádržkou, čímž se cena stroje značně sníží. U modelů Supersport změněn také poněkud tvar hlavní nádržky ve prospěch elegantního vzhledu a zvětšen ještě dále její obsah.

*Rychlostní skřínka*: Po několik let trvajících, pečlivě prováděných pokusech zkonstruovala továrna Saroléa vlastní rychlostní skřínku, velmi dokonale vyhovující, která během r. 1927 bude postupně montována na všech typech, jakmile bude vyčerpán sklad dřívějších rychlostních skříněk anglické značky Sturmey Archer. Nová rychlostní skřínka bude míti přesunovací páku v segmentu po pravé straně benzinové nádržky ve velmi vhodné poloze. O konstrukci skřínky přineseme článek později.

*Motor*: Tato stěžejní součástka celého stroje prodělala ovšem během pěti let četné změny. Jako nejdůležitější možno uvést: výměnu litinového pístu za hliníkový, zdokonalení

řetování válce, zavedení nových, větších ventilů, zavedení dvojitého systému mazání, t. j. automatickou, mechanickou pumpou, jemně říditelnou a přidavnou ruční pumpou poloautomatickou, ovládanou páčkou na řidítkách atd. Do vytčené doby spadá též zkonstruování obou motorů s ventily shora řízenými. Všechny čtyři motory Saroléa, jak třístapadesátky, tak pullitrovky, s ventily po straně a s ventily shora řízenými, jsou u nás svoji jednoduchostí, neobyčejnou spolehlivostí a vysokým výkonem již dobře známy, takže není třeba je zvláště popisovati. O novém typu 500 ccm Supersport bylo by vhodné zmíniti se samostatně v příštím článku.

Z předechozího popisu je vidno, jakým způsobem bylo postupováno při zdokonalování jednotlivých částí stroje Saroléa; nikde nebyla provedena nějaká změna ukvapeně bez náležitého vyzkoušení, ale také nikde nebylo ničeho zanedbáno, takže stroje Saroléa jsou co do modernosti konstrukce a výpravy vždy mezi prvními. Trvanlivost a spolehlivost jejich nistává pak stále bez konkurence.

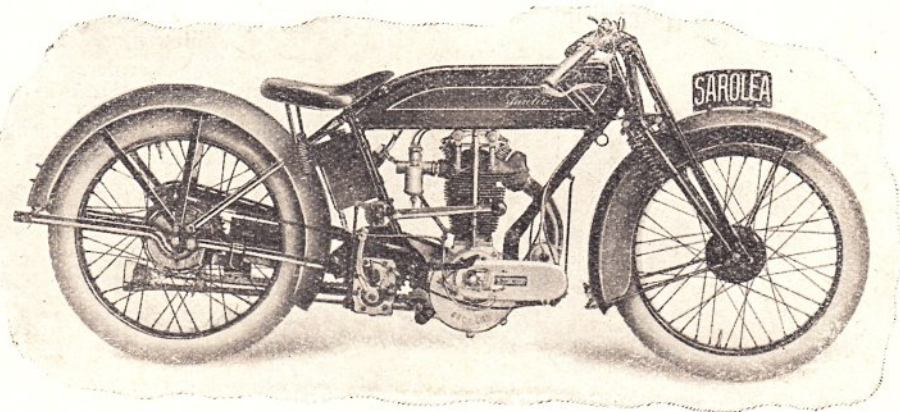
Vzhledem k vytčeným vlastnostem má Saroléa značnou převahu vůči jiným strojům v dlouhých závodech na obtížných silničních tratích a v soutěžích spolehlivosti. Nutno uznati, že větší robustnost strojů Saroléa jest značným handicapem

při závodech na hladkých drahách stadionů, tím spíše, že továrna Saroléa nestaví speciálních závodních strojů a soutěží vždy jen normálními seriiovými stroji, jaké se dostávají do rukou zákazníka.

Továrna Saroléa vychází z jistě správného předpokladu, že na závody dlužno hleděti jako na zkoušku všech součástí motocyklů, tedy nejen motoru, ale i brzd, perování, rámu atd. pokud možno v normálním provedení a za obvyklých poměrů silničních, neboť silniční

zlaté medaile a jeden z nich docílil vůbec nejlepšího času na celé trati ze všech soutěžících strojů.

V cizině každoročně vítězí Saroléa ve francouzských závodech na dlážděných silnicích, kterýžto závod je jistě nejkruťější zkouškou trvanlivosti a odolnosti celého stroje. Zvláště nutno vytknouti poslední úspěch ve velké jízdě balkánské, kde v nejtěžších silničních poměrech obsadily stroje Saroléa obě první místa. Rovněž zasluhuje zmínky vítězství Saroléa v italské třídenní soutěži a ve



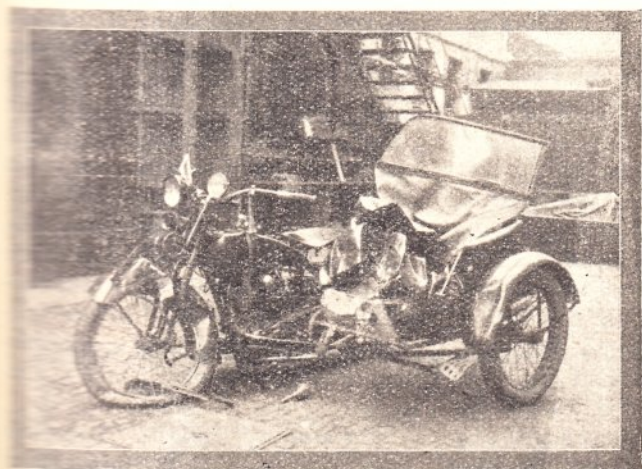
závody a hlavně na dlouhé trati jsou pak nejlepším poučením konstruktéra i kupujícího.

Jak vedl ing. Štěpán u nás Saroléu od vítězství k vítězství, jest jistě v dobré paměti a rovněž tak i loňská jízda spolehlivosti na 1000 km, v níž oba zúčastněné stroje Saroléa získaly

velké ceně Italie.

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

## MEMENTO!



P. T. redakce „Motoru“!

K poslednímu motocyklovému neštěstí p. tov. Vydry u Zbraslavě dovoluji si Vám oznámiti též svůj malér, který jsem měl 16./11. m. r. na Bílé hoře; i toto neobešlo se bez zabití dítěte! Možno-li, uveřejněte toto ve Vašem časopise „Motoru“ jako výstrahu všem motocyklistům. Mně stalo se to před zatáčkou, když proti mně jelo auto zn. Tatra, které zatáčku řezalo, a já, když viděl jsem neodvratné neštěstí, zůstal jsem na samém příkopu státí, ale vtom do mne zmíněné auto vletělo.

Porouč. a se Vám v dokonalé úctě

Josef Hradec, Smíchov, Palackého tř. 33.

Utiskujeme obrázek a dopis našeho čtenáře, jenž jest výstražným dokladem, kam vede neopatrná jízda. V poslední době jsou to již čtyři lidské životy, které padly za obět lehkomyšlnosti a neopatrnosti řidiče. Jezděte tak, abyste vždy měli své vozidlo v moci! Máme určité informace o posledních neštěstích, ale nechceme jich uveřejněním ještě více zesílit výčitky svědomí těch, kteří je zavinili! H.

**Odvolejte se laskavě na MOTOR, dopisujete-li inserentům!**