

# Motor Journal

7

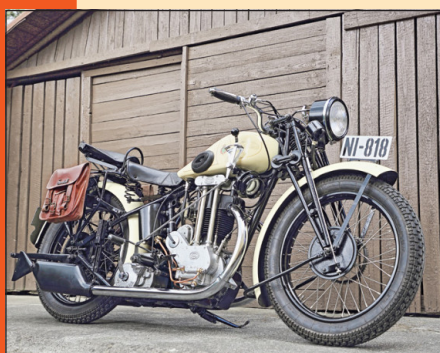
červenec  
2025

Ročník XXV.  
číslo 280

150 • Kč



Villa d'Este



Saroléa 24U



1000 mil čsl





Křivonoska 2025, premiéra. Páteční slavnostní připítek za účasti VIP hostů

## Saroléa 24U Question d'honneur

**„Pro sportovce nejryzejšího zrna přináší Saroléa zcela nový model – s motorem se dvěma výfuky. Výkon tohoto stroje dosahuje 25 až 30 HP, což umožňuje docílení rychlosti, která převyšuje značně 150 km/hod... Dlužno ještě připomenouti, že ceny všech modelů jsou značně sníženy, což jest, zvláště u skvěle přestavované ‚půllitrovky‘, skutečně velkým a milým překvapením, a proto s tím větší oprávněností můžeme přát čtenářům mnoho příjemných jízd na nové Saroléa.“ (Motor / Motocykl 1929)**

### Prolog

Rok 1978. Zima. Jsem šestiletý klouček, mám kulicha, šponovky a gumáky. Táta mne posadil na velikánskou bílou motorku a fotí. Aparátem Pentacon Electra s bleskem vlastní výroby na dvě ploché baterky, v pikse sletované z pertinaxu na tištěné spoje a šlahounem vedeným k výbojce v sáňkách foťáku. Celé zařízení ďábelsky probíjelo, proto muselo být pečlivě ukryto ve futrálu od lidově-demokratické plynové masky. Oboje mám stále schované. Nikoliv však motocykl. Ten si táta fotil na památku, když ho předával do NTM. Dodnes je vystaven v expozici. Jenže já už byl chycený, název Saroléa navždy uvízl v hlavě. Jako děcko jsem věděl kulový, až později mně došlo, co

jsme doma měli za úžasnou mašinu, a začal po ní toužit.

### Saroléa od generála

Kde se u nás onen krasavec vzal? V dávných dobách, kdy vůz Škoda 100 byl nedostižným ideálem každého socialisticky smýšlejícího řidiče, navštívil můj otec staršího pána, nabízejícího cos na inzerát. Slovo dalo slovo a ukázalo se, že pán je Jan Formánek, který po bratru Jiřím převzal roku 1929 generální zastoupení značek Saroléa a Velocette a provozoval je až do jednoho trudného únorového dne, kdy (asi mrazem) vše zrudlo. Leč i po čtvrt století měl stále přehled o bývalých ovečkách, a když prý si táta hraje s těmi starými auty, nechtěl by

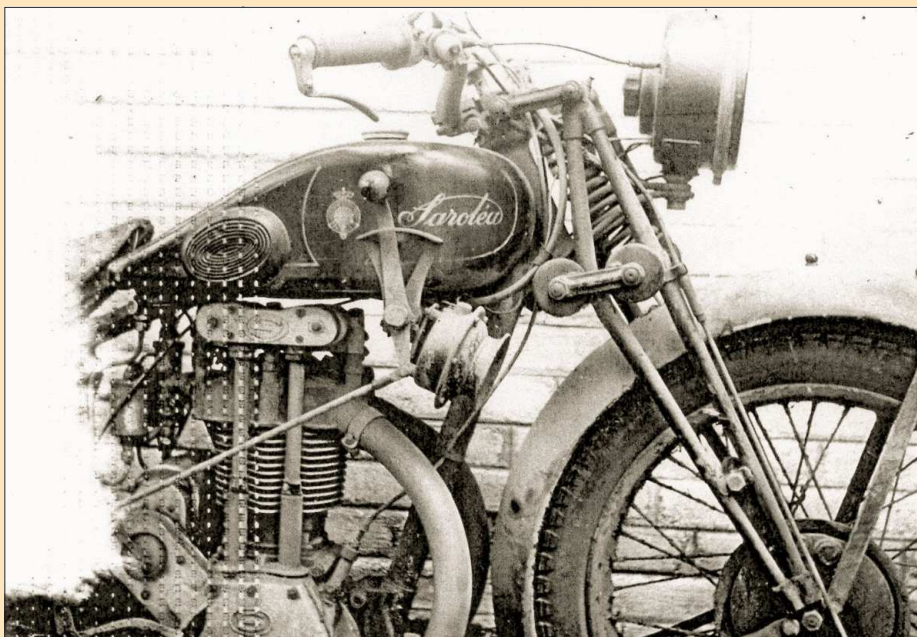
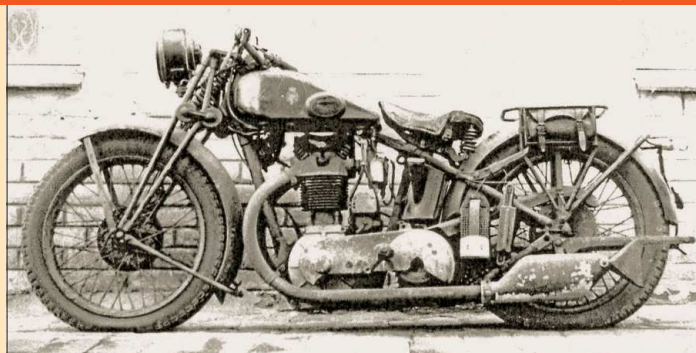
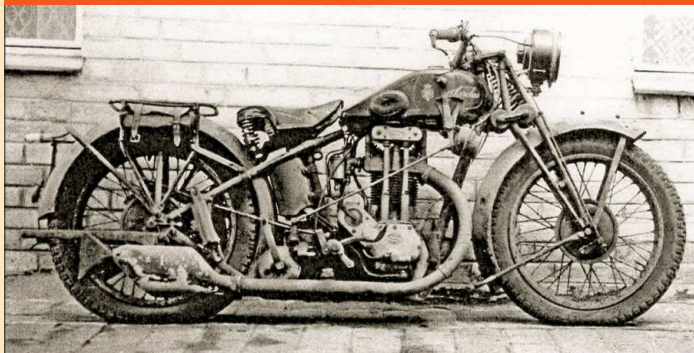
## MOTOCYKLY VELOCETTE a SAROLEA

Výhradní zastoupení  
pro Čsl. republiku

**Ing. J. FORMÁNEK,  
PRAHA - VRŠOVICE,  
Vinohradská číslo 7**

motocykl? On moc na motorky nebyl, jenže vložila se do toho matka, a že by na mašině jezdit chtěla. Dál klasika; z jedné saroléa byly zakrátko tři, nebo dokonce čtyři.

Pan Formánek dohodil echtovní kousek. V Dejvicích, nedaleko od místa, kde jsme tehdy bydleli. Chlapík byl motorkář tělem i duší. Stará garda. Prý nebylo kosti, kterou někdy neměl zlomenou. Velká škoda, že si táta nepamatuje jeho jméno! Vlastnil několik motorek, mj. rudého lovce, ées dvojku a také Saroléa 24U, vrchovou pětistovku, na které už nejezdil. Dochovaná ve vzácně původním a hlavně kompletním stavu.



Původní stav dvou našich motocyklů Sarolea 24U z počátku sedmdesátých let. Ten v originálu byl podle tehdejších měřítek zrenovován a od roku 1978 je součástí sbírek NTM

šestistovka z třiatřicátého. Dvoutaktní epizoda je u značky něco zcela mimo firemní filozofii a takřka kusová záležitost. Takovou raritku by nebylo marné sehnat. Odfajfkováno. Zkrátka všechno možné až na ten zatracený ohavný pullitr! Dlouhá léta jsem se snažil získat supersport z dvacátého devátého, leč marně. Už jsem byl smířen s tím, že mně nebude dáno. Jenže přehoupla se padesátka a cestou k šestému křížku přišlo osvětlení – nemít 24U znamená životní prohru!

## Otázka cti

„Svou“ značku jsem tedy měl (osudem) přidělenou. Jak tomu ostatně bývá. Mnohaleté bádání vygradovalo v obstojnou hromádku materiálů a informací. Ačkoliv, nezakrývám, jsem spíše jednooký mezi slepými. Nicméně slušná knížka by z toho šla uplácat. Zvláště v kontextu toho, kolik od revoluce vyšlo rádob odborné literatury. Ovšem bylo mně důrazně vysvětleno, že „bezvýznamné belgické motorky“ nikoho nezajímají. Jó, takhle kejvačky, to by bylo jiný kafe, ty se mohou recyklovat donekonečna, odbyt vždy zajištěn. Jelikož je zakázáno brát cokoliv

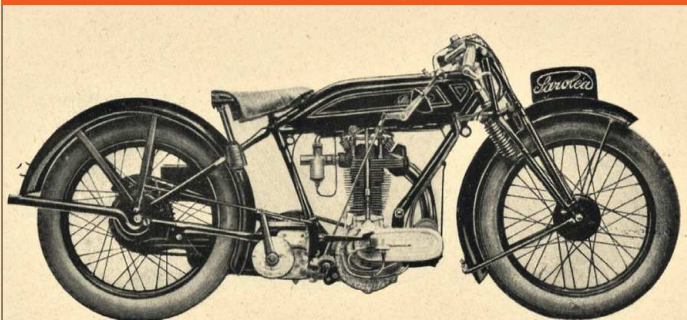
Kupodivu nebouraná. Dnes bychom takový motocykl jen přeleštili Tempem, ale tehdy byla jiná doba a jiný pohled na veterány. Musely mít nový lak a chrom. Pročež je dostal i tento pullitr. Když bylo vše hotovo, jaksi se změnila situace u nás doma a z ježdění na motorce sešlo. Vše s méně než čtyřmi koly šlo postupně z domu. Nikoho vůbec nenapadlo, že ten malý chlapec jednou vyroste a třeba by ocenil kvalitní jednostopý vehíkl.

## Chříč

Během třech desetiletí mně prošlo rukama pár motocyklů a také samozřejmě několik exemplářů oblíbené značky. První byla podrámová třípade, kterou původně také koupil otec na doporučení pana Formánka. Pak ji prodal, já v devadesátkách získal zpět, zase prodal, abych ji v roce 2023 definitivně přivedl zpátky domů (viz MJ 2/2024). Co třeba řemenáč? Máme, splněno. Něco v původním stavu? Máme, pohodlná cestovní



Druhý, dobově modernizovaný na sloper, můj otec tehdy poslal dál. Vyměnil však nádrže. Pokud se P. T. čtenář pozorně zadívá, jistě si všimne, že pod odpadávajícím šetkolakem vykukuje světlá. Ano, je to ona tajuplná slonová kost



**Supersport-Sarolea malli 23 P - 500 sm<sup>3</sup> 4 hv.**

Saroléa 23P, vrchová pětistovka, rok 1927. Ještě s malým předním bubnem a malými třecími tlumiči na vidlici. Jinak shodná s modelem 23S, který v roce 1928 uzavíral éru podrámovek. Abychom byli světoí, publikujeme motocykl z Bulharska



do hrobu, vypustil jsem do éteru webovky sarolea.cz. Začalo být veselo.

Chodily mailly z celého světa. Doslova. Choť později navrhla, že bych si měl píchat špendlíky do mapy. Asi by to mohl být zajímavý počin, zpětně už se k tomu vracet nebudu. Obzvláště pikantně působí dotazy od Belgičanů. Svým způsobem moje stránky využívají jako „národní“, vlastních nemajíce. Pomalu každý druhý psal o čtyřiaadvácíte. Aspoň mně to tak připadalo. Všichni mají, jen já ne! Začal jsem pociťovat prázdnotu. V duši a v garage. Jasně, pár „Sardelí“ tam dřímá, ale tu nejdůležitější, kultovní, tu nemám! Být hrdým majitelem motocyklu Saroléa 24U je zkrátka otázkou cti!

## Úzký profil

Rozhodil jsem sítě, sledoval bedlivě naši i zahraniční inzerci. Tyhle žádané kusy jsou však k máni buď jako kompletní, původní, bez replik a relativně nezbastlené coby důsledek „generační výměny“. (Dědek konečně zaklepal bačkorama a můžeme se těch jeho krámů zbavit.) Epoque internetu zapříčinila, že už rozhodně nejsou „za flašku“, spíše mají dědicové nereálná očekávání, každopádně zcela mimo dosah mých možností. Druhé jsou skládačky z dílů, které původně sloužily coby náhradní, často pro svoje značné opotřebení nepoužité. Nastal čas je vymést. Ono se to prodá. A taky že prodá!

Motocykly Saroléa z konce dvacátých až poloviny let třicátých lze označit coby „horké“ zboží. Tedy ve světě prostém demence (ne)reálného socialismu. Při pravidelném slídění jsem zabrousil na osobní fejsbuk Hanse Devose, což je známý vlámský obchodník s historickými motocykly. Tam ani ne dvacet minut staré oznámení, kterak bude dávat do prodeje, tj. na firemní web, vrchového pullitra. Podle fotky očividně „likvidace skladových zásob“. Anžto

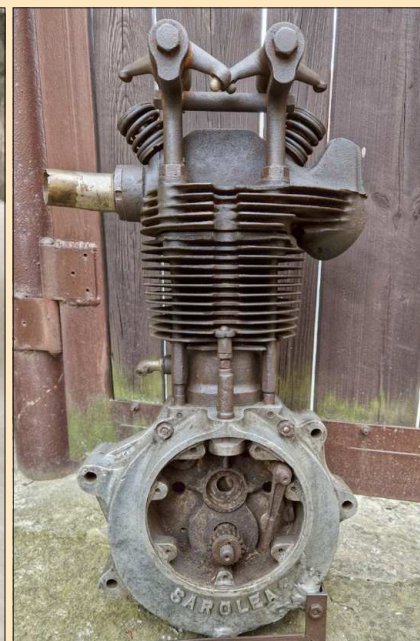


Saroléa 23R, rok 1928. Skutečný rácer. Nikoliv kvůli lyžníkům. Motor je typu „à colonnettes“, tedy kvůli zvýšené pevnosti s průběžnými svorníky z karteru až do hlavy válce. Do roku 1928 byly rozpoznávacím znakem továrních GP modelů, od roku 1929 přešly do sériových OHV, tedy i 24U. Těchto unikátních motorů je v čsl. doloženo několik. Dokonce byly dva na prodej společně s prezentovaným 24U. Bohužel v naprosto dezolátním stavu, zato za dezolátní částku

jsme spolu již měli co do činění, kul jsem neprodleně žhavé železo. Ačkoliv žhavé... Odpověď zněla, že tohle privátní oznámení pověsil ještě v kancelu, a než dojel domů, byl vrak prodaný. O ceně si nedělám iluze. V oficiální nabídce položka rovnou obdržela štempl „Verkocht“. Takových „úspěchů“ bylo!

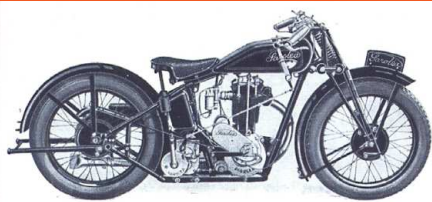
## Projekt

Nakonec se zadařilo. O téhle motorce jsem věděl nějakých 30 let. Jistý pražský sběratel nasyslil v dobách příznivých pro prvosběr celkem slušnou řádku ušlechtilých motocyklů. Měl i pár zajímavých „Sardelí“, a to vě. závodních z dvacátých let. (Závodními myšleno skutečně závodní, tj. ty, které sama továrna deklarovala jako GP modely, nikoliv



zmaštěné ze sériových OHV.) Pohříchu však mnohé značně dobité, na poslední chvíli vytažené z haldy šrotu mířící do hutí, navíc v kombinaci s napadením slavným českým kutilem. Co ještě drželo pohromadě, rozebral na atomy, opískoval, našetřkoval tabulovkou a pečlivě vyskládal do regálů. On sám snad ještě věděl, co k čemu patří, a hlavně co kam komu zadal na opravu. Leč páně sběratelův čas se naplnil a rodina s radostí a ulehčením zahájila vymetání onoho roky popuzujícího bordelu. Sice začali od jiných značek, prý moto Saroléa nikdy nepustí, ale to známe...

Zrovna jsme si užívali dovolenou, když pípla zpráva, že na Saro přišla řada. Čímž vagace skončily a mazal jsem pro „projekt“. Nejdražší dovolená v mém životě!



## Moto 500 cm<sup>3</sup> Racing - Type 23 U

**Motor.** - Spécialément construit pour courses - Alésage, 80,5 mm. - Course, 97 mm. - Soupapes en tête grand diamètre, commandées par culbuteurs oscillant sur galets. - Tiges poussoirs réglables. - Culasse détachable. - Refroidissement efficace. - Vilebrequin très robuste complètement en acier, tournant sur grands roulements à billes. - Piston en alliage spécial à fond plat ou bombé, donnant des rapports de compression différents. - Bielle en acier chrome nickel traité avec roulement à galets de 1/4". - Axe flottant de grand diamètre. - Distribution : un pignon cames tournant sur roulement à billes, leviers légers très solides. - Graissage mécanique par pompe Pilgrim. - Pompe à main supplémentaire avec commande au guidon.

**Allumage.** - Magnéto Bosch type Course, placée derrière le cylindre et commandée par chaîne.

**Carburateur.** - A. M. A. L. Racing, double cuve, assurant des reprises rapides et une carburation parfaite.

**Echappement.** - Un long tube de grand diamètre avec étouffoir nickelé.

**Réservoir à essence.** - Saddle-Tank. - Soudures renforcées. - Bouchon rapide. - Contenance 11 litres.

**Réservoir à huile.** - Placé sous la selle, contenance 3 litres.

**Cadre.** - Surbaissé - Type berceau - Raccords en acier, estampé.

**Fourche.** - Très robuste, munie d'un amortisseur de chocs. - Ressort central travaillant à la compression.

**Guidon.** - Réglable. - Frein de direction.

**Roues.** - 20". - Jantes renforcées, à base creuse, 19 x 3.

**Pneus.** - Englebert ou Dunlop à tringles, 26 x 3,25" à haute pression.

**Selle.** - A Terry H. W. - assurant une position très basse.

**Boîte de vitesses.** - 3 vitesses avec verrouillage dans le carter. - Embrayage ferodo et kick.

**Rapports (serrés).** - Prise 4,2 - Deuxième 5,37 - Petite 8.

**Freins.** - A segments extensibles dans les moyeux A. V. et A. R. - Diamètre 180 mm. - Commande à la main pour l'avant, au pied pour l'arrière.

**Réglage rapide.**

**Sacoche.** - Large et spacieuse attachée à l'arrière-bas.

**Garde-boue.** - Étroits type Course. - Repose-pieds. Caoutchouc.

**Vitesse.** - A l'essence : 135 km. - A l'alcool : 155 km.

**Prix sans engagement : Fr. 8500.-**

La moto triomphante partait en 1929, battant les records de côte et de palier, 10 en un lit le "Par sang de courses".

Saroléa 23U z katalogu modelů pro sezónu 1928

„Projekt“ je úžasný veteránský „newspeak“. Ono totiž „předražený šrot“ neznělo by tak hrdě. Pročež Bonhams a jiné slavné aukční síně nabízejí „exclusive projects“, v jádru nic jiného než odpadky, z poloviny silně poškozené, z poloviny z jiných typů (samozřejmě také zničené) a z třetí poloviny chybějící, vše za částky značně připomínající drahotu. Což je případ i tohoto vraku. Ovšem chťci neporučíš!

## Hromádka neštěstí

Ve finále místo z dálné imperialistické ciziny mám „machine fatale“ z druhého konce Prahy. S československou historií, ač mně neznámou. Dne 25. června 2023 jsem nasypal druhotné suroviny do kufru fábie, převezl domů, na zahradě zase vysypal, udělal kávu a jal se zpytovat svědomí, co jsem zase vyvedl za hovězinu.

Hromádka to nepochybně byla. Jestli neštěstí, toť otázka. Když jsem v práci našemu z valné části dámskému oddělení ukazoval suvenýr z dovolené, poněkud nevěřičně zíraly. Jistěže, mušličky z hurghadské pláže vypadají přece jen trochu jinak. Pokus chlubit se kamarádům od starého železa skončil dlouhým tichým pohledem na fotku a nesmělým dotazem: „A Petra to ví?“ Jasně, byla u toho!

Nezaujatyým pohledem zkušeného oka bylo zřejmé, že motocykl dostal na čumák. Dvakrát. Vzhledem k rozsahu poškození a vzhledem k namontovanému sidecarovému převodu bych si tipl omotání okolo sloupu v důsledku splašení oře.



Na první pohled by se mohlo zdát, že vidíme půllitr z roku 1929. Zdání však klame. Máme zde model 23S z roku 1928, poslední podrámovku se ztrátovým mazáním. Údajně malá série z konce produkce dostala sedlové nádrže chystané pro nadcházející sezónu. Vzhledem ke zjevně fabrickému provedení nádrže by se mohlo jednat o tento případ

Poprvé silostroj ještě opravili, s přihlédnutím ke střiknutí do modré možná ještě u Formánků, podruhé rovnou obdržel jízdenku do hutního nebe. Tam našťestí nedorazil, byv ze šroťácké čekárny zachráněn. Podle dochované „espézetky“ z hradeckého kraje se tak muselo stát před rokem 1960.

Zásadní však bylo, že ač motocykl v souladu s tradicí předchozí majitel rozebral do mrtvé, všechny důležité díly, mnohdy chybějící a obtížně sehnatelné, zůstaly v konvolutu. Velkou radost jsem měl z charakteristického olejového kohoutu, montovaného pouze v letech 1929/1930 a pouze na petikila. Zhusta býval v životaběhu nahrazován, někdy včetně celé nádrže. Všechny tyto detaily našťestí nezmizely v propadlišť dějin. Rovněž tak pověstný český kutil, byv tentokrát prost tvůrčího rozpoložení, nezanechal čitelného podpisu.

Trochu komplikací přinesl motor. Z opakovaných karambolů vyšel nejhůře a předchozí majitel začal s renovací právě u něj, což v realu znamená, že polovina dílů skončila kdesi v industriální černé díře. Ta důležitá, svízelně nahraditelná polovina. Už při

koupi obhlížel jsem „projekt“ a zaduman váhal, zda do něho jít. Můj zrak spočinul na dalším sortimentu nachystaném ku prodeji. Líce se mně rozjasnily. Ležel tam motor. Z novějšího typu. Zjevně však skládačka. Což později potvrdila pitva. Také vyrabovaný. Jenže na něm byla chybějící cingrlátka, dokonce taková, která umožnila sestavit „course“ verzi s přimazáváním válců a plně mazanými ventily.

Čili suma sumárum, o úplně mizerném úlovku bych nemluvil!

## Otvor bez otvoru

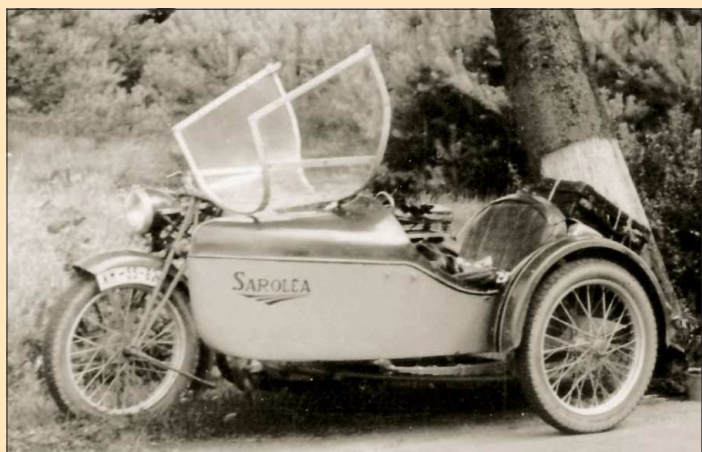
Řeč není o skloňování, nýbrž o vidlici. Celé chassis překvapivě vydrželo veškerá vymetání škarpy. Až na vidlici, která vychytala většinu ran osudu. Podezřele působilo už jen to, že ač zbytek byl fragmentován na prvočinitele, šavle zůstala pěkně pohromadě. Aby také ne! Při pokusu o rozborku jsem si docela zaccivil. Dva štefty šly, třetí obtížně, avšak poslední čtvrtý odolával. Za použití jemného násilí, hrubého násilí, brutálního násilí a mnoha velmi velmi neslušných slov zvítězil duch nad hmotou.



Harry Vlemmings byl populární holandský motocyklový sportsman a prodejce motocyklů Saroléa, se kterými se zúčastňoval mnoha tehdy oblíbených dálkových soutěží. Zde jeho Saroléa 23U z roku 1928, závodní stroj vybavený pro civilní provoz



Saroléa 24S, základní „jednovýfukový“ OHV model pro sezonu 1929



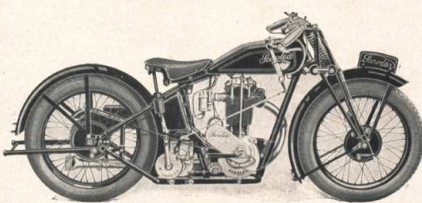
Nepříliš kvalitní fotografie, kde navíc sidecar zcela zastínil motocykl, takže nelze spolehlivě určit, o jakou verzi modelu 24 se jedná. Patrně však 24T. Pozoruhodné jsou kvůli barevnému provedení. Může to být slonová kost? Krom sidecaru je ve světlé určité také nádrž. Přední blatník dvoubarevný? Přelakování muselo proběhnout mezi roky 1937 (použito nové logo) a 1960 (espézetka KM-55-82). Archiv: Vít Pešák

MOTOS

## Saroléa

500 cm<sup>3</sup> Racing - Type 23 U

Alésage 80,5 mm. - Course 97 mm.



**JAN FORMÁNEK**  
AUTO-MOTO-RADIO-SERVICE  
 PRAHA-VŘŠOVICE, Horymírova 4  
 TELEFON 962-76

1928-1929

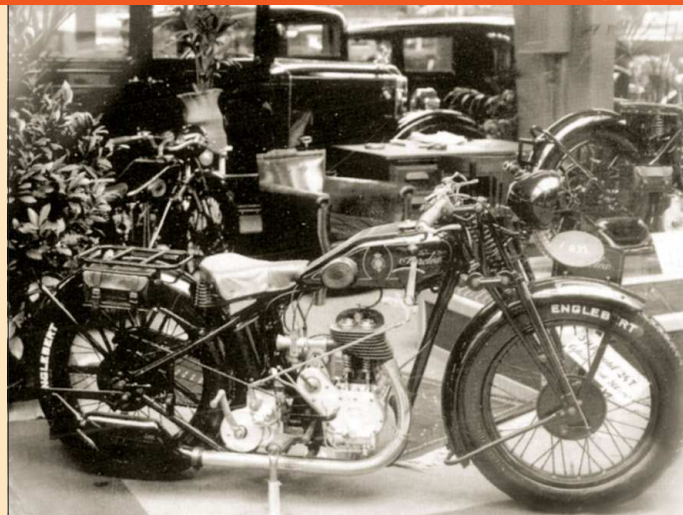
Saroléa 23U, titulní strana seznamu náhradních dílů orazítkovaná generálním zastoupením pana Formánka

„Téčko“ řízení asi zachránilo zbytek rámu, avšak za cenu sebeobětování. Otvor pro šteft byl proti světlu téměř temný, prosvítal toliko slabounký půlměsíček. Celý odlitek doznal tvaru dvojitého „es“. Byl jsem přesvědčen, že tohle nikdy nepůjde srovnat. Žel, celé tělo je úspěšně subtilní, takže převrtat a vyvločkovat nepřipadalo v úvahu.

Slyšeli jste o zázracích? Například nějaký chlápek prý udělal z prdu kuličku. Nebo z vody víno? Zkrátka něco takového. Nu a jeden můj šikovný kamarád dokázal učinit z dvojnásobného šišoidu jednoduchý rovnoid. Stačil mu pouhý autogen a kus čtrnáctky štangle. Zbývalo toliko protáhnout díru výstružníkem a vytočit osazený čep. Halelujá, zázrak! Kdybych neviděl, neuvěřím.



Pánové v sidecarové kombinaci 24U vyrážejí lovit. Starší zajíce, mladší zajičky



Spodová Saroléa 24T vystavená na bruselském salonu

## O kolečko mñ

Slabinou převodovek modelů 500 (600) z období 1929–1937 je způsob uložení do rámu. Ač to na první pohled nevypadá, patrně bude někde konstrukčně poddimenzované místo. Samotná almara je uchycena na třech „nosech“, dva dole, jeden nahoře. Právě ty dolní jsou u každé druhé opravované, vařené. Stačí větší štupec, třeba bujarý skok ze silnice do pole, a radostně se ulomí.

Nejinak tomu bylo i v tomto případě. Ostatně sváry se nedaly přehlédnout. Zase až tak velký problém s tím nemám a holt tohle patří k historii motocyklu. Zjevně po prvním karambolu opravená a kupodivu přežila i druhý. Jenže po otevření jsem s hrůzou zjistil, že tentokrát nepraskly pouze „nosy“, nýbrž celé tělo ruplo vejpl. Skříň je

v podstatě svařená ze dvou polovin, navíc pouze zvenčí, uvnitř se táhne čistá spára jak po zemětřesení. Tak s tím už tedy problém mám!

Aby toho nebylo málo, dvojkové kolo nutně potřebovalo stomatologické ošetření. Překvapivě byly vylámané zuby pouze na jednom, protiběžném, jakož i zbývající čtyři v pořádku. Co věl? K motocyklu jsem dostal jako „bonus“ převodovku vytaženou z potoka. Od poloviny vč. spojky marná, ale víko šlo odšroubovat a kola vyndat. Všechna byla nečekaně zachovalá, až na jedno. Dvojkové. S vylámanými zuby.

Vzpomněl jsem si, že u prodávajícího byla ještě jedna převodovka, na pohled docela obstojná. Očividně připravená k jinému „projektu“. Síla mého charmu, jakož i síla mé peněženky rozhodly o změně majitele.

Pěkná, hlavně nesvařovaná, s kompletní spojkou, startpákou... Jo, tu použiju! Takže jsem ji otevřel, uvnitř zachovalá, všechna kola jak nová – ano, správně, až na jedno dvojkové! To už si snad někdo tam nahoře ze mne dělá prdel! Potřetí stejné vylámané kolo, potřetí ostatní, včetně protiběžného (!), bez poškození. Neuvěřitelné!

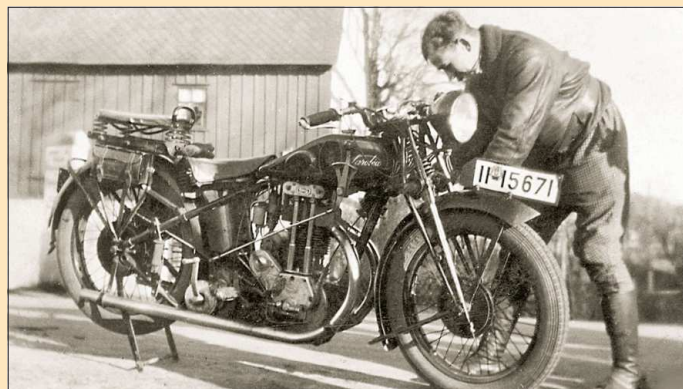
Ve hře byla ještě jedna kvaltka, kterou kdosi před mnoha lety nabízel, kterou jsem tehdy nepotřeboval a která nejspíš stále bude k mání. Chvilí jsem zvažoval, zda po ní jít, jenže začalo ve mně klíčit podezření, pozvolna měnící se v jistotu, že stejně by tam dvojkové kolo bylo bezzubé a já nemám ambice stát se sběratelem převodovek, potažmo dvojkových kol vyžadujících dentální hygienu.



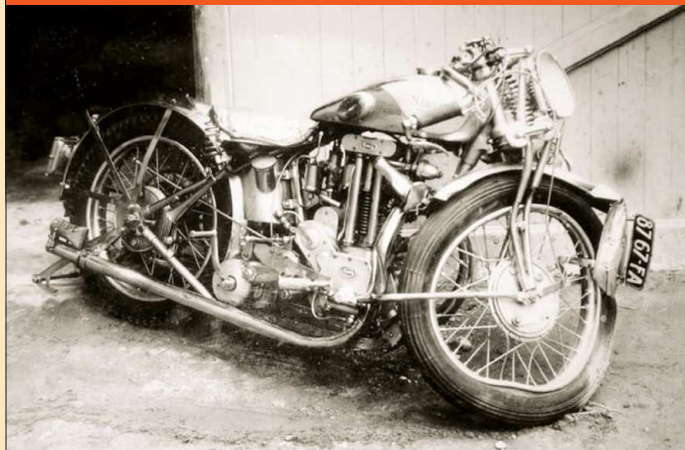
Saroléa 24T provozovaná v Belgii. Dle výrazu dámy na tandemu lze soudit, že by raději volila jízdu limuzínou



Saroléa 24T ve službách četnictva v Ostende



Saroléa 24U registrovaná ve třetí říši



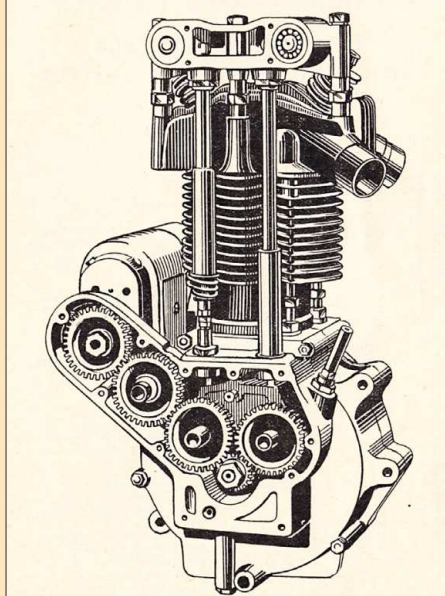
Vrchový půllitr, patrně 30R z roku 1930, modernizovaný po roce 1937. Au...



Nejen na Čechii se může přepravovat větší počet osob. Jako čtvrtý na Saroléa 24T (1929) sedí Václav Urválek, provinční středočeský básník a herec, vystupující pod pseudonymem Václav Lhota Rabštejnský. S přáteli u soudku piva zapíjí čerstvě zakoupený motocykl, který ještě nese obchodní číslo fy Formánek (N-230)

Čili směr osvědčená Rudná (dnes jsou přestěhováni do Let) a výroba nového dvojkového kola. Sice trochu prskali, jak ten

MOTEUR SAROLÉA 80,5 x 97  
TYPE 24U — 500 cm<sup>3</sup> — SUPERSPORT  
SOUPAPES EN TÊTE — DOUBLE TUBE



Řez motoru Saroléa 24U z návodu k obsluze

modul je nějaký divný, leč zkrátka bylo hotovo, namontováno a pozdější provozní zkoušky potvrdily, že pánové modul trefili správně. Nová spojková sestava z Renovaku, oprava vymačkaného spojkového koše či výroba vypínací tyčky jsou už jen standardní prkotiny.

## Pediatric

Co si počít s motorem? Měl jsem čtyři v různém stadiu rozkladu. Bylo zřejmé, že složit z nich jeden slušný půjde – jinak bych ostatně do „projektu“ ani nešel. Otázka zněla, kdo tak učiní. Všechny mé dosavadní kontakty pověsily řemeslo na hřebík, nebo se raději rovnou odebraly na věčnost. Sehnat dnes šikovného řemeslníka na ucpání hajzlík je takřka nemožné, natož pro atomizovaný motor. Dostal jsem pár tipů, že tenhle kamarád má někoho, kdo umí kliku, tamten výbrus, onen ventily. Ovšem do toho se mně nechtělo. Aniž bych zpochybňoval zručnost jednotlivých fachmanů, mohlo snadno dojít k tomu, že všechny komponenty sice budou seriózně zrenovovány, jen jaksi nebudou spolu kamarádit. Dohadujte se pak, co kdo

proč! Zkrátka chci, aby někdo opravil motor jako celek a také za něj ručil.

Občas se scházíme v garáži. Na pivo. V garáži, kde v pozadí klimbá pár ušlechtilých britských šestiválců. Tak mne napadlo, kdo dělal motory? Když zvládne šest válců, tak jeden přece bude žertovná záležitost. Prý ne, ale má kamarád, který dělá motocykly, chystá se ho navštívit a vznesle dotaz. Po pár týdnech: zeptal se? Zapomněl, ale jede tam za další měsíc. Zeptal se? Neví, zjistí atd. atd. Po půl roce ke mně doputoval papírek se jménem a číslem. Lustruji na netu. Přece takový motor nesvěřím kdekomu. Nula. Jen jeden inzerát a tam kontaktní mail se ženským jménem. Povědomým jménem.

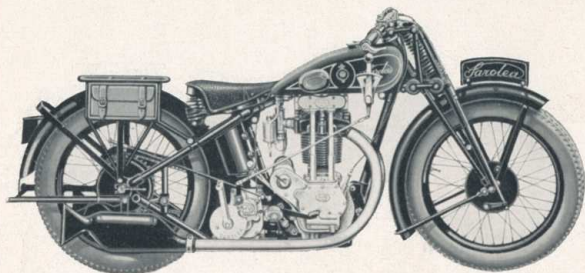
Sejdu v práci o tři patra na dětské oddělení. „Denčo, ty máš příbuzenstvo ve východních Čechách?“ „No, mám.“ „Někoho, kdo dělá motorky?“ „Jo, to je táta!“ Uf! Prý se nemusím bát, otec je už v důchodu a motor-kami, hlavně starými, žije celý život. Udělal jich mraky v excelentní kvalitě, jen internet a počítač nejsou zrovna jeho oblíbení. Takže inzeráty vyřizuje za něho. Znovu ověřeno, že když někdo umí, nepotřebuje



Pánové Vaněk a Zweig, Saroléa Klub (viz MJ 5/2023), před startem II. Velké ceny Československa 1929. Oba sedlají 23U, oba závod nedokončili. Zweig kvůli poruše vačky, Vaňkovi selhaly brzdy



Miloslav Hurt, Saroléa Klub (viz MJ 5/2023), se sidecarem Saroléa 24S v plném tempu při závodu Zbraslav–Jíloviště 1931. V mezinárodním závodě skončil v kategorii sidecarů do 600 cm<sup>3</sup> na pěkném třetím místě. Ze třech startujících



**Typ 24 . U**  
**Supersport Special - 500 cm<sup>3</sup>.**

**Stroj zvláště konstruovaný pro největší možné rychlosti. Jeho neobyčejná výkonnost a pružnost jakož i celkové provedení uspokojí plně i nejvyšší požadavky každého sportovce a závodníka.**

**Motor.** – Vrtání 85 mm. – Zdvih 97 mm. – Velké ventily v hlavě válce. Fízené vahadly a regulovatelnými tyčkami. – Velký ventilový rozvod až po konce vahadel je dokonale zapouzdřen. – Dvě samostatné vahadla. – Odmiatelná hlava válce. – Dva výfukové otvory. – Pist z speciální lehké slitiny. – Velké chlazení chlazením vzduchem. – Chlazení hlavy chlazením vodou.

**Normální výkon motoru 5 HP, nejvyšší výkon na brzdě více než 25 HP. Mazání motoru.** – Oběžné se suchým kartějem. – Pistová pumpa, uzavřená ve výfuku rozvodové skříně.

**Zapalování.** – Speciální magnet pro vysoké otáčky, umístěný za válcem. – Pohyb magnetu ožubenými kolečky. – Snadná regulace předstihu.

**Karburařtor.** – Anglický AMAL, závodní model. – Dvě plavákové komory. – Výfukové otvory. – Dva výfukové roury o velkém průměru. – Velké hliníkové tlumiče anebo vlny.

**Benzinová nádržka.** – Nejemodernější sedlového typu. – Spájená místa zesílená. – Velké plnicí brdlo. – Obsah 11 literů.

**Oleje.** – Upevněná na rámu. – Obsah 2 litry.

**Rychlostní skřínka.** – 3 rychlosti. – Volnoběž. – Spojka. – Kickstarter. – Předvlní poměry 4:43, 57, 8:4. – Na přání normální převody jako u typu 24 S.

**Prenos sil.** – Dvěma řetězy. – Tlumiče zabudov v zadním kole.

**Riditka.** – Tlumič grand priu. – Dlouhé gumové rukojty. – Měnítelná poloha.

**Tlumič vřkvy řízení.** –

**Řídící vidlice.** – Velmi silná. – Nový model s jedním silným tlakovým perem uprostřed.

**Přání.** – Dva výmody, delší dovolity řádu uzavřeny. – Zesílený pro špatné slnice a pro největší rychlosti. – Spojky z kované oceli. – Okno pro připojení sídecaru. – Velmi nízká poloha sedla.

**Kola.** – Štandard výměnitelná. – Zesílená. – Zesílený náboj.

**Pneumatiky.** – Balonové 26X350 anebo na přání vysokotlaké 26X325.

**Brzdy.** – Vnitřní celistvé v uzavřených bubnech o velkém průměru. – Ruční na přední, nožní na zadní kole. – Snadná ruční regulace.

**Sedlo.** – Zvláštní převrácený tvar. – Vnější hlavní přerý, zajišťující pohodlnou a bezpečnou jízdu při každé rychlosti.

**Stojánek.** – Na obou kolech. – Ruční držák na zadním blatníku.

**Blatníky.** – Široké a účinné.

**Stupačky.** – Gumové, otočné.

**Nosič zavazadel.** – Na zvláštní přání, jako u typu 24 S a 24 T.

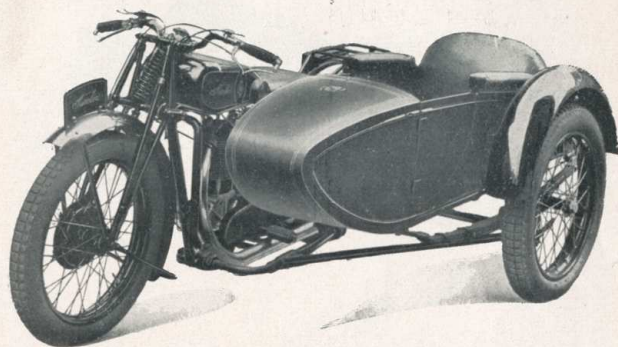
**Brasny na nářadí.** – Dvě, upevněné na stranách nosiče zavazadel, anebo jedna, na převrácený po straně zadní vidlice.

**Nářadí.** – Úplná souprava v plátcném pouzdře. – Hustlíka.

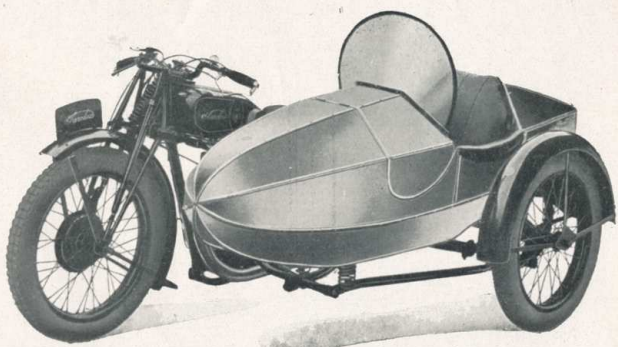
**Váha.** – Asi 140 kg.

**Rychlost na rovině.** – S benzinem asi 135 km za hodinu. – S lehouv směsí asi 150 km za hodinu.

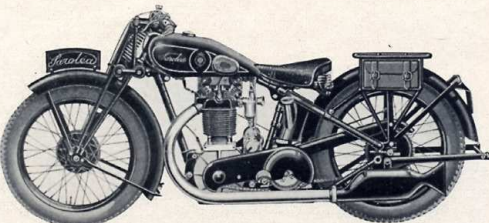
**Spotřeba.** – 4 litry benzínu, 1/2 litru oleje na 100 km.



SAROLÉA  
s cestovným vozíkom.

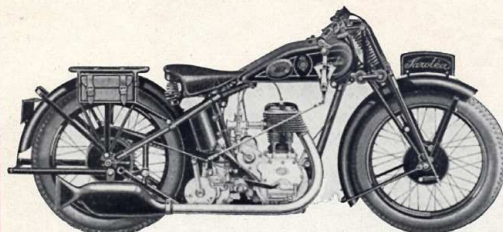


SAROLÉA  
se sportovním vozíkem.



**Typ 24.S Supersport - 500 cm<sup>3</sup>.**

**Nejoblíbenější stroj OHV pro jednu neb dvě osoby a pro přívěsný vozík. Svým velmi výkonným a pružným motorem hodí se stejně dobře pro sportovní účely jako pro velkou turistiku.**

[illegible]

**Typ 24.T**  
**Touriste de Luxe - 500 cm<sup>3</sup>.**

**Dokonalý cestovní stroj pro každý účel, pro jednu i dvě osoby, schopný trvalé nejtěžší služby v jakémkoli terénu. Zvláště vhodný pro přívěsný vozík.**

[illegible]



Zimní motocyklová soutěž 1932. Josef Klír (Sarolée Klub) s chotí v sidecaru po příjezdu do cíle. Motocykl je vzácný model 30R (výkonnější verze 24U) a manželka byla velice pohledná dáma

reklamu „na každém sloupu“. Vytáčím číslo a předávám pozdravy od dcerušky. Doraziv s motorovými odpadky, trochu mně pokleslo sebevědomí. Pyšně jsem předpokládal, s jakým unikátem ohromím, leč vida v dílně rozpracované stroje, rychle se uklidnil.



**J. FORMÁNEK, PRAHA XIII.,**

HORYMÍROVA 72, VRŠOVICE.

TELEFON 562-76.

TELEFON 562-76.

MOTOCYKLY - RADIO - AUTOMOBILY

Praha, dne ..... 193 .....

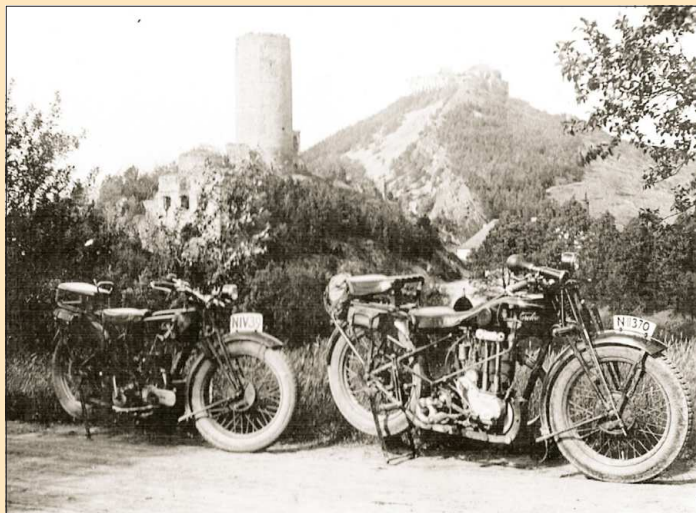
Hlavičkový papír fy Formánek, generální zastoupení Sarolée a Velocette pro RČs. V grafice je ztvárněna závodní verze pětistovky modelu 1929 (1930)

Mistr odvedl precizní práci! Chtěl jsem kupříkladu ocelová sedla a zvýšit kompresi. Při tápání, kde by se mohli té ruiny ujmout, mně v jedné nejmenované tzv. renomované dílně žijící pro minulost tvrdil suverénní majitel, jak tohle rozhodně udělat nepůjde. Že tyhle motory zná, že už je dělal, že jsou chybně konstruované a kdesi cosi. Hm... Sedla tam jsou a komprese vykazuje hodnotu 7,3 : 1. Čili až zase budu potřebovat

cokoliv udělat na motorce, jdu rovnou na pediatrii.

### Rozměry úchylné

Detaily tvoří celek. Jenže na ty se mnohdy nemyslí. Příkladem budiž spojovací materiál. Moderní pozinkované šrouby s pevnostním značením už našťestí ustupují, byvše kolektivně uznány za čuňáčinu. Ovšem letité heslo „čím víc chromu, tím víc veterán“



Členové Sarolée Klubu (viz MJ 5/2023), pánové Otto Svoboda (N11-370) a Antonín Šrotýř (N1V-39) s krásnějšími polovičkami a motocykly Sarolée 24S a Sarolée 25M při mototuristice po zemích českých. Necht' si P. T. čtenář ráci povšimnouti osvětlení velocipedovými lampičkami. Tento způsob nebyl na přelomu dvacátých a třicátých let nikterak neobvyklý. Archiv: Pavel Šrotýř



## SAROLEA

### vítězí

nejen v československé zimní soutěži  
na 205 km

ale i ve francouzské

### šestidenní zimní soutěži na 2000 km

za mrazu, sněhu a náledí.

KATEGORIE 500 cm<sup>3</sup>:

3 stroje u startu — 3 stroje u cíle — 3 zlaté medaile.

### Největší úspěch soutěže.

Zadejte bezplatnou nabídku u fy:

**Ing. J. FORMÁNEK, Praha-Vršovice, Vinohradská 7.**  
Telefon 535-86.

Sarolée vítězí!

na popularitě neztrácí. Krom jiných dílů postihuje i spojovák. Co na tom, že nebohý stroj dostane vizáž dvanáctiletého jinocha, s nímž mocně zacvičily hormony. Zkrátka, povrchovka bývá decentní brynýr, případně když už, tak matný technický nikl (ačkoliv tohle samozřejmě neplatí dogmaticky).

Nu a pak velikost. Na té přeci záleží. Hlavy starých šroubů mívají jiné tvary než u soudobých. Stejnak velikost klíče. Že osmička závit nemá ráda třinátku klíč, je už vcelku běžný úzus. Stejnak jako předpoklad čtrnáctky. Pánové v Herstalu však byli malinko úchylní. Velmi si oblíbili sudé rozměry. Nejen to! Třeba taková zmiňovaná M8 má dvanátku hlavu. Další populární klíče jsou 16, 18, 20... Těch hodin u soustruhu! Ještě že mám k dispozici vzory. Ovšem, když mešuge, tak pořádně. Sem tam nutno udržovat nebohého renovátora v bdělosti a ostražitosti. Páka řazení u převodovky je nasazena na čtyřhranu a zajištěna šroubem. Osmičkou. Usazení vyžaduje velkoplošnou podložku, čili dvanáctka hlava byla by malá. Kdo stran sudé obsese očekává větší čtrnátku, šeredně se plete. Je tam patnáctka...



Sarolée 24T v těžké službě u belgické pošty. Tento motiv se v roce 2001 objevil na belgických známkách



Zdravíme z Holandska! Krom větrného mlýna stojí za pozornost zohýbání zadního stojanu. Sarolée 24U

## Kroužkování

Nikoliv ptačtva, nýbrž aluminia. Jak praví dobové chvástání: „Všechny modely Sarolée jsou i na povrchu dokonale přepychově provedeny, hliníkové součásti jsou kroužkovány, černé součásti trvanlivě emailovány, lesklé části i benzinové nádrže bohatě chromovány, takže ani toto vnější provedení nezůstává pozadu za vnitřní dokonalostí, která je hlavním výrobním heslem továrny Sarolée od počátku její činnosti.“ Doposud jsem nepřišel na způsob, jak dosíci onoho efektu. Lidové zkazky vyprávěly o různých dřevěných špalicích, leč praxe pokulhávala. Ono je něco jiného nakroužkovat nově vyvalcovanou tabuli plechu s rovným hladkým povrchem a něco jiného stoletý hliníkový odlitek.

Jenže u mého „životního díla“ nepřícházelo v úvahu, že na motoru ta proklátá kolečka nebudou! Alespoň symbolicky je tam musím dostat. Když vypadl voňavý čerstvý odlitek z kokily, patrně nebyl až tak velký problém se na něm umělecky vyřadit. Ostatně, dělala to na lince nějaká babka, nemohlo jít o nikterak složitý proces. Na přelomu dvacátých a třicátých let vyráběla fabrika až 75 motocyklů denně (plus ještě náhradní díly). Dnes je povrch poznamenán oxidací, šrámy, zhrubnutím. Možná by pomohlo kartery a špajzku přebrousit, avšak za těch takřka sto let už tak dostaly na řiť, že další ubírání materiálu se mně příliš nepozdávalo.

Po mnoha dotazech a marných pokusech uspěla tyčka Cratex upnutá do stojanovky při naolejovaném povrchu odlitku. Výsledek sice není omračující, jakýchsi kroužků však dosaženo bylo. Nejráději bych vše přenechal profesionálům, leč tací se nevyskytují.

## SAROLÉA

|                                                 |            |
|-------------------------------------------------|------------|
| 25 O Touriste, 3/5/12 HP . . . . .              | Kč 10.800— |
| 25 P Supersport, 3/5/16 HP . . . . .            | Kč 11.900— |
| 24 T Touriste De Luxe, 5/16 HP . . . . .        | Kč 12.200— |
| 24 S Supersport 5/20 HP . . . . .               | Kč 13.500— |
| 24 U Supersport Special, 5/25 HP . . . . .      | Kč 14.000— |
| Elektrické osvětlení Bosch, příplatek . . . . . | Kč 1.750—  |
| Elektrické osvětlení Lucas, příplatek . . . . . | Kč 1.500—  |

## VELOCETTE

|                                                        |            |
|--------------------------------------------------------|------------|
| U, 2/5/8 HP . . . . .                                  | Kč 9.750—  |
| U. S. S., 2/5/10 HP . . . . .                          | Kč 10.500— |
| K. N. aneb K. N. S., 3/5/18 HP . . . . .               | Kč 13.800— |
| K. S. S., 3/5/20 HP . . . . .                          | Kč 15.900— |
| K. T. T., 3/5/25 HP . . . . .                          | Kč 17.900— |
| Elektrické osvětlení Lucas neb ML, příplatek . . . . . | Kč 1.250—  |

## PŘÍVĚSNÉ VOZÍKY

|                                                    |                   |
|----------------------------------------------------|-------------------|
| Cestovní vozíky zdejší výroby . . . . .            | od Kč 2.800— výše |
| Sportovní hliníkové vozíky zdejší výroby . . . . . | od Kč 3.800— výše |
| Anglické vozíky Velocette . . . . .                | od Kč 5.000— výše |

Ceny jsou nezávazné, loco Praha, mimo 2% daně z obrátu, při hotovém placení.

**Ing. J. FORMÁNEK, PRAHA-VRŠOVICE,**  
**VINOHRADSKÁ 7.**

Telefon 53586.

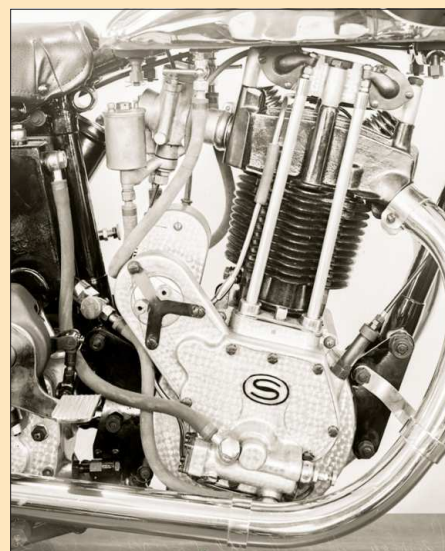
Telefon 53586.

Ceník motocyklů Sarolée pro rok 1929

Objevil jsem třeba specializovanou firmu, sebevědomě hlásající do světa „rozumíme hliníku, profesionálně renovujeme povrch hliníkových dílů, zrenovovali a vyčistili jsme již tisíce vašich dílů, máme stovky spokojených klientů“. Vznesen tedy dotaz a odpověď zněla: „Omlouvám se, ale nejsem si úplně jistý, co tím kroužkováním myslíte. Ještě jsme se s tím nesetkali.“ A tak to dnes máte se vším...

## Slonice

Barva slonové kosti. Toť zajímavý příběh. „Naše“ v NTM je takhle politá celá. Pan Formánek v sedmdesátkách tátovi vyprávěl, jak motorky ve Vršovicích lakovali. Obávám se, že došlo k lehkému informačnímu



Ukázka kroužkování na závodní 32C (1932)



V roce 1931 proběhla modernizace pětistovek Sarolóa, která s trochou nadsázky vydržela až do konce činnosti firmy v roce 1960. Šikmý válec, zásoba oleje v přední části karteru, masivní vidlice atd. Nadějná budoucí motocyklistka krátce po válce cloumá v Praze řazením modelu 31S (1931) a na druhé fotografii strážce zákona hrdě pózuje v bruselském Parc du Cinquantenaire na o rok novějším modelu 32S

šumu. Pokud mohu soudit z dlouholetého „výzkumu“, jednalo se nejspíše o stroje brané na protiúčet, které ve Vršovicích trochu načančali za účelem zatraktivnění prodeje. Údajnou inspirací byly motocykly Calthorpe. Krom slonové kosti jsem se setkal s „pragováčkou“ modrou. Určitě nepřelakovali celé motocykly, vždyť tohle by ani nedávalo ekonomický smysl, pouze nádrže. Možná i blatníky, ačkoliv zde si nejsem jist. Ostatně, pro celou teorii nemám žádné hmatatelné důkazy, nicméně když vás veta „soud nabyt přesvědčení“ může dostat na doživotí do kriminálu, proč si nedopřát trochu neškodného individualismu.

Dnes je třicetiletá ojetina respektovaným veteránem. Alespoň tak hýkají jejich ukřivdění majitelé. Barevné provedení motocyklu mého otce je staré půl století. Čili se vůbec nebudu žinýrovat a fouknou slonkost na jeho

nástupce. Samozřejmě nikoliv na celý stroj, leč takovým způsobem, o kterém dle zkušeností předpokládám, že jej lze považovat za historicky akceptovatelný. Takže nádrž. Co blatníky? Svoláno konsilium. Zvítězil opodstatněný názor: bez shodně lakovaných blatníků bude motocykl vypadat, jako když je nádrž nepatřičně použita z jiného kusu. Ve výsledku musím souhlasit, kombinace černé chassis a slonové blatníky s nádrží působí vskutku elegantně.

Pakliže se v NTM pozorně zahledíte na nádrž „naší“ 24U, uzříte, kterak nápisy byly vymaskovány. Nádrž je nově, tedy před padesáti lety, otcem přestříkána, uvnitř loga zůstal zachován původní odstín slonové kosti. Nu a vrak mého motocyklu byl po prvním karambolu fouknut do modré. Ovšemže je sporné, kdy a kdo tak učinil, jenže „soud nabyt přesvědčení“...

## Rezonanční aluminium

Libůstkou motocyklů Sarolóa druhé poloviny dvacátých let jsou hliníkové odlitky tlumičů výfuku, které gradovaly na pětistovkách 1929. Dochovalo se jich poskrovnu, jelikož o praktičnosti dílu nelze hovořit. Je to velké, je to masivní, je to překážející, je to netěsnící – je to však ladné! Na „naší“ byly, teď musí být také! Jenže kam na ně jít? Navíc levá a pravá strana jsou rozdílné. Napravo se celý odlitek mocně krouží kvůli kickstarteru.

„Značkový“ kolega našťastí disponoval vzorovým originálem. Levým. Máje dobré zkušenosti s jistým mistrem modelářským, požádal jsem ho, zda by bylo možné udělat alespoň zrcadlově umístěné úchyty. Doufal jsem, že tlumič v kombinaci s laufy už dobastlím tak, aby nikde nepřekážel, byl funkční a pohledově přijatelný. Odlitky dopadly v prvotřídní kvalitě, již zmíněný kamarád všeměl vyrobil rybiny dle malůvek a fotek pořízených v NTM, po troše laborování snad úplně nebije do očí, že levá koncovka je i pravá. Kdybych to tady nepropálil, možná by málokterý P. T. čtenář tuhle improvizaci poznal. Každopádně „budoucnost patří aluminium“, takže ho mám, sláva!

Tlumiče rovněž odrážejí svéráz herstalských konstruktérů. Pomineme samotnou koncepci, ale když už si dali takovou práci s precizním odlitkem – a on precizní byl, fabrika disponovala vyhlášenou slévárnou a fungovala rovněž jako dodavatel pro mnohé strojírenské firmy –, proč jej ve finále šoupli do černého laku? Učinil jsem stejně, ačli mnozí kolegové nechápavě vrtěli hlavou.



Ta „naše“. Od roku 1978 odpočívá na ochozu NTM



Suvenýr z dovolené, 25. června 2023

Pravda je, že když výsledek srovnám s „naší“ v NTM, kde táta hliník vyleštil a rybinu nachromoval, tlumič v černé optice působí vyváženě, seriózně. V černé rovněž mají být objímky svodů na hlavě a třmeny držící kolena k rámu. Tam jsem už vyměkl a „customizoval“ je do chromu. Kdyby měl náhodou někdo poznámky, otěčko tak před půl stoletím urobil stejně.

Významné plus má hliník v otázce poslechové. Silnostěnný odlitek zkrátka zní jinak nežli plechový výlisek. Po zaslání záznamu prvního startu dobrodinci zapůjčivšímu vzor vyjádřil onen obdiv ku zvukovému projevu výfuků. Odvětil jsem: „Víš, co je rezonanční dřevo? No, tak tohle je vysoce ušlechtilé rezonanční aluminium!“ Přišla odpověď: „Odtědka už vím úplně všechno. Ten zvuk je takový... majestátní!“

## Mistr tesař

Nekritický až fanatický obdiv k „tomu svému“ je charakteristickým znakem mých oblíbených kejskářů. Protože vyrovnaný gentleman dokáže pohlédnout drsné pravdě do očí, povězte si něco o slabínách motocyklů Saroléa řady 24. Na úvod nutno zdůraznit, že model 24 tvořil jakýsi přechod od podrámovek se ztrátovým mazáním k moderně řešenému motocyklu. Budu statečný a použiji pro přirovnání magické slůvko „mezitýp“, kteréž jest v našich končinách tolik populární, přináležející však výhradně privilegované kastě. Vyráběl se v období 1929–1930, po dvou letech přišla modernizace, která zohlednila slabá místa z dvouleté praxe a přinesla nový design podle světových trendů.

Vidlice. Je docela subtilní, zvláště v porovnání s rámem. „Stará“ trojúhelníková forma rovněž nepřispívá k tuhosti. Na druhou stranu, jako deformační zóna posloužila znamenitě. Čtrnáctky štefty by patřily spíše na třistapadesátku. Špekem jsou však tlumiče pérování. Celkem čtyři; na každé straně obou dolních vahadel. To se hned tak nevidí. Tvoří charakteristický prvek čtyřřadvacítek. Proč nemohly stačit standardní dva, opravdu nedokážu vysvětlit. Každopádně seřizování



Luxusní hliníková vyřezávaná tabulka evidenčního čísla ze systému před rokem 1932. Registrace na jméno Václav Švarc, soukromý úředník, Vysočany č. p. 16. Poslední rešerše, kterou zpracoval Dalibor Feuereisl. Borku, díky a pozdravuji tam nahoru!

je kouzelné. U podrámovek se útlum nastavoval utažením svorníku horních vahadel, jejichž přední konce měly na sobě nálitky a mezi nimi ferodovou třecí vložku. Klasika. Teď belgický konstruktér po hlubokém zadumání přítlak vyřešil pérem. Na stranu průchozích vahadel (tj. bez závitů) umístil pod hlavu šteftu pružinu, mající (teoreticky) rovnoměrným a stálým tlakem působit na třecí kotouče. Výsledkem je v podstatě volné uložení, což hbitě vytvořilo vkusnou ovalitu. Na mém stroji bylo nutné převrtat otvory rovnou o milimetr a vyrobit osazený svorník. Není divu, že tuhle ptákovinu už v dávných dobách chauffeuři vyhazovali a utahovali vahadla s tlumiči postaru. Model 1931 přinesl masivnější šavli kosočtvercové formy a pouze dva tlumiče nezávislé na svornících, seřizované samostatně „motýlkem“.

Rám. Je uzavřený, a to tak, že bytelně. Přední část s držákem motoru nese solidní odlitek formy „U“, vše sletováno do jednoho celku. Příložky jsou toliko v zadní části. Z hlediska tuhosti podvozku nepochybně skvělé řešení. Z hlediska montáže motoru už méně. Provléknout motor – nejlépe vrchový – do rámu a zasunout do „účka“ vyžaduje sundání „klapárny“, silného muže a silných slov. Ovšem i když budou tolerance sebelepší, nikdy nelze dosáhnout zcela pevného stažení. To jde pouze přes příložky vzadu, předeek z principu zůstává lehce volný. Při modernizaci v roce 1931 rám předělali a také vepředu jsou samostatně šroubované držáky, což usnadňuje montáž a zpevňuje usazení motoru.

Stojan. Jednoduše řečeno, je blběj. Aby prošel mezi mohutnými odlitky tlumičů



1978 & 2025. Jsou zde jisté drobné rozdíly. Například stromy v pozadí povyrostly



Křivonoska 2025 – přivítání s chotí v cíli po úspěšně zdané jízdě a v plném tempu na trati

výfuku, musí být úzký. To samo o sobě neprospívá stabilitě. Ještě větší nedomyšlenost je umístění čepu. Dali ho moc dopředu, tím pádem celý fundament dosáhl značné délky a vzniklá páka vyžaduje pro vyhození motorky na stojan mocný záběr. Kombinace s malým rozchodem dává vzniknouti dobrodružnému prvku. Proto lze na dobových fotografiích spatřit stojan všelijak zprohýbán a zkroucen. Osobně jsem ho pro běžný provoz zavrhl a domontoval „policajta“. Modernizace v roce 1931 přinesla zkrácení stojanu o 5 cm, lepší úhel na vyzdvížení a na koncích přibyla kolíbká.

O slabínách uchycení převodovky byla řeč, zmínit možno zadní blatník, zpod kterého bych někde v prachu cest rozhodně nechtěl sápat ven kolo. Koneckonců mnohé čtyřřadvacítky majitelé dodatečně vybavili pantem pro odklápění zadní části blatníku (od roku 1931 montován sériově). Rovněž na mém stroji byl, leč zbaběle jsem ho vrátil do původního stavu. Snad nebudu litovat. Asi by se našlo ještě pár detailů, netřeba však plivat na mazlíka. Zmíněné postačí pro ilustraci, že krása nemusí být vždy dokonalá.

### Jako z fabriky

Jsou různá veteránská klišé. Mezi evergreeny patří nadávání na překupníky, stupidní tvrzení, jak Československo bylo motocyklová velmoc, nebo třeba hláška o veteránu zrenovovaném do stavu „jako když vyjel z fabriky“. Taky pěkná blbina! Pomineme-li, že tyhle orgasmické výkřiky jsou často směřovány na vrcholně kýčovitě stroje, které renovátor polil jásavou barvou a zchromoval i písty, už z podstaty nic nemůže být, jak bylo. Panta rhei. I kdybychom se sebevíce snažili, nikdy nedosáhneme totožného výsledku. Jsou jiné barvy, materiály, postupy. Dnešní „jako z fabriky“, imaginárně přenesené v čase na tovární

dvůr do doby vzniku, svítilo by do dálky jinakostí mezi ostatními nově vyrobenými stroji.

Za ta dlouhá desetiletí prošel každý vehíkl rukama mnohých chauffeurů a každý se na něm podepsal. V dobrém i zlém. Posledního majitele či renovátora v to počítaje. Zkrátka má historii vepsanu do atomů železa. Budete chtít po osmdesátileté dámě, aby vypadala jako malé děvčátko? Jasně, jsou takové pokusy k vidění, ovšem ještě nikdy neskončily jinak než trapně a směšně. Nesnažme se o vymazání času. Vždyť právě tohle je na starém železe nejkrásnější. Propojení s minulostí. Když budu chtít motorku „jako když vyjela z fabriky“, objednám si novou u nejbližšího dealera.

Kterak má vypadat kejšačka „jako z fabriky“, ví dnes každý majetník ánu. Zhusta má nutkavou potřebu šířit svoje evangelium do světa, zhusta tam, kde o něj nikdo nestojí. Takže všude. Je značně osvobozující prohánět netuctový stroj. Mohu zvolit „rodinnou barvu“, chromovaný výplet nebo pohotovostní stojan a jsem ušetřen přitroublých komentářů. Kdybych měl být soudcem z lidu, jeжда, jak já bych se na sobě vyřádl!

### Le grand final

Den D. Několikrát posunutý. Padesátý ročník mého oblíbeného domažlického podniku jevil se býti nanejvýš příhodným. Nestihlo se. Stoleté Soběšice byly by jistě důstojnou premiérou. Žel, stále zůstávalo mnoho dodělávek. Rozhodně slovo padlo s otevřením registrací na Křivonosku 2025. Přihláška podána, není cesty zpět. Ještě ve čtvrtek jsem ladil mazání vahadel, avšak pátečního večera stál motocykl Saroléa 24U na place u rybníka. Zde za účasti významných hostů konal se slavnostní křest následovaný rautem připraveným mojí chotí. Sobotní premiérová jízda, potažmo

představení stroje široké laické i odborné veřejnosti, proběhla zcela hladce a stroj důstojně debutoval. Životní mety dosaženo.

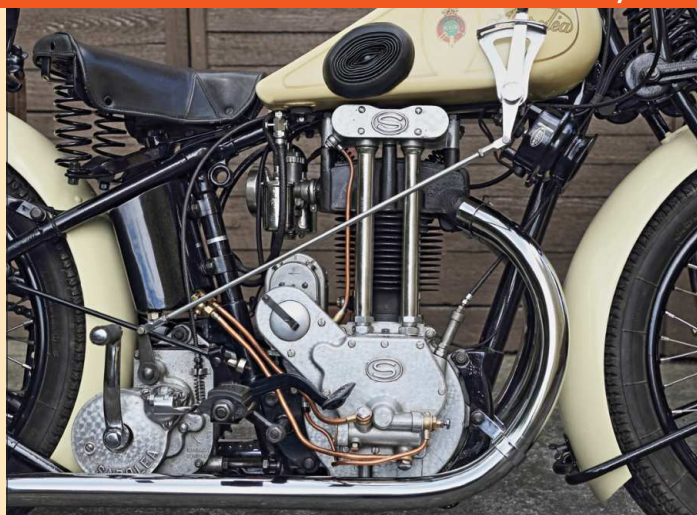
V úvodu padla zmínka o fotografii z roku 1978. Poříditi aktuální byla snad až povinnost. Společně s mojí ctěnou sestrou jsme pečlivým studiem několika málo dochovaných „dobových“ fotografií našli „na centimetr“ přesné místo, kde stál motocykl před skorem půlstoletím. Zbývalo jen naaranžovat co nejpodobnější scénu.

### P. T. čtenáři,

přijměte moji upřímnou omluvu. Na tomto místě jste uvyknuti na důležitá a poučná historicko-technická data. Kupříkladu rozlohu továrních hal v metrech čtverečních, počet mazniček na vidlici či podrobné údaje o časování ventilů. Avšak mne vždy více zajímaly osudy jednotlivých strojů a jejich chauffeurů. Chtěje tímto spisování dnes začít, poněkud se mně ono „osobní vyznání“ vymklo. Ovšem neračte zoufati, ku kýžené historii, ač úspěšně pojaté, jsme se nakonec přece jen prokousali.

### La Maison Saroléa

„Továrna Maison Saroléa v Herstal-Liege v Belgii založena byla r. 1850 a od té doby každým rokem vzrůstal počet těch, kteří ocenili vlastnosti jejích výrobků a tempem tomu odpovídajícím vzrůstala i velikost podniku. Nic nedálo se zde překotně, nýbrž všude vládla trvalá snaha o zvelebení závodu a cílevědomá práce. Kdo tuto továrnu navštívil a zná její výrobu, tomu jistě přišlo na mysl, že nynější výrobky její, motocykly Saroléa, jsou pravým obrazem ducha v továrně vládnoucího. Nenajdeme na nich ničeho, co by nevyhovovalo svému účelu dokonale, nikdy ničeho, co by již druhý rok anebo snad touž saisonu musilo býti měněno, jak tomu často bývá u hypermoderních výrobků, jichž



*konstruktéři libují si v exotičnosti. Také však nenalezneme ničeho zastaralého, co by dle dosavadních zkušeností mohlo být nahrazeno něčím lepším.“*

Dr. Ing. Vratislav Velich nám představil továrnu Saroléa. Entusiasmu textu z roku 1925 nikterak neubírá fakt, že pan dr. byl zakládajícím členem Saroléa Klubu. Belgická továrna ve své době skutečně patřila mezi špičkové výrobce, a to kvalitou výroby i jejím rozsahem. Je s podivem, jak velmi málo se u nás dochovalo strojů Saroléa, když např. koncem dvacátých let byly šestou nejzastoupenější značkou na čsl. trhu. Dnes je obecná povědomost o firmě dosti nevalná. Zhusta i ti znají ji považují za francouzskou.

Firma se řadí mezi průkopníky belgického i světového motocyklového průmyslu. Vznikla původně jako zbrojovka, koncem 19. století zahájila výrobu jízdních kol, na kterou roku 1898 navázala stavbou tri-cyklů s motory De Dion Bouton a od roku 1901 motocykly vlastní konstrukce. Jejich motory byly od počátku natolik dokonalé, že je dodávali dalším výrobcům vč. anglických. Motocykly Saroléa se vyznačovaly

zdravým konservatismem skloubeným s nejmodernější technikou. Výrobní sortiment obsahoval výhradně jednoválce, na nichž je patrná technologická vývojová kontinuita. Výjimku tvoří dva dvouválcové typy. Jeden z počátků výroby jako konkurence čtyřválcům FN, druhý z padesátých let, jako labutí píseň značky, marně se snažící čelit anglickým twinům. Továrna vyráběla, krom motocyklů a velocipédů, také letecké motory, obchodní tříkolky nebo vojenské speciální sidecarové kombinace. Značných úspěchů dosáhla značka Saroléa i na sportovním poli. Firma, tak jako mnohé jiné, zanikla roku 1960 v důsledku poválečné motocyklové krize.

## La moto de grande classe

Mimo běžnou řadu třístapadesátek a půllitrů s podrámovými nádržemi a ztrátovým mazáním představila firma v roce 1928 zdokonalený model vrchové pětistovky, typ 23U. Nový uzavřený rám, sedlová nádrž, vidlice s centrálním pérem Webb (místo Druid se dvěma bočními péry, montované již na předválečných modelech), magnet umístěný za válcem, dvouplovákový karburátor

AMAC (od roku 1929 Amal), velké ventily o průměru 45, resp. 47 mm – to vše naznačovalo styl motocyklů Saroléa pro následující roky. Často se uvádí, i v dobových materiálech, že u modelu 23U továrna prvně použila cirkulační mazání pomocí dvojitého čerpadla Pilgrim. Dobové fotografie, dochované stroje a také katalog náhradních dílů však zobrazují vždy standardní jednoduché čerpadlo Pilgrim a „olejové hospodářství“ shodné s podrámovými modely Saroléa z druhé poloviny dvacátých let. Podle jistých indicií však firma u několika továrních prototypů cirkulační mazání skutečně testovala. Tohoto GP modelu postavili za patnáct měsíců 200 kusů.

Koncem roku 1928 byly za neobyčejného zájmu na bruselském salonu vystaveny modely Saroléa pro nadcházející sezónu. Jedna z nejstarších motocyklových značek řadou 24 vzbudila zaslouženou pozornost. Především módním nízkým rámem, sedlovou nádrží, vidlicí s centrální pružinou a zdvojenými třecími tlumiči, cirkulačním mazáním s vestavěným čerpadlem vlastní konstrukce a různými novinkami, které se osvědčily u typu 23U.





Cestovní model 24T, spodová pětistovka (80,5 × 97 mm), měl všechny inovace shodné s OHV modely, jen válec stále ještě s pevnou hlavou a odkryté ventily. Vrchový jednovýfuk 24S dosahoval výkonu 20 k. „Double tube“ 24U Super Sport, někdy též pro zdůraznění kvalit označovaný jako Super Sport Special, disponoval nárůstem o pět koní, ale základní stupeň komprese 5,3 : 1 bylo možné zvednout až na 8 : 1, takže výkon vzrostl u závodních „alkoholových“ verzí (kupř. 30R) na více než 30 k. Pro ně byl také v průběhu roku 1929 vyvinut selektor nožního řazení.

Zatímco pùllitry dostaly zcela nový kabát, který jak z hlediska estetického, tak mechanického znamenal ve srovnání s loňskými podrámovými modely výraznou modernizaci, třístapadesátky na větší inovaci čekaly až do roku 1931. Pro sezóny 1929 a 1930 musely vystačit s téměř nezměněným vzorem z roku 1928, kde v podstatě jedinou novinku představovala sedlová nádrž.



Mazání stále ztrátové, moderní cirkulační s výkonným pístovým dvojčinným čerpadlem zůstalo vyhrazené jen pro vlajkové pùllitry.

„Konečně došlo několik vagonů dlouho a toužebně očekávaných pùllitrů Sarolóa. Varuji vás proto, abyste nyní nechodili do skladu, protože Ing. Kašpar se právě zabývá vybalováním a expedicí. Zato kancelář je dovoleno bombardovati bez ostychu objednávkami a žádostmi (řádně ‚kolkovanými‘) o dodání dlouho předem objednaných strojů. Dokonce vám musím poraditi, abyste si pospíšili, neboť tam platí pravidlo, že kdo dřív přijde, ten dřív mele aneb snad lépe

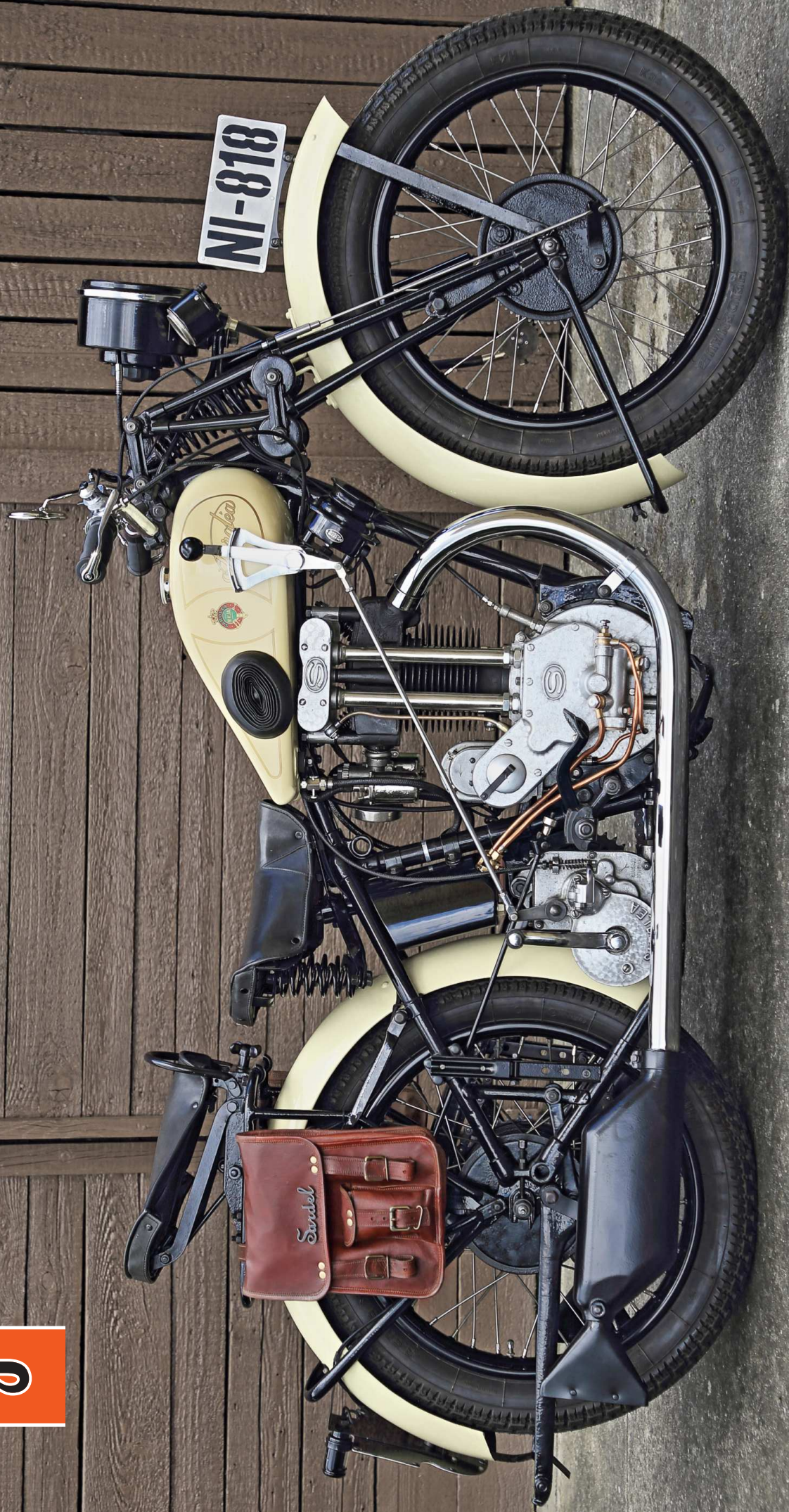


jede‘. Jelikož těch, kteří přišli dřív, je skoro víc než těch došlých pùllitrů, mohlo by se vám stát, že místo pùllitráčku jezdili byste tramvají. O ten artikl bude přinejmenším dračka!“ (Zpravodaj Sarolóa Klubu číslo 7, duben 1929)

Vojtěch Švarc

P. S. Plocha továrních hal v roce 1929 čítala 21 000 m<sup>2</sup>, na vidlici je pět maznic, sací ventil otevírá 40° před h. ú., zavírá 60° po d. ú., výfukový ventil otevírá 70° před d. ú., zavírá 30° po h. ú.





**Sarolée 24U (1929)**