

Nestranný a nezávislý časopis o automobilistách a motocyklistách orientovaný na historii motorismu

# Motor Journal

2

únor  
2024

Ročník XXIV.  
číslo 262

150 • Kč



## Škoda Popular



Pierre Desgoutte

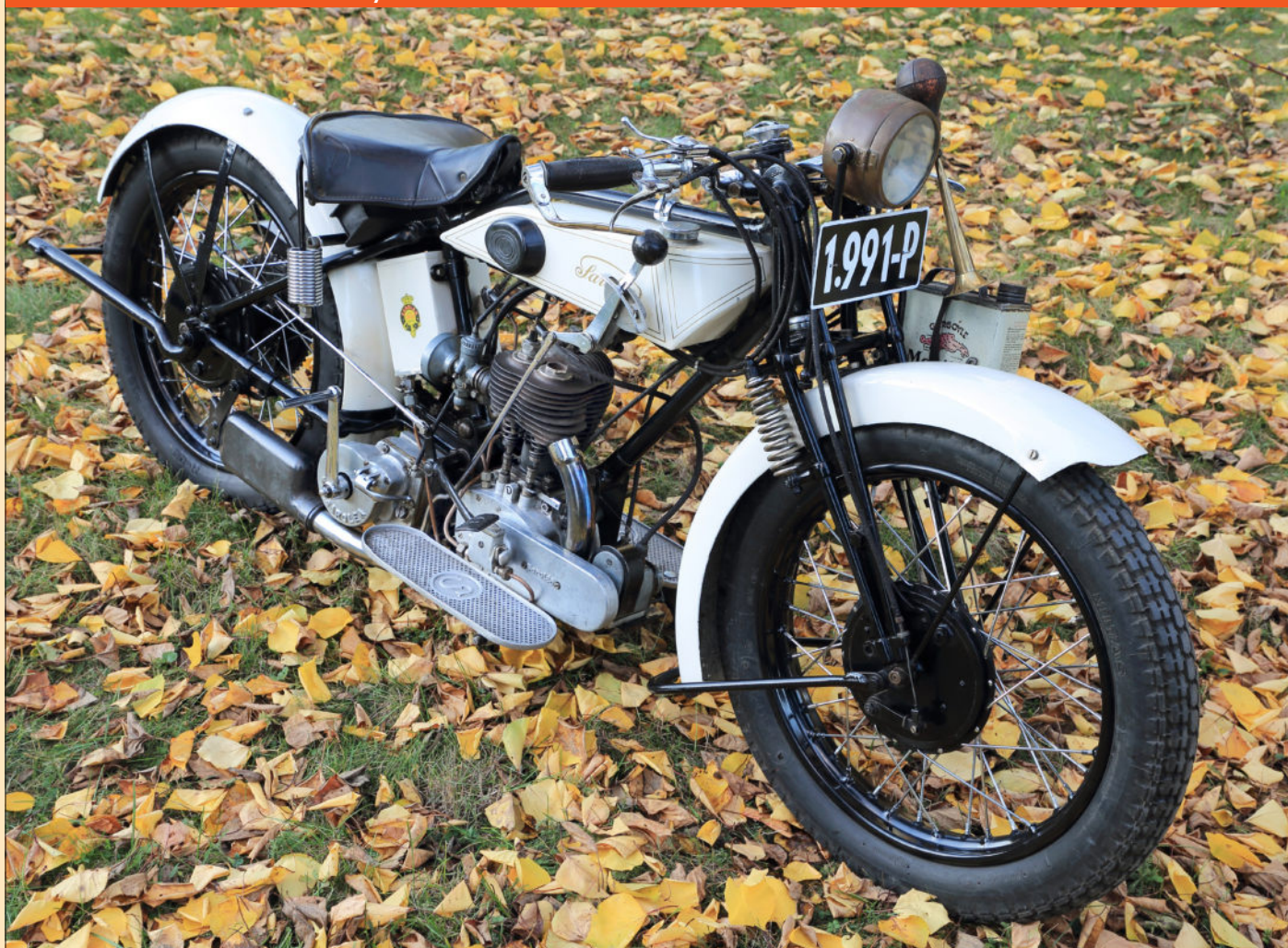


Saroléa 25M



Ledová plochá dráha





## Síla nostalgie Saroléa 25M

**Obyčejná spodová třipade. Co s tím? Pravda, z téhle motorky si nikdo na pozadí nekecne, zamilovaně na ni dlouhé hodiny také zírat nebude. Tedy jeden by se našel, a ještě je u toho celý naměkko.**

### Nudný úvod

Lze předpokládat, že motocykly Saroléa nejsou P. T. čtenářům Motor Journalu neznámé. V krátkosti možno připomenout, že se jedná o belgickou značku, založenou roku 1850 coby zbrojovka. Koncem 19. století zkoušeli štěstí s velocipédy, od roku 1898 s „výbušnými zlotvory“, od roku 1901 se honosí hrdým titulem královské motocyklové továrny.

Před první světovou válkou firma vyráběla z dnešního pohledu trochu nepřehlednou řadu modelů odvozenou od výkonového značení, tedy v nestandardních objemech jako např. 239, 381 či 616 cm<sup>3</sup>. Jedno- i dvouválcové provedení. Ve dvacátých letech se sortiment ustálil na třech pouze jednoválcových kubaturách, přičemž základní

byla 350 SV a druhému konci kralovala 500 OHV, samozřejmě rovněž v různých závodních derivátech.

Po druhé světové válce produkce pokračovala ve stejném duchu, jen modernizovaná aktuálními trendy, jako teleskopické odpružení či dvousedlo. K tomu přibyla škála tehdy populárních dvoutaktů, mopedů či skútrů a nezbytný paralelní twin. Poslední nabídkový katalog vyšel v roce 1960. Obsáhlejší historii najde zvědavý čtenář na webu sarolea.cz.

### Třístapadesátka, typ 25

Po Velké válce opustila firma značení v koňských silách a přešla na standardní objemové třídy. Typ 22 značí 550 cm<sup>3</sup>, typ 23 je 500 a konečně 25 pro třístapadesátku.

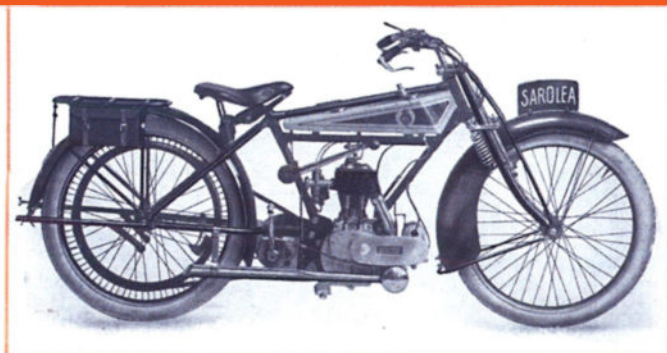


Před rokem 1918 byla modelová řada značena podle výkonu. Zde 2,5 HP z roku 1910

Následující písmeno určuje modelový rok a zda se jedná o vrchový, či spodový motor. Např. 25M = 350 SV r. v. 1928, 25N = 350 OHV r. v. 1928.

První třístapadesátka se v portfoliu objevila s mírným zpožděním až v roce 1922. Úhledný solidně stavěný motocykl se krom „seriosnosti“ ničím zásadně nelišil od běžných konstrukcí té doby. Ostatně solidnost, kvalita a jistá míra konzervatismu, avšak přijímající novinky, to je asi nejlepší charakteristika motocyklů Saroléa obecně. Motor rozvodu SV, 75 × 79 mm, dvoustupňová převodovka Sturmey Archer, primár řetězem,





## Moto 2 3/4 HP. Type 25 A (350 cm<sup>3</sup>)

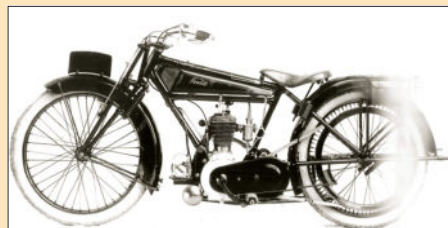
- Moteur.** — Alésage, 75 mm. — Course, 79 mm. — Tiges réglables. — Soupapes commandées grand diamètre. — Roulements à billes.
- Allumage.** — Magnéto blindée.
- Carburateur.** — Semi-automatique A. M. A. C., avec commandes au guidon permettant un ralenti extrême en même temps que la plus grande vitesse du moteur.
- Echappement.** — Avec silencieux.
- Réservoir.** — Soudures renforcées. — Bouchons huile et essence grand diamètre. — Pompe de graissage. — Contenance, 6 litres essence, 1 litre huile.
- Guidon.** — Semi-touriste.
- Cadre.** — Nouveau modèle permettant de placer la selle aussi bas que possible.
- Fourche élastique brevetée.** — Très robuste. — Très simple. — Indéréglable.
- Roues.** — 26 × 2 1/4. — Jantes renforcées.
- Pneus.** — Englebert 26 × 2 1/4.
- Changement de vitesse.** — « Sturmey-Archer » 2 vitesses. — Embrayage et kick-starter.
- Transmission.** — Chaîne et courroie. — Attache-courroie réglable.
- Freins.** — A main sur la jante avant; au pied sur la roue arrière.
- Porte-bagages.** — Solide et spacieux.
- Pieds-supports.** — A la roue avant et à la roue arrière.
- Sacoches.** — Spacieuses et pratiques, fixées aux deux côtés du porte-bagages.
- Garde-boue.** — Larges et effectifs.
- Repose-pieds.** — Caoutchouc.
- Poids.** — 80 kilos environ.
- Vitesse.** — 70 km. à l'heure.
- Consommation.** — Essence, 3 1/2 litres aux 100 km. Huile, 1/3 litre aux 100 km.

**PRIX, sans engagement :**

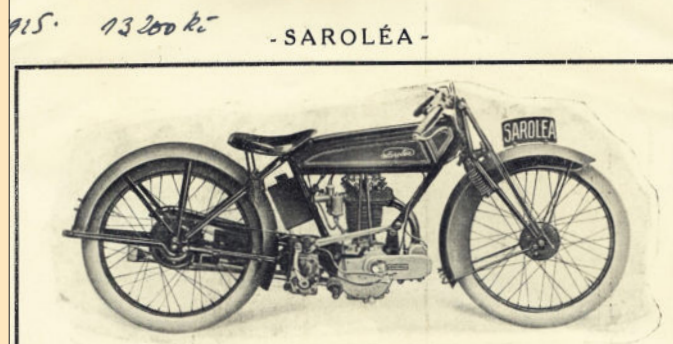
Saroléa 25A, první třístapadesátka, rok 1922

sekundár na klínový řemen, brzdy přední ráfková, zadní špalíková působící na pohonnou řemenici. Přední vidlice typu Druid, jednoduchý dole otevřený trubkový rám. Zapalování magnetem Bosch, mazání ruční pumpou Best & Lloyd, karburace Amac. Typové označení nepřekvapivě 25A.

Následující roky přinesly pokaždé nějakou tu modernizaci a jsou dnes celkem obstojně zmapované, s dobrou možností rozpoznat různé složeniny, o které samozřejmě u historických vozidel není nouze.



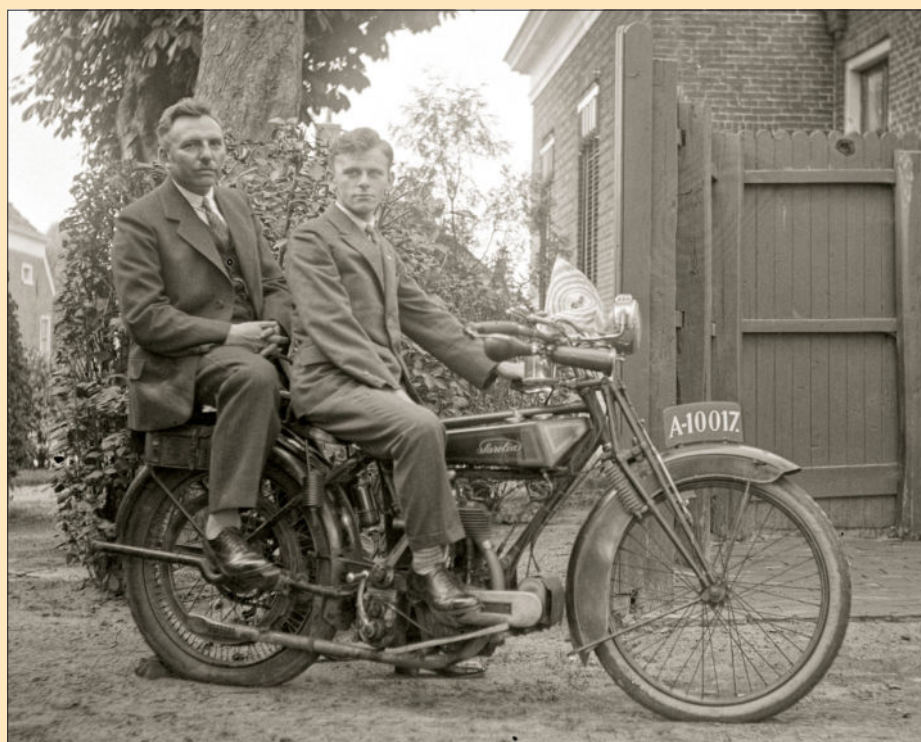
Model 25B, rok 1923. Jediné změny jsou třístupňová převodovka a nové barevné provedení nádrže, charakteristické pro motocykly Saroléa až do poloviny třicátých let



## Typ 25 F Supersport - 350ccm.

- Motor.** — Vrtání 75 mm. — Zdvih 79 mm. — Veliké ventily v hlavě válce, řízené vabady, tyčkami a regulovatelnými zvedáky. — Odnímatelná hlava válce. — Hliníkový pist. — Vysoká komprese. — Velmi účinná chladicí žebra. — Kulíčková a válečková ložiska. — Automatické mazání mechanickou pumpou Best & Lloyd. — Normální výkon 3 1/2 HP, nejvyšší výkon na brzdě více než 15 HP.
- Zapalování.** — Magnet o vysokém napětí, úplně uzavřený. — Při elektrickém osvětlení kombinované zapalovací a osvětlovací magdyno.
- Karburátor.** — Anglický AMAC, sportovní model. — Řízení páčkami na řidítkách.
- Výfuk.** — S tlumičem neb volný, podle přání.
- Benzinová nádržka.** — Spájená místa sesílena. — Veliké plnicí hrdlo. — Obsah 9 litrů.
- olejová nádržka.** — Upevněna na rámu pod sedlem. — Obsah 2 1/2 litru. — Olej pro normální potřebu motoru ještě čerpán mechanickou pumpou hnanou motorem. — V olejové nádrže jest kromě toho umístěna pomocná pumpa, ovládatelná kabelem a páčkou na řidítkách.
- Rychlostní skřínka.** — Sturmey Archer. — 3 rychlosti. — Volnoběh. — Spojka. — Kickstarter.
- Přenos síly.** — Řetězem z motoru na rychlostní skřínku. — Z rychlostní skřínky druhým řetězem na zadní kolo. — Tlumič záběru v zadním kole.
- Převodní poměry.** — Třetí rychlost 5,46. — Druhá rychlost 8,1. — První rychlost 16.
- Řidítka.** — Sportovní, model Grand Prix. — Dlouhé gumové rukojeti. — Regulovatelná poloha.
- Rám.** — Sesílený pro velké rychlosti. — Spojky z kované oceli. — Velmi nízká poloha sedla.
- Přední vidlice.** — Dvojitá a velmi silná. — Dokonalé a jednoduché pérování. — Tlumiče nárazů.
- Kola.** — 26". — Sesílené ráfky.
- Pneumatiky.** — Englebert neb Dunlop 26×2 1/4".
- Brzdy.** — Vnitřní čelistové v uzavřených bubnech. — Ruční na přední kolo, nožní na zadní kolo.
- Sedlo.** — Nový model, zajišťující velmi pohodlnou a bezpečnou jízdu při každé rychlosti.
- Stoňáky.** — Na obou kolech.
- Blatníky.** — Široké a účinné.
- Hovítka.** — Sportovní, kaučuková.
- Váha.** — Asi 95 kg.
- Rychlost na rovině.** — 110 km za hodinu.
- Spotřeba.** — 3 1/2 litru benzínu, 1/3 litru oleje na 100 km.
- Na přání může býti tento typ opatřen nosičem zavazadel a dvěma brašňami
- Cena normálně vypraveného stroje:**  
**Příplatek za elektrické osvětlení:**

Saroléa 25F, rok 1925. První 350 OHV Saroléa



Model 25D, rok 1924. Pohon řetězem, špalíková brzda zůstává

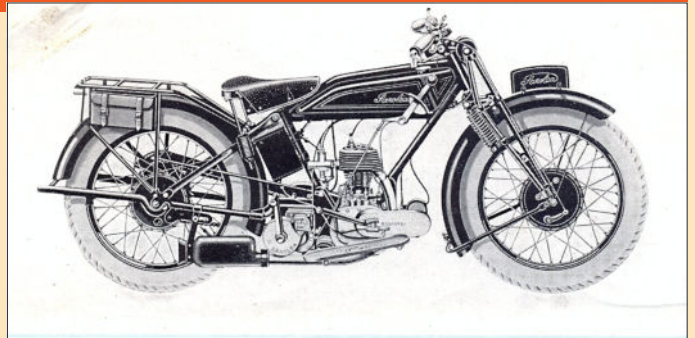




Závodní provedení třístapadesátky. GP modely se od běžné produkce na první pohled odlišovaly způsobem uchycení válce a hlavy dlouhými průběžnými svorníky, tzv. sloupky. Odtud přezdívkou „a colonnettes“. Belgičan Virgo na Circuit des Routes Pavées ve Francii roku 1926. Vlevo je patrně Arille Donis, šéf závodní stáje Saroléa, vpravo Biribi, další významný jezdec stáje Saroléa



Říšskoněmecký kominík na modelu 25M



## Typ 25 M - 350 ccm

**Prvotřídní stroj pro trvalé, každodenní použití, pro jednu i dvě osoby. Oblíbený zvláště pro svoji jednoduchou obsluhu a velkou úspornost při vysoké výkonnosti.**

**Motor.** — Vrtání 75 mm. Zdvih 70 mm. — Ventily o velkém průměru zespada řízené. — Zvedáky ventilů regulovatelné. — Hliníkový píst. — Kulíčková a válečková ložiska. — Automatické mazání mechanickou pumpou Best & Lloyd. — Normální výkon 3½ HP, nejvyšší výkon na brzdě více než 12 HP.

**Zapalování.** — Magnet o vysokém napětí, úplně uzavřený. — Při elektrickém osvětlení kombinované zapalovací a osvětlovací magdyno.

**Karburátor.** — Anglický AMAC, řízený páčkami na řidítkách, umožňující pomalý a pravidelný chod motoru na prázdnou stejně jako nejvyšší otáčky motoru.

**Výfuk.** — S tlumičem neb volný, podle přání.

**Benzinová nádržka.** — Spájená místa sesílena. — Velké plnicí hrdlo. — Obsah 9 litrů.

**olejová nádržka.** — Upevněna na rámu pod sedlem. — Obsah 2½ litru. — Olej pro normální potřebu motoru jest čerpán mechanickou pumpou, lhanou motorem. — V olejové nádrže jest kromě toho umístěna pomocná pumpa, ovládatelná kabelem a páčkou na řidítkách.

**Rychlostní skříňka.** — 3 rychlosti. — Volnoběž. — Spojka. — Kickstarter.

**Přenos síly.** — Řetězem z motoru na rychlostní skříňku. — Z rychlostní skříňky druhým řetězem na zadní kolo. — Tlumič záběru v zadním kole.

**Převodní poměry.** — Třetí rychlost 5-46. — Druhá rychlost 8-1. — První rychlost 16.

**Řidítka.** — Cestovní nebo sportovní. — Měnitelná poloha. — Tlumič výkyvů.

**Přední vidlice.** — Dvojitá a velmi silná. — Dokonalá a jednoduché přetváření. — Tlumič nárazů.

**Rám.** — Sesílený pro špatné silnice. — Spojky z kované oceli. — Velmi nízká poloha sedla.

**Kola.** — Snadno vyjímatelná. — Sesílené ráfky.

**Pneumatiky.** — Englebert anebo Dunlop 26X3-50 neb 27X4-00, balonové.

**Brzdy.** — Vnitřní čelísťové v uzavřených bubnech. — Ruční na přední kolo, nožní na zadní kolo.

**Sedlo.** — Nový model s matracovým pérováním, zajišťující velmi pohodlnou jízdu.

**Stojánky.** — Na obou kolech.

**Blatníky.** — Široké a účinné.

**Hovítka.** — Dlouhá hliníková nebo sportovní gumová, podle přání.

**Nosiče zavazadel.** — Sesílený pro jízdu ve dvou.

**Brašny na nářadí.** — Dvě, upevněné po stranách nosiče zavazadel.

**Nářadí.** — Úplná souprava v plátěném pouzdře. — Hustilka.

**Váha.** — Asi 120 kg.

**Rychlost na rovině.** — Přes 90 km za hodinu.

**Spotřeba.** — 3 litry benzínu, ½ litru oleje na 100 km.

Saroléa 25M v katalogu nabízených typů pro rok 1928

Ve stručnosti: rok 1923 změna barevného provedení nádrže (u všech modelů) a třístupňová převodovka; 1924 pohon řetězem,

automatická pumpa Best & Lloyd; 1925 bubnové brzdy na obou kolech, první OHV třístapadesátka; 1926 třetí tlumiče

pérování a řízení; 1927 modernizovaný rám, převodovka Saroléa s řazením v kulise u nádrže.

—|| Nové levné modely motocyklů ||—

## SAROLÉA

Tentýž jednoduchý, silný a spolehlivý motor, tatáž elegantní a trvanlivá stavba rámu, tentýž prvotřídní materiál a toléž přesné zpracování jako u dosavadních přepychových modelů **a v š a k**

typ 25 G - 350 ccm — Kč 9.600—

typ 23 L - 500 ccm — Kč 11.600—

*Zjednodušené provedení a výprava:*

Olejová nádržka s pomocnou ruční pumpou umístěna v benzinové nádrži místo samostatně pod sedlem, krátké gumové stupačky místo dlouhých hliníkových, normální sedlo bez matracového pérování a jiná nepatrná zjednodušení.

*Vzhledem k nečekanému odbytu*

možno levné modely Saroléa dodávat pouze s několikátýdenní dodací lhůtou po objednavce a složení zálohy. Ostatní přepychové modely jsou jako vždy k dodání ihned.

**Ing. J. Formánek, Praha-Vršovice, Vinohradská 7.**

Telefon 535-86.

## MOTOCYKLY VELOCETTE a SAROLEA

Výhradní zastoupení  
pro Čsl. republiku

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





Pan Antonín Šrotýř, člen Saroléa Klubu, na modelu 25M, rok 1928



Saroléa 250, rok 1929. Prakticky shodný s 25M, toliko podrámovou nádrží nahradila moderní sedlová



Saroléa 25M z okresu Uherské Hradiště



Ač jen malá spodová třístapadesátka, musela zvládat silnou zátěž. Saroléa 250, rok 1929

Rok 1928 je posledním, kdy celá řada nesla podrámové nádrže a používala ztrátové mazání. Rám doznal elegantnější formy, vidlice dostala velké třecí tlumiče řízení a pérování, nádrž zaoblenou přední část, velký přední buben s chladicími žebry stejného rozměru 180 jako zadní, olejová automatická pumpa Pilgrim.

V roce 1929 byl hlavním trhákem fy Saroléa zcela přepracovaný půllitr, řada 24. Nový snížený uzavřený rám, vidlice Webb se čtyřmi třecími tlumiči, sedlová nádrž, nová třístupňová převodovka Saroléa, cirkulační mazání vnitřní pumpou vlastní

výroby, zásoba oleje v nádrže pod sedlem. Turistická a dvě sportovní verze. Inovace třístapadesátky však prozatím přinesla pouhé osazení ložského modelu 25M sedlovou nádrží (250 – SV, 25P – OHV).

Zásadní změna pro celé portfolio, tedy i pro modely 350, je datována rokem 1931. Zprvč značení. Číslice určovala modelový rok, následující písmeno objem a druh motoru. Tedy 31A = 350 SV r. v. 1931, 32B = 350 OHV r. v. 1932 (T = 500 SV, S = 500 OHV). Motory mají šikmé válce, zásobu oleje v přední části karteru, spodové verze komplet v komoře zakryté ventily mazané olejovou mlhou.

Postupem let docházelo k dílčím vylepšením, jako nožní řazení, čtyřstupňová převodovka, zvyšování výkonových parametrů, standardem se stala plná elektrická výbava a tachometr, po druhé světové válce ponejprv přední a vzápětí i zadní teleskopické pérování. Lze konstatovat, že základní koncept představený v roce 1931 vydržel v různých obměnách až do uzavření továrny v roce 1960.



Saroléa 34B, 350 OHV z roku 1934

## SAROLEA

**nejvhodnější motocykly pro naše silnice**

Zadejte nezávaznou nabídku u firmy:

**Ing. J. Formánek, Praha-Vršovice, Vinohradská 7.**

**Anglické**

### MOTOCYKLY VELOCETTE

vrchol moderní konstrukce.

Reklama z března roku 1928



Model 250 ve službách belgické armády



Nové modely

## Saroléa

nejvhodnější pro československé silnice

pro cestovní i sportovní účely.

SAROLÉA je nejen vzorem spolehlivého a trvanlivého motocyklu ale je také držitelem světového rekordu - rychlosti 182 km/hod.

3.5/12 HP pouze Kč 9.900.-.

3.5/12 HP pouze Kč 9.900.-.

SAROLÉA je mnohonásobným vítězem nejobtížnějších soutěží spolehlivosti i nesčetných rychlostních závodů po celém světě.

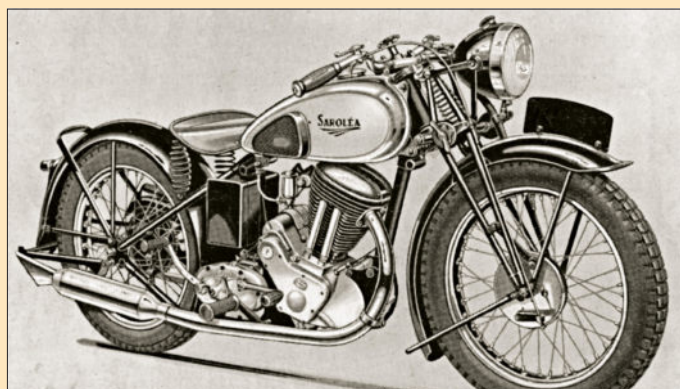
Žádejte nezávaznou nabídku u firmy:

**Ing. J. Formánek, Praha-Vršovice,** Vinohradská 7. Telefon 53586.

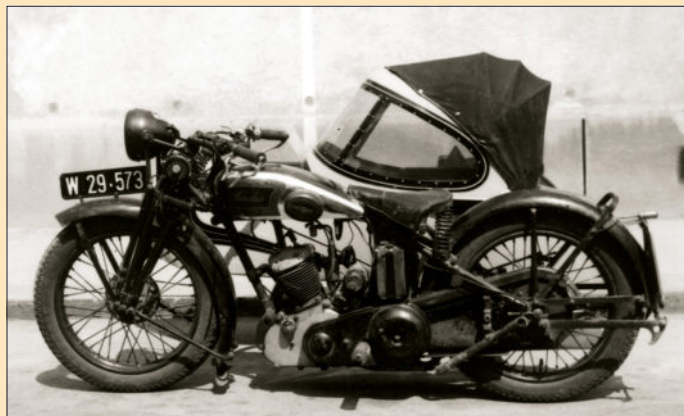
Reklama z roku 1929



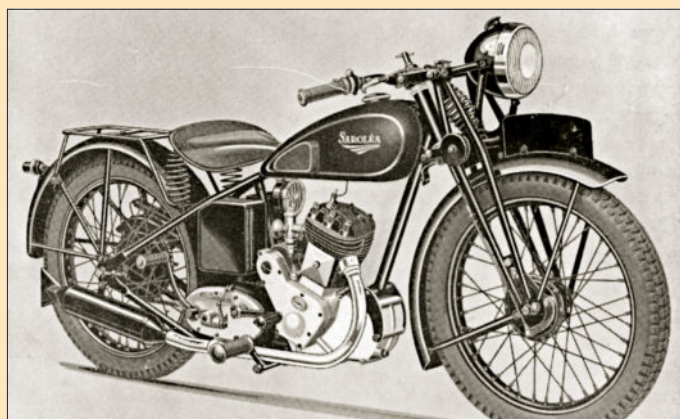
Nová generace třístapadesátky. Šikmý váleček, cirkulační mazání se zásobou oleje v karteru. Zde OHV model 32B z roku 1932. Snímek motocyklu pana Miroslava Vlka z Říčan pochází z padesátých let a zachycuje dobové úpravy. V této podobě se dochoval až do roku 2002, kdy byl prodán neznámo kam. Lze předpokládat vývoz do imperialistické ciziny a následné uvedení do „originálního“ stavu



Finální předválečná verze 350 OHV. Model 38B s plně zakrytými ventily a moderní „vejčitou“ převodovkou, motocykl kompaktního elegantního provedení



Rok 1936 byl charakteristický poněkud zvláštním barevným provedením nádrže. Spodová Saroléa 36A, dokonce s odvážně připojeným sidemarem

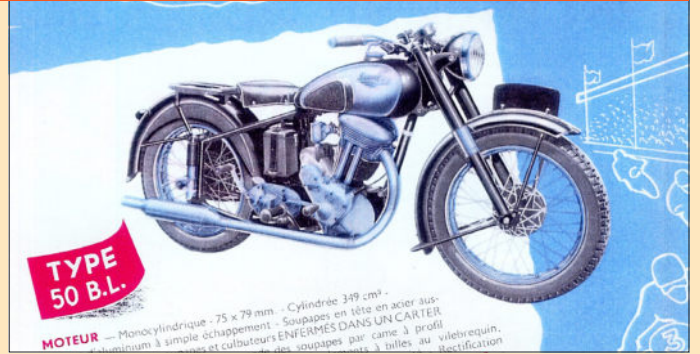


Spodová třípáde z roku 1938, základní provedení 38AS





Armádní třístapadesátka 50ASLM. Objem následující rok stoupl na 400 cm<sup>3</sup> a pod označením Estafette (Posel) stále není problém kdykoliv najít v inzerci několik kusů, často nesmyslně „zcivilněných“ škalou nepůvodních barev či množstvím chromu



Na model 38B navázala firma po válce montáží teleskopů. Zde model 50BL, rok 1950, později přejmenovaný na Vedette, který v nabídce vydržel až do konce výroby v roce 1960

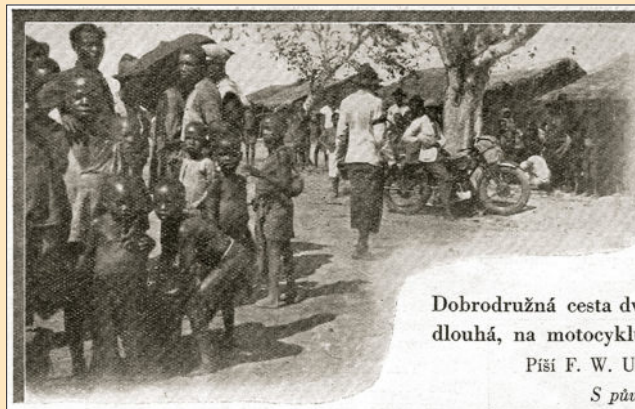
## Střední Afrikou na třístapadesátce Saroléa

Hovoříme-li o třístapadesátkách Saroléa, nelze nezpomenout dobrodružnou cestu dvou Čechoslováků, F. W. Uhera a F. C. Strommera, dlouhou 25 000 kilometrů. Ano, jsou to ti pánové, jichž africké dobrodružství s Pragou BD je známější, leč pro svou první motocyklovou expedici zvolili belgickou značku. Jízda z Konga do Prahy, kraji mnohdy motocyklem ještě neprojetými, byla v roce 1929 senzací, a jejich stroj dokonce vystavovali na Pařížském autosalonu. Do té doby jeden z největších motocyklových výkonů, o to cennější, že jej pouze s jedním strojem docílili soukromí jezdci, bez jakéhokoliv externího zabezpečení.

Zaznamenané vyprávění je vskutku poupatvé. Od samého začátku. První jízda začala po sestě kolem třetí hodiny odpolední. Trvala tři hodiny, za které ujeli 182 km po

cestě „prostředně dobré, vedoucí pustým lesem palem olejových“. Jenom to je fantastický výkon! Znam ten typ, dosáhnout průměru 60 km/h solo vyžaduje hodně úsilí – nemluvě o tom, že málokdy jsem jel palmovým pralesem. Pak již nemohou překvapit takové lahůdky jako jízda tropickou bouří, jízda pustými oblastmi zasaženými

spavou nemocí, přenášení motocyklu přes rozbourené řeky, balancování po jedné železniční koleji nad hlubokou propastí, kde jednoduchý most z klád postrádal pražce, stovky kilometrů na dvojku po pražcích železniční tratě v místech, kde nebyla žádná cesta, noční jízdy jen za svitu lune, přenášení rozebraného motocyklu přes horu

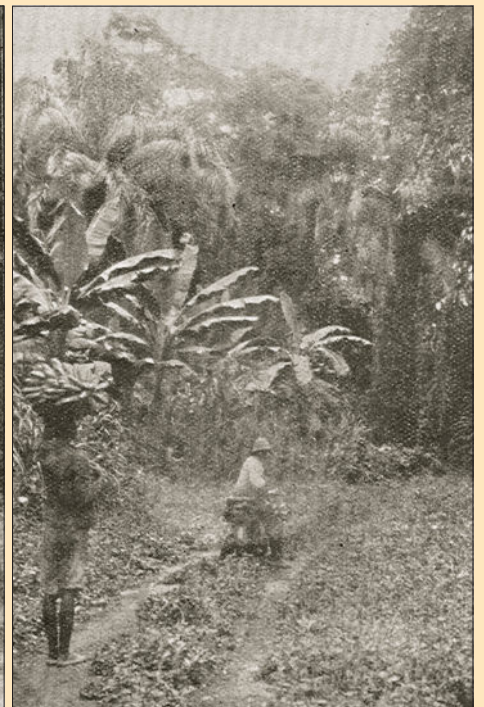


## STŘEDNÍ AFRIKOU NA MOTOCYKLU

Dobrodružná cesta dvou Čechoslováků, 25.000 km dlouhá, na motocyklu Saroléa z Konga do Prahy.

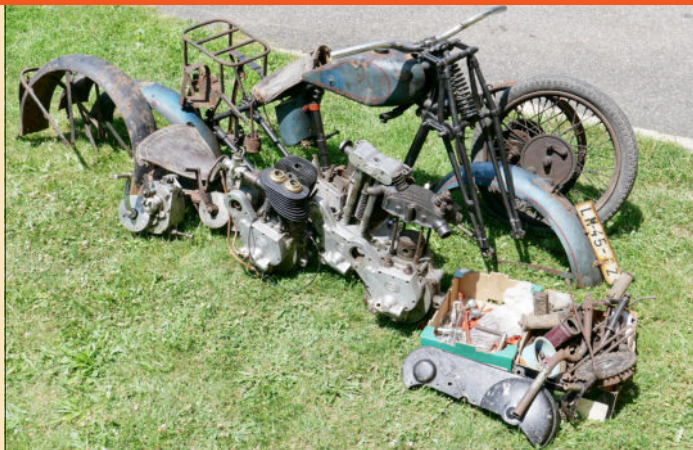
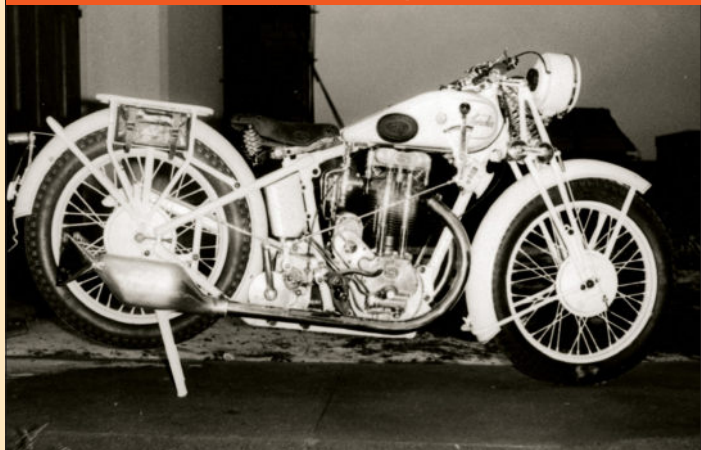
Píší F. W. Uher a F. C. Strommer.

S původními snímky.



Pánové Strommer a Uher s motocyklem Saroléa 25M podnikli malý výlet skrz africký kontinent v délce 25 tisíc kilometrů. „Černoši, pozorující celý výstup zprvu nedůvěřivě, nadšení výkonem našeho motorku, divným řevem dávali najevo svůj obdiv a chválili motocykl slovy: „Piky – Piky malamo mingy, malamo mingy“ (asi jako naše velmi dobře).“





Náš půllitr 24U připravený na cestu do NTM (1978) a halda šrotu coby jeho náhrada (2023)

vysokou 3200 m či chlazení nádrže drahoucennou vodou na poušti při šedesátistupňovém vedru. Když byla cesta dobrá (dnes by ji tak našinec asi těžko označil), urazili v tandemu a s bagáží 387 km za necelých pět hodin. Průměr 77,4 km/h. Maximální rychlost výrobce uvádí 85 km/h!

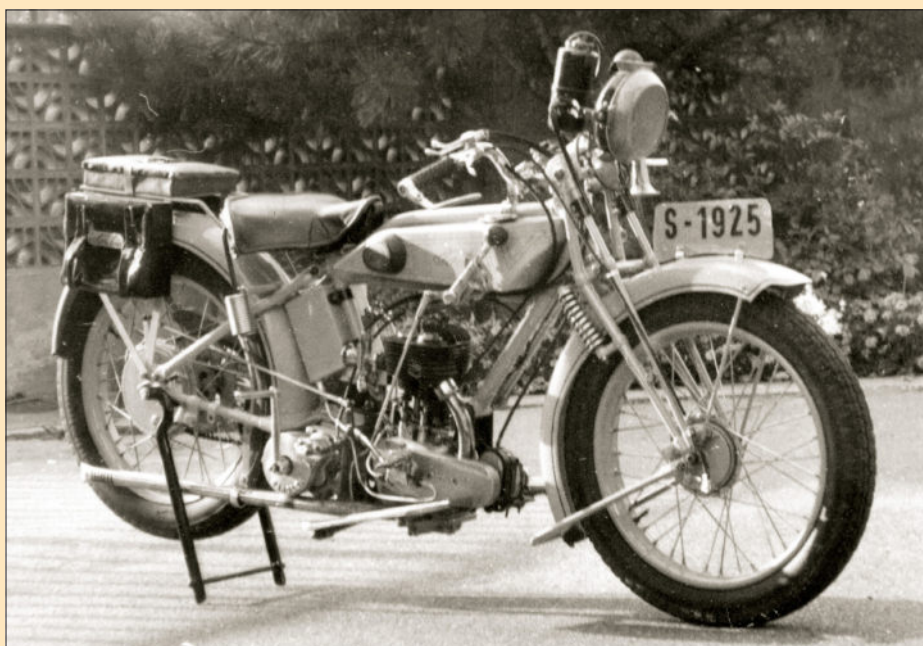
Pozoruhodný je také popis údržby, například přetržený řetěz opravený hřebíkem a kolečko primáru se zcela ojetými zuby vlastnoručně vypilované uprostřed pouště z jakéhosi kusu železa. Kvalitní stroj vše vydržel, a tak nejenže šťastně dorazili do Vinohradské 7 ve Vršovicích, k sídlu fy

Formánek, generálního zástupce pro RČs, ale hlavně mohli sepsat zážitky pro budoucí čitatele značky. Mimochodem, stroj, se kterým tuto náročnou pouť absolvovali, je typ 25M.

### Sardel přichází

Model 25M r. v. 1928 koupil můj otec začátkem sedmdesátých let. Společně s vrchovou pětistovkou Saroléa 24U Super Sport, strojem nové generace, s cirkulačním mazáním a již sedlovou nádrží. Dnes legendární a žádaný model. Na pětikilo přijde řeč někdy jindy, dnes budeme jihnout nad třiapůlkou. Koupě zprostředkoval bývalý „generál“ pan Jan Formánek. Živnost mu po osmačtyřicátém zlikvidoval bolševik, což však neznamenalo, že neměl přehled o svých bývalých akvizicích. Tedy pro motocykly Saroléa nechodit za kdejakým kovářičkem, nýbrž rovnou za kovářem!

Bohužel, naši se rozvedli, čemuž za oběť padly mj. motocykly. Jako první šla v roce 1978 do světa, přesněji do NTM, pětistovka 24U, a jako poslední někdy kolem roku 1983 tahle třípade 25M. Když mně bylo šestnáct sedmnáct, začal jsem drandit na padesátce. Ovšem důstojně, první ducati, slavném motokolu Cúcciolo. Chtěje ho šetřit, pořídil jsem k němu moped S22,



První fotka třítapadesátky, rok 1992. Nějak jsem to uplácal. Na civilce. Ve dvaceti



Jízda do vrchu Vavříneček. Na startu s váženými kolegy Vaškem Slovákem a Honzou Peštálem. Roky 1993 a 1994





V polovině devadesátek frčely věháesky. Odložil jsem fotoaparát Zenit a nahradil ho videokamerou velikosti menšího kufří. Pročez z tohoto období nemám žádnou slušnou fotodokumentaci. Tedy jen na ukázkou pár výřezů z videozáznamu. Rok 1995: Výlet s přáteli na hrad Kámen a start jízdy do vrchu Knovíz–Olšany

což se ukázalo jako ne zcela dobrý nápad, takže zakrátko šel z domu. Následovaly roky s Pionýrem 21, pomstou z Povážských strojární, jawou na druhou. Nikdy víc! I přišel čas pořídít větší kubaturu. Maje od jinošských let vstřípeno, že motocykl = Saroléa, volba byla jasná. Z tátových bývalých Sardelí šla dohnat jen jedna. (Sardel je dobová přezdívka pro moto Saroléa, společně s častější Sára.) Psal se rok 1991, bylo mně devatenáct, kroutil jsem civilkou a „rozpočet“ na den vycházela desetikoruna. Přesto jsem dokázal, dnes vůbec nechápu jak, sehnat tuším 1500 říšských marek a třístapadesátku dotáhnout domů.

Rok 1997: Jízda Chodskem, klubová soutěž Festina Lente, Rostoky a Čtvrt míle Žižkovem

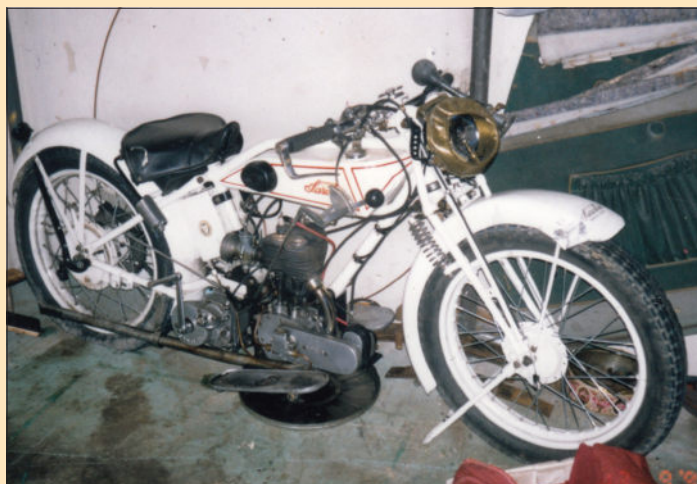
## Zlaté devadesátky

Motorka byla ve stejném stavu, jako když ji táta prodával. Tedy nedokončená renovace. Nějak jsem vše polepil – tady začíná poměrně zajímavý veteránský paradox, o kterém ještě bude řeč – a začal trajdat po republice. Když na „zlaté devadesátky“ vzpomínám, asi nebyl od jara do podzimu víkend, kdy bych nejel na akci. Úžasná doba, tedy pokud zrovna člověk nebyl podnikatelem ve fialovém saku, s telefonem Nokia 720 a následně raketýringem zakončeným

betonovými plavkami. Řídil jsem nejen bez vůdčího listu, maje tenkrát pouze béčko, ale i bez papírů od motorky. Povinné zaplacené na výrobák jako u nějakého kultivátoru. Veteránská čísla byla teprve předmětem vášnivých debat v anarchistických kroužcích, každý měl vzadu chybějící ceduli u říti, svoboda byla bezbřehá.

## Yamaha útoči

Sranda skončila 8. 8. 1998. Zezadu mě taranoval podnikatelský synek na viragu. Jak



Dne 8. 8. 1998: Cestou z jízdy do vrchu Kutná Hora – Kaňk ze zadu podle zaútočila yamaha





Rok 1999: Stav pacienta 18. prosince a první kilometry při štědrém dni při štědrodenní vyjíždě

později vyšlo najevo, vraceli se s tatínkem z dlouhé štreky. Mladý si zřejmě únavou malinko dáchnul a tupě držel heft. Já dva týdny na chůři, motorka stonala rok a půl. Uzdravila se v půli prosince 1999, první kilometry po znovuzrození natočeny o Štědrém dni při (tehdy) tradiční motocyklové vyjíždě. Krom SPZ, neb jsem již vyměkl, dostala nový kabát, avšak zachovávala „genia loci“. Rám šel do rozumnější černé, sehnal jsem např. repliku hliníkového odlitku tlumiče výfuku či nechal vyrobit správný brzdový buben. Coby nový bonus přibyl nožní klaxon s děs budícím řevem a olejová pixla na přední vidlici. V té době plechovky na šavli hojně frčely, byla to taková podivná veteránská móda, takže i já podlehl. Jenže jsa holt celý život „jinej“, nudný trojúhelník jsem okamžitě zavrhl a nandal hranatý kanystřík. Když na něj koukám dnes, musím uznat, že není

bůhvíjak elegantním prvkem, ale co už, zůstat tam musí, protože jsem ho tam tehda nacpal.

### Sardel odchází

Minuly čtyři saisony v podobném stylu jako před velkým třeskem. Na jaře 2004 se naskytl možnost koupě vraku řemenového motocyklu. Pětsetpadesátka, rok 1923, jeden z prvních, ne-li první dovezený motocykl Saroléa do RČs. Peněz moc nazbyt nebylo, pročež jsem s těžkým srdcem zvažoval, zda prodat Sardel No. 1. Jeden kamarád plánoval soukromé veteránské muzeum a Sardel shledal vhodnou coby exponát. Mě tahle myšlenka celkem oslovila, neb se na první lásku budu moci vždy podívat. Žel, tento bohulibý záměr mu vydržel ani ne rok a pak celou sbírku kompletně vymetl. Motorka zmizela na dlouhou dobu ze světa a nikdo o ní neslyšel.

jen pro zajímavost ukázal. Ani na vteřinu nezaváhala a okamžitě rozhodla, že Sardel musíme koupit. Zvláště při listování starými alby s jednou „dobovou“ fotkou za druhou. Prý ta motorka ke mně bezpochyby patří, a jestli ji teď nekoupím zpět, do smrti budu litovat. Diskuse se nepřipouští, ať koukám prodejci zavolat, než nám ji někdo vyfoukne. Zrovna toho jsem se úplně neobával, cena, jakož vlastně i typ, byly dostatečně odrazující, nicméně manželky nutno poslouchat, a tak začalo vyjednávání.

Prodávající měl pocit, že sedí na hroudě zlata. Používal termíny jako pořizovací cena, zhodnocení, inflace atd. Vtipné. Zase obvyklá chiméra o investování do veteránů, které do nás epou i v médiích a které je zcela nesmyslné. Tedy krom pár skutečně výjimečných kousků typu závodní bugatka po Chironovi, což jsou stejně vehikly, které málokdo z nás vlastní. Takže i v tomto případě jsem se snažil dotyčnému vysvětlit, že před dvaceti roky možná byla takováhle motorka zajímavá (ale nejspíš ani tehdy), ovšem dnes je situace jiná. Spodová třista-padesátka z dvacátých let od „neznámé“ značky je každému ukradená. Aktuálně jich je v inzerci dlouhodobě několik. Jeden kompletní kousek před dokončením renovace je stále neprodejný i za poloviční cenu, než jakou požaduje za „moji“ Sardel. Nakonec



Rok 2002: „Bílý misionář mezi rudochy“. Obdržel jsem „VIP“ pozvánku na první All Indians Weekend. Bylo mi ctí a národním svátkem!

### Návrat

Říjen 2023. Na i-veteranu vyšel pozoruhodný inzerát. Hned volalo několik známých: „Není to ta tvoje slavná bílá Sardel?“ Jojo, byla. Vzhledem k požadované ceně a zrovna rozpracovanému, dosti finančně náročnému supersportu jsem myšlenku na pořízení „bejvalky“ rovnou zavrhl. Ne tak moje choť, které jsem inzerát



Rok 2000: Oblíbený domažlický podnik







Nostalgické rozjímání nad fotkami: Čtvrt míle Žižkovem 2000, domažlická rallye 2001, Knovíz– Olšany 2001, domažlická rallye 2002, Knovíz–Olšany 2003

vznikl jakýsi gentlemen's agreement. Pánovi ponechám kompletní acetylenové osvětlení plus jakýsi údajně originální karbec a cenu srazíme o třicet. Manželku jsem upozornil, že i tak přepláčíme o dobrých třicet až čtyřicet tisíc. Na druhou stranu, jaká je cena osobních zážitků, vlastní historie? Takže sehnat dodávku a hurá 350 kiláků kamsi na Moravu.

Po příjezdu jsem posmutněl. Prodejce tvrdil, jak s motorkou skoro nejezdil, pouze jednou po vesnici svezl malého synka, jinak ji měl toliko vystavenou. Tomu by celkem šlo uvěřit, protože jsem osobně podpálil výfukové sedlo a ventil, když mně v roce 2003 cestou z jízdy do vrchu Knovíz–Olšany (vlastní blbosti) zkolabovalo magnet. S mizernou kompresí šla Sardel No. 1 do onoho „privátního muzea“ a za dvacet let samozřejmě na ventily nikdo nesáhl. Holt to budu muset (jednou) udělat sám. Každopádně stav odpovídal spíše každodennímu používání než opečovávanému exponátu. Omlácené ze všech stran, a to takovým způsobem, který při nejlepší vůli nelze přisoudit normálnímu provozu. Okyslé šrouby,

rez v nádrži, šlemem ze zvodnatělého benzínu zalepený kohout a karburátor... Nechápu. Když už mám pocit investičního motocyklu, tak si ho snad hýčkám. Tady to vypadalo, že byl dlouhé roky „uskladněn“ v nějakém zahradním přístřešku spolu s různým harampádím, které jej čas od času zasypalo. Měl jsem pokušení požadovat zkušební jízdu, když inzerát tvrdil, že je motorka pojízdná, ale mávnul nad tím rukou, rychle naložit a tradá, ať už je holka konečně zpátky doma!

### Trocha filozofování

Určitě mohlo být veselo, kdybych „okopával gumy“™. Nikdo nezná ten stroj líp než já, ostatně málokdo zná motocykly Saroléa vůbec. Stačilo začít vyjmenovávat seznam toho, co všechno je „špatně“. Nepůvodní, neoriginální. Jenže každá součástka ukrývá kus historie. Moji vlastní, osobní historie. A mého táty. Třeba říditka a páčky nám dělal začátkem osmdesátých let Libor Marčík v zámečnické dílně barrandovských ateliérů. Trochu podle fantazie, částečně úpravou nějakých páček z péráka

či kýhošlaka. Tenkrát nikdo tuhle značku pořádně neznal, sehnat zahraniční materiály za reálného socialismu byla čirá utopie. Vzor stojanu mně půjčil jeden pražský sběratel někdy v roce 1991 nebo 1992. Z jeho pozůstalosti jsem pak v roce 2023 pořídil vysněný půllitr 24U. Stojan vyrobil Vašek Kejha, dej mu pánbů věčnou slávu, což byl mág se železem. Kdo ho znal, jistě potvrdí, že byl prostě famózní. Stupačky – jó, tak ty si zaslouží samostatnou kapitolu. A barva? Ta je taková „švarcovská“. Sice má jakýsi reálný historický základ, ale provedení je zcela nesmyslné. I na tom půllitru v NTM, kteréžto již nějací renovátoři kopírovali s trapným předpokladem, že NTM = etalon odbornosti.

Vlastně o každém dílu bych mohl vyprávět příběh, leč to by asi nestačil celý časopis. Tím se dostáváme k onomu zmiňovanému paradoxu. Na jednu stranu zde máme moje oblíbené kejavačkáře, kteří budou s fanatickým fundamentalismem prosazovat, že třicet let stará 638 je plnohodnotný echotovní veterán. Budou ochotni se do krve hádat, že jejich prototyp, mezityp, libeňák,





paskundřák má mít linku o pět setin silnější a o desetinu posunutou vlevo, a kdo nesouhlasí, má smolíka. Na stranu druhou vezmeme třeba takový Sardelí přední blatník. Dělal ho mistr Bujárek, rovněž na přelomu let sedmdesátých a osmdesátých. Tvar si „vymyslel“, když nebylo podle čeho opisovat. Mně se však líbí. Dobovost nulová, ale zachoval jsem ho i při rekonstrukci po bourače v devadesátém osmém, kdy jsem už měl dostatek dobových podkladů. Také říditka, páčky, deky řetězů aj. Jenže, není to už originál? Fabrické sice nikoliv, ale plnohodnotně historické? Starší třiceti let? (Mimoходом, ví někdo, co je na čísle 30 tak magického? Proč ne 25 nebo 40 let?)

Případně obyčejný zapalovací kabel. Původně jsem tam měl pěkný dobový černý. Po projetí louží v prvním dešti se nacucal vodou, a tak šel. Odporně svítivě růžový zůstal na motorece až do prodeje, protože nebyl čas (správný výraz je „lenost“) natáhnout na něj tkaničku. Učinil jsem tak až letos. A teď, soudruzi, pozor, kontrolní otázka! Zachovávám originalitu, nebo ne? Když jsem po sobě dokončil, co jsem neudělal před třiceti roky, porušiv tak svou vlastní dobovost. Sám sobě změnil historii... Šmarjá, cos to napsal? Ech, zní to blbě, ale bude to pravda. Zapeklitá filozofická otázka. Jak by se s ní asi poprala pedantská testační komise?

### Kauza hovítka

Jednou z prvních „neodkladných“ záležitostí, když jsem motorku v jednadvedesátém pořídil, bylo obstarání aluminiových „hovítek“ s logem „S“. Věděl jsem, kdo je má. Táta mně vyprávěl, kterak kdysi kdesi v jednom nejmenovaném středočeském městě pořídil stejný model, jen o rok novější. Jak sháněl na výměnu nějakého ariela (klasická pohádka o kohoutkovi a slepičce), jak slavně přivezl Sardel domů, jak se to po pár dnech původnímu majiteli rozleželo, jak přijel za tátou s bandou motorkářů, ať

sofort motorku navolí zpět, jak ji tedy vezl zpátky do onoho nejmenovaného středočeského města, máje tehdy pouze dvousevadlového litrového otevřeného populara. Přes švýcarské dal fošnu, na ni ukurtoval motocykl a vyrazil jej nacpat do chřtánu onomu mešugé pánovi. Že u něho zůstal i ten ariel, je asi jasné.

Tuhle historiku jsem sice slyšel několikrát, leč bral ji jako takový folklór, veteránskou latinu. Anžto od té doby ještě neuplynulo tolik času, dostal jsem celkem slušný popis bydliště a nedbaje varování odhodlaně vyrazil žádat o přátelskou službu zapůjčení mustru. Na motocyklu. No, motocyklu... Již zmiňovaném slovenském pekle typového čísla 21. Dům jsem našel celkem snadno a s napjatým očekáváním zazvonil. Dlouho, dlouho se nic nedělo. Pak z okna vyhlédla madam v saténovém župánku a z tónu jejího hlasu bylo jasně patrné, že je u ní na návštěvě *Helmut, opravář komínů*®. Otráveně pravila, že manžel si zřídil živnost na druhém konci města a kde ho tam najdu. Práskla oknem a pokračovalo vymetání komínů.

Vyhledav panáčka, sdělil mu, že přicházím v míru a ve věci jeho motocyklu Sarolóa. Jako dnes vidím, kterak mu s nefalšovaným údivem padla brada: „*Počkej, na to si musím zapálit, jak víš, že ho mám?*“ Jsa mlád a nezkušen, zcela bezelstně opáčil, že jsem synem svého otce. Přátelé, když vám budu tvrdit, že fichtl umí stovku za dvě vteřiny, asi tomu neuvěříte. Jenže já to fakt dokázal! Ještě dodám, že vzor hovítek mně nakonec půjčili jinde.

Věci se dějí. Propojují. Krouží kolem. V roce 2022 se v inzerci objevila stejná třípade, samozřejmě za nesmyslnou cenu. Posílám odkaz tátovi: „*Hele, že je to ta od XY?*“ Jo, opravdu byla. Patrně rozprodávané dědictví. Cena postupně klesala až na polovic a stále žádný zájem. Chvilí jsem uvažoval, zda nezkusit natuknout prodejce, konec konců tahle Sarolóa také prošla naší garage,

byť jen krátce, zato intenzivně. Nakonec mně vstoupil do cesty půllitr, zakrátko i Sardel číslo jedna a třetí motorka během čtyř měsíců je už opravdu poněkud přes čáru.

Jenže stále ještě není konec příběhu, na jehož počátku stála banalita v podobě půjčení stupaček. Někdy v létě 2023 mě přes web sarolea.cz oslovil jakýsi pán s prosbou, zda mu mohu určit typ motocyklu jeho dědečka, který ho pořídil jako nový na konci dvacátých let. V mailu přiložená fotka z roku 1959. Koukám na osobité dobové úpravy – a musel jsem se začít smát. Posílám pánovi odkaz na inzerci, že jestli chce, dědečkův motocykl může koupit zpět. Chvilí byl nalomen, nakonec však z obchodu sešlo, neb dotyčný zrovna nehořoval pro motocykly. Ovšem kdybych tuhle pětadvacítku vzal já, byl bych třetí majitel po skoro sto letech, navíc s kontakty na rodinu původního vlastníka, což je nesporně zajímavý bonus. Přenechám jej však někomu jinému, i když asi k takovému „propojení“ stejně nedojde. Případný kupec si pořídí anonymní našetřkovanou motorku, kterou polije akrylátem, čímž definitivně zmizí jakákoliv kontinuita.

### O karbidce

Jediný kus mojí historie, který se nevrátil. Karbidku jsem pořídil na zlonínské burze krátce po koupi motocyklu, čili patrně v únoru 1992. Jak nemám rád tuctové komerční věci, tak ani lampa nemohla být ordinární. Ačkoliv, co si budeme namlouvat, rozhodla hlavně cena. „Nounejm“ tvaru velké čočky, přepínání „dálkové/klopené“ naklápěním hořáku do stran mimo osu paraboly a někdo ji patrně renoval s použitím vlastní invence – ale mně se zkrátka líbila! Na motocyklu byla již od prvního startu. V devadesátém osmém, po ataku yamahou, když si Sardel na krátkou chvíli zahrála na aeroplán a následně tvrdě přistála na čumák, došlo ke značnému zplacatění a zešíšatění. V barrandovských





Karbidkový rekord v Solvayových lomech na podzim 2001, slavnostní otevření skanzenu Solvayovy lomy 1. srpna 1998, potlach ve strojovně Solvayových lomů na jaře 2001

ateliérech, kde jsem tou dobou pracoval, ji místní cizelér dokázal až neuvěřitelně porovnat a vyhladit, ačkoliv drobné stopy po rytí v asfaltu zůstaly.

V roce 2000 jsme společně pokračovali v krasojízdě. Památným je podzim 2001, kdy v Solvayových lomech proběhl pokus o vytvoření (snad dokonce světového) rekordu v počtu rozžatých karbidových lamp na jednom místě v jeden okamžik. Sardel byla ctíhodným účastníkem. Rekord oficiální komisariát uznal, zaevidoval a dost možná platí dodnes.

Ostatně pro Solvayovy lomy je Sardel No. 1 důležitým elementem. Nebo spíš byla, z původního osazenstva tam už asi nikdo nezbyl. Když však 1. srpna 1998 zahajovali nultou saisonu, byli jsme u toho. Dodnes visí v expozici fotografie ze slavnostního otevření skanzenu, kde je Sardel dominantním objektem, ač se obávám, že dnes už málokdo tuší, co to bylo za motocykl, kde se tam vzal. Pokud v ta místa někdo z P. T. čtenářstva zavítá na prohlídku, nechť neopomene spočinout zrakem na panelu s fotkami hned vedle vchodových dveří.

Při prodeji v roce 2004 jsem chvíli rozvažoval, zda lampu nemám sundat. Avšak přišlo mně líto ji trhat od Sardele, vždyť k sobě patří, tolik spolu prožily. Také pro plánovaný muzeální exponát bylo naopak nanejvýš vhodné ji ponechat. Jenže... Když

došlo k dalšímu přeprodeji, patrně kvůli zvýšení atraktivit, tuhle mosaznou netypickou lehce odřenou karbidku nahradil zniklovaný kýč běžných tvarů. Předpokládám, že ta „moje“ připadla jinému prodávajícímu motocyklu, možná v předrenovačném stavu, jen proto, aby u něj „něco“ bylo, aby do inzerce šlo napsat „vč. acetylénového osvětlení“. Každopádně zmizela v propadlišti dějin, po dvaceti letech si nikdo nic nepamatuje. Kdybyste na lampu náhodou narazili, prosím dejte vědět, moc bych o ni stál.

Toť důvodem návrhu na snížení ceny kompenzací za demontáž acetylénového osvětlení. Tohle zkrátka nebyl „můj

originál“. Navíc jsem už dopředu věděl o důstojné náhradě. Nedlouho poté, kdy Sardel v roce 2000 povstala z mrtvých, zatoužil můj velmi dobrý kamarád po motocyklu BSA. Přes veškerá varování pořídil



Jaro 2002: Zátíší s kamarádovou BSA, ze které pochází památeční karbidka





Meditační koutek



Nezpomínám si, že by táta v roce 2004 zásadně želel prodeje Sardele No. 1, ale když se teď vrátila, měl radost

ukrutný vrak a přišel za mnou, zda mu s ním pomůžu. Především kvůli zdravotním důvodům, neb tou dobou již byl vážně nemocen a na dialýze. Besárnu jsme nějak dali do kupy, a jako třešničku na dortu jsem na tuším chotusické burze pořídil takovou chudinku domlácenou mosaznou karbidku. Barrandovský mistr cizelářský opět zařadovale a besiče slušela. S motorkou jsem vyrazil na zkušební výlet kamsi do východních Čech, kamarád se svezl u nás v ulici, ladili jsme ještě pár ergonomických detailů a on natěšen vyhlížel „povolávák“ na transplantaci. Nedočkal se. Při vyřizování pozůstatosti jsem požádal příbuzenstvo, zda mohu karbidku dostat na památku. Ležela dvacet let na čestném místě v obýváku. Dnes má místo ještě čestnější.

### Finále

Když Sardeli mělo být souzeno stát se exponátem, učinme tak. Vždy jsem chtěl mít motorku v bytě a tahle je ze všech nejvhodnějším kandidátem. Vypustil jsem zbytky srágor, opravil pár drobných zvěrstev, které tam v průběhu odloučení kdovíjak



vznikly, vyčistil, přešetřil a vyvlekl do patra. Namontoval onu památeční acetylenku, na jejíž držák přidělal „dobovou espézetku“ symbolického čísla. Tehdáž Sardel s žádnou nejezdila, byla to doba, než jsem objevil kouzlo starých značek. Držáky číselné tabulky na blatníku se nedochovaly, vrtat do něj mně přišlo nevhodné, navíc by cedule zastínila onen neoriginální, leč pro mě

líbivý tvar. Umístění a vůbec provedení je sice nepředpisové, avšak reálně doložené.

Tak tu sedím, v ruce svařák, na tváři nablýblý úsměv. Choť mě s pobavením pozoruje. Venku zuří Vánoce a já jsem přesto šťasten. Zjihle zírám na motorku a mumlám: „Ty vole, nikdy, nikdy jsi ji neměl prodávat!“

Vojtěch Švarc



Stejně místo, stejný chauffeur, stejná motorka. Jen mezi fotografiemi je odstup takřka čtvrt století





**Saroléa 25M, rok výroby 1928**

Foto: Vojtěch Švarc