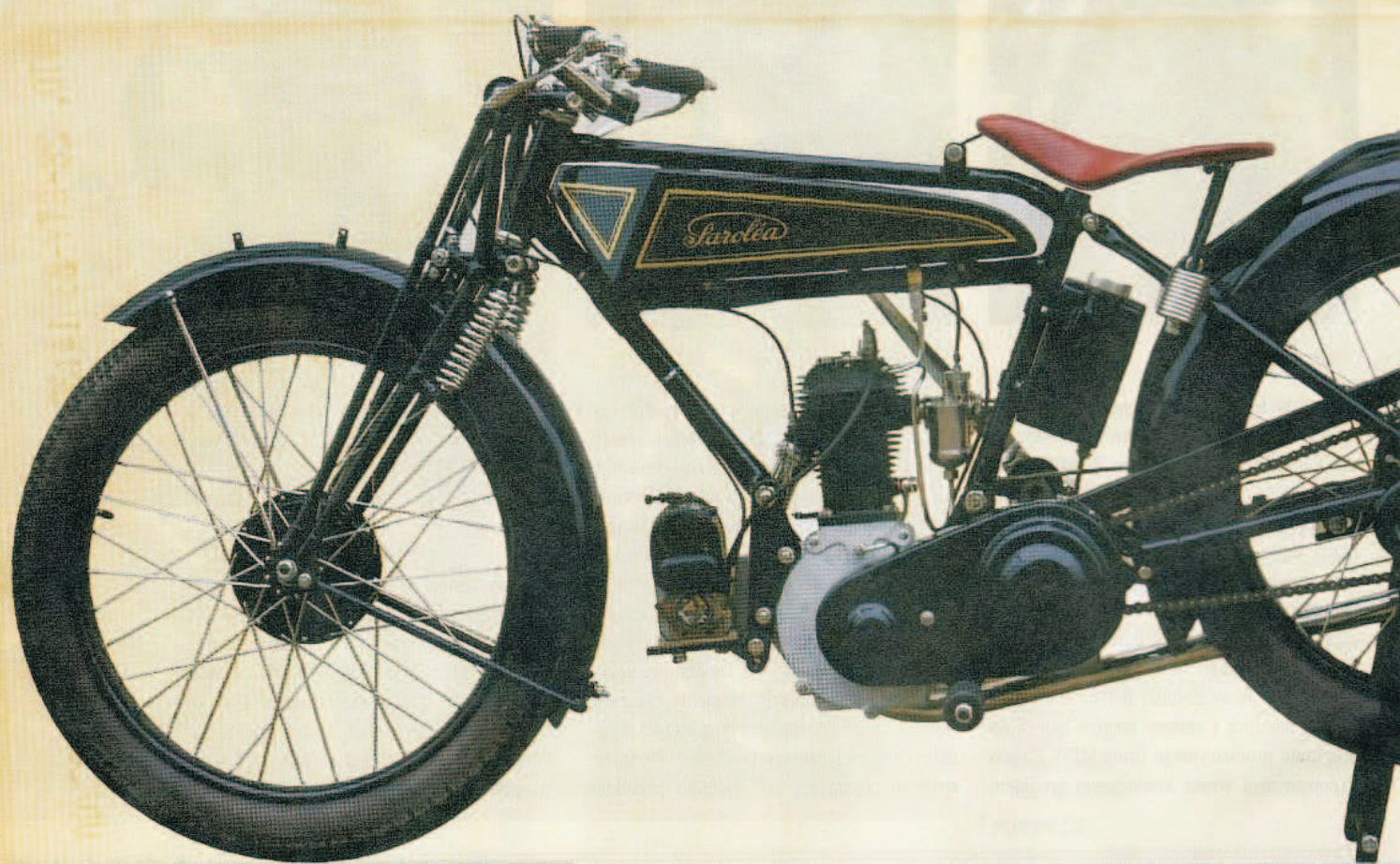




Sarolea 25 z 1925 roku

OFIARA KRYZYSU

Sarolea to w Belgii uznana firma, której początek datowany jest na 1850 rok.

Tekst i zdjęcia
Bartosz Biesaga



Jego założycielem był Joseph Sarolea, który w małym warsztacie w Herstalu wytwarzał części do armat dla miejscowej fabryki broni. W 1892 roku zakład rozszerzył produkcję o rowery, sprzedawane pod marką Royal Sarolea. Po śmierci założyciela firmy, przedsiębiorstwem zaopiekowali się jego synowie.

Na wojennych i sportowych arenach

Pierwsze trzykolowe pojazdy produkowane w niewielkich seriach zasilane silnikami De

Dion-Bouton wyprodukowano w Herstalu w 1898 roku, lecz nie spotkały się one z większym uznaniem. Dopiero w około 1901 roku powstał bardziej udany pierwszy motocykl tej marki napędzany singlem o pojemności 250 ccm. Seryjną produkcję tych jednośladów uruchomiono, instalując do pierwszego tysiąca motocykli brytyjskie silniki, zarówno single, jak i widlaste jednostki napędowe.

Z Anglii pochodziły również trzybiegowe skrzynie przekładniowe Sturmey-Archer i gaźniki Amal. Warto wspomnieć, że w Wielkiej Brytanii Sarolea była także sprzedawana, ale pod nazwą „Kerry”. W 1902 roku belgijska fabryka zbudowała pierwszy, jednocyldrowy silnik o pojemności 381 ccm i tym samym stała się jednym z ważniejszych producentów motocykli w Europie. W 1907 roku w firmie na powierzchni 4000 m kw. pracowało już 200 osób.

Próbą generalną, którą nieźle zniosły te jednoślady, była służba w belgijskiej armii na froncie I wojny światowej. Później, w latach dwudziestych firma potwierdziła swój prestiż, demonstrując konstrukcję silnika z górnozaworową głowicą, a następnie wprowadzając na rynek model 23G, czyli szybkiego roadstera zdolnego do rozwijania prędkości 75 mil na godzinę. W codziennej eksploatacji maszyny te cieszyły się doskonałą opinią użytkowników. Świetnie znosiły długie dystanse, nieźle pokonywały wzniesienia i, co było wówczas niezwykle ważne, charakteryzowała ich niespotykana trwałość.

Dobre wzorce

Motocykle Sarolea z lat dwudziestych i trzydziestych charakteryzowały się stylizacją zbliżoną do maszyn brytyjskich z tamtej epoki. Modny wizerunek w połączeniu z wysoką ja-



kością wykonania pozwolił maszynom z Herstalu zyskać znakomitą reputację. Nic dziwnego, że z tak nowatorskim rozwiązaniem jak górnoszaworowa głowica silnika, Sarolea stała się naturalnym kandydatem do stawiania w sportowe szranki z najlepszymi markami Europy. Pierwszy, międzynarodowy sukces belgijskiej marki nadszedł już w 1923 roku i była nim prestiżowa wygrana w drogowym wyścigu Grand Prix Belgii. W następnym roku seryjnie Sarolea 23M pozwoliła wygrać włoskiemu kierowcy Guido Premoli Tour of Italy. Od 1927 roku firma wytwarzała skrzynie biegów własnej konstrukcji, a powierzchnia zakładu zajmowała już ponad 6000 m kwadratów.

Przedsiębiorstwo wchodziło w lata trzydzieste z poważnym dorobkiem i ogromnym kapitałem zaufania rynku, lecz niespodziewany i głęboki kryzys zmusił jednak kierownictwo firmy do przeprofilowania produkcji na tańsze modele. Pierwsza, w pewnym sensie „okrojona” Sarolea z dwusuwowym silnikiem powstała z końcem 1932 roku. Wyposażona w jednocyldrowy silnik własnej konstrukcji o pojemności 147 ccm, dysponowała

przednim widelcem z prasowanej stali, akumulatorem i instalacją elektryczną Bosch. Późniejsze wersje motocykli były również ciekawe pod względem konstrukcyjnym, warto jednak powrócić do czasów największej świetności marki i jej znaczącej pozycji w latach dwudziestych na międzynarodowym rynku motocyklowym.

Drugie życie topielca

Przedstawicielem firmy z tamtych czasów jest prezentowana na zdjęciach Sarolea 25 z silnikiem o pojemności 350 ccm. Egzemplarz ten, niczym Feniks z popiołów powrócił do pierwotnej formy. Jako maszyna zardzewiała i jednak mocno zdekompletowana znalazła się w posiadaniu Piotra Kawalka z Wrocławia, zapalonego restauratora dawnych i nietypowych motocykli. Ten wyglądał na „utopionego”, o czym świadczyły liczne wżery na błotnikach i zbiorniku. Co ciekawe, w całości zachował się silnik, który wprawdzie nie pozwolił się uruchomić, ale mimo oplakanego stanu bez większych oporów obracał wszystkimi mechanizmami. Żmudny proces restauracji i znikoma dokumentacja źródłowa wymagały

**Sarolea
sprawdziła się
w armii,
w cywilu
i na
sportowym
torze**

R E K L A M A

**ROYAL
ENFIELD**

**SACHS
BIKES**



MOTOCYKLE SKUTERY QUADY

www.moto-magnus.com.pl

długotrwałego remontu. Wiele elementów osprzętu trzeba było mozolnie naprawiać (jak choćby nieudolnie przyspawany do silnika gaźnik, czy też brak jednej z rur ramy ponad zbiornikiem).

Tak jak w 1925 roku...

Dziś ta oto Sarolea 25 z Wrocławia ma się dobrze. Jej odnowiony jednocylindrowy, czterosuwowy silnik ma nadal 350 ccm pojemności i moc 8,5 KM. Za wymianę ładunku odpowiada dolnozaworowy rozrząd SV z dwoma zaworami. Jest to o tyle nietypowe rozwiązanie, że łatwiej trafić na niemal identyczny model, lecz wyposażony w rozrząd górnozaworowy, niż na chociaż podobny do prezentowanego. Silnik wrocławskiej maszyny przekazuje moc za pośrednictwem dwóch łańcuchów do magdyno, czyli prądnicy-iskrownika i trójtarczowego, suchego sprzęgła sterowanego ręcznie. Trzybiegowa skrzynia przekładniowa pochodzi jeszcze od brytyjskiej fabryki Sturmey-Archer. Sarolea skonstruowała własną skrzynię biegów dopiero dwa lata później, czyli w 1927 roku. Po prawej stronie silnika widoczna jest mechaniczna pompa olejowa wraz z regula-

cją/kranikiem i kontrolką ciśnienia oleju. Kontrolka to jednak niezupełnie trafne określenie. Chodzi bowiem o „pykający grzybek”, który pod wpływem impulsów wytworzonego ciśnienia oleju w układzie nieustannie wysuwa się i chowa podczas pracy silnika. Wygląda to może śmiesznie, ale działa. Zatrzymanie się grzybka podczas jazdy zwiastuje rychłą śmierć maszynierii. Pół biedy, jeśli wystarczy odkręcenie kranika zamykającego dopływ oliwy z dwulitrowego zbiornika znajdującego się pod siedzeniem. Jeśli chodzi o komfort jazdy to „gwarantowało” je typowe dla motocykli z tej epoki sztywne tylne zawieszenie, a kierowcy musi wystarczyć jedynie sprężynowe tłumienie siedziska. Natomiast z przodu zainstalowano rozchybotany trapezowy układ resorujący.

Kierowca ma do dyspozycji kilka standardowych, łatwych w obsłudze instrumentów pokładowych. Wśród nich jest kłamka sprzęgła po lewej, hamulca przedniego po prawej. Po tej samej stronie kierownicy mamy jeszcze cyngle przepustnicy i przyspieszenia zapłonu. Inne, to dźwignia zmiany biegów i pedał hamulca nożnego działającego na koło tylne.

Sarolea 25 z dolnozaworowym silnikiem była propozycją dla tych, którzy nie mieli zgromadzonej wystarczającej sumy pieniędzy pozwalającej na zakup szybszej wersji 25H z górnozaworową głowicą. Innymi słowy, kierowcy decydujący się na tańszy, mniej wyposażony model otrzymywali wolniejszy, lecz równie trwały i renomowany motocykl, który dziś jest prawdziwą rzadkością.

DANE TECHNICZNE

SAROLEA 25 Z 1925 R.

SILNIK

Typ:	jednocylindrowy, czterosuwowy chłodzony powietrzem, dwa zawory na cylinder
Pojemność skokowa:	350 ccm
Moc maksymalna:	8,5 KM
Zasilanie:	gaźnik Amal bez regulacji wolnych obrotów
Instalacja elektryczna:	magdyno 6V, zapłon iskrowy
Sprzęgło:	trójtarczowe, suche, sterowane kławką przy kierownicy
Skrzynia biegów:	trzybiegowa Sturmey-Archer, biegi przełączane ręcznie dźwignią przy zbiorniku paliwa
Napęd tylnego koła:	łańcuchem, regulacja napięcia za pomocą przesuwnej skrzyni biegów i tylnego koła.

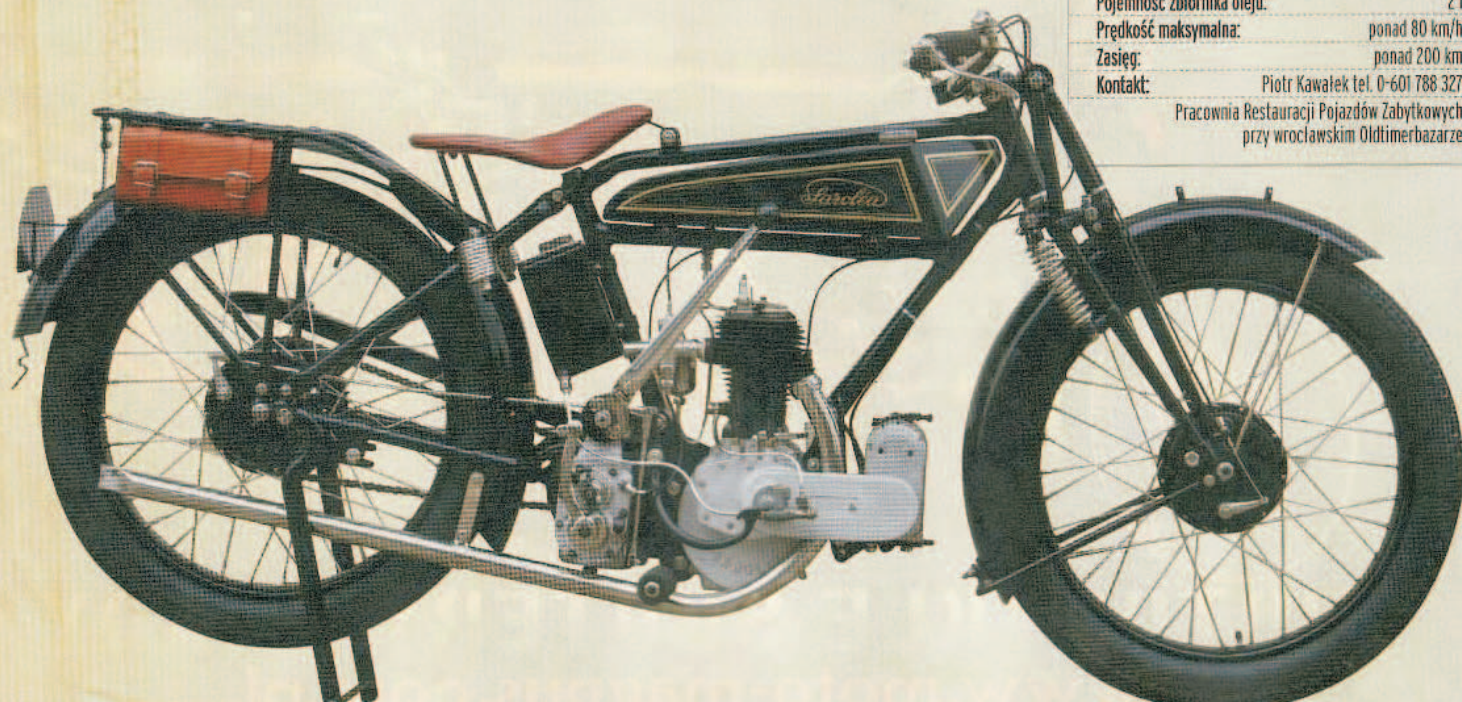
PODWOSIE

Rama:	rurowa, spawana
Zawieszenie przednie:	trapezowe ze sprężynami
Zawieszenie tylne:	sztywne
Hamulce:	bębnowe - tylnego koła sterowany nożem oraz ręcznie sterowany przedniego koła
Opony:	26x3

WYMIARY I MASY

Długość:	212 mm
Szerokość:	830 mm
Wysokość:	970 mm
Wysokość siodła:	830 mm
Pojemność zbiornika paliwa:	12 l, w tym rezerwa około 1,5 l
Pojemność zbiornika oleju:	2 l
Prędkość maksymalna:	ponad 80 km/h
Zasięg:	ponad 200 km
Kontakt:	Piotr Kawalek tel. 0-601 788 327

Pracownia Restauracji Pojazdów Zabytkowych przy wrocławskim Oldtimerbazarze



REJESTRACJA POJAZDÓW ZABYTEKOWYCH

Prawnik radzi

I. Co to jest pojazd zabytkowy?

Pojazdem zabytkowym zgodnie z art. 2 pkt 39 ustawy Prawo o ruchu drogowym jest pojazd wpisany do rejestru zabytków lub do wojewódzkiej ewidencji zabytków ewentualnie wpisany do inwentarza muzealiów.

II. Na jakie tablice należy rejestrować pojazd zabytkowy?

Pojazd zabytkowy należy rejestrować na tablice dla pojazdów zabytkowych. Są to, tak zwane „tablice zabytkowe”, potocznie też określane jako „żółte tablice”.

III. Co zmieniło się przy rejestracji pojazdów zabytkowych?

Najważniejsza zmiana polega na tym, że możliwa już jest rejestracja pojazdu zabytkowego, gdy jego właściciel nie posiada dowodu rejestracyjnego tego pojazdu. Wtedy to dowód rejestracyjny zastępuje oświadczenie właściciela pojazdu (złożone pod groźbą odpowiedzialności karnej), że nie ma on dowodu rejestracyjnego tego pojazdu. Podstawę prawną tego rozwiązania jest art. 72 ust. 2b ustawy Prawo o ruchu drogowym. Zmiana ta weszła w życie 2 stycznia 2009 r. (publikacja: Dz.U. z 2008r. Nr 223, poz. 1462).

IV. Jakie są etapy rejestracji pojazdu jako pojazdu zabytkowego?

Dokonując uproszczeń i w największym skrócie ujmując, należy stwierdzić, że:

1) Pojazd musi być przynajmniej wpisany do

wojewódzkiej ewidencji zabytków (dokument o wpisie wydaje wojewódzki konserwator zabytków)

2) W okęgowej stacji kontroli pojazdów pojazd musi przejść (z wynikiem pozytywnym) przegląd dla pojazdów zabytkowych, zwany potocznie „wieczystym przeglądem”. Stacja dokonująca przeglądu wydaje zaświadczenie z przeprowadzonego badania pojazdu zabytkowego co do zgodności z warunkami technicznymi oraz protokół oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego.

3) W wydziale komunikacji pojazd musi otrzymać dowód rejestracyjny, zalegalizowane żółte tablice (żółtą tablicę) dla pojazdu zabytkowego i nalepkę kontrolną (co nie dotyczy motocykli).

V. Jak można zarejestrować pojazd zabytkowy?

Rejestrując pojazd jako pojazd zabytkowy (wskrócie i w uproszczeniu):

1) Na pojazd (lub jego pojedyncze zespoły) właściciel musi posiadać dowód własności. Co to jest dowód własności, określa §4 ust.1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 22 lipca 2002 r. w sprawie rejestracji i oznaczenia pojazdów (tekst jednolity: Dz.U. z 2007r. Nr 186, poz. 1322), który podaje, że dowodem własności jest w szczególności jeden z następujących dokumentów:

- umowa sprzedaży,
- umowa zamiany,
- umowa darowizny,
- umowa o dożywocie,
- faktura VAT,

- prawomocne orzeczenie sądu, rozstrzygające o prawie własności.

W przepisie tym prawodawca wyraźnie posługuje się zwrotem „w szczególności”, co oznacza, że dowodem własności może być także inny dokument niż ten, który przykładowo w przepisie tym został podany. Tłumaczenie urzędnika, że dowodem własności jest tylko dowód wymieniony w tym przepisie należy do jednych z najczęściej występujących błędów w praktyce.

2) Pojazd zabytkowy niekoniecznie musi posiadać dowód rejestracyjny. Brakujący dowód rejestracyjny zastępuje oświadczenie złożone przez właściciela pojazdu (pod groźbą odpowiedzialności karnej), że takiego dowodu nie posiada.

3) Na pojazd ten musi być wydany dokument przez wojewódzkiego konserwatora zabytków, że pojazd ten jest wpisany np. do wojewódzkiej ewidencji zabytków.

4) Pojazd ten musi posiadać zaświadczenie ze stacji kontroli pojazdów z przeprowadzonego badania pojazdu zabytkowego co do zgodności z warunkami technicznymi oraz protokół oceny stanu technicznego pojazdu zabytkowego.

5) Jeżeli pojazd jest zarejestrowany, oddajemy stare zalegalizowane tablice. Jeśli nie są to tablice obowiązujące, np. dwuliterowe czterocyfrowe, pozostawiamy je dla siebie.

6) W wydziale komunikacji składamy stosowny wniosek o rejestrację pojazdu jako pojazdu zabytkowego, dołączając do niego załączniki (patrz pkt 1-5).

Tekst **Piotr Pszczółkowski**

SHIFT™

WROCIŁ DO GRY

Importer
www.motoglobe.pl
061 653 57 78

ASSAULT
white/red 129
spodnie 349
bluza

STRIKE
green/yellow
blue/white 179
spodnie 499
bluza

RECON
green/camo 159
spodnie 429
bluza

COMBAT
black 549
buty