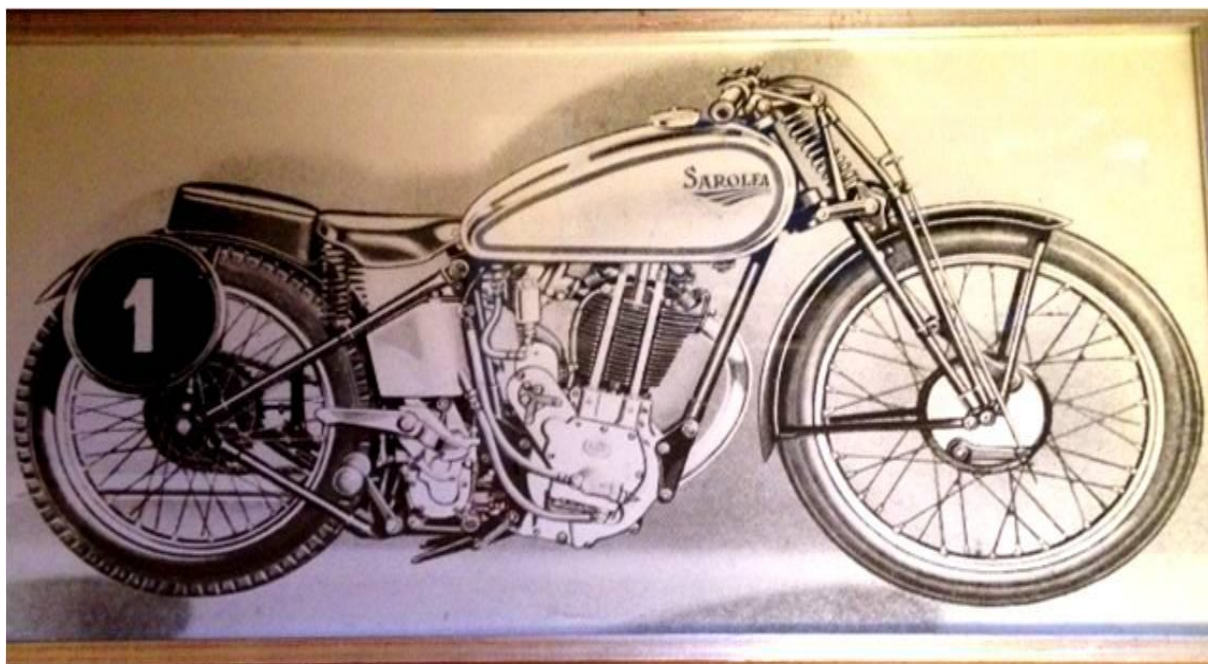


## SAROLÉA, EN BELGARE MED ANOR FRÅN 20-TALET.

Text Lasse Eriksson, Mölndal

Bild Egna samlingar.

Får jag presentera belgiska Saroléas bidrag till 30-talets TT-tävlingar i katalogklassen samt ett par utgåvor av standardmaskiner från 1938 och 1950-talen.



Bilden, inramad i en träram, längd 625 mm, höjd 325 mm, härstammar från en samling som såldes ut i Kungsbacka under hösten 2015 återfinns nu tillsammans med en del andra Saroléabilder på min garagevägg. Intressant var också den på tavlans baksida tekniska specifikation över hela hojen..

Ett litet utdrag ur specen visar att hojen tillverkades i 2 utföranden. En typ 37F med 350 cc motor och en typ 37C med 500 cc motor. Någon effekt anges inte men däremot max hastighet med " TT-bränsle 50:50-blandning" vilket förmodligen då låg i nivå med nuvarande 95 eller 98 oktantigt bränsle. Med 50:50-bränslet anges en hastighet för 350:an på 145 till 150 km/h och för 500:an 165 km/h. Hänvisande till slutklämmen i specen salufördes 37F och 37 C även i Sverige men då med vissa restriktioner: " Dessa typer äro särskilt tillverkade för att delta i tävlingar, äro de snabbaste i Sverige saluförda motorcyklar vilka i tävlingar indelas i katalogklassen."

**SAROLEA**

**Typ 37 F och 37 C  
350 c.c. och 500 c.c.  
Enkelport Course**

37 F. Cylinderdiameter och slaglängd: 70×90,5 = 348,5 c.c.  
37 C. Cylinderdiameter och slaglängd: 80,5×97 = 494 c.c.  
Hastighet med TT bränsle 50:50: 37 F. 145-150 km/tim.  
37 C. 165 km/tim.

**Motor.** »Saroléa». Specialtrimmad, vipparmarna lagrade i rulllager. Dubbla ventilfjädrar av fjädringstyp, cylindern och toppen särskilt väl avkylda. Ventilstaken av speciellt behandlat stål, väggregatet lugrat i tredubbel rulllager. Kamaxlar av TT profil, lagrade i rulllager. Automatisk trycksmörjning av sjuval vevstakslaget, cylinderväggen som transmissionen och ventilstyrningarna. BOSCH magnet av racertyp, 14 mm. stift.

**Förgasare.** AMAL, »down draught».

**Avgassing.** Enkel port, avtagbar ljuddämpare.

**Tankar.** Bensintank, rymmande 20 liter, oljetank, rymmande 3½ liter. Stora påfyllningslock med snabbförskrivning. Bøjliga bensin- och oljelror. Effektiva filter.

**Ram.** Låg, av special stålörre. Centralt placerat stöd.

**Styrstäng.** Reglerbar, försedd med styrbroms och vridbart gashandtag, kort pådrag. Regleringspåk för luft och tändning. Kraftiga wirar.

**Gaffel.** Med centralfjäder, försedd med lista men justerbara stötdämpare.

**Hjul.** Avbalanserade. Axlar lagrade i kullager. Lindade ekrar.

**Däck.** 27"×5" »ribbed» framdäck, 26"×3,25" bak.



**Bromsar.** I dimension 180 mm.×35 mm., inre expanderade backar av speciellt behandlad aluminiumlegering. Special bromsbelägg. Framhjulsbromsen manövreras med ett långt handtag av stål å styrstängens, bakhjulsbromsen med ett pedäl för vänstra foten med justerbar stoppanordning. Lätt och bekväm justering.

**Växellåda.** 4-växlad utan kikstart. Utväxling: 1, 1,09, 1,3, 1,98, till 1 på 3:de, 3:de, 2:dra, resp. 1:sta växel. Snabb, automatisk fotväxling genom dubbel-pedal. Koppling med 4 lameller.

**Kraftöverföring.** Genom kedjor av dimension 1½"×½" mellan motor och växellåda resp. ½"×½" mellan växellåda och bakhjul, automatiskt smorda. Stötdämpare å motoraxeln. Stänkskärmar. Småla.

**Sadel.** »Dunlops» helt av gummi. Extra racerkudde på bakskärm.

**Fotstöd.** Justerbara, beklädda med gummi.

**Urförande.** Ram, skärmar etc. svartlackerade. Fälgar, tank och utrustningsdetaljer förkromade. Vikt. Ca 140 kg.

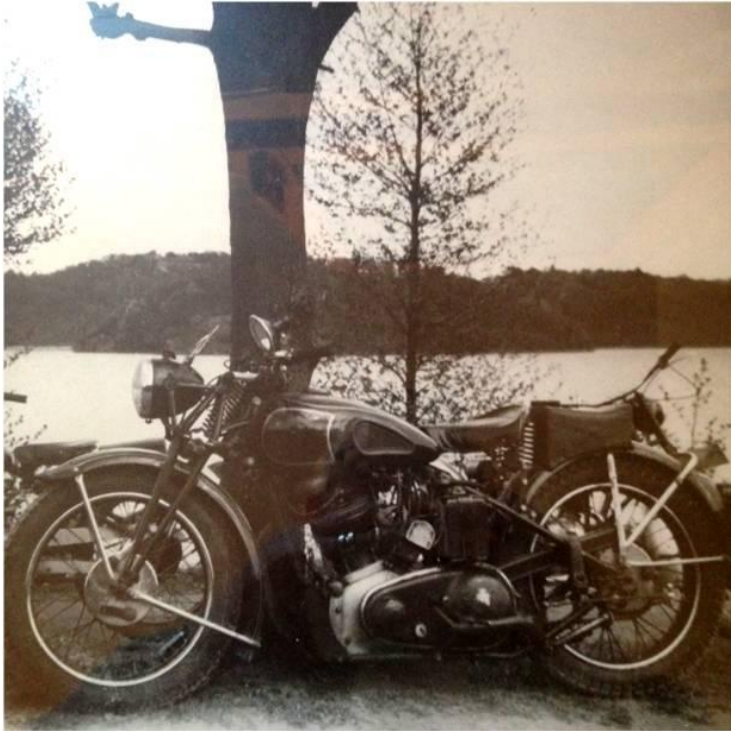
Dessa typer som äro särskilt tillverkade för att deltaga i tävlingar, äro de snabbaste i Sverige saluförda motorcyklar vilka vid tävlingar indelas i katalogklassen.

Själv hade jag en Saroléa ett par år under 50-talet inköpt på Bil AB Thams MC-handel på Odinsgatan 6 i Göteborg som vid den tiden var återförsäljare för både Saroléa och FN genom Belgimex i Stockholm. I "Bil AB Thamkoncernen" ingick då även SVENSKA MOTORCYKELFABRIKEN TYPHOON men det är en annan och tidigare berättad historia. "Sara", ja den kallades så i knutteketsarna, var av 1938-års modell. Försedd med en 600-kubiks långslagig toppventilad motor med en klammad kåpa över ventilsystemet, våtsump med en ventil som visade att oljetryck fanns och en 3-växlad låda. Vad jag minns inköptes Sara på höstkanten och en renovering gjordes under första vinteruppehållet.

Motorn plockades isär hemma i källaren. Jag vet att ramlagren byttes och att ventiler slipades in. Kam och övriga inställningar gjordes i Lindbergs källare ihop med Åke medan tank, skärmar, stelbensram och lite andra smågrejer skickades till lackering och kromning. Det sistnämnda på nysilverfabriken Aurora på Gårda i Göteborg. Välkänd i dåtidens MC-kretsar för sina fina jobb.

Webbgaffel och stel bakram gjorde att komforten inte var den bästa. Man fick se upp och inte åka för fort över potthålen i grusvägarna annars ville bakändan gå sin egen väg vilket kunde resultera i att man fick syna vägen på väldigt nära håll. Detta hände mig en gång men turligt nog hamnade jag på en grässlant något omtumlad men inte skadad. Sara däremot fick lite skador på frampartiet speciellt strålkastaren med krossat glas och lite bucklor.

Annars var Sara en fin maskin jag aldrig glömmer. Som tidigare nämnts hade jag hojen i två år. Under den tiden gick hon som en klocka. Hon var med på två resor till Hedemora TT. Det enda som krånglade något var den "fjäder" i växellådan som returnerade fotpedalen till utgångsläge efter växling. Fjädern gick av stup i kvarten. Efter ett tag lärde man sig dock att göra "fjädrar" själv av pianotråd och det fanns alltid ett par med som reserv på längre turer.



Sara finns inte kvar. Hon såldes ett tag efter andra resan till Hedemora till en kompis. Kort därefter fick hon ett våldsamt slut i en korsning på Levgrens äng i Göteborg, ungefär där Ullevi sedermera byggdes, då hon efter en olycka med en bil antändes och brann upp. Kompisen klarade sig dock utan större blessyrer.

Trädet Sara lutar sig mot finns fortfarande kvar i skick som på bilden tagen 1953. Ingår i en allé på Strandvägen vid Stensjön i Östra Mölndal där bl. a vi skinnknuttar samlades på kvällar och helger innan vi drog iväg till något fik eller till någon av de många mc-tävlingar som kördes på den tiden.

Nedan Saroléa 600 cc modell SL6 årsmodell 1950. En modern och kraftig 50-talsmodell med teleskopgaffel, plungerfjädring, svingsadel och snyggt lackerad i svart. När det gäller motorinstallationer har man behållit samma lutning i ramen som förkrigsmodellerna. Man har heller inte frångått våtsumpen. På bilden ser man pluggen för oljepåfyllningen vid främre delen av cylinderfoten på vevhusets v-sida. Den mest synbara förändringen när det gäller motorn hittar man annars på cylindersidan där gjutjärnstoppen ersatts med en lättare och mer tidsenlig cylindertopp i lättmetall.



I övrigt verkar det inte finnas så många SL6:or från 1950 års modell i klubben. Kollar man i den senast utgivna matrikeln så hittar man bara fyra exemplar och när det gäller 1938 års modell endast ett exemplar, sidventilad och benämnd T6.

Kollar man vidare efter 30-talsmodeller finns tre stycken 600- kubiks exemplar noterade:

En sidventilad – 34: a (T6)      En toppventilad - 37 : a (SS)    samt en sidventilad -38:a (T6)

Vad kan man då dra för slutsatser av detta? Jo, sannolikt är det väl så att T står för tourist, SS för supersport och 6:an då för 600 cc. Eftersom 37:an då skulle vara en supersportmaskin och övriga lite långsammare sidventilade "turistmaskiner" kan man kanske anta att 38:an som jag hade skulle kunna klassas som en supersport!!!

Låter lite otroligt men varför inte. I så fall, vilken trevlig slutsats så där 60 år efter branden.

Hälsningar

Lasse