



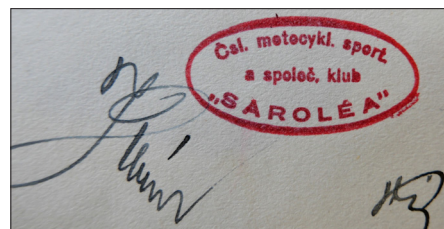
Čsl. motocyklistický, sportovní a společenský klub Saroléa v Praze

„Všem majitelům motocyklů Saroléa a Velocette, všem přátelům a zájemcům o tyto značky, oznamujeme založení Motocyklistického, sportovního a společenského klubu Saroléa v Praze. Zveme vás všechny srdečně do svého středu, kde v každém případě do našeho oboru spadajícím naleznete jistě odborníky schopné vám poraditi a pomoci. Chceme si sdělovati své zkušenosti a dojmy tak, aby každý náš člen byl bohat zkušenostmi všech ostatních a každý jedinec aby sloužil k dobru a poučení celku. Vzájemná podpora a jednotný postup umožní nám používání výhod a zařízení jednotlivci nedostupných. Hodláme pořadati společné výlety, soutěže a závody, zřizovati společné garáže a cvičiště, zakupovati společně pohonné látky a jiné potřeby, užívati spolkových výhod u pojišťoven, v opravnách, při vyjednávání s úřady a korporacemi apod.“

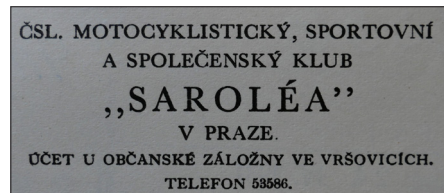
Motocykly se na našich cestách objevily na přelomu 19. a 20. století. Motoristické kluby byly zakládány hned s prvními prodanými motorovými dvoukolkami. Vznik Českého klubu motocyklistů pro Království české je datován k 21. únoru 1904. Kupodivu, na ty značkové si museli majetníci dvoukolových výbušných zlotvorů počkat takřka třicet let. První příčku obsadil Harley Club Praha v roce 1928, který je, jak hrdě zdůrazňují, zároveň i nejstarším existujícím HD klubem na světě. Kdo však zdvihl hozenou rukavici a založil druhý značkový klub na území RČS? Pokud P. T. čtenář tipuje hojně zastoupené marky, jako např. BSA či Ariel,

musí jej pisatel zklamat. Nebyly to ani žádné tuzemské značky. Výše uvedené „Provolání“ vyšlo v tisku 30. ledna 1929. Jen pro zajímavost, třetí „na bedně“ stál B. D. klub.

Ustavující schůze proběhla v prosinci 1928. Zakládajících členů bylo 27, v květnu 1929 již 95 a v roce 1931 čítala členská základna přes sto padesát „enthusiastů“ z celé tehdejší republiky. Dnes je cenným zdrojem informací o klubových aktivitách „Časopis Saroléa Klubu“ vycházející po několika let jako příloha Motor Revue. Prvním předsedou byl zvolen Dr. Ing. Vratislav Velich, na jehož jméno můžeme narazit v dobovém motoristickém tisku coby autora reportáží, zpráv o novinách motocyklových továren apod. Čestné členství obdržel legendární redaktor Heinz.



Klubové razítko. Nezbytnost pro korespondenci s úřady



Klub používal vlastní hlavičkový dopisní papír. Oficiální název byl tak překombinovaný, že se běžně užívalo několik zjednodušených podob

Na rychle stoupající popularitu klubu ve zhruba prvních dvou letech měl nepochybně vliv i příchod motocyklu Saroléa typ 24. Moderní a výkonný stroj jak v turistické, tj. spodové verzi, tak v několika provedeních sportovních vrcháčů byl dostupný za velmi konkurenční ceny. V čísle 7 klubového časopisu z dubna 1929 se píše: „Konečně došlo několik vagonů dlouho a toužebně očekávaných pùllitrů Saroléa. Váruji 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 (rádně ‚kolko vanými‘) 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!“

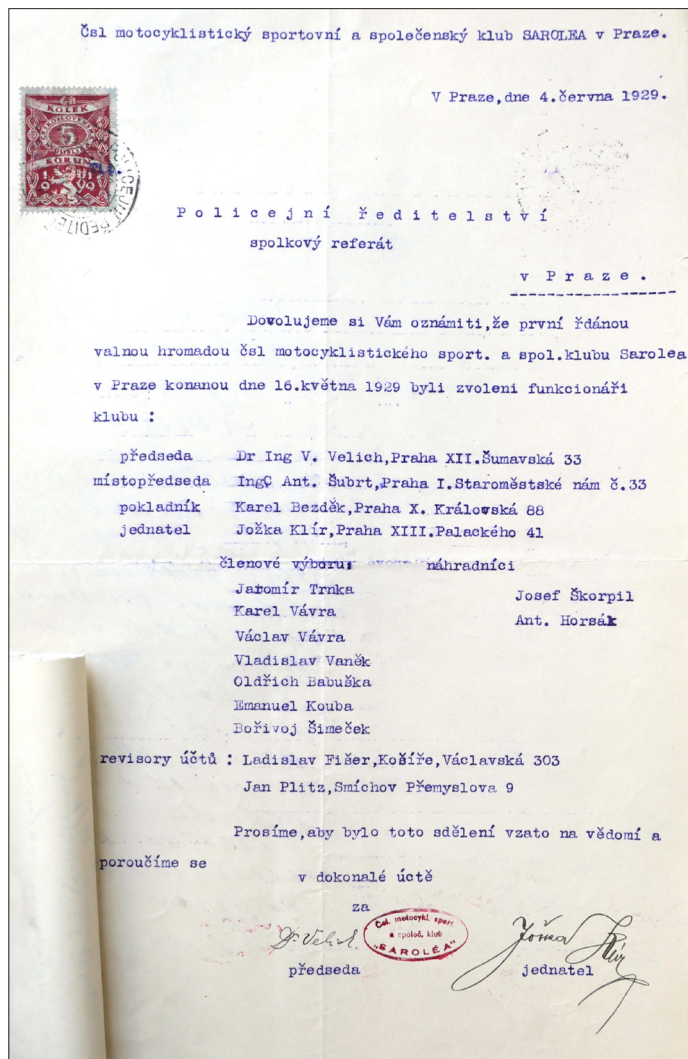
Již na ustavující schůzi „výbor klubu vybízí všechny členy, kteří cítí v sobě umělecké sklony, aby se pokusili o návrh na



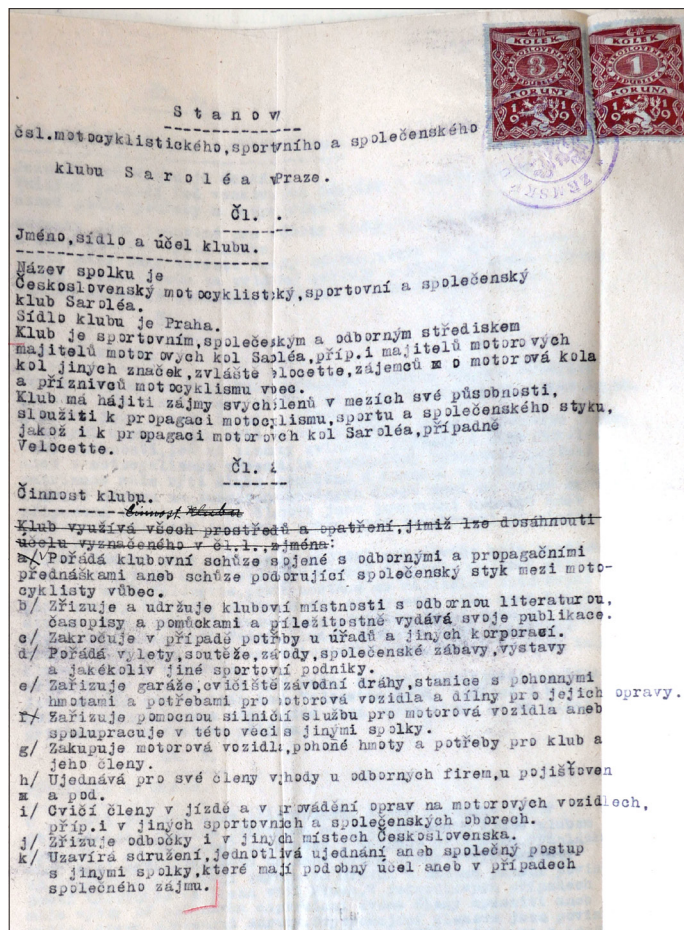
Členská legitimace. Dalo se na ni i výhodně nakupovat. Například Antonín Kůrečka, sedlář a brašnář z Vnorov v Veselí nad Moravou, nabízí pro členy klubu prvotřídně provedené motocyklové brašny za zvláště snížené ceny. Na požádání zašle nabídku



Na vlajku se nenašly finance, nicméně každý člen zakoupivší nové motorové kolo Saroléa obdržel takovouto vlaječku, jež mohla posloužit coby klubová



Předsednictvo Saroléa Klubu zvolené na první valné hromadě 16. května 1929



Stanovy Saroléa Klubu po připomínkách z Ministerstva vnitra.
 „Členem řádným může býti každý majitel motorového kola Saroléa aneb motorového kola Velocette; rovněž i bývalý majitel stroje Saroléa aneb Velocette, pokud nestane se majitelem motorového kola jiné značky. Případný prodej svého motorového kola aneb koupi stroje jiné značky je každý člen povinen ihned ohlásiti výboru klubu.“

klubový odznak a vlajku“. Také byl přijat vzor členských legitimací a schválen tisk pěti set kusů. Krom klubového časopisu důležité klubovní zprávy uveřejňoval denní tisk (Národní listy, Venkov).

Návrhů na odznaky dorazilo ke dvěma desítkám. Vybrán byl od arch. Svobody a v květnu 1929 objednáno 250 kusů u firmy Pichl. Z plánovaných sta kusů vlajek nakonec pro zvýšené náklady sešlo. Ostatně byly k dispozici tovární vlajky, které dostával každý nový majitel při koupi motocyklu Saroléa. Zasklená klubovní skříň, kde byly zveřejňovány plánované akce, fotografie z nich a vůbec věci kolem klubového života, visela, jak jinak, v „šourůmu“ u Formánků. Na členské legitimace se podařilo dojednat slevy u mnohých firem s motoristickým sortimentem, jakož i na nákup benzínu. Členové také měli k dispozici zahraniční motoristické časopisy.

Schůze byly zprvu konány každý první a třetí čtvrtek v měsíci v Národním domě na Vinohradech v prvním patře od 20.00. Začátkem třicátých let se klub přesunul do Kmochovy restaurace U Divadla, rovněž na Vinohradech. Krom toho každý pátek



Horymírova 72, dnes Košícká. V těchto kůlnách a domečku typickém pro starou vršovickou zástavbu sídlila firma Formánek, generální zástupce Saroléa a Velocette pro ČSR. Také zde bylo „informační centrum“ klubu. Ačkoliv tehdejší dobu ovšem nelze srovnávat s dneškem, stejně by člověk očekával reprezentativnější prostory



V neděli 14. dubna zahájil Klub Saroléa výletní sezonu odpoledním výletem do Jevan. Zúčastnila se více než třetina všeho členstva. Pro nejbližší dobu jest připraveno několik velmi pěkných celodenních i dvou-denních výletů. Neopomeňte se zúčastnit. Jistě nebudete litovat!

První společný výlet Saroléa Klubu byl do Jevan (1929)

ČSL. MOTOCYKLOVÝ, SPORTOVNÍ A SPOLEČENSKÝ KLUB „SAROLÉA“ V PRAZE.
Účet u Obřanské záložny ve Vršovcích. Telefon 53586.
Klubovní místnosti: Praha-Vinohrady, Hbsova 7. I. Kmochova restaurace. Členské schůze každý prý a třetí pátek v měsíci.
VÝLETNÍ SOUTĚŽ 1930.
Kol. Bušek zpracoval za spoluúčasti kol. Pltze došlý materiál a sestavil tuto klasifikaci:
1. kol. Klír 477 bodů, 2. kol. ing. Kašpar 434 bodů, 3. kol. Sokolík 415 bodů, 4. kol. Šykora 409 bodů, 5. kol. Bušek 360 bodů, 6. kol. Bezděk 333 bodů, 7. kol. Bezobohatý 230 bodů, 8. kol. Šmíd 176 bodů, 9. kol. Zavadil 147 bodů, 10. kol. Vodrážka 145 bodů.
Z celkového počtu 28 účastníků uveřejňujeme pouze prv-ních deset.
Putovní pohár, věnovaný kol. Drem Velichem, a jeho malou kopii získává tedy kol. předseda Klír. Blahopřejeme! Několik dalších obdrží pak řestné ceny, věnované fou J. Formánek, což neopomíneme ještě oznámiti.

Výsledky klubové výletní soutěže roku 1930

scházeli se tamtéž „na jedno“ ti, kterým nestačily oficiální termíny. Pololetní členský příspěvek ponejprv činil pro Pražáky 30 Kč, pro venkovské 15 Kč, později sjednoceno na 30 Kč za rok pro všechny.

„...konečně není ani možno choditi do každé schůze, ale myslíme, že bude lehce možno jednou večer za 14 dní nebo za měsíc se uvolniti a přijíti. Máte sedět někde v kavárně, nebo v klubu. Poslechnete si tu často aspoň gramofon aneb taneční hudbu uměleckého

Výletní program na červenec 1929. 6. až 7. zájezd na slet do Plzně. Odjezd z Prahy 6. července v 5 hod. ráno. Návrat z Plzně: I. část ještě dne 6. pozdě večer, II. část 7. odpo-l. 13. a 14. dvou denní výlet spojený s tábořením pod stany na Lužnici u Tábora, mezi Roudnou a Planou. Prvotřídní koupání! K dispozici jsou dva velké stany každý pro 15 až 20 osob. Odjezd v sobotu odpo-l. ve 3 hod. Kdo by nemohl v sobotu jede v neděli ráno v 5 hod. Bližší bude ujednáno na členské schůzi, která se koná ve čtvrtek 4. července. 21. na Křivoklát. Koupání v Beroune. Odjezd v 6 hod. ráno. Sraz je vždy na Mírovém náměstí za kostelem, proti Národnímu domu na Vínohradech.

KLUBOVNÍ VÝLETY DO KONCE ČERVNA. 19., 20., 21. a 22. VI. Zájezd do Orlických Hor - Tý-niště n. Orl. - Náchod - Jánské Lázně - Krkonoše, aneb 19. VI. Cholín n. Vlt. - koupání, 22. VI. Kamýk n. Vlt. - koupání, 29. VI. Přes Beroun - Zdice na Padršské rybníky a zpět přes Rožmitál - Dobříš.

Ukázky z výletního programu let 1929 a 1930. Rozhodně se členstvo nenuďilo!

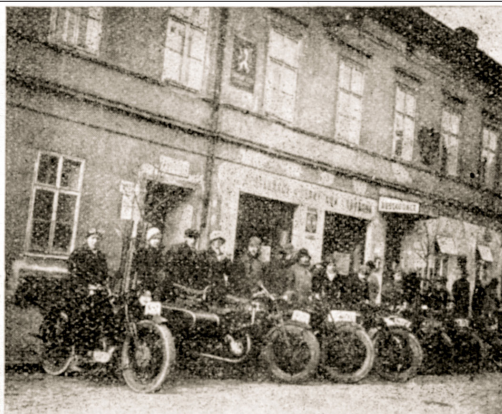
tria, postěžujete si na stroj, nebo jej pochvá-líte, ledacos se dozvíte. A nemůžete-li se ani jednou večer odpoutat od své dívenky - netýká se a ani nemůže týkati ženáčů - přiveďte ji s sebou. Bude dámami do klubu docházejícími radostně a srdečně přijata.“



Členové Saroléa Klubu hotoví se na Vinohradech k odjezdu na klubový výlet. Rok 1930

„SAROLÉA

Tento mladý, ale čilý klub patří k těm málo organisacím, jež se starají o spolupráci jednotlivých motoristů a dělají bez obvyklého křiku a slávy záslužnou propagační práci. Nedělají spolek pro spolkaření nýbrž žijí si svým klidným společným životem, pořádají různé



Několik členů na společném výletě.

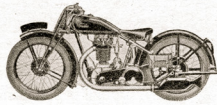
MOTOKLUB“.

podniky a v jejich klubu vládne klid-ný, kamarádský poměr mezi všemi čle-ny. Mohli by býti dobrým vzorem pro utvoření podobných klubů i v jiných městech, což by jistě prospělo jak mo-torismu celému, tak i jednotlivým čle-nům — motoristům samotným.

Pohledte, vzorový klub! Motor Revue 1931

1929 NOVÉ MODELY 1929 SAROLÉA

RÁM
BALONY



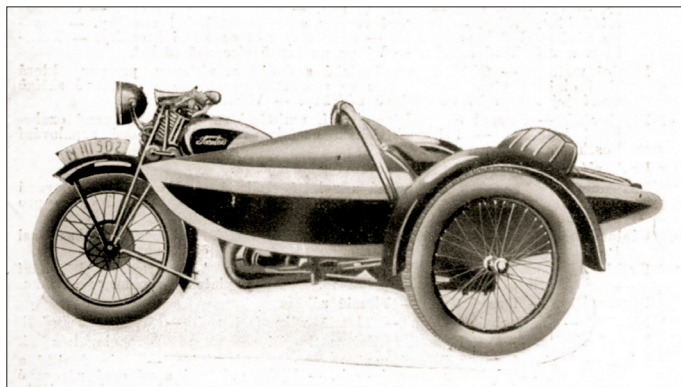
MOTOR
VIDLICE

pro československé silnice.

Žádejte ihned nabídku a zajistíte si včasné dodání u fy:

Ing. J. FORMÁNEK, Praha-Vršovice, Vinohradská 7.

Telefon 535-86.



Sidecar Trnka. „Kol. jednatel se vrhl na výrobu sidecarů. Jsou opravdu velmi pěkné jak tvarem, tak i provedením. Jenom ten první kousek se mu nějak nepovedl. Myslím, že zadek dal dopředu, anebo tak nějak, ale pro další sériovou výrobu už to neštěstí zažehnali a nadále prý budou zadky tam, kam podle tradice patří.“

Některé schůze obohatily zajímavé přednášky. Např. Ing. Štůla, odborník na silniční problematiku, připravil referát „Silnice uzavřena“, který se těšil značnému zájmu a vyvolal velkou debatu na téma neutěšených „komunikačních problémů pražských“. Ing. Štydl přednášel o „Principech moderních výbušných motorů“, Bedřich Štěpánek výlet po Evropě shrnul v „Dojmech z cest“, což způsobilo mezi členstvem zájem o cestování do ciziny. Ing. Štěpán navázal vyprávěním o jízdě se sidecarovou velocettou z Birminghamu do Prahy a přednáškou „Příprava stroje na delší turistiku“. Vladimír Vaněk zaujal „Úvodem do zimních sportů“.

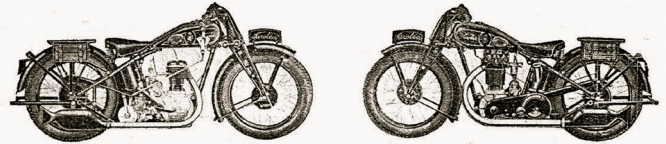
Klubovou pospolitost utužovaly akce i bez vůně benzínu. Třeba společné dovolené. Také o tom referoval klubový tisk: „Tož byli jsme o těch dvou svátcích v Krkonoších, s klubovním koupacím míčem, jež nikomu se nepodařilo ku podivu vykopnouti až na vrchol Sněžky. Jako ojedinělý úspěch značky ‚Saroléa‘ v letošním roce označil bych dosažení vrcholu Sněžky kol. Ing. Kašparem, ovšemže bez ‚Sáry‘, což jest však tím podivuhodnějším výkonem. Výjel-li to na jedničku či po čtyřech – to nevím.“ Ing. Kašpar byl postavy řecké zavalité.

Nejen na motocyklech, leč i na parketu dosahovali členové mistrovství. Společenský večer Klubu Saroléa: „Různý jazz vyprovokoval ihned několik prvních dvojic k tanci a naši hoši dokázali, že ovládají dobře nejen své stroje, ale i své sličné tandemistky a sidecaristky při hudbě téměř výlučně moderní. Sluší se vzdáti dík členům prvotřídního orchestru, kteří byli neúnavní v opakování oblíbených kousků.“ Konáno v Národním domě na Vinohradech 23. března 1929. Předprodej vstupenek na členské schůzi

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 - rychlostí 182 km/hod.

SAROLÉA

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

Žádejte nezávaznou nabídku u firmy:

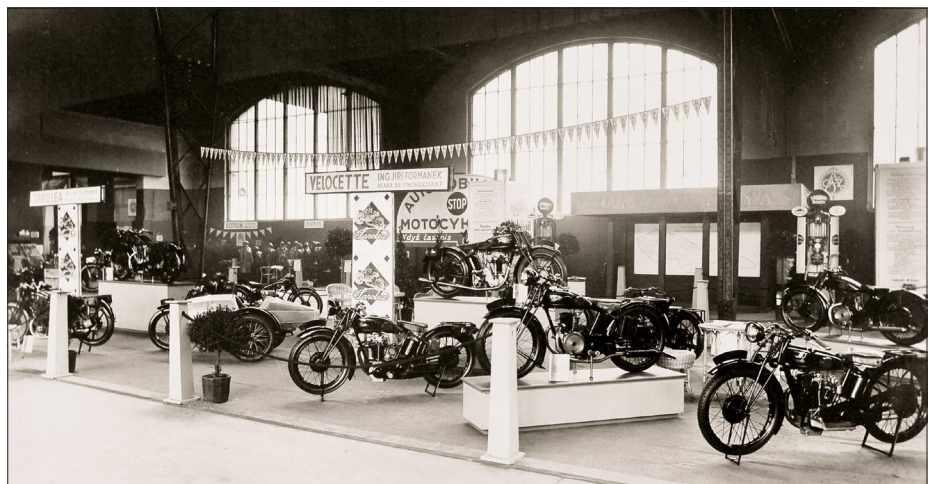
**Ing. J. Formánek, Praha-Vršovice,
Vinohradská 7. Tel. 53586.**

ZVLÁŠTNÍ OTISK Z ILUSTR. 14DENÍKU „MOTOCYK REVUE“, PRAHA II., KARLOVO NÁMĚSTÍ 32.

Modely Saroléa 24 T, S, U a později R, motocykly nové generace (koncepte se udržela až do padesátých let) přišly na trh roku 1929 a staly se velmi populárními

aneb u fy Ing. Formánek, Praha-Vršovice, Vinohradská 7. „Zábava zvláště v pozdějších hodinách stala se velmi intimní a protáhla se značně přes půlnoc, což však, jak jsem mohl pozorovati, četným vytrvalcům na dlouhé štreky nijak nebránilo, aby si to do rána ještě jednou nezapakovali.“

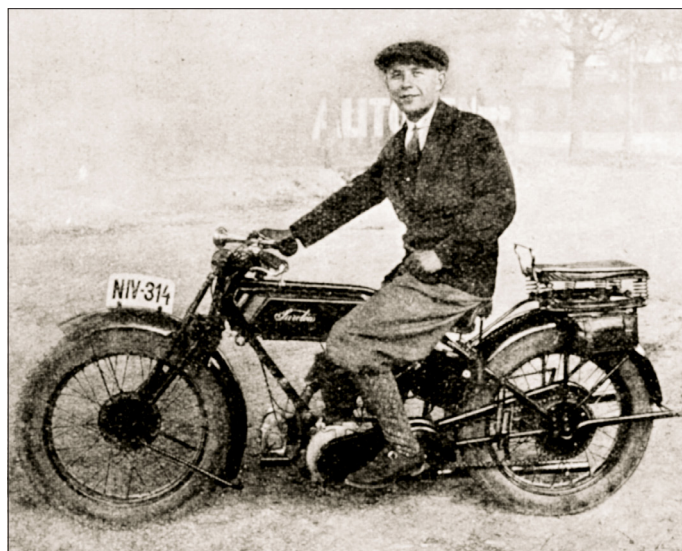
Na první klubový sportovní počín, Zimní motocyklovou soutěž AKRčs 10. února 1929, se přihlásilo sedm „kolegů“ – Čížek, Klír a Petr (Saroléa 500 solo), Bezděk a Kouba (Saroléa 500 side), Holec a Šubrt (Velocette



Stánek fy Formánek na PVV 1929. Pohled do sekce Velocette



Saroléa 23L, spodová pětistovka z dvacátého šestého. N-I-696 je obchodní číslo Fy Formánek. V pozadí Gröheho vila. Fotografie ze starého poškozeného skleněného negativu. Kvalita snímku nedovoluje spolehlivě určit jezdce



Bedřich Štěpánek s motocyklem Saroléa 23 T, spodovou pětistovkou z roku 1928, a se sličnou děvou na tandemu, najel Německem, Francií a Švýcarskem v červenci až srpnu 1928 přes 3000 km, samozřejmě zcela bez závad

350). Klub obdržel mezinárodní licenci soutěžícího, takže členové mohli startovat coby team. Pánové Bezděk a Klír dojeli na zlatou.

Zbraslav–Jíloviště. Kdo nebyl, jako by nebyl. Tedy i Saroléa Klub zde musel zanechat stopu. Rok 1929: „Bylo vskutku odvážné, odhodlal-li se Klub Saroléa debutovatí právě v největším našem závodě, jímž Zbraslav–Jíloviště bezesporu jest. Jelikož nezměřili jsme své síly doposud v žádném podobném podniku, je pochopitelné, že vyskytly se obavy. Ukázaly se však zcela zbytečnými. Nedělní Zbraslav dokázala, že Klub Saroléa má ve svém středu nadějně sportovce, kteří již svým prvním startem vynikli značně nad průměr. Spokojím se pouze s konstatováním holých fakt. V klubovním závodě startoval za náš klub pouze Jožka Klír na Saroléa 500 cm³ a absolvoval trať za 3:30.8 sek., umístiv se tak na druhém místě, pouze šest desetin vteřin za prvním. Klír vyjel nádherný závod. Neváhám tvrditi, že to byl nejkvalitnější závod a nejčistší styl mezi klubisty vůbec... Největšího úspěchu však dosáhl kol. Dr. Zweig z Brna (závodní speciál Saroléa 23U), který v mezinár. závodě do 500 cm³, v konkurenci největších „kanonů“ zahraničních i našich, umístil se na pátém místě jako prvý československý závodník. Jeho čas 3:21:5 je lepší o 5,7 vteř. Chaloupkova rekordu z roku 1927...“

V národním závodě startoval ještě npor. Čáni s velocettou a dojel na druhém místě. Ing. Štěpán, jeden z našich nejúspěšnějších závodníků dvacátých let, v mezinárodním závodě tentokrát sedlal Grindlay Peerless a moc se mu nedařilo, skončil až osmý. Jelikož většinou stával na „bedně“, rozhodně výsledek nepovažoval za uspokojivý. Údajně to bylo způsobeno syrovým strojem, který dorazil teprve den před závodem.

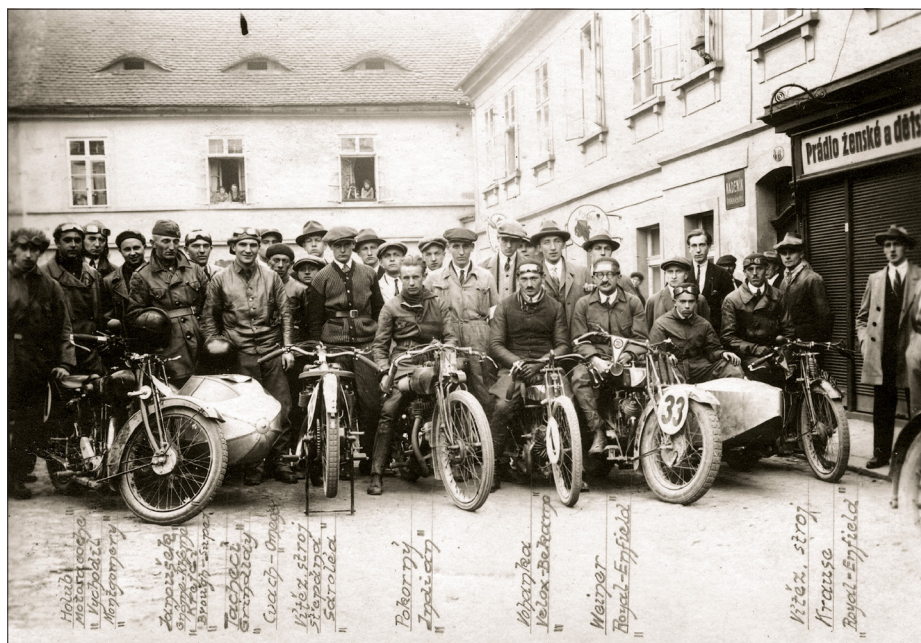
V mezinárodním jel také Čížek s Velocette 350 a skončil čtvrtý.

Krom vyslaných jezdců se klub také postaral o členstvo. Fa Formánek pronajala místo v Žákové zatáčce a zajistila slevu na vstupenky. Tím však sportovní ambice členstva nekončily. Pánové Zweig a Vaněk se přihlásili na Velkou cenu motocyklů Československa se svými speciály 23U, doplnil je Čížek na velocette (všichni tři však závod nedokončili), brněnský Zweig samozřejmě nemohl vynechat Soběšice (první místo v kategorii, druhý nejlepší čas motocyklů), Vaněk se Saroléa 24S při Dni rekordů obsadil 4. místo, Šmíd dobyt stříbro v závodě do vrchu Krivoklát s Velocette 350...

Zbraslav–Jíloviště 1930: „Dne 11. V. byl jet tento tradiční a populární závod, v počtu

již XIII., za hojně účasti našich členů, jak na obvyklém stanovišti, tak i v závodě samém. Bohužel našim jezdcům na strojích Saroléa přinesla „nešťastná“ 13 smůlu. Kol. Voráček na Saroléa 500 cm³ dociloval v tréninku skvělých časů, cca 3:20, ačkoliv má stroj z loňského roku, a měl oprávněnou naději na některé z prvních míst v mezinárodním závodě. V sobotním tréninku před závodem zachytil však přílišným nakloněním v zatáčce výfukovou rourou o zem a složil se. Stroj sice byl po usilovné práci již v sobotu odpo. opět v bezvadném stavu, avšak jezdcí přes nejlepší ošetřování otekla do rána zraněná ruka tak, že na jízdu nebylo ani pomyslení.“

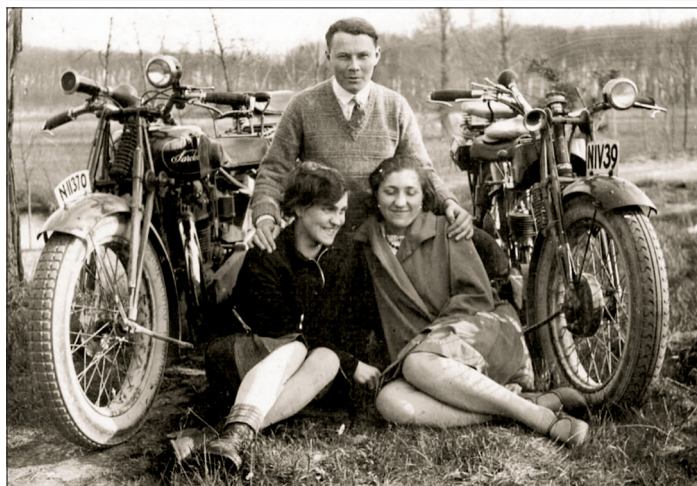
Druhý jezdec na Saroléa, Jožka Klír, vyzvedl si nově zakoupeného a vyladěného rácera u Formánků teprve dva dny



Ing. Štěpán vítězí v I. mezinárodním závodě motorových kol a sidecarů na okruhu v Plzni 6. září 1925. Na společném snímku závodníků chybí, je zde pouze jeho vítězný stroj. Patrně se stýděl



Kolegové Antonín Šrotýř (25M, NIV-39) a Otto Svoboda (24S, NII-370) s dámami na výletech. Náměstí jsou Litoměřice




před Zbraslaví. Silný stroj a zkušený jezdec dávali naději na úspěch, bohužel, banalita v podobě zaolejované svíčky krátce po startu rozhodla jinak.

Jezdci na moto Velocette byli o poznání úspěšnější. Šmíd v kategorii sidecarů do 350 cm³ zvítězil v mezinárodním závodě a Kučera bral zlato v třístapadesátkách solo. Zweig dojel druhý. Tedy pro Saroléa žádná sláva, avšak klub obstál více než čestně.

„...na stroj, na němž kol. Šmída jezdí denně do Prahy a jenž má ujetu již více než 10 000 km, je to jistě pozoruhodný výkon, tím spíše, že jedná se o normální cestovní stroj Velocette modelu KN.“

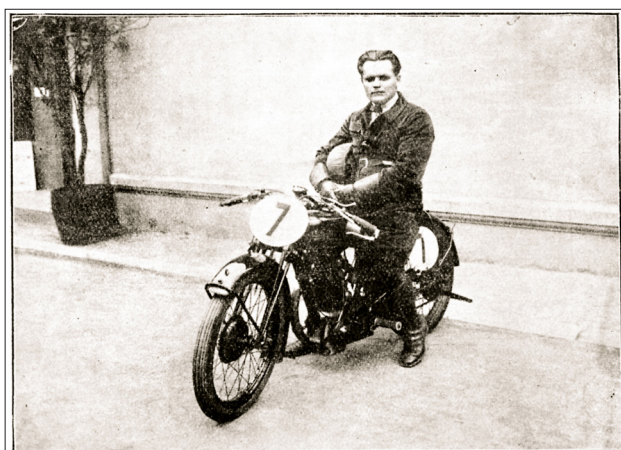
Zbraslav–Jíloviště 1931: *„...letos klub vyslal do národního závodu kolegy Buška, Vodrážku a Pechara – za tohoto, zraněného z treningu, jel Možný, jenž však nedojel, ač mašina byla jinak ‚chodivá‘ – a do*

mezinárodního kol. Šmída... Za poznámku snad stojí, že kol. Šmída silně mrzelo, že z loňského I. místa dal se setřásti, eventuálně setřásl se sám – uzavřel si při vyklánění v zatáčkách kolenem jeden z přívodů benzínu – na druhé místo... Zbraslav jeli dále naši dobře známí Kučera a Hurt, tento na Saroléa, onen pak na Velocette. Umístění jich bylo, zvláště ono Kučerovo, hned za Oilerem a pod rekord, velice dobré.“



ING. ŠTĚPÁN
dobývá na stroji
SAROLÉA
patnáct prvních cen v nejtěžších
závoděch Československa.



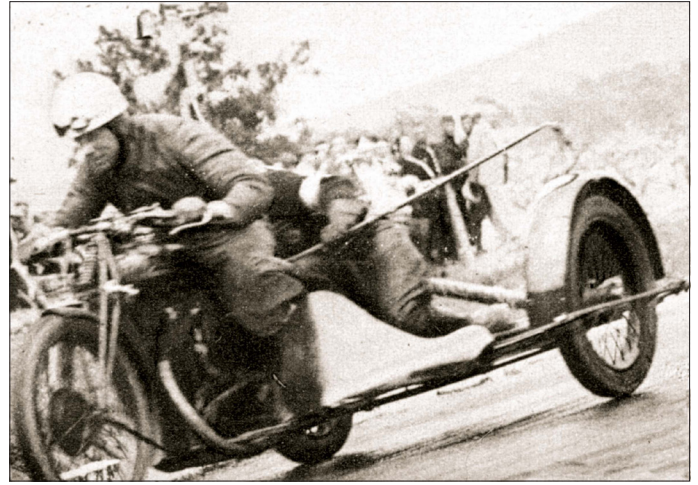



Náš jediný vítěz kat. 350 ccm na II. čl. T. T. ing. Štěpán na stroji Velocette.

Ing. Václav Štěpán byl jeden z nejuspěšnějších tuzemských závodníků na motocyklech. Ve dvacátých letech obsazoval čelní místa prakticky ve všech našich závodech. Ve třicátých letech se jeho jméno z motoristického života vytrácí. Jednak kvůli osobním problémům, jednak patrně pro „vážnost funkce“ na pražském magistrátu



Saroléa 245, vrchová pětistovka z roku 1929. Podle pověstí by se mělo jednat o stroj, s nímž se hlásil jezdec Pechar na Zbraslav–Jílovistě 1931. Soukromá sbírka



Míla Hurt v plném tempu při závodu Zbraslav Jílovistě 31. května 1931. V mezinárodním závodě dojel třetí ve své kategorii

Klub toho roku obeslal svými členy Jízdu krajem Žižkovým, Letmý kilometr v Plzni, Spořilovský okruh, plochou dráhu v Plzni, závody ve Žďirci, hvězdicovou jízdu do Loun atd.

První společný klubový výlet byl do Jevan. Start 14. dubna 1929 ve 13:30 na Mírovém nám. na Vinohradech před klubovou místností. Druhý se konal 12. května. Cíl Bezděz a doksanská jezera. „Zúčastnilo se jej mnoho našich členů na 16 strojích. Nálada byla výborná a nebyla pokažena ani prudkým lijavcem, který nás na zpáteční cestě před Mělníkem překvapil.“ Množství pořádaných výletů utěšeně stoupalo, stejně jejich délka. Některé byly i dvoudenní. To si vyžádalo změny v organizaci, takže např. bylo nutné kvůli tempu rozdělit účastníky na skupiny solo a sicedary.

Soutěžní duch se projevil nejen v oficiálních závodech, ale vzhledem k hojně provozované mototuristice i mezi členy samotnými. V dubnu 1930 Ing. Štěpán představil „Výletní soutěž Klubu Saroléa“, seznam připravených výletů a jím sestavená pravidla. Upřímně řečeno, pravidla nebyla

úplně jednoduchá, dlouhých osm odstavců vč. pododstavců. Smysl však je zřejmý, maximální snaha o objektivitu, beroucí v potaz jak finanční či časové možnosti členstva, tak rozdílné výkony jejich motocyklů.

Všelijaké koeficienty zohledňovaly délku trasy, počet dní, zahrnovala se i vzdálenost, kterou musel ujet motocyklista na místo společného startu. S tím souvisela také podpora klubového ducha, neb za společný výlet obdržel více bodů, než kdyby stejnou trasu absolvoval sám. Start ve veřejných soutěžích a závodech cenil se obzvláště a měl svá vlastní kritéria. Aby motivace byla dostatečná, bodové hodnocení nezohledňovalo pouze účast. Do soutěže přihlášení absentéři naopak body ztráceli, pokud společné akce vysloveně flákali, přišla ke slovu diskvalifikace.

Vítěz získal putovní pohár, jeho malou kopii do trvalého vlastnictví, a „generál“ Formánek věnoval ceny všem, kteří dosáhli alespoň poloviny bodů vítěze. I přes jistou komplikovanost stala se soutěž, alespoň v prvních letech, celkově oblíbenou.

„3. Výlety společností čítají se jako u jednotlivců podle odstavce 2., avšak počet bodů násobí se ještě počtem zúčastněných strojů. Na př. společnost se 4 stroji jede do Poděbrad, t. j. 48 km $\times 2 = 96$, zaokrouhлено na 9 bodů $\times 4 = 36$ bodů pro každého účastníka.“

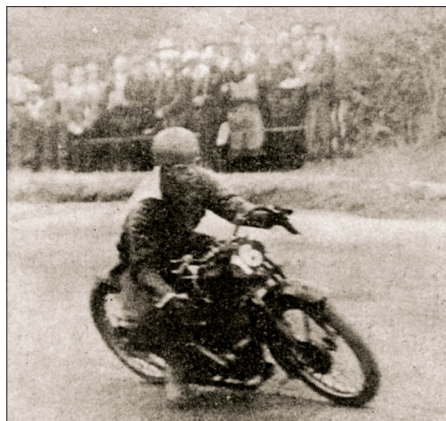
Při výletech nezůstalo toliko u turismu, když už bylo pohromadě několik motocyklů, nabízelo se i nějaké to poměření sil. Treba při výletě na Konopiště, nabaživše se zámeckých interiérů, což byla nejspíš záležitost dámské části osazenstva, uspořádali pánové „klubovní závod ‚en miniature‘ na pěkné, stranou ležící silničky, kde nejlepšího času dne docílil kol. Bušek, a last not least dobrá zábava, obstaraná zejména ‚jezdcem smrti‘ kol. Křížem, vyplnily spolu s deštěm den“. Jsou okamžiky, kdy lze jen litovat, že doposud nebylo vynalezeno cestování časem.

V odborném tisku kladně hodnoceném bylo pořádání kurzů o údržbě a ošetřování motocyklů, zahájené 17. ledna 1932, určené nejen členům klubu, ale také veřejnosti. Motor Revue z 15. ledna 1932 píše „Saroléa Moto-klub zahajuje v dílně ve Vršovicích, Horymírova 72, dne 17. ledna svůj kurs o ošetřování a udržování motocyklů. Je to záslužná práce výchovná a ostatní kluby by si z ní mohly vzít příklad, jak vhodně využítí zimní sezony.“ Předpokládaný zájem o kurzy se však nedostavil. Ostatně, s vrcholící krizí klubová aktivita lehce stagnovala. Lidé začali mít vážné existenční problémy. Dokonce jeden člen klubu provozující zahradnictví zkrachoval a skrýval se před věřiteli, hledán četnictvem. Není pak divu, že: „Odborný kurz motocyklový, vedený obětavě kol. Ing. Kašparem, od něhož slibovalo si vedení klubu mnoho, nesplnil bohužel všechno očekávání v něj kladené; ovšem v prvé řadě ke škodě širšího členstva.“ (1933)

Časopis Saroléa Klubu vycházel s podporou redakce Motor Revue. Zpočátku dostal velkoryse prostor na několik stran, postupem doby se informace z klubového dění sevrkly na krátké noticky, až v druhé polovině třicátých let zcela ustaly. Důvod můžeme hledat samozřejmě ve vrcholící krizi, která zásadně omezila jak společenské, tak sportovní aktivity, ledacos by však mohla napovědět poznámka v MR z 20. července 1934: „...v ofic. časopise Autoklubu RČS byl otištěn článek prof. Formánka, kde tento znovu vyzdvihuje přednosti lihu, dokládaje to posudky různých cizích profesorů. Jenže ti naši motoristé, kteří lihobenzin jsou nuceni zkoušeti v praxi a draze platit, se tímto způsobem ani od profesorů nenechají přesvědčiti o spravedlnosti a účelnosti nuceného používání. Ale jedno je zajímavé: p. prof. Formánek se táže, zda pisatel článku proti lihoměsi nemá nějakého soukromého zájmu na prodeji benzínu; co když však my



Jožka Klír dojíždí v Zimní motocyklové soutěži 1929 na zlatou



Josef Zweig na Saroléa 23U, Brno—Soběšice 1929. Vítěz kategorie pětistovek. MVDr. Zweig byl židovského původu. Před okupací prchl z republiky a vstoupil do britské armády. Po válce se rozhodl raději zůstat v Londýně, kde také někdy v osmdesátých letech zemřel



Pánové Vaněk a Zweig v depu II. Velké ceny Československa 30. června 1929. Motocykly jsou tovární speciály Saroléa 23U. Byla to výjimečná omezená série možno říci prototypů z roku 1928, u které se zkoušely moderní prvky pro novou řadu příštích let. Dnes patří mezi sběrateli k nejvyhledávanějším modelům Saroléa. Oba „kolegové“ závod nedokončili. Zweig kvůli poruše náhonu vačky, Vaňkovi selhaly brzdy

*se zase zeptáme (když ostatní mlčí...), zda takový zájem nemají ti, kteří horují tak nadšeně pro špiritus?**

Dejme věci trochu do souvislostí. Jak známo, ve třicátých letech vstoupilo, po značně bouřlivých debatách, v platnost povinné míchání lihu do benzínu. Dokonce bylo sankcionováno, pokud někdo zkusil nařízení obejít či „odlučoval“ líh z benzínu. Zdůvodnění tohoto kontroverzního zákona se opíralo o podporu krizí zasaženého zemědělství, oblíbené klíše znělo „pomoc chudým horským bramborářům“, v praxi však jen přilhalo miliony do kapes tehdejších „Babišům“. Analogie s dnešní řepkou je jistě namístě. Stejně i tenkrát „pančování“ přineslo technické problémy s chodem motoru a nárůst cen při tankování.

Autoklub zjevně neměl s lihobenzinovou směsí až tak zásadní problém, kdežto redakce Motor Revue proti ní bojovala

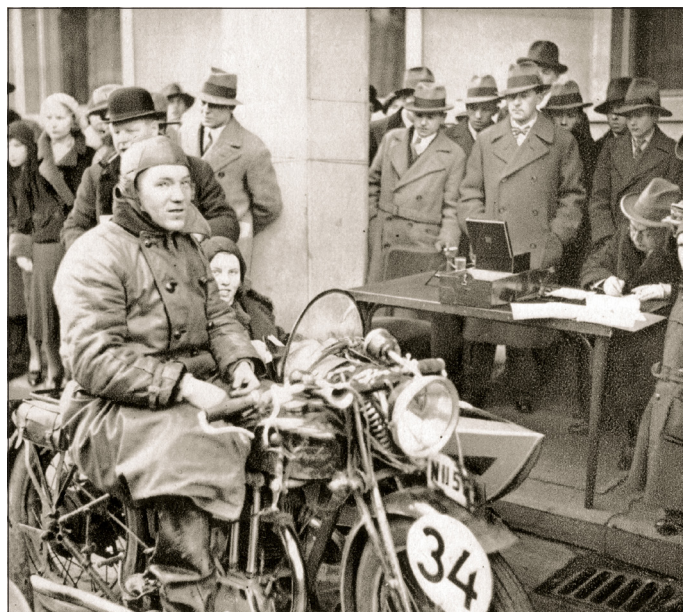
poměrně urputně. Profesor Formánek (vysokoškolský profesor chemie, autor mnoha odborných publikací a řady vynálezů a mj. čestný člen klubu) byl otec Jiřího a Jana Formánkových, generálních zástupců Saroléa a Velocette. Ti samozřejmě podpořili vznik klubu, jelikož značkový klub je v první řadě velmi dobrá marketingová akvizice. „Fa Ing. Formánek věnuje klubu dopisní papíry s hlavičkou Saroléa a poskytne každému členu zvláštní velkou slevu na olej anglické značky Stermol.“ Nejsou dochována žádná svědectví, kterak tyto rodinné vazby prolínaly stanovisky státních, ale i zájmových institucí, potažmo jaký postoj k celé věci zaujali samotní členové klubu.

Archivy však dokládají fungování klubu až do války. Z dochované korespondence se státem je patrné, že pánové byli praví motorkáři s nechtí k oficialitám. Policejní ředitelství opakovaně urgovalo zasílání zpráv z valných hromad a sdělení jmen a adres funkcionářů. „O. P. kom. VII., 23. 8. 1936, číslo jednací 2060: K vyšetření, kdo jest nyní zástupcem spolku, týž buď protokolárně upozorněn na předpis § 12 spolku. Nepředložil-li neprodleně oznámení tímto předpisem určené, buď spis vrácen za účelem trestního stíhání Odd. I.“

Otázkou zůstává, jak moc byl klub aktivní v druhé půli 30. let. Každý takovýto spolek prochází pravidelnou obměnou členstva.



Ing. Kašpar na 350 ccm stroji Velocette vrátil se z továrny v Birminghamu z Anglie po ose. Celou cestu vykonal k nejlepší své spokojenosti



Jožka Klír v cíli Zimní motocyklové soutěže 31. ledna 1932



Originální klopový odznak Saroléa Klubu od fy Pichl

Někteří odcházejí, jiní přicházejí, část setrvává. Někdo motocekl koupí, jiný prodá. Hospodářská situace byla, jaká byla, do toho agresivní nástup zejména Janečkovy Jawy, sice s podprůměrnými motoceklly, zato však silně podstřelenými cenami. Dovoz zahraničních značek rázem upadl na sotva desetinu. Což rovněž ovlivnilo možnost příchodu nového členstva. Klub, tak jako všechny ostatní, ukončil činnost vládním nařízením č. 97 ze dne 31. března 1939. Vymazán 30. června 1939. Po válce nebyl obnoven.

O takřka sto let později: V září 2022 se na Aukru objevila perla. Kdosi zjevně rozprodával celoživotní faleristickou sbírku, nejspíše dědictví. Ačkoliv použití výrazu „faleristika“ je značně nadnesené. Byla to zkratka veteš. Odznaky ROH, AZNP, NHKG, Z9K, SČSP atd. Za pětikorunu – a zájem nulový. A mezi tím klopový odznáček se siluetou jezdce na motoceklly, nesrozumitelným nápisem „SAROLEA“ a iniciály M a K v rozích. Pokud by znalec (nejspíš jediný, který poznal, neb po odznaku pásl přes třicet let) zapochoval, z druhé strany skvěla se signa firmy Pichl. Bylo by zajímavé zjistit, zda ostatní přihazující opravdu vědí,

nač tak vehementně přihazovali („samo-přihozy“ prodejce jsou takřka vyloučeny), nebo zda jen dražili „jakýsi“ motoristický odznak do sbírky.

Můžeme se také ptát, co se asi honilo hlavou prodejci, když jedna jediná položka vylétla na skoro tisícinásobek vyvolávací ceny. Vzbudila nereálná očekávání? Která ovšem nenastala, neb sortiment pokračoval ve výše zmíněném pětikorunovém šuncajku. Každopádně, starší dáma při vyzvedávání výhry zachovala dekorum a tvářila se, že jest uvyklá.

Klenot byl zdokumentován, rozměřen a podklady neprodleně odeslány do fy Pravý smalt (viz reportáž v Motor Journalu 12/2022). Vznikl nádherný set klopového odznaku a větší plakety na motocekl. Rozměry cca 23 x 18, resp. 69 x 54 mm. Z historického hlediska je správný jen ten klopový, plaketu klub nikdy nevydal, ovšem který Saroléa enthusiast by si jím rád neozdobil svůj vehikl? Možno objednat na www.pravy-smalt.cz. Cena za vkusnou etuji se dvěma odznaky činí necelé čtyři tisíce káčé, což vzhledem ke kvalitě a řádící inflaci je více než přátelské. „Klub dal zhotoviti vkusně



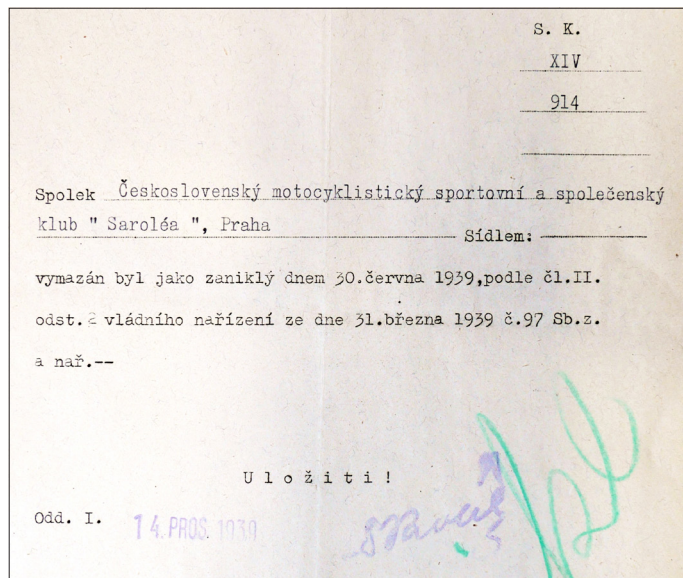
Autorem většiny zpráv v klubovém časopisu je pan inženýr Šubrt. Zajímavá postava. Už jen tím, že vlastenecky používal českou transkripci jména, a to i v úředních dokumentech, ačkoliv oficiálně se jmenoval Schubert. Krom neustálých deliktů v podobě rychlé jízdy, riskantního předjíždění, jízdy bez vůdčího listu, jízdy s otevřeným výfukem, jízdy motorovým kolem po chodníku či vypouštěním značného množství dýmu z výfuku, vyskakoval za jízdy z tramvaje a byl drzý na strážníky: „Týž dne 23. t. m. o 10.05 hod. na Václavském náměstí v Praze II vyskočil z vozu elektrické dráhy tratě číslo 25. Uloženou pokutu v částce 10 K odmítl zaplatit s poznámkou: to bych nestačil tahat desetikoruny, já pospíchám.“ Nutno dodat, že pan inženýr se vypracoval na uznávaného odborníka elektrotechnického, přednášel na vysoké škole, zřídil si vlastní živnost na výrobu a opravy radiopřijímačů a byl v oboru činný až do důchodu

odznaky, a jest tudíž povinností každého člena, aby si odznak nejen zakoupil, ale také jej nosil.“

Vojtěch Švarc



Současná kopie odznaku Saroléa Klubu od fy Pravý Smalt. Plaketu klub sice nikdy nevydal, ale dnes jistě bude ozdobou každého motorového kola Saroléa aneb Velocette



Rok 1939. Po deseti letech konec