

Jiří
Wohlmuth



Jawa 50 Pionýr

retro



historie, vývoj, technika, sport

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude **trestně stíháno**.

Používání elektronické verze knihy je umožněno jen osobě, která ji legálně nabyla a jen pro její osobní a vnitřní potřeby v rozsahu stanoveném autorským zákonem. Elektronická kniha je datový soubor, který lze užívat pouze v takové formě, v jaké jej lze stáhnout s portálu. Jakékoliv neoprávněné užití elektronické knihy nebo její části, spočívající např. v kopírování, úpravách, prodeji, pronajímání, půjčování, sdělování veřejnosti nebo jakémkoliv druhu obchodování nebo neobchodního šíření je zakázáno! Zejména je zakázána jakákoliv konverze datového souboru nebo extrakce části nebo celého textu, umístování textu na servery, ze kterých je možno tento soubor dále stahovat, přitom není rozhodující, kdo takovéto sdílení umožnil. Je zakázáno sdělování údajů o uživatelském účtu jiným osobám, zasahování do technických prostředků, které chrání elektronickou knihu, případně omezují rozsah jejího užití. Uživatel také není oprávněn jakkoliv testovat, zkoušet či obcházet technické zabezpečení elektronické knihy.

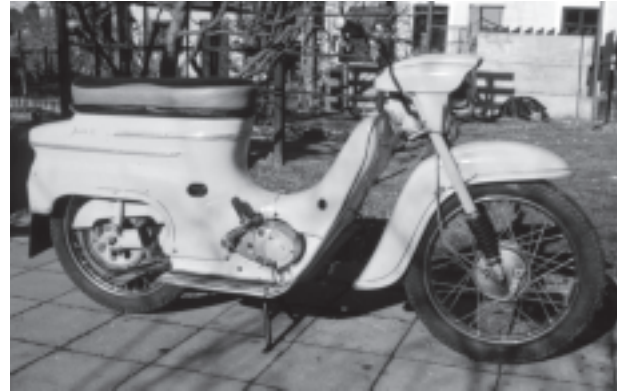


Jiří Wohlmuth

Jawa 50 Pionýr

historie, vývoj, technika, sport

Grada Publishing



Jiří Wohlmuth Jawa 50 Pionýr

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@gradapublishing.cz, www.grada.cz

tel.: +420 220 386 401, fax: +420 220 386 400

jako svou 2979. publikaci

Odpovědná redaktorka Šárka Němečková

Grafická úprava a sazba Grafické studio Hozák

Počet stran 152

První vydání, Praha 2007

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod

Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a. s., 2007

Cover & Layout Design © Ivan Hozák, 2007

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-247-1993-1 (tištěná verze)

ISBN 978-80-247-6926-4 (elektronická verze ve formátu PDF)

© Grada Publishing, a.s. 2011

Obsah

1	Úvod	7
2	Od motokola k Pionýru	9
3	Cesty za uznáním	15
4	Začalo to v Praze	21
5	Pokračování v Považské Bystrici	33
6	Jawa 50 typ 550	41
7	Jawa 50 typ 555	53
8	Jawa 50 typ 05	67
9	Jawa 50 typ 20	75
10	Jawa 50 typ 21	87
11	Jawa 50 typ 23	91
12	Jawa 50 typ VM 238	103
13	Úpravy motocyklů Pionýr	111
14	Úpravy motocyklů Pionýr pro terénní závody	119
15	Příslušenství	127
16	Opravy, údržba	129
17	Pionýriády	135
18	Retrovzpomínání	139
19	Základní technické údaje	145
20	Závěr	151

*„Ideálním dopravním prostředkem na výlety do přírody je Pionýr,
který vás dopraví i na vzdálená místa spolehlivě a levně.“*

(Svět motorů, 1957)

1

Úvod

Pionýr. Stal se opravdu pionýrem v historii vývoje domácího malolitrážního motocyklu. V době totality si vysloužil uznání západního světa na motocyklových výstavách v Paříži, Ženevě, Frankfurtu nad Mohanem, Vídni a Bruselu, vyjel na nejvyšší českou horu Sněžku, nezastavil se ani v zavátých zimních cestách. V rukou neúnavných domácích kutilů a zlepšovatelů prošel několika obměnami. Za jeho říditky se vystřídali otcové, synové i vnuci prvních majitelů. Dodnes je ukryt v řadě garáží i stodol. Stal se československou legendou.

Před čtvrtstoletím výroba československé legendy skončila. Je to málo nebo hodně ve světě pomíjivého času. Podle pátrání po jejím vzniku a výrobě to vypadalo, že skončila spíše před několika staletími...



2

Od motokola k Pionýru

Poválečná Evropa se začala motorizovat a stala se zároveň nenasytným odbytíštěm pro řadu výrobců. Kupní síla obyvatelstva ovšem nebyla taková, aby mohli všichni hned pomýšlet na čtyři kola. Pro motocyklový trh to byla skvělá příležitost, a tak snaha nabídnout zákazníkovi finančně dostižný produkt k dennímu a praktickému využití vedla konstruktéry věhlasných i méně známých značek, mimo jiné, ke konstrukci a výrobě malolitrážních, lehce ovladatelných a spolehlivých vozidel. V domácím prostředí byly označovány jako motokola, v zahraničí měly označení spíše mopedy.

Původní koncepce vozidla – jízdní kolo běžné konstrukce s přípevněným motorem, v té době již zanikla a v období padesátých let minulého století se ve velkém počtu vyráběla nová motokola druhé generace. Byla konstruována jako celek, v němž prvky jízdního kola postupným vývojem zanikaly. Charakteristickým znakem zůstával jen „pomocná“ šlapadla, diktovaná zastaralými dopravními předpisy celé řady států.

Vývoj tohoto typu motorového vozidla prošel řadou stádií. Vznik motokol byl podmíněn v podstatě dvěma příčinami. Těmi byla určitá krize ve výrobě motorových vozidel a zásobování trhu na jedné straně a nutnost rychlé motorizace na straně druhé.

První takové stádium vývoje nastalo již po první světové válce, kdy se vedle motocyklů objevilo motokolo v pravém slova smyslu, tedy kolo s přípevněným motorkem skutečně ve funkci pomocného motoru. Jistě, nebyla to konstrukce ideální se všemi svými neduhy, a tak především z technicko-konstrukčních, ale i hospodářských důvodů měla tato vozidla jepičí život a záhy zanikla.

Druhé období vývoje nastalo krátce před druhou světovou válkou. Tentokrát byly podmínky odlišné. Byla to snaha rozšířit motorizaci do nejširších vrstev spotřebitelů a dostat se ze sféry bicyklu. Objevily se tak konstrukce podstatně odlišné od původního pojetí. Vznikla vozidla konstruovaná jako celek, u nichž šlapadla byla ponechána nikoli již z důvodů technických, ale vysloveně s ohledem na dopravní předpisy, které pro tyto dopravní prostředky poskytovaly řadu úlev.

Po druhé světové válce nastal obdobný jev jako po první světové válce, kdy dlouho nezasobované trhy vyžadovaly okamžitého doplnění. Navíc potřeba minimálního motorového vozidla jako dopravního prostředku na krátké vzdálenosti se stala ještě naléhavější. Pro rychlé uspokojení této potřeby vznikla řada pomocných motorků

o objemu 25–30 cm³ konstruovaných tak, aby se daly použít na jakékoli jízdní kolo. Brzy se ale ukázalo, že normální podvozek jízdního kola nesnese provoz s motorem, a ani jízda nebyla nijak pohodlná. Proto se začaly zesilovat rámy, což byl první krok k odpoutání motokola od koncepce klasického jízdního kola.

Bezprostředně po válce se výrobě motokol věnovaly továrny na jízdní kola, které se držely jako vzoru francouzského motokola Vélosorex. To bylo v podstatě kolo se zesíleným rámem, s neodpruženými koly, s motorem pohánějícím třecím převodem přímo přední nebo zadní kolo vozidla. Později se ovšem výroby motokol ujaly motocyklové továrny a začaly postupně motokolu dávat jízdní pohodlí motocyklu, a tím byla definitivně opuštěna přísně bicyklová koncepce motokola. A tak jednotlivé konstrukční prvky motokola prošly po druhé světové válce následujícím vývojem.

Původní motory s výkonem nepřesahujícím zpravidla 1 k (0,736 kW) se začaly nahrazovat motory výkonnějšími tak, že se objem motoru ustálil na 50 cm³ a jeho výkon se pohyboval mezi 1,25–2 k (0,92–1,47 kW). Příčinou tohoto vývoje byl požadavek na vyšší rychlosti, aby motokolo vyhovovalo podmínkám hustého provozu motorových vozidel ve velkých městech.

Vývojem prošly i převody motokol. Při umístění motoru nad předním nebo zadním kolem a přímém přenosu síly na kolo vozidla nebylo možno využít výkonu

- ◀◀ Pionýr byl opravdovým vozidlem pro všechny generace
- ▶ Nechyběl ani v prvomájových průvodech, tentokrát mezi motocykly pražského podniku Jawa



motoru při různých provozních podmínkách. Proto se motor přemístil do dolní části rámu jako u motocyklu. Pro přenos motorické síly na zadní kolo se použilo řetězu. Původní uspořádání mělo jen jeden převodový stupeň. Brzy se zavedly dvoustupňové a později i třístupňové převodovky, které umožňovaly lépe využít výkonu motoru v optimálním rozsahu otáček za různých jízdních podmínek. Ve většině případů byla převodovka ovládána otočnou rukojetí na řídítkách. Několik francouzských výrobců ale používalo pro snazší obsluhu odstředivé automatické spojky a luxusní provedení motokola Mobylette mělo dokonce odstředivou spojku a převodovku, v níž se automaticky nastavovaly tři převodové stupně. Princip byl založen na převodu s klínovým řemenem a kotouči, ovládanými odstředivým regulátorem. Výkonnější motory a převodovka s dvěma či třemi stupni umožnily zvýšení maximální rychlosti a akceleraci motokol tak, že jejich užitková hodnota jako dopravního prostředku se oproti typům značně zvýšila a přizpůsobila jedno-stopým motorovým vozidlům vyšších tříd. Přitom pomocná šlapadla stále sloužila ke spouštění motoru a k ovládní zadní brzdy protišlapáním.

Zvýšení výkonu motoru přineslo logicky i zásah do konstrukcí podvozků, neboť ani zesílený podvozek jízdního kola nemohl vyhovovat. Původní otevřený bicyklový rám byl zesílen již v prvních stádiích vývoje, ale později byl nahrazen zcela novou jedno nebo dvoutrubkovou solidní konstrukcí. Jakmile se výroby motokol ujaly motocyklové továrny, začaly používat plechového lisovaného rámu, svařovaného ze dvou polovin. Tyto první lisované rámy neměly o nic mohutnější vzhled než rámy trubkové. Spotřebitelé však k nim ale neměli o nic větší důvěru než k ráům trubkovým, jež doprovázel nešvar v podobě praskání. Proto přešli výrobci motokol k liso-

vaným ráámům mohutného vzhledu, v nichž byla uložena palivová nádrž a které částečně zakrývaly motor s převodovkou a poskytovaly jezdcům částečnou ochranu před zašpiněním. Ti výrobci, kteří setrvali u výroby klasických trubkových ráámů, pak trubkovou konstrukci maskovali montáží plechových krytů, aby konstrukce budila dojem mohutnosti a solidnosti jako v případě lisovaných ráámů.

Základní závadou bicyklových podvozků byla absence odpružení kol. Původní kolo bylo konstruováno na rychlost 10–15 km/h, která byla překračována výjimečně a krátkodobě. Pro takové rychlosti plně vyhovovalo pružení pneumatik. S modernizací a posunem rychlosti na 25–35 km/h i výše se jízda bez odpružení kol stávala nejen nepohodlnou, ale i velice nebezpečnou. Zvyšovalo se namáhání rámu a ten již nemohl odolávat otřesům vznikajícím při zvýšené rychlosti. Proto se přešlo k odpružení nejprve předního a záhy i zadního kola. V polovině padesátých let se vývoj ustálil na tom, že přední kolo bylo většinou odpruženo kyvnou vidlicí s krátkými, zpravidla tlačnými rameny, zadní kolo kyvnou vidlicí odpruženou teleskopicky nebo šroubovými pružinami v kombinaci s pryží, nebo dokonce s olejovými teleskopickými tlumiči.

Nasadě je možná otázka, proč se motokola tak rozšířila, jako tomu ve své době bylo. Byly za tím předpisy v mnoha státech, které poskytovaly řadu výhod ve srovnání s jinými motorovými vozidly. V té době nebylo motokolo podrobena silniční dani, k jízdě nebylo zapotřebí řidičského průkazu a s motokolem mohli jezdit i mladiství od 14 let. Dále motokolo nemuselo být vybaveno evidenční značkou (pozn. dnes registrační značkou) a přémie pojištění proti povinnému ručení byly buď velmi nízké, anebo motokolo vůbec nepodléhalo pojištění.

Motokolo se tak udrželo jako minimální motorové vozidlo i potom, když se ukojila nejnaléhavější potřeba po dopravních prostředcích v prvních poválečných letech. Jistě i také proto, že jeho cena byla nízká. Původně byla nízká cena dána koncepcí vozidla, tj. kola s připevněným pomocným motorem. Později se ale výroby ujaly velké motocyklové továrny, které zavedením moderní velkosériové výroby dokázaly vyrábět motory velmi levně. Tovární velkosériová výroba za použití moderní technologie podstatně zlevnila cenu výrobku, což spolu s vytvořením samostatné koncepce motokola způsobilo, že malí výrobci přestali být konkurence schopní a postupně se zase vraceli ke svému původnímu výrobnímu programu, kterým byla výroba klasických kol.

Další vývoj motokol brzdily zastaralé předpisy některých států. Byly to zejména váhové limity, resp. maximální váha, velikosti resp. rozměry kol a v neposlední řadě i předpisy o „pomocných“ šlapadlech. Předpisy byly stavem technicky dávno překonány, a tak docházelo opravdu velmi zvolna k postupnému uvolňování. V Německu byl zrušen předpis o maximální váze a Československo jako první stát opustilo v podstatě neodvodnitelný předpis o pomocných šlapadlech.

Moderní motokola se v té době uváděla na trh ve třech modifikacích, a to jako cestovní, skútrové a sportovní. Cestovního a skútrového motokola se používalo pro denní jízdy na krátké vzdálenosti, přičemž skútrové provedení se odlišovalo provedením krytů, plechových nebo plastových, které poskytovaly větší ochranu posádce jak proti nepříznivému počasí, tak proti ušpinění od vozovky.

Sportovní provedení, o něž jevila zvýšený zájem především mladá generace, mělo zvýšený výkon motoru, zvětšenou palivovou nádrž, umístěnou mezi koleny jezdce,

úzká závodní řídicí a v některých případech už nebyla montována pomocná šlapadla. Moderní motokolo tak mělo šanci stát se nejrozšířenějším motorovým vozidlem. Jen pro ilustraci, v roce 1955 bylo ve Francii registrováno 2,730 mil. těchto strojů, což představovalo 59,3 % parku jednostopých vozidel, v SRN to bylo 1,400 mil. (35,9 %), v Nizozemsku 0,500 mil. (76,2 %) a v Itálii, jedné z průkopnických zemí, 0,752 mil. (27,8 %).

Přes uvedené skutečnosti je dnes, s odstupem času zajímavé, že československý vývoj motorových vozidel této kategorie krácel poněkud jinou cestou.

Na jejím začátku to byl totiž právě Pionýr, který spatřil světlo světa ještě předtím, než se v národním podniku Velo Stadion v Rakovníku rozběhla výroba motokola Stadion a posléze v podniku Jawa řada motokol Jawa, resp. Jawetta. Obě jmenovaná vozidla se držela koncepce motokola s pedálem.





3

Cesty za uznáním

Je to jako ve sportu, v politice, ve vědě či v manželství. Názory na jednu věc, často odlišné, žádají obhajobu té či oné „pravdy“. Podobně tak i motocykl Pionýr v počátcích své existence musel čelit táboru kritiků a veřejnosti dokazovat své klady a přednosti. A nebylo to dokladování jednoduché. Aby bylo cennější, byl vystavován extrémním podmínkám i zátěžím.



Dnes není tajemstvím, že Jawa 50 Pionýr byla často předmětem kritiky domácích spotřebitelů. Byla řada „radilů“, kteří věděli o lepší koncepci a šmahem odsuzovali konstrukci československého malého motocyklu. Mnozí spatřovali chybu v tom, že Pionýr není motokolem bicyklové koncepce a že je vybaven stupačkami místo pedálů. V některých zemích se už ale rozhořel boj proti pedálům a odborníci dokazovali zbytečnost pedálů. Jízda na stroji se stupačkami je mnohem bezpečnější a síla motoru o objemu 50 cm³ umožnila zdolání každého stoupání bez pomoci. Správnost koncepce konstruktérů Jawy měla po předvedení stroje na několika zahraničních výstavách ohlas a mnozí označovali náš stroj za předchůdce budoucího vývoje nejmenších jednostopých motorových vozidel. Francouzský odborný časopis Cyclomoto v lednu 1956 přinesl dvoustránkový článek, doplněný čtyřmi fotografiemi, a doslova napsal: „Jawa 50 je svým motorem motokolo, krytím skútr a principy převládajícími v konstrukci malý motocykl. Používání takového stroje v některých zemích určují zvláštní podmínky pro vypracování podvozku i motoru a tím spíše, že konstruktéři zamýšleli, aby tato padesátka byla schopná jízdy po jakémkoli terénu, dobrých i špatných cestách, po rovině nebo v příkrém stoupání. Ostatně z popisu uvidíme, že neopominuli ničeho, aby toho dosáhli.“ Podrobný popis pak končí slovy: „Ať tomu je jakkoli, stojíme u zajímavého řešení, které rozhodně opouští vyšlapané cesty. Tato padesátka

- ◀◀ Děminova „pětsetpadesátpětka“ po smělé cestě nedozírnou Rusí, ale i zeměmi střední Asie, Ukrajiny a Pobaltí
- ▶▶ Památný červenec 1957 a výjezd Jawy 50 na nejvyšší českou horu Sněžku

bez pedálů, vzhledu skútru, je ve skutečnosti stejně vzdálena od klasického motokola jako od „sportovních“ motokol, jejichž vzhled připomíná spíše motocykl v miniatuře. Měli bychom velikou radost, kdybychom měli možnost si ji vyzkoušet,“ uzavírali francouzští novináři.

Ještě dál šel proslulý německý časopis Motorrad v listopadu stejného roku, když psal: „Bez expresionistických barev a tvarů, zato solidní, jednoduché a s nízkým těžištěm, přirozeně žádné pedály – tak si v Jawě představují rozumné malé vozidlo. K německému se lepší ještě příliš mnoho skořápek z jízdního kola.“

Konstrukce nejmenší Jawy měla ohlas a na podzimních salonech v Paříži, Frankfurtu a Miláně v roce 1956 se objevilo hned několik konstrukcí, které se v menší nebo větší míře „zhlédly“ v Jawě 50, a to byla jistě zajímavé a potěšitelné ocenění konstruktérské práce pracovníků Jawy.

Dalším příkladem, jak malý český motocykl kráčel za svým uznáním, může být i příběh z léta roku 1957. Tehdy zorganizovali propagační jízdu na nejvyšší český vrchol pracovníci vývojového oddělení Závodů 9. května v Praze. Stroje, které měly najeto už 7 000 km, řídili zkušební jezdci František Rón, Jiří Hladík a Jindřich Janoušek. Termín jízdy byl stanoven na 30. a 31. července.

Výjezd na Sněžku už nebyl v té době něčím neobvyklým, ale do té doby se zatím ani jednomu z malých motocyklů něco takového nepovedlo. Připomeňme si, že jako první vyjel na Sněžku automobil Praga Mignon v roce 1928, po válce tu dokumentoval své kvality další vůz Aero Minor a naposledy, v roce 1953, to byli tovární a armádní jezdci na strojích Jawa 250 a 350 a ČZ 150, kteří zdolali výšku 1602 m n. m.

Prakticky po roce, kdy byly motocykly Jawa Pionýr na trhu, je doprovázely spíše kritické připomínky, které jim na dobré pověsti rozhodně nepřidaly. Bylo tedy nutné něco podniknout pro důkaz jejich životaschopnosti.



Cestou přes Brandýs nad Labem, Mladou Boleslav do Sobotky a Jičína vyjžděli jezdci všechny kopce bez obtíží a ani jednou nemuseli přeradit na jedničku. Bez zastávek 2 a půl hodiny jim trvala jízda z Prahy do Jičína, kde se po poledni uskutečnila rychlostní zkouška za přítomnosti úředních časoměřičů. Na 400 m dlouhé trati, na uzavřeném úseku silnice ze Sobotky do Jičína, dokázal jeden ze strojů při dvou jízdách v obou směrech průměrnou rychlost 54,3 km/h, zatímco zbývající dva stroje byly jen o kilometr pomalejší. Na malé stroje to byl výkon skutečně výborný a udivil nejednoho z četných diváků, kteří hustě lemovali zkušební trať. Po krátkém odpočinku potom jezdci pokračovali kopcovitým terénem přes Novou Paku do Vrchlabí, kam v pořádku přijeli navečer.



V úterý 31. července hlásal velký plakát na vrchlabském náměstí, že tři jezdci na Pionýrech se pokusí o zdolání Sněžky. Pochybovačů bylo dost a z nejedněch úst bylo slyšet...“škoda 2700...” (pozn. prodejní cena).

Asi v 11 hodin vyjela skupinka jezdců přes Strážné, okolo Hříběcích bud a Výrovky na Luční horu a dále bahnitou cestou od Luční boudy k Obří boudě, odkud je po polské straně Sněžky čekalo strmé stoupání na vrchol. Celkový výškový rozdíl 1124 m této 16 km dlouhé a obtížné trati zdolali jezdci za 1 a půl hodiny. Některé úseky nebyly snadné. Velké balvany v cestě, rozmočklá půda, kořeny stromů a přemnohá stoupání byly jejich největšími překážkami. Avšak ani jednou jezdci nesesedli ze strojů. Cesta po polské straně byla obtížná, ale nesnesla vůbec srovnání s turistickou cestou, která vede od Obří boudy přímo na vrchol. Aby byli uspokojeni i filmaři, zkusili jezdci vyjet ještě jednou. Zvolili si tentokrát právě tuto přímou cestu, která se klikatě vine mezi balvany v průměrném stoupání 30, někdy i více procent, po níž dosud žádný motocykl nevyjel. V ostrých zákrutách cesty na drolivé suti i na velkých balvanech poskakovala kola a často se zdálo, že se motor zastaví, ale obratnost jezdců dovedla vždy vyprostit stroje ze zajetí kamene. Stroje vydržely a nahoře, na rovince hory si oddechli i jezdci, obdivovaní za svůj výkon četnými diváky. Přes veškerou námahu, jaké byly stroje vystaveny, nedošlo během této obtížné jízdy k žádným poruchám. Motory se nepřehřály a dokázaly tak svoji kvalitu za podmínek, kterým nebývají běžně vystavovány. Byly to běžné prodejní stroje, bez zvláštního vybavení či úprav. Jistě zajímavý příběh.

◀ Rón, Hladík a Janoušek po dokončení jízdy na vrcholu

Neméně zajímavý příběh přinesly i stránky Světa motorů už v zimě roku 1957, kdy jeden z majitelů popsal svoji zimní jízdu do Krkonoš. I tehdy malý motocykl Pionýr obstál. V třeskuté zimě se v polovině ledna vydal Pionýr tentokrát směrem na Poděbrady. Krátce za Prahou před Nehvizdy, bylo nutné očistit kontakty přerušovače, za Poděbrady již přibývalo na silnici sněhu a po pár kilometrech motocykl zastavil. Tentokrát zlobila svíčka, ale i to se dalo do pořádku. Jezdec očistil elektrody, nastavil jejich větší vzdálenost a pokračoval. Překonával úseky s námrazou a vzhledem k nízké hmotnosti Pionýra je přejížděl, k velkému údivu majitele „skutečných“ motocyklů, až to skončilo lehkým a šťastným pádem. To bylo kousek před Novou Pakou. Krátce za městem, v hustě padajícím sněhu, už bylo nutné rozsvítit, nebylo vidět na deset metrů a stále se muselo přefazovat – dvojka, trojka, přitom světlo nesměřoval kužel světla ideálně a svítil někam nahoru. Ve Špindlerově Mlýně již byla tma a Pionýr projel k údivu všech rekreatů ještě dál, ve sněhu, na jedničku a dvojku až do míst pod Davidovými boudami. Ráno, zaparkovaný jen v promrzlé kůlně, naskočil asi na páté našlápnutí a po čtyřech hodinách byl zase zpátky v Praze! A ještě něco, na 290 km byla spotřeba pět litrů.

A ještě jedna smělá jízda patří neodmyslitelně k historii malého Pionýra. Patří také do roku 1957. Inspirací pro redaktory Mladé Fronty Jiřího Táborského a Miroslava Kalouse a jejich novinářského kolegu, redaktora Světa motorů Miroslava Ebra, byly slavné automobilové dálkové jízdy cestovatelů Jiřího Hanzelky a Miroslava Zikmunda či F. A. Elstnera. Trojici na Pionýrech doplňoval ještě mechanik Považských strojů Edo Bednár, který řídil servisní vůz Škoda 1200 station, zařizující neodmyslitelný servis a doprovod.

Krátce před desátou hodinou dopolední 19. května 1957 se vydala tato kolona směrem na Zdíby a dále přes Ústí nad Labem, Děčín a Hřensko do Drážďan, kam dorazila za necelých šest hodin, při spotřebě 1,5 l/100 km, průměrnou rychlostí 34 km/h. Jen na jednom stroji bylo nutné pročistit trysku. Dále směřovala trasa přes východoněmecký Frankfurt nad Odrou na polské hranice do Slubice, přes Poznaň, Varšavu zpět na slovenskou Oravu, Dolný Kubín, Žilinu a Bratislavu, do Komárna a dále do Maďarska. Přes Budapešť do tehdejší Jugoslávie do Rjeki, Splitu a přes Dinárské hory do Kotoru a Lovčenu. Na této trase museli jezdcí a stroje překonat nejvyšší horu masivu Velká Kapela a na úseku 20 km překonat výškový rozdíl 2000 metrů. Cesta pokračovala do Albánie, kde na rozbitých a prašných cestách skupina projela Skadar, Tiranu a Duraz a překročila bulharské hranice. Přes Sofii, Varnu a Balčik pak trasa pokračovala do rumunské Konstance, Bukurešti, kde znovu na šterkových silnicích nebyla zvláštností ani 3 cm vysoká vrstva prachu. Dalšími zastávkami cesty bylo Buzano, Braila, Galati a Reni, kde posádky překročily hranici tehdejšího Sovětského svazu, a trasa dále pokračovala přes Bělogorod, Dněstrovsk, Pěrvomajsk a Umaň do Kyjeva, Gomelu, Oršu a přes Minsk do Moskvy. 24. července 1957 ve 14.17 hodin cesta po 10 499 km skončila v Moskvě. Po 66 dnech.

Byla to bezpochyby namáhavá zkouška. Od chladného počasí, kdy drkotaly zuby, až po rozpálené úseky na rozpálených cestách, kde teploměr ukazoval nad 60 stupňů. A poruchy během cesty? Snad je nelze označit ani za poruchy. Bylo několik prasklých drátů, prasklé vzpěry zadních blatníků. Uvážíme-li, že Pionýr nebyl konstruován na vozovky, po nichž se jelo, byly to maličkosti. Motory pracovaly po celých 10 499 km prakticky na plný plyn a nezazlobily. Jejich údržba přitom byla minimální. Každých 1500 km byl odstraněn karbon z hlavy válce

a výfukového kanálu, ošetřeno dynamo, přeměřen zápal a vyměněn olej v převodovce. Po ujetí asi 5000 km byly u všech motorů vyměněny pístní kroužky, jediná součástka, která byla cestou vyměněna.

Cesta tehdy trvala 66 dní, to znamená průměrně denně 160 km, ale v některých městech došlo ke zdržení, takže denní dávka pro Pionýry byla asi 220 km. A to je úctyhodný výkon, podobně jako průměrná spotřeba, která činila 1,7 l paliva na 100 km, a průměrná cestovní rychlost, která se pohybovala kolem 35 km/h.

Pionýr tak dokázal nejen dobré jízdní vlastnosti, ale i to, že je výkonným motocyklem s laciným provozem a nenáročnou údržbou.

Starší ročníky si jistě pamatují na dobu, kdy bylo možné u nás číst řadu nevšedních příběhů, které se odehrávaly v zemi našeho tehdejšího východního souseda – v Sovětském svazu. Jedním z nich byl i příběh hluchoněmého moskevského truhláře Vjačeslava Děmina. Ten se vydal 12. dubna 1962, na rok a den poté, co kosmonaut Jurij Gagarin jako první člověk v historii lidstva obletěl naši planetu, z Rudého náměstí za neuvěřitelným dobrodružstvím. Jeho cesta vedla z Moskvy přes Ural, Vladivosotok, střední Asii, Kavkaz, Ukrajinu, Bělorusko, Pobaltí a Murmansk zpět do Moskvy. Při své pouti se setkal s rybáři na březích Tichého oceánu, s námořníky černomořských přístavů, nechybělo ani dramatické, ale šťastně skončivší setkání s vlky v sibiřské tajze či vzrušující boj s velkým hadem v poušti střední Asie.

Když se Děmin 30. srpna 1963 vrátil zpět do Moskvy, ujel 200 115 km a na československém stroji Pionýr 555 objel prakticky celý Sovětský svaz. Z jeho zápisů v deníku vyplývalo, že řada dílů motocyklu vydržela enormní námahu bez poruchy, jako například rám motocyklu, blok motoru včetně převodovky a elektrické instalace. Pneumatiky k výměně měl Děmin připraveny v předem

vybraných místech, do nichž zaslal nové obutí ještě před zahájením cesty. Ať už je tento příběh jakkoli pravdivý, stojí za zaznamenání. Vždyť Děmin musel absolvovat téměř 400 km denně a v sedle motocyklu, při průměrné rychlosti 30 km/h, trávil 12 hodin v každém z 505 dní cesty. V roce 1964 navštívil výrobní závod v Považské Bystrici, kde dostal nový motocykl Jawa 555.

V době, kdy začal Děmin své putování, se na 10 000 km dlouhou pouť vydala s podporou Považských strojírny z Prahy do Egypta a na Sinajskou poušť trojice českých cestovatelů. MUDr. V. Potužník se skútreem S 100 a převážnějším dvoukolovým vozíkem PAV, dále J. Brabeneč s Jawou 50 typ 555 a M. Jedlička s mopedem Stadion. Cesta byla později popsána v cestopise „Na mopedu třemi světadíly“, který v roce 1965 vydalo bratislavské nakladatelství Mladé letá.

