



Praga ED 250

# Labutí PÍSEŇ



■ S geniálně prostým řešením přišla hostivařská Praga, která zkrátka okolo kapalinou chlazeného jednoválce postavila motoru. Motor s označením 593 se po letech octl tam, kde započal svoji životní pouť, tedy v rámu lehkého terénního motocyklu. Potomek soutěžních Jaw byl vybaven pětistupňovou převodkou, vyvažovacím hřídelem, jazýčkovou membránou v sání a vsazen do rámu z lehkých CrMo trubek. Emisními normami seškracený motor ztichl a více než polovina jeho plného výkonu padla na zelený oltář ekologie, aby nakonec civilní verze disponovala výkonem pouhých 18 českých plnokrevníků.

Dvojdílná plastová nádrž byla překryta plasty od domácího dodavatele, který na ně bohužel stejně jako na bočnice nešťastně zvolil tvrdý a při pádu málo odolný materiál ABS, pod zbytkem plastových dílů je podepsáno italské UFO a Acerbis. V Itálii se zřejmě Hostivařským zalíbilo, a tak zde nakoupili také brzdové třmeny Brembo, ráfky San Remo, zapalování Ducati a přední vidlice Paioli. Mimochodem, shodné přední tlumiče naleznete i na oblíbené Yamaze TT600R. A chladiče? Ty dodala rakouská KTM.

#### ■ Kterou koupit?

Pod typovým označením 001 byla Praga nabízena jako čistě sportovní nástroj bez plnohodnotné silniční homologace. Tu charakterizoval výkon přesahující hranici 35 koní, přední vidlice Marz-

■ Po poslední novodobé Jawě 250 Tempo a Master se v roce 1994 se zájmem poohlédli nejen skalní příznivci značky. Bohužel po pouhých 5 měsících výroby zazvonila u dodavatele motoru na pomyslný zvonec Jawa, aby oznámila svou platební neschopnost, a jak už to tak v životě bývá, krásné pohádky byl konec. Ve skladu výrobce pohonné jednotky, pražské Technometry, zbylo několik tisíc motorů v různém stadiu rozpracovanosti a s nimi vyvstala otázka pro klasika, „kam s ním“?

Napsal: Honza Marx  
Foto: autor, Janinka L.

chi Magnum s úctyhodným průměrem nosných trubek 50 mm, zadní centrální tlumič WP a samozřejmě absence zadních stupaček. Za zbytečný byl rovněž považován termostát chlazení a olejové čerpadlo Mikuni, které mělo u civilní verze 003 zásobu oleje přímo v přední části trubkového rámu. U té zřejmě z cenových důvodů ustoupila kombinace pérování Marzocchi/WP o něco levnější variantě Paioli/HP-Sporting. Karburátor Jikov, drobné změny na válci a kompresním poměru ve spojení s „ucpaným“ výfukovým svodem a koncovkou dovolily homologovat toto líbivé enduro i pro běžný silniční provoz. V průběhu výroby byl nahrazen laminátový airbox plastovým a nedostatečně dimenzované a praskající uchycení centrálního tlumiče

v hliníkové kyvné vidlici bylo přepracováno v roce 2003. O dva roky později bylo z důvodu nerentability výroby upuštěno od další produkce a o firmě VM pana Váchy, která převzala žezlo, zatím není nikterak slyšet.

#### ■ Bude spolehlivá?

Nošením dříví do lesa mezi českou motocyklovou veřejností bude vzpomínka na najetých 150 000 km Jardy Šímy s Jawou 250 Tempo s téměř identickým motorem. Jejich 27 koní prokázalo velkou odolnost, a přestože jízdou v terénu klade na techniku motocyklu podstatně vyšší nároky, bez uzardění lze označit z něj vycházející pragovácký motor jako držák. Nízké otáčky maximálního výkonu kolem 6 500 ot./min. a skromný počet koňských sil tohoto lehkého endura slibují dlouhou životnost pracovní skupiny píst / válec, dokonce se hovoří o těžko uvěřitelných 30 000 km. Achillovou patou je problémová kvalita ojnice, respektive ojnicního čepu, u něhož v průběhu výroby značně kolísala jakost, a za nesmrtelnou neplatí ani s oblibou se vydávající hřídelka vodního čerpadla. Přestože je převodovka již od pohledu dimenzovaná na podstatně vyšší výkony, občas dochází k předčasnému opotřebením zubových spojek – bočních výstupků na převodových kolech. Samotný řadicí mechanismus je citlivý na poškození při pádu na stranu řadicí páky a majitelé proto doporučují sklopnou řadičku jako nutnost, což z vlastní zkušenosti mohou potvrdit. Nicméně, oprava není nijak složitá ani nákladná, většinou se jedná o pouhé narovnání ohnutých částí řadicího automatu

#### ■ Co provozní náklady?

V seškrčené verzi a při provozu na silnici si ED 250 vystačí s nějakými 5 litry benzínu na 100 km, pneumatikami od českého výrobce a ani životnost řetězové sady nepřipraví nepříjemná překvapení. Svíčka Brisk L15 s cenou 40 Kč, převodový olej PP80 za 90 Kč/l a cena spojkových lamel cca 1200 Kč (shodně s Jawa 350 – 638) nepotřebuje další komentář. V případě otevřené výkonové verze vás však stejně jako mě mohou překvapit nezřízené pijácké choutky, proti kterým byla má pozdější dvoudobá Husqvarna WR 360 motocyklem pro každý den.

#### ■ Můžu ji vylepšit?

Pokud vaše ED 250 ještě neobdržela otevřený výfuk, větší karburátor (nejlépe Bing) a jednu ze tří standardních variant úprav válce a hlavy, vřele doporučujeme neotálet a rozšířit koňské stádo na dvojnásobek. Kdo by chtěl v ladění zajít ještě dále, může přistoupit k demontáži vyvažovacího hřídele a při dalším zvyšování výkonu nelze než doporučit použití ojnice a čepu renomovaného výrobce. Lehký digitální tachometr může být elegantní náhradou za me-

chanický s často praskajícím náhonem a kvalitnější hliníková řídítka nejspíše vytěsní původní ocelová z prvovýroby. Převodovka svým odstupňováním vyhovuje čtyřtaktímu bucharu, pro který byla údajně spočítána a navržena, méně už si rozumí s průběhem dvou-taktí dvěstěpadesátky. Jestli spojkové orgie při řazení mezi druhým a třetím rychlostním stupněm v náročném terénu překračují únosnou mez, doporučujeme zaměnit sekundární převod za lehčí, což přinese drobnou úlevu jak levé ruce, tak přetížené spojce, která marně nahrazuje evidentně chybějící rychlostní stupeň.

#### ■ Na co si dát pozor?

Zejména na správnou funkci řazení, jinak je nutné dbát běžných zásad při koupi ojetiny a uvědomit si, že se jedná o motocykl určený zejména pro provoz mimo zpevněné cesty. Není tedy od věci zkontrolovat stav prepákování zadní tlumící jednotky, ložisek krku řízení, dráty a ráfky kol nebo celistvost chladičů kapaliny. Co popraskané krycí plasty nádrže? Dnes se obtížně shání a jsou drahé, na druhou stranu masku nebo blatníky lze zakoupit levně od jakéhokoli výrobce. Netřeba asi zdůrazňovat, že nejlepším kupcem bude po silnici ježděný exemplář, kterých je dnes bohužel poskrovnu.

#### ■ Jaká je konkurence?

Civilní dvoutakty Kawasaki KMX 200, Honda MTX 200 nebo CRM 250 a jim podobné nabídnou modernější a výkonnější pohonnou jednotku, naproti tomu po stránce kvalit podvozku jim česká Praga nezůstává nic dlužna. Čtyřdobá konkurence v podobě Suzuki DR 250/350, Hondy XR 250/400R nebo Kawasaki KLX 250R je pro počet pracovních cyklů z konkurenčních bojů předem vyřazena a ve hře zůstávají ultimativní sportovní stroje Husqvarny, GasGase, TM-ky nebo KTM, Japonci na poli 2t endur už nějakou tu dobu schází. Vyšší výkony a kvalitnější podvozky jsou u nich vykoupeny nesrovnatelně dražším servisem a provozními náklady, o malé univerzálnosti použití ani nemluvě, zkrátka čistokrevné sportovní náčiní. Snad jen málo rozšířený GasGas Pampera je konkurencí s příbuzným naturelem a určením.

#### ■ Co bych měl vědět?

U Pragočky, všemi láskyplně přezdívané „vejtras“, rozhodně nehledejte vysoké výkony a excelentní jízdní vlastnosti. Její přednosti jsou jinde, v rámcově spolehlivé a snadno opravitelné robustní technice, kvalitním podvozku a levném provozu včetně ceny náhradních dílů. Jejich zásoby se sice tenčí, ale řadu věcí lze řešit svépomocí a s nabídkou příslušenství jiných výrobců. Pokud rádi vylétujete po krajině, nechcete nebo nemůžete utratit mnoho peněz za motocykl, který vám



#### Hodnocení

robustnost, podvozek, brzdy

výkon, křehké plasty, odstupňování převodovky, zpracování

#### Technická data

**poměr: 0,14 HP/kg**

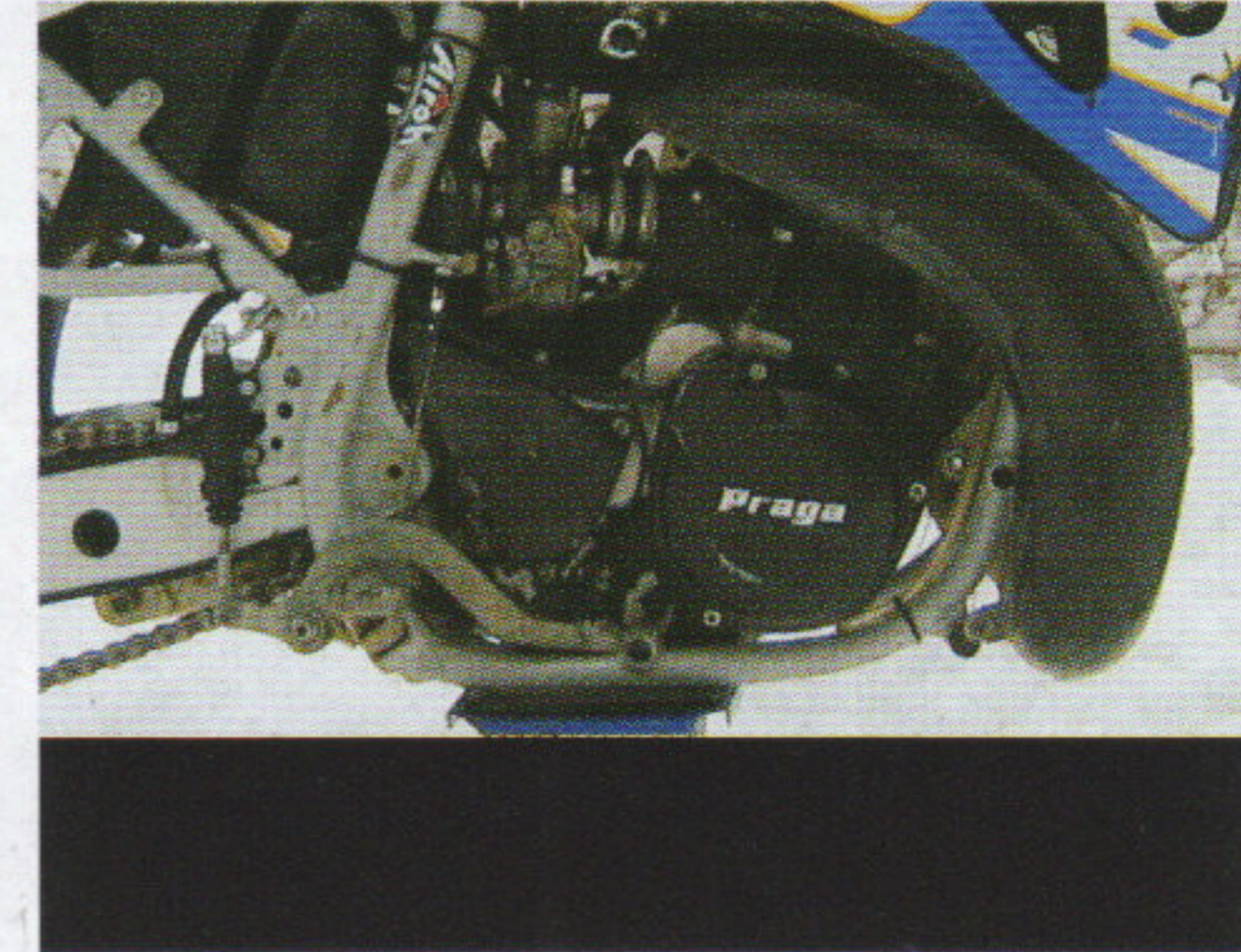
**Motor:** 1v, 246 ccm, 2t, karb.  
**Vrtání x zdvih:** 70 x 64 mm  
**Výkon:** 18 k (13,2 kW) @ 6 000 ot./min<sup>-1</sup>  
**Kr. moment:** 26 Nm @ 4 700 ot./min<sup>-1</sup>  
**Převodovka/sek. převod:** 5stupňová/řetěz  
**Výška sedla:** 940 mm

**Maximální rychlost:** 120 km/h  
**Suchá hmotnost:** 126 kg  
**Objem nádrže:** 8,5 l  
**Pneu přední/zadní:** 90/90 21" / 120/80 18"  
**Průměrná spotřeba:** 5,2 l/100 km

**Cetelem**  
 A BNP PARIBAS company

**Cena: 65 000 Kč\***

platba od 10%:	6 500 Kč
délka spláčení v měsících:	12-72
splátka/měs od:	1 178 Kč
hav. pojistné/měs. od:	519 Kč
RPSN od:	17,19 %



to umožní, pak jste na správné adrese. A závodníci? Příliš těžká a málo výkonná. Přesto se s ní v začátcích můžete bez obav zúčastnit hobby podniků, a když nic jiného, budete středem pozornosti. Zejména, pokud pojedete konkurenci na modernějších a silnějších strojích, což se rozhodně nevy-

čuje. Ale na rovinu, jen do určité míry. Zkrátka nenáročná a překvapivě věrná hobby motorka pro každý den. Pokud vás ED 250 zaujala a máte zájem o další informace, naleznete je na hezky zpracovaných fandovských stránkách [www.jc3.wz.cz](http://www.jc3.wz.cz) ■

\*Produkt motouvr: využítím i stejné majitelé motocyklu, hav. pojištění je povinné při výši úvěru nad 300.000 Kč, i stejné automaticky pojištění proti následkům úrazu, kompletně a snadno vyřídíte u vašeho prodejce, více také na: [www.motouvr.cz](http://www.motouvr.cz), [automoto@cetelem.cz](mailto:automoto@cetelem.cz)