

TERÉNNÍ ORIGINAL Z VYSOČAN

Technickou charakteristiku motocyklů Praga jsme již přinesli v SM 7/98, ale v minulých dnech jsme měli příležitost k obvyklému testu nejlépejší verzi soutěžního stroje s čtvrtlitrovým dvoudobým jednoválcem.

Příznivý optický dojem ze solidního a decentního designu i relativně moderní konstrukce podtrhne podrobnější prohlídka detailů potvrzující poměrně dobré dílenské zpracování. Pozornost zasluží zejména dlouhé zdvihy pérování odpovídající požadavkům na terénní stroj. Umožnilo je použití špičkových komponentů osvědčených značek Marzocchi a White Power. Samozřejmým důsledkem je pak poněkud vyšší výška sedla nad zemí, která je však pro stroje této kategorie typická a nutná.

Po usednutí za řídítka oceníme především dobrou ergonomii ovládacích prvků i geometrii rámu. Rozmístění klasických spínačů na řídítkách je obvyklé, neliší se od konkurenčních značek. Stejně tak všechny tyto prvky fungují. Po spuštění motoru (snadné a spolehlivé) není nutno agregát nijak zahřívát, prakticky ihned je schopen podávat plný výkon. Ten však rozhodně není nijak vysoký a tvoří dominantní slabinu motocyklu. I pouhý hobby jezdec bude vyžadovat více „koní“, vr-

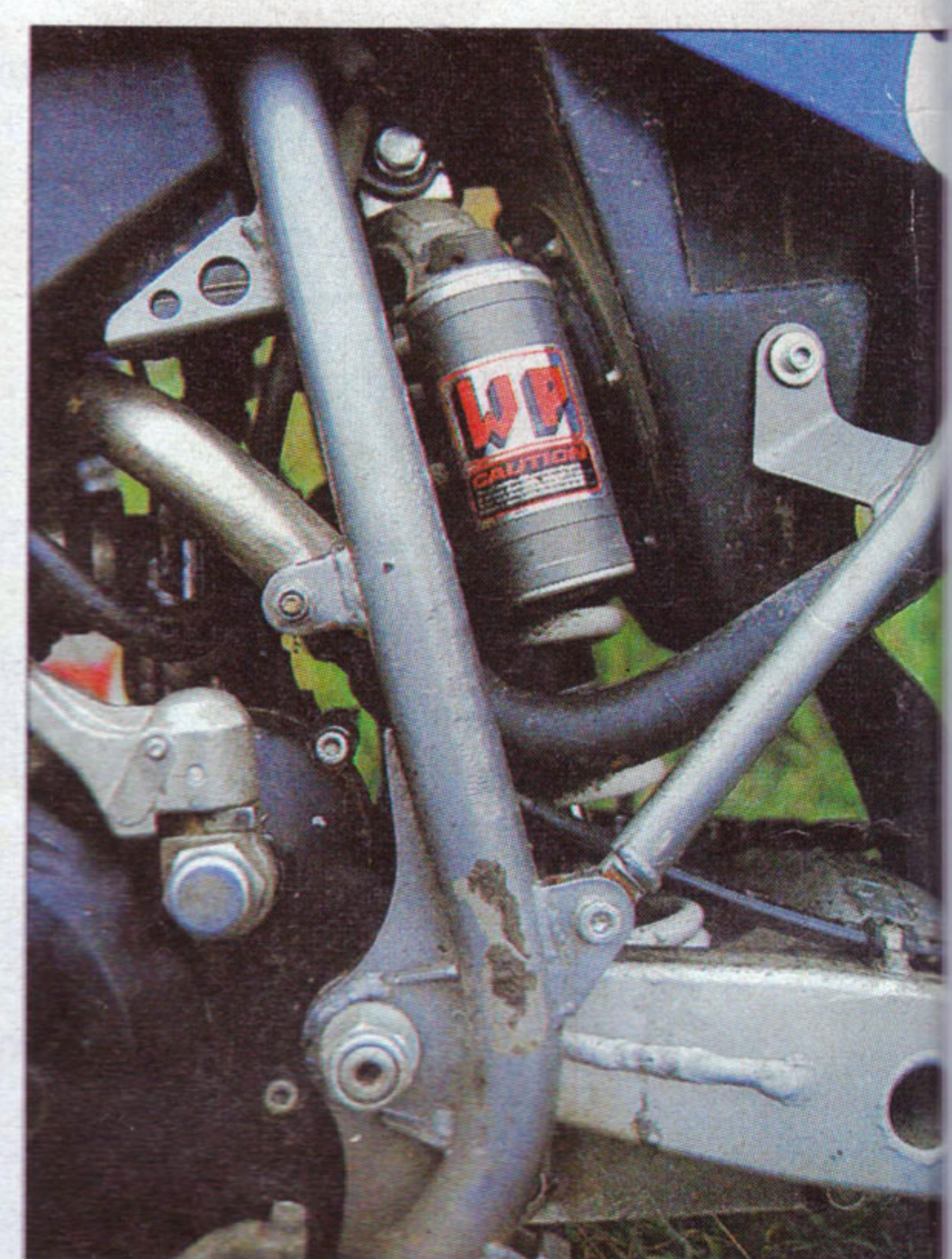


Praga v předválečné historii již vyráběla motocykly, takže její nedávný návrat k jednostopé produkci není úplně revolučním krokem. Nynější typy jsou podobně jako automobilová výroba zaměřeny především do terénu.

Velmi dobré jsou však jízdní vlastnosti zejména v terénu. Stroj se zdařilým podvozkem dobře drží stopu, má velmi dobrou směrovou stabilitu a bez komplikací ji zachovává (spolu s ostatními vlastnostmi také při úplném propérování, je snadno ovladatelný a poslušný. Stejně pozitivním dojmem působí kvalitní brzdy s citlivým přesným ovládním a více než dostatečnou účinností. Obojí je rozhodně na výši doby a tvoří na rozdíl od motoru dominantní pozitivum celku.

Bez ohledu na výkon motoru je v terénu nutno poměrně často řadit, takže dobrou funkci převodovky oceníme dvojnásob. Odstupňování převodů odpovídá velmi dobře charakteru agregátu. Jen v extrémních podmínkách se občas zdá, že by šestistupňová skříň mohla být výhodnější. Jenže v případě instalace „kitového“ motoru už by byla zase zbytečná. Řazení je snadné, přesné a spolehlivé, ovládací síla obvyklá, hluk motoru velmi dobře utlumený.

Enduro Praga je solidní motocykl pro poněkud méně náročné s perspektivou podstatného zlepšení těch parametrů, kterou jsou zatím jeho slabinou. Možná, že by výrobce mohl uvažovat o instalaci osvědčeného motoru renomované značky, třeba i licenčně vyráběného. Největ-



STRUČNÉ TECHNICKÉ ÚDAJE:

Motor: Dvoudobý kapalinou chlazený zážehový jednoválec z lehké slitiny s rozvodem pístem a jazýčkovým ventilem uložený v rámu svisle napříč a mírně skloněný vpřed (15°). Zdvihový objem 246,2 cm³, vrtání a zdvih 70 x 64 mm. Kompresní poměr 10,9 : 1. Největší výkon 21 kW při 6150/min, největší točivý moment 33,6 N.m při 5850/min. Karburátor Bing 84-2 (Jikov 2930 CE). Mazání směs 1 : 60. Elektronické digitální zapalování Ducati s programovou regulací předstihu zážehu, zapalovací svíčky Brisk L 15. Mechanické spouštění nožní pákou.

Převodné ústrojí: Primární převod ozubenými koly. Vícelamelová spojka v olejové lázni a s mechanickým ovládním. Pětistupňová dvouhřídelová převodovka s postupovým přímým řazením nožní páčkou. Převodové stupně 2,545 - 1,667 - 1,158 - 0,913 - 0,760. Sekundární převod 3,430 částečně krytým řetězem.

Podvozek: Dvojitý uzavřený rám typu svařený z chrommolybdenových trubek. Přední kolo uloženo v seřiditelné teleskopické vidlici Marzocchi Magnum 50 (Paioli 46). Zdvih kola 285 mm. Zadní kolo vedeno v kyvné vidlici systému Pro-Link s jedinou seřiditelnou kapalinovou centrální pružicí a tlumicí jednotkou White Power a pákovým převodem. Zdvih kola 320 mm. Kotoučové brzdy Brembo s kapalinovým ovládním. Přední s dvoupístkovým třmenem a kotoučem o průměru 220 mm, zadní s jednopístkovým třmenem a průměru kotouče 220 mm. Kola s drátěným výpletem a ráfky z lehké slitiny, vpředu 1,6 x 21, vzadu 2,15 x 18. Pneu vpředu 90/90 x 21 C26, vzadu 130/80 x 18 ED95. Palivová nádrž o objemu 8,5 l, z toho 1,2 l zásoba.

Rozměry a hmotnosti: Délka 2230 mm, šířka 824 mm, výška 1266 mm, rozvor 1495 mm, světlá výška 274 mm, výška sedla nad zemí 940 mm, pohotovostní hmotnost 128 kg, užitečná 75 kg.

Naměřené hodnoty: Největší rychlost 122 km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h 6,9 s, spotřeba paliva (Natural) při 90 km/h 3,8 l/100 km.

Cena: 139 000 Kč.

cholový sportovec pak stroj v základní verzi použít nemůže. Právě pro nedostatečný výkon motoru, který by měl být přibližně dvojnásobný. To však není problémem Pragy, ale výrobce motoru, tedy Jawy. I když to samozřejmě byla právě vysočanská automobilka, která tento agregát pro svůj motocykl zvolila (samozřejmě především z cenových důvodů). K dispozici je však kitová souprava pro podstatné zlepšení parametrů tohoto poněkud již obsoletního dvoudobého jednoválce.

šim přínosem jednostopé pragočky je fakt, že zachovává naději na výrobu českých motocyklů v kategorii, která bývala jejich suverénní doménou. S touto Pragou ED 250 zatím sice nelze o uvažovat startu na Šestidenní, může však skvěle sloužit tomu, kdo se potřebuje pohybovat na silnici i v terénu a není ochoten investovat hodně peněz do techniky s velkým jménem. Ostatně nikoli náhodou se již podařilo prodat (například) sérii pragoček do Spojených států, kde ji nabízejí jako farmářský motocykl...