

Tuzemec do terénu

Český sportovní motocykl alespoň řádově srovnatelný se světovou konkurencí, to už tu dlouho nebylo. Praga ED 250 v poněkud zcivilizované verzi by měla být od března konečně v prodeji. My jsme ji vyzkoušeli už nyní.

Jakub Havel, foto Jan Dvořáček



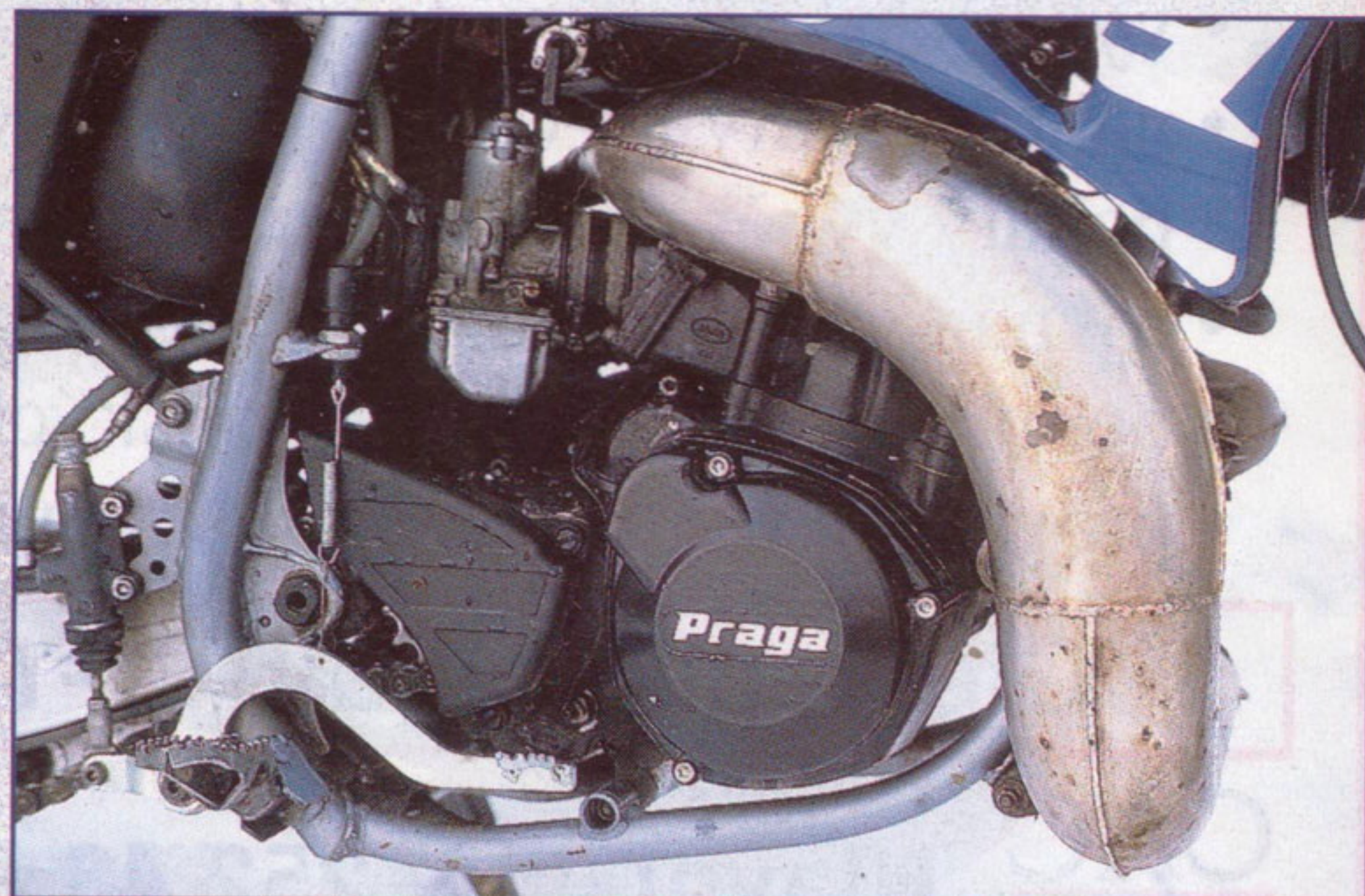
Společně s výrobními prostory pražské Technometry v Hostivaři zdělila akciová společnost Praga i regály plné motocyklových motorů Jawa. Otázku co s nimi vyřešili v Pragovce z pohledu motocyklových příznivců více než chvályhodně. K motorům čekajícím v regálech se rozhodli vyrobit motocykl. Tak začala vznikat Praga ED 250.

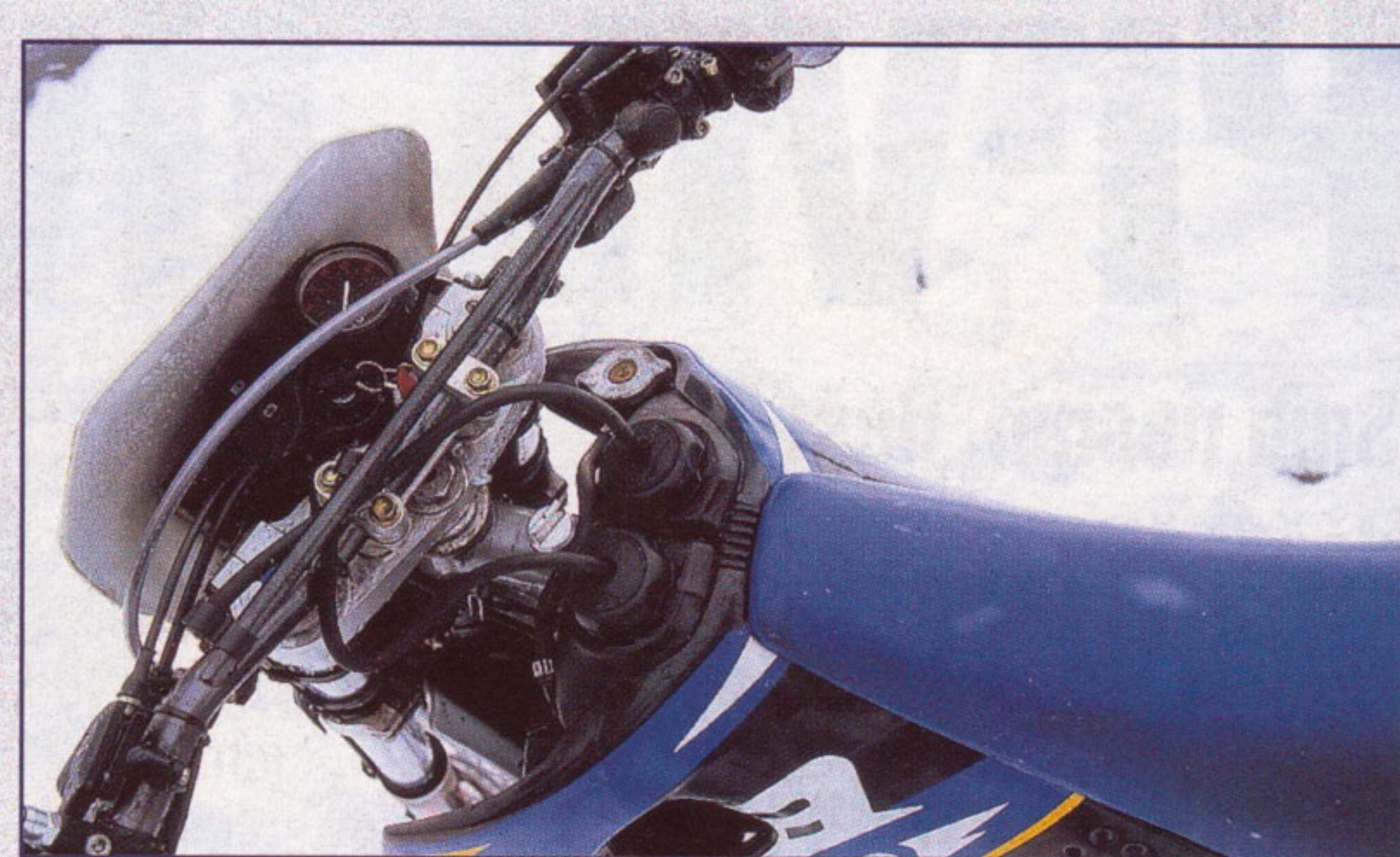
Motor je těm, kdo sledují tuzemskou motocyklovou výrobu, dobře známý. Jde o poslední vývojovou verzi

kapalinou chlazeného dvoudobého jednoválce s pětistupňovou převodovkou určeného pro soutěžní Jawy. Tím byl předurčen i typ nového motocyklu. Konstrukce většiny současných terénních strojů je v podstatě obdobná. Uzavřený, dole pod motorem dvojitý rám z ocelových chrommolybdenových trubek kruhového průřezu, robustní zadní kyvná vidlice z hliníkové slitiny. Co se týče použitých pružicích a tlumicích elementů, v Pragovce sáhli opravdu k těm nejlepším výrobkům od specializovaných zahraničních výrobců. Přední vidlice Marzocchi Magnum snese nejvyšší nároky a je určena pro tvrdé sportovní použití. Zadní tlumič White Power umožňuje zadnímu kolu zdvih 320 mm. Odpružení vpředu i vzadu lze seřizovat, žádným kompromisem nejsou ani brzdy Brembo; to všechno jsou parametry ryze sportovních endur. Sedlo, zadní blatník, podsedlové panely a boční kryty nádrže jsou vlastní výroby, ostatní plastové součástky nejsou značky Acerbis a UFO. V Pragovce měli snahu použít co největší počet součástek od tuzemských dodavatelů, ovšem nabídka české firmy na dodávku řídek byla výrazně finančně méně výhodná než ta zahraniční se značkou Domino. Trochu atypická je dvoudílná palivová nádrž, každá se svým uzavíracím kohoutem; když dojde benzin v jedné nádrži, jednoduše se otevře kohout u druhé, a víte, že vám zbývá ještě jednou tolik paliva.

Motor doznal několika drobných změn na řazení, především byl odstraněn neutral mezi čtvrtým a pátým stupněm. Kromě toho bylo potřeba vyměnit původní víka na obou stranách klikové skříně; ty nové nesou nápisy Praga. Logo Jawa ale na některých součástkách motoru zůstalo. Motocykly pro prodejní sérii mají oddělené mazání s nádržkou oleje v trubce rámu a po-

Na víku spojky je sice nápis Praga, ale jde o mírně omlazený motor Jawa.





Sportovně tvarované sedlo je protaženo dopředu, až k víčkům dvojitě nádrže.

Prototypová pneumatika Mitas nebyla do zimních podmínek nejvhodnější.



čítá se alternativně i s verzí s vyvažovacím hřídelem. Motor byl původně koncipován pouze pro sportovní stroj a proto nebylo jednoduché dosáhnout takových hodnot hluku a emisí, které by odpovídaly normám pro sériové motocykly. Proto konstruktéři použili karburátor Jikov s menším průměrem difuzéru a jinou tlumivku výfuku. Tím ale klesl výkon na pouhých 24 koní; ovšem homologační „vlk“ se nažral, ale sportovně zaměřená „koza“ zůstala celá. Na výměnu je k dispozici karburátor Bing a „otevřenější“ tlumivka výfuku. Pro zájemce je připraven i kit, jenž zvýší konečný výkon motoru až na 40 koní při 6500 1/min. Za tyto a podobné změ-

ny oproti homologačnímu protokolu jsou ovšem už odpovědmi majitelé motocyklu.

Motor se startuje nožní pákou. Během našeho testu motocykl startoval snadno a bez problémů, teplý i studený, a ani páčka sytiče nebyla prakticky potřeba. Ergonomie je velmi příjemná, přitrožená a zároveň jednoznačná, ale umožňuje i změnu polohy a posun v sedle dopředu a dozadu, jak je potřeba při jízdě v terénu. Oproti čtyřdobým cestovním endurům umožňuje sedlo sahající až na nádrž sportovní posez zcela vpředu tak, aby se co nejvíce zatížilo přední kolo. Stejně bezproblémová a přirozená je i jízda ve

stupačkách, což je asi nejdůležitější pro ty, co to myslí s jízdou v terénu vážně. Motor má poměrně plynulý a měkký záťah už od nižších otáček, ale po vytočení se zdá jakoby tupý. Je znát, že se v něm skrývá více síly, než dokáže nabídnout v této přidušené verzi. Brzdy jsou bezproblémové a relativně lehký motocykl dokáže i z maximální rychlosti zastavit na pár desítkách metrů. Odpružení celkově výborně tuhého podvozku je sportovně tvrdší.

V době našeho testu ovšem nebyly příliš vhodné podmínky; nebývalá sněhová nadílka a především prototypové hladké silniční pneumatiky Mitas nám nedaly příležitost, abychom podvozek

a odpružení pořádně procvičili. Přesto lze říci, že jízdní vlastnosti v terénu a ovladatelnost budou hlavní devízou Pragy ED 250. Pokud jsme realisty, asi neočekáváme, že se setkáme s jezdcem na Pragovce na Šestidenní nebo MS v enduru, ale jako motocykl pro výkonnostní sport a hobby jezdce si Praga ED 250 určitě zaslouží pozornost.



Technické údaje

MOTOR

Typ	kapalinou chlazený dvoudobý jednoválec
Zdvihový objem	246 cm ³
Vrtání x zdvih	70 x 64 mm
Největší výkon	18 kW (24 k)/6100 1/min
Točivý moment	32 Nm / 5300 1/min
Zapalování	Ducati CDI
Karburátor	Jikov 30 CE nebo Bing
Spouštění	nožní pákou

PŘEVODY

Spojka	vícemelová mokrá
Převodovka	pětistupňová
Sekundární převod	řetězem

PODVOZEK

Rám	ocelový uzavřený
Přední odpružení	teleskopická vidlice Marzocchi Magnum 50
Zadní odpružení	duralová kyvná vidlice s pružicí a tlumicí jednotkou White Power
Zdvihy kol P/Z	285/320 mm
Přední brzda	kotoučová Brembo, 260 mm
Zadní brzda	kotoučová Brembo, 220 mm
Přední kolo	1,60 - 21
Zadní kolo	2,15 - 18

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor kol	1495 mm
Výška sedla	940 mm
Světla výška	360 mm
Hmotnost	118 kg
Palivová nádrž	8,5 l