

Záblesk české naděje



Naděje, to je přesné slovo, které svým návratem do jedné stopy vzbuzovala v domácích fanoušcích pražská Pragovka. Jenže výroba nevydržela dlouho a po problémech mateřské firmy byla ukončena. Po motocyklovém pragováckém vzepětí zbylo jen několik modelů, a mezi nimi i dvoudobá Praga ED 250, která se ještě dnes dá občas sehnat na inzerát.



Ivo Helikar

ivo@cmn.cz

foto: Ivo Pospíšil

Ne všichni původně souhlasili s využitím zděděných dvoudobých motorů, dvěstěpadesát z Jaw 593, ale byla to nejjednodušší cesta, jak využít agregáty uskladněné v prostorách hostivařské továrny. Stačilo jen na víka nechat vyrobit nové nápisy Praga a poslední vývojovou verzi kapalinou chlazeného jednoválce Jawa s pětistupňovou převodovkou trochu upravit. Co se týká změn, přidal se vyvažovací hřídel a odstranil neutrální mezi čtyřkou a pětikou. Dokonce nezmizely ani všechny nápisy značky Jawa, které můžete na karterech vypátrat.

Bylo také nutné, aby stroj splnil legislativní homologační kritéria, k čemuž pomohlo snížení výkonu na 18 koní. Motocykl dostal domácí karburátor značky Jikov s menším průměrem difuzoru a vyměnila se tlumivka výfuku. Protože ale stále existovala možnost, aby si majitelé výměnou tohoto karburátoru za značku Bing a právě tlumivky výfuku zdvihli výkon až k hranici 38 koní při 6500 otáčkách, moc původních neotevřených, z hostivařské továrny vypuštěných modelů už dnes nenajdete. Ke karburátorům jsme našli jeden názor podepřený praxí: „Zajímavé je, že motor se sníženým výkonem a karburátorem Jikov neměl většinou problémy s mechanickým startováním, a to ani za studena. Motocykl s větším výkonem a karburá-

torem Bing někdy po delší přestávce trvá, než ho probudíte k životu.“

Prodávaná verze byla vybavena odděleným mazáním Mikuni s nádrží oleje v trubce rámu. Motor byl zasazen do rámu z kulatých ocelových trubek, v dolních partiích zdvojených. Zadní kyvná vidlice byla svařena z lehké slitiny obdelníkového profilu. Přední vidlice začala u značky Marzocchi, model Magnum 50, a později přešla na Paioli Blue Steel s možností seřízení útlumu v obou směrech. Ani zadní tlumič nezůstal od začátku výroby stejný. Nejprve byl značky WP, ale našli byste i levnější domácí tlumiče.

Výkon malý, ovladatelnost dobrá

Na jízdní vlastnosti si majitel

ED 250 nemohl stěžovat. Pomohla možnost seřízení a povedly se kotoučové brzdy Brembo. Domácí výroby byly například podsedlové kryty a boční kryty nádrže, ostatní plasty nesly nálepkou Acerbis a UFO. Jenže motocykly už jezdí nějaký ten pátek a nejspíš dnes na nich najdete úplně jiné plasty než ty původní.

Do sériové výroby přišel motocykl v srpnu 1998 a hned se objevil nejen na našem trhu, ale i ve Švédsku, Itálii a Německu. Dokonce byl zájem v Kanadě a Austrálii. Dodnes můžete Pragovku na cestách potkat, od začátku šlo hlavně o zájemce o hobby off-road jízdu. Původní cena byla 109 000 Kč, nyní asi tak od 35 do 65 tisíc.

Tvrdé zacházení není na závadu, rozbité plasty nebo světlo se dají lehce nahradit jakýmikoliv neoriginálními díly, jak popisuje jeden z majitelů: „Úpravy byly vyvolány způsobem použití, případně potřebou náhrady starých poškozených dílů. V terénu je Pragovka celkem příjemným nástrojem a na jezdce klade podstatně menší nároky než srovnatelné ostřejší dvěstěpadesátky. Poměru kubatura/výkon odpovídá i poměrně velká životnost pístu. Jako výborné za ty peníze hodnotím odpružení – přední plně nastavitelná vidlice Paioli Blue Steel 46 mm a zadní plně nastavitelný centrální WP. Dalším pozitivem jsou brzdy Brembo, přičemž zadní není tolik jedovatá jako na jiných MX strojích. To společně s „hodným“ motorem eliminuje nebezpečí zašlápnutí motoru na minimum.“

A jak je to s poruchovostí stroje? „Poruchy se Pragovce nevyhýbají, ale v porovnání s jinými je na tom celkem dobře. Bolavým místem je kladka řazení a elektroinstalace s dobíjením. Zbytek poruch byl následkem

Absolutní hodnocení ČMN: ★ ★ ★ ★ ★
 Výroba: **1998–2003**
 Cena: **od 35 000 Kč**

► **HODNOCENÍ**

Motor	★ ★ ★ ★ ★
Jízda, ovladatelnost	★ ★ ★ ★ ★
Výbava	★ ★ ★ ★ ★
Kvalita, zpracování	★ ★ ★ ★ ★
Výkon/Cena	★ ★ ★ ★ ★

► **SERVIS**
 Servisní prohlídka a výměna oleje každých 5000 km.



Motor je zasazen do rámu z kulatých ocelových trubek. Na některých jeho karterech je možné dodnes vypátrat nápisy „Jawa“

zanedbané údržby nebo důsledkem neodborných zásahů, například v ekonomicky seřízeném dávkovacím čerpadle motorového oleje a karburátoru. Také životnost dílů je úměrná způsobu používání.“ Bezproblémová je spojka, jen s trochu větší silou potřebnou ke zmáčknutí. „Zato u převodovky je poznat, že jde o motor Jawa – má delší krok, sem tam falešný neutrální, sem tam poruchu řadicího mechanismu. Ovšem hřídele a kola asi nikdo nezničí. Z výbavy jsou zajímavé dvě nádrže s dvojitou rezervou. Boční stojánek je trochu křehký, už jsem ho několikrát varil. Jeho úhel dává motorce velký náklon. Zpracování jako celku je spíše průměrné, některé detaily by mohly být výrazně lepší.“

Do závěrečného hodnocení lze tedy jako přednosti uvést

hlavně cenovou dostupnost, ale i odpružení, ovladatelnost a brzdy. V záporech by se nemělo zapomínat na problematickou kvalitu zpracování a nízký výkon.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Praga ED 250	
Objem	246 cm³
Výkon	13,2 kW / 18 k@6000
Točivý moment	26 Nm@4700
Výška sedla	940 mm
Hmotnost (bez náplní)	126 kg

Motor: dvoudobý, kapalinou chlazený jednoválec, vrtání × zdvih 70 × 64 mm, kompresní poměr 9,8:1, karburátor, nožní startér, elektronické zapalování, vícelamelová spojka v oleji, pětistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: trubkový uzavřený rám z CrMo trubek, vpředu teleskopická vidlice, vzadu centrální tlumič, brzdy vpředu kotouč Ø 260 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen, pneu vpředu 90/90-21, vzadu 120/80-18

Parametry: rozvor 1495 mm, nádrž 8,5 l, množství oleje v motoru 1,3 l, specifikace oleje 80W-90

► TECHNICKÁ PORADNA

Baterka zapojená naopak

Dotazy do Poradny zasílejte na poradna@cmn.cz nebo přes www.bikes.cz/otazky, kde najdete i všechny v ČMN dosud vyšlé poradny.

Připravuje: **L. Záruba**
 foto: archiv

Neptejte se mě, jak se mi to povedlo, měl jsem blběj den, pospíchal jsem, a omylem jsem zapojil baterku opačně. Prostě jsem plus pól motoru připojil na minus pól baterky a naopak. Ted' když chci zapnout klíček, nic se neděje. Je baterka v háji? Nebo jsou odpálené pojistky? Nebo jsem odpálil celou elektriku? Motorka je Yamaha FZ6 z roku 2004. Co s tím? Mám se to pokusit rozchodit sám, nebo se mám rovnou svěřit do servisu, abych nenadělal ještě víc škody?

Díky, Likeš

Můžete mít kliku, ale stejně tak to může dopadnout i hůř. Dnešní moderní motocykly mají sa-

možřejmě účinnou ochranu před přepólováním, ale ne vždy funguje na 100 %, protože elektrický systém se při přepólování dost často chová zcela nevyzpytatelně. V nejhorším případě bude v háji celá řídicí ECU a regulátor/ usměrňovač a bude třeba je vyměnit. Také by mohl být spálený alarm, pokud ho máte nainstalovaný. Ale to, že po zapnutí klíčku se nic neděje, je v téhle chvíli vlastně docela povzbudivá informace, protože by to mohlo znamenat, že hlavní pojistka mohla splnit účel, pro který je v motorce nainstalovaná, a spálila se dřív, než se mohly ostatní elektrické komponenty poškodit. Neskákal všude možně modrý jiskry, když jste zkoušel startovat? Hlavní 30A pojistka je umístěna samostatně ve startovacím relé přímo nad baterkou odděleně od ostatních pojistek, které jsou vpravo vzadu pod sedlem.



Kromě hlavní pojistky bude nutné zkontrolovat také všechny ostatní pojistky, ale je třeba říci, že i pokud pojistka splnila svoji funkci, může být poškozena baterie nebo některé části elektrického systému.

PORADNA na
www.bikes.cz/otazky

► AKCE

Karpatský enduro extrém

Red Bull Romaniacs, Sibiu, Rumunsko, 2.–6. 7.

Red Bull Romaniacs je považován za jeden z nejhezčích podniků extrémního endura. Kombinace náročného závodu s nádhernou přírodou rumunských Karpat a tajemné Transylvánie přilákalo letos přes 365 závodníků ze čtyřiceti zemí světa. Mezi nimi nechyběli ani jezdci z České republiky, kteří zaznamenali výborné výsledky. Zdeněk Cyprian a Rastislav Hanuš (Cyprian s.r.o team) zvítězili v kategorii Expert Team. Kategorii Hobby Team pak české týmy zcela ovládly. 1. místo Aleš Vondrák, Ondřej Rathouský (Dr.K racing team No.), 3. Miroslav Otáhal, Richard Maršálek (Endurozabreň), 5. Oldřich Bražina, Vlastimil Stupka (Bodroteam), 6. Jiří Fíla, Jiří Fíla ml. (Dr.K racing team No.2).

Své zážitky z posledních momentů závodu zaznamenat Jiří Fíla takto: „Po dojetí do cíle se koukáme na jezdce, kteří mají srdce a dávají si přejezd přes bazén. Je to fakt nářez. Je na co koukat. Profíci, kteří už jsou v cíli, Jonny Walker, Andreas Lettenbichler a Alfredo Gomez skáčí ve volných chvílích do bahnitého bazénu. Po chvilce berou na ramena vítěze celého závodu Grahama Jarvise a vrhnou ho tam také. Umí se bavit. Mezi všemi jezdci včetně nás vládne uvolněná atmosféra a pívko teče proudem. Je horko na padnutí, ale nikomu to nevadí.“

Sedáme na motorky a jedeme do depa. Ondra ještě cvičně hází krysu o betonové zábradlí. Přerazí si tři žebírka, ale to nic nemění na jeho radosti z vítězství. Nakládáme motorky, balí-



me depo a u toho popijíme pívko a jiné dobroty. Chystáme se na večerní párty s vyhlášením vítězů. Bar je nám malý, dobře se bavíme a při vyhlášení nechybí slzičky dojetí. Dokázali jsme to, dojezdí jsme RED BULL ROMANIACS 2013.“

red, foto: redbullromaniacs.com