



■ Road Enduro používá 30milimetrový karburátor Jikov

Praga ED 250 Road Enduro/Hard Enduro

# česku

Dvěpade byla prvním výtvozem, který v roce 1999 vyjel z bran hostivařské továrny a nešlo až tak o dílo kompletně vlastní, protože pohonná jednotka původně vznikla o pár tramvajových zastávek dál, ve strašnickém vývoji Jawy.

U jawského agregátu došlo v Hostivaři k několika úpravám, jako například k vyloučení neutrálu mezi čtyřkou a pětikou a dalším změnám na řazení. První dvoutakty začaly čmoudit v devadesátém os-

Vnitřní plocha válce je opatřena vrstvou nikasilu, v motoru je i vyvažovák a mazání zajišťuje čerpadlo Mikuni beroucí mazivo z rámu. Ten se pod motorem rozdvouje, vzadu je na něm uložena hliníková kyvka a na ní

je také varianta Hard Enduro určená pilotům, kteří zahořkli na spolujezdce. Navíc prago-vácký drsnák nabízí několik radostných součástek, jako například zadní péro s rasis-tickým názvem White Power, karbec Bing s větším difuzo-rem, jiný výfuk a hlavu válce pro vyšší kompresní poměr. Celý rychlý balíček přinese nárůst výkonu na pětatřicet koní a devětatřicet Newton-metrů, které jsou podpořeny

## technické údaje

### PRAGA ED 250 ROAD ENDURO(HARD ENDURO)

motor	dvoudobý kapalinou chlazený jednoválec, rozvod membránovým ventilem
objem	246,3 cm <sup>3</sup>
vrtní x zdvih	70 x 64 mm
výkon	13 kW (18 k)/6000 ot./min. (26 kW (35 k)/6750 ot./min.)
kompresní poměr	9,8:1 (11,3:1)
točivý moment	25,5 Nm/4700 (39 Nm/6400) ot./min.
plnění motoru	karburátor Jikov 2930CE 30 mm (Bing 84 32 mm)
startér	nožní
řezavodovka	nářezavodová



Dvěpáde byla prvním výtvozem, který v roce 1999 vyjel z bran hostivařské továrny a nešlo až tak o dílo kompletně vlastní, protože pohonná jednotka původně vznikla o pár tramvajových zastávek dál, ve strašnickém vývoji Jawy.

Ujawského agregátu došlo v Hostivaři k několika úpravám, jako například k vyloučení neutrálu mezi čtyřkou a pětikou a dalším změnám na řazení. První dvoutakty začaly čmoudit v devadesátém osmém a o rok později se první z nich dostaly k zákazníkům. V uzavřeném rámu z chrommolybdenu (až na úchyty motoru a drobnosti je rám totožný s pozdější 610) sedí jednoválec s hliníkovým válcem i hlavou. K ní se přes sací potrubí tulí karbec Jikov a směs se do spalovacího prostoru dostane přes jazýčkový ventil a pět samostatných přepouštěcích kanálů.

Vnitřní plocha válce je opatřena vrstvou nikasilu, v motoru je i vyvažovák a mazání zajišťuje čerpadlo Mikuni beroucí maziivo z rámu. Ten se pod motorem rozdvouje, vzadu je na něm uložena hliníková kyvka a na ní přes přepákování péro české značky HP Sporting se zdvihem 310 mm. Přední vidle Paioli Blue Steel 46 má zdvih o dva centimetry větší, ráfky jsou z hliníku, brzdíče nesou logo Brembo a plasty dodaly firmy Ufo a Acerbis.

### Sám anebo ve dvou

Kromě základní dvoumístné verze Road Enduro se vyrábě-

la také varianta Hard Enduro určená pilotům, kteří zahořkli na spolujezdce. Navíc prago-vácký drsnák nabízí několik radostných součástek, jako například zadní péro s rasis-tickým názvem White Power, karbec Bing s větším difuzo-rem, jiný výfuk a hlavu válce pro vyšší kompresní poměr. Celý rychlý balíček přinese nárůst výkonu na pětatřicet koní a devětatřicet Newton-metrů, které jsou podpořeny kratším sekundárním převo-dem. Na divochovi jsem se projel v době, kdy po světě ze-vlovalo jen pár prototypů a pamatuju si, že motor jel při-jemně ostře a na rozdíl od tu-pější verze se choval jako správný dvoutakt. Ve spodu byla malá, ale znatelná díra, po jejímž překonání výfuk za-ječel a náběh výkonu mě ovlad-itelně vykopnul vpřed.

## technické údaje

<b>PRAGA ED 250 ROAD ENDURO (HARD ENDURO)</b>	
motor	dvoudobý kapalinou chlazený jednoválec, rozvod membránovým ventilem
objem	246,3 cm <sup>3</sup>
vrtání x zdvih	70 x 64 mm
výkon	13 kW (18 k)/6000 ot./min. (26 kW (35 k)/6750 ot./min.)
kompresní poměr	9,8:1 (11,3:1)
točivý moment	25,5 Nm/4700 (39 Nm/6400) ot./min.
plnění motoru	karburátor Jikov 2930CE 30 mm (Bing 84 32 mm)
startér	nožní
převodovka	pětistupňová
brzdy	vpředu 1 kotouč Ø 260 mm, dvoupístkový třmen vzadu 1 kotouč Ø 220 mm, jednopístkový třmen
rozvor	1495 mm
výška sedla	940 mm
hmotnost	126 kg (118 kg) - pohotovostní
nádrž	8,5 l
cena	70 - 109 000 Kč (od r.v. 2000)



### Vitr fouká z Týnce

Zatímco moje vzpomínka na jeden z prvních prototypů je skoro stejně daleko jako moje

první otrava alkoholem, zážitky z ojetého Road Endura jsou o hodně bližší. Mašina mi připadá docela dlouhá a díky

tomu jede rovně hodně stabilně i po rozbité trati, ale v zatáčkách je potřeba si pomoci zadní brzdou nebo ply-

INZERCE INZERCE INZERCE INZERCE

**DUNLOP**

**VÁŠ MOTO PNEUSERVIS**



D208 D220

rozměr	typ	cena ceník	cena při zakoupení jedné pneumatiky	cena při zakoupení kompletního obutí
120/60 ZR17	D 208F	3683,-	3249,-	3139,-
120/70 ZR17	D 208F	4783,-	4209,-	4069,-
160/60 ZR17	D 208	5386,-	4739,-	4578,-
180/55 ZR17	D 208	6167,-	5429,-	5249,-
190/50 ZR17	D 208	6339,-	5579,-	5389,-
120/70 ZR17	D 220F	4586,-	4039,-	3899,-
160/60 ZR17	D 220	5292,-	4659,-	4499,-
180/55 ZR17	D 220	5646,-	4969,-	4799,-

Na ostatní pneumatiky Dunlop sleva 10 % a navíc pino užitečných dárků. Slevy platí pouze v případě současného obutí v našem pneuservisu a do vyprodání zásob.



Osová 1, Brno-Bohunice  
tel.: 547 423 068-9  
e-mail: pneu@pemm.cz  
www.pemm.cz

Po - Pá 8.00 - 18.00  
So 8.00 - 12.00





## Servisní údaje

Jedna z mála věcí, se kterými má Praga občas problémy, je rázení, a to hlavně u prvních modelů, u pozdějších už funguje bez problémů. Nedorozumění může vzniknout také při pádu na levou stranu, kdy může upadnout na řadičku, která dá následně energickou babu řadičímú automatu, a ten se ohne. Oprava je ale jednoduchá, protože stačí sundat víko a plech narovnat. Když vyměníš řadičku za ohýbací, nic podobného se ti nestane.

Komu se líbí myšlenka upravit motor továrním kitem, nemusí se bát omezení životnosti, protože jednoválec je na vyšší výkon konstruován a sériových 18 koní má jen kvůli homologaci. Hodně robustní je i vnitřek převodovky, která byla v Javě konstruována také se záměrem přenášet výkon čtyřdobého čtyřkila, k jehož výrobě nakonec nedošlo. Přesto, že dvěpade se již vyrábět nebude a do prodeje se dostane jen posledních pár desítek kusů, o díly se bát rozhodně nemusíš, protože jejich zásoba je víc než dostatečná a minimálně příštích deset let o ně nouze nebude.



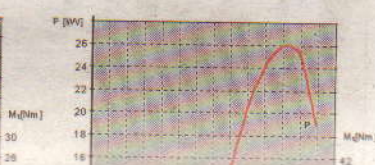
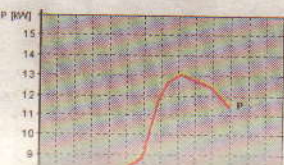
Pragovka má nakopávačku vlevo a přístup k některým dílům ( třeba svíčka) není z nejsnadnějších

nem. V akceleračním smyku se Pragovka ovládá super, na skocích je dobře vyvážená a nepadá ani na predek ani na zadek. Rázení dává tušit, že vítr fouká z Týnce, protože změna kvaltů není nejpřesnější, rychlost občas vypadne a bez spojky se převodovce do díla moc nechťelo. Motor má podobnou charakteristiku jako čtyřtakt, kvality bere už odspo-

du a vydává se nahoru bez výrazných nakopnutí. Kvalitní je i pérování, které na hobby-jezdění stačí s prstem v nose. Jedinou chybou je asi jen tvrdší sériové nastavení zadního centrálu, které se ale dá díky možnosti seřízení obou závěsů během chvíle napravit.

Text: Přéma (premek@bikes.cz)

Fotky: Jim, Ivoš, Přéma



## Zkušenosti majitele

Po roce a půl upravování MZ 150 se potvrdil můj původní předpoklad, že tento motocykl na enduro nebo motocross není nejvhodnější, zejména pokud bych chtěl trochu aká

## Servisní údaje

Jedna z mála věcí, se kterými má Praga občas problémy, je řazení, a to hlavně u prvních modelů, u pozdějších už funguje bez problémů. Nedorozumění může vzniknout také při pádu na levou stranu, kdy můžeš upadnout na řadičku, která dá následně energickou babu řadicímu automatu, a ten se ohne. Oprava je ale jednoduchá, protože stačí sundat víko a plech narovnat. Když vyměníš řadičku za ohýbací, nic podobného se ti nestane.

Komu se líbí myšlenka upravit motor továrním kitem, nemusí se bát omezení životnosti, protože jednoválec je na vyšší výkon konstruován a sériových 18 koní má jen kvůli homologaci. Hodně robustní je i vnitřek převodovky, která byla v Jawě konstruována také se záměrem přenášet výkon čtyřdobého čtyřkila, k jehož výrobě nakonec nedošlo. Přesto, že dvěpade se již vyrábět nebude a do prodeje se dostane jen posledních pár desítek kusů, o díly se bát rozhodně nemusíš, protože jejich zásoba je víc než dostatečná a minimálně příštích deset let o ně nouze nebude.

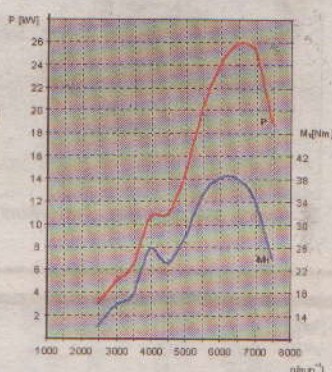
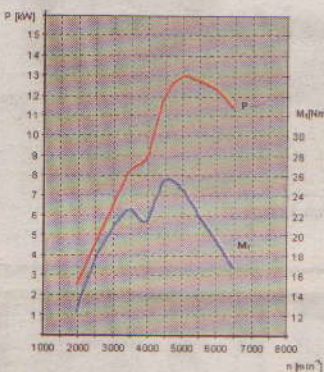


Pragovka má nakopávačku vlevo a přístup k některým dílům (třeba svíčka) není z nejnádhnějších

nem. V akceleračním smyku se Pragovka ovládá super, na skocích je dobře vyvážená a nepadá ani na předek ani na zadek. Řazení dává tušit, že vítr fouká z Týnce, protože změna kváلتů není nejpřesnější, rychlost občas vypadne a bez spojky se převodovce do díla moc nechtělo. Motor má podobnou charakteristiku jako čtyřtakt, kvality bere už odspo-

du a vydává se nahoru bez výrazných nakopnutí. Kvalitní je i pérování, které na hobby-jezdění stačí s prstem v nose. Jedinou chybou je asi jen tvrdší sériové nastavení zadního centrálu, které se ale dá díky možnosti seřízení obou závěsů během chvíle napravit.

Text: Přema (premek@bikes.cz)  
Fotky: Jim, Ivoš, Přema



V grafech jsou vidět rozdíly mezi verzemi Road (vlevo) a Hard



### Ceny originálních dílů:

Praga ED 250

Vzduchový filtr	380 Kč
Blinkr přední/zadní	250/250 Kč
Páčka brzdy	320 Kč
Páčka spojky	180 Kč
Pístní sada	1830 Kč
Přední blatník	470 Kč

U Road Endura se dá motor mírně posílit odstraněním přepážky z tlumiče

## Zkušenosti majitele

Po roce a půl upravování MZ 150 se potvrdil můj původní předpoklad, že tento motocykl na enduro nebo motocross není nejvhodnější, zejména pokud bych chtěl trochu skákat. Proto jsem se na podzim 2003 neudržel a sáhl jsem po nejlevnějším opravdovém enduru na českém trhu. Praga mě lákala již dříve, jak solidní stavbou, dvoudobým motorem chlazeným kapalinou, tak i doporučeními hovořícími o kvalitách podvozku. Svou roli hrál i fakt, že se jedná o českou značku. Na Pragovce jsem zatím neujel mnoho, takže o spolehlivosti budu moci hovořit až později. Motocykl mě však nezklamal, jako pro začátečníka mi postačuje výkon 18 k, které agregát dává. S podvozkem jsem zcela spokojen, nestalo se mi, že by při doskoku šlo cokoli na doraz. Kvalita zpracování je na přijatelné úrovni, jedinou závadou promptně odstraněnou v rámci garance byla přidřená osa řadičky. Do zlepšování motocyklu jsem neinvestoval v podstatě nic, jedinou změnou byla demontáž zpětných zrcátek a montáž hliníkových řídítek Star Bar.

Jirka