

CIVIL TEST

Lesem se rozléhá **Pragovky řev,** kupředu letí česká krev ...

Praga ED 610

Mašiny jednoho z mála domácích výrobců orají tratě a lesy již několik let, ale v našich novinách se test jejich čtyřtaktu ještě neobjevil. Ale protože jsme České motocyklové noviny, nemohla nám šestsetdesítka uniknout.

ED jsme mohli prohnat terénem díky ochotě Pepy Bureše, který Pragovky prodává v Horní Radechové nedaleko Náchoda a je na něm vidět, že mu pověst továrny leží na srdci. Nakopnutí mi šlo oproti endurům do provozu ztuha a kickstart je navíc na levé straně, takže cvik z XT mi byl v tu chvíli platný jak hluchému subwoofer. Oživení se ale nakonec uskutečnilo a když jsem po několika kolech začal kom křesť

fil na brzdu, která je umístěná hodně blízko u motoru.

Jednička jen na rozjezdy

Přední Brembo má síly hodně a na hlině se dá dobře dávkovat, stejně tak zadní kotouč. Přední vidlici Pepa přitvrdil, protože Pragovka jde na skocích docela výrazně na předeek a bez utažení by šla vidle na dorazy. Jednoválec jede pekelně, šoupátkový karburátor nedává moc možností dávkovat plyn, takže je s mašinou na výjezdech super zábava. Jednička je hodně krátká



■ Kyvná vidlice je vyrobena z tvrzeného duralu

Postřehy ze sedla

Motorka má jen nakopávačku a roztočit velkoobjemový čtyřtakt vyžaduje i přes přítomnost automatického dekompresoru určitý cvik a razanci. Jednoválec však vcelku spolehlivě chytá, a to za studena, ohřátý a při připojení ochuzovače i beznadějně ulitý.

Našlapovací páka je umístěna dost vysoko, takže jezdci menších postav s povděkem vyhledávají terénní nerovnosti, aby si mohli stoupnout výš. Tady 610ka trochu ztrácí na motocykly předních světových značek, které dnes již většinou mají elektrický startér. Při rozjezdu oceníš naprosto plynulý záběr mechanicky ovládané spojky. Páčka má lehký chod a jedinou nevýhodou je, jako u všech mechanických spojek, zvětšení vůle na páčce po ohřátí motoru. Před ostrým startem můžeš zvolit mezi jedničkou a dvojkou, přičemž obojí jde přesně a spolehlivě zařadit. Následuje startovní rovinka, na níž tě možná překvapí mohutný záťah motoru, který neustále posílá přední kolo do vzduchu.

Na skoky přitvrdit

Řazení je sportovně tvrdé, ale spolehlivé, a měnit kvalty se dá v pohodě i bez spojky. Při brždění do první zatáčky oceníš účinek a dávkovatelnost brzd, které jsou na světové úrovni. Skoro každého ale překvapí poloha brzdového pedálu, který je poněkud schován za víkem zapalování a tobě nezbyvá než si zvyknout nebo ocelovou páku vyhnout ven. Naklopení do zatáčky vyžaduje víc síly ve srovnání s lehčími dvoutakty a kolenům vyšších jezdců mohou překážet širší kryty chladiče a nádrže. Akcelerační smyk ve výjezdu ze zatáčky se snadno reguluje polohou plynu a síla motoru tě pošle nekompromisně vpřed i na vyšší kvalt (když nestihneš podřadit). Pérování a od-



■ Akcelerační smyk se snadno reguluje

tlumení spolehlivě filtruje příčné nerovnosti, jen na skoky je lepší tlumiče přitvrdit. Podvozek je díky delšímu rozvoru a většímu sklonu předních vidlí naprosto stabilní a přesný, nevádí mu, ani když každé kolo jede v jiné koleji.

Vhodná i na motardy

Kdo chce skákat, nesmí se bát, protože zaklapnutí plynu na

hraně skoku posílá motorku předním kolem k zemi. Takhle vlastnost je pro čtyřtaky typická a nepatrným vrknutím při odrazu se jí každý snadno vyvaruje. Na delších rovinkách tě zamrzí nepřítomnost šestky, která by měla být jednoznačně v základní výbavě. Vcelku lze Pragovku hodnotit jako podařený a vyvážený stroj, u něhož jsou porizovací

Oživení se ale nakonec uskutečnilo a když jsem po několika kolech tušil, kam která zatáčka vede, začal jsem postupně zrychlovat. Pragovka mi připadala hodně stabilní a robustní, takže jsem měl pocit, že kdyby chtěla, projede zdi. Do zatáček jí musíš pomáhat plynem nebo náklonem a pár okamžiků mi zabralo, než jsem se nohou tre-

vat plyn, takže je s mašinou na výjezdech super zábava. Jednička je hodně krátká a používal jsem ji jen při rozjezdu, protože díky tahu motoru se dají brát skoro všechny zatáčky bez problémů na dvojkou. Pragovka si sice s odporem přechroustá i trojku, ale s ní už budeš mít na výjezdu problémy se zrychlením.

Text: Přéma (premek@bikes.cz)

Fotky: Jim (jim@bikes.cz)

Podvozek je díky delšímu rozvoru a většímu sklonu předních vidlí naprosto stabilní a přesný.

technické údaje

PRAGA ED 610/CD 610

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený jednoválec, OHC/4
objem	609,6 ccm
vtřání × zdvih	95 × 86 mm
výkon	38 kW (51 kJ)/41 kW (55 kJ)/6500 ot/min
točivý moment	57/63 Nm/5400 ot/min
kompresní poměr	10,3:1/11,4:1
plnění motoru	karburátor Mikuni Ø 40 mm, Keihin Ø 41 FCR
startér	nožní
převodovka	pětistupňová/čtyřstupňová
brzdy	vpředu 1 kotouč Ø 260 mm, dvouplstkový třmen vzadu 1 kotouč Ø 220 mm, jednoplstkový třmen
rozvor	1495 mm
výška sedla	940 mm
suchá hmotnost	118/113 kg
pohot. hmotnost	126/121 kg
objem nádrže	8,5 l
cena	177 000,-/176 000,- Kč

poznámka: model CD je určen pro motardy

Text: Josef Bureš



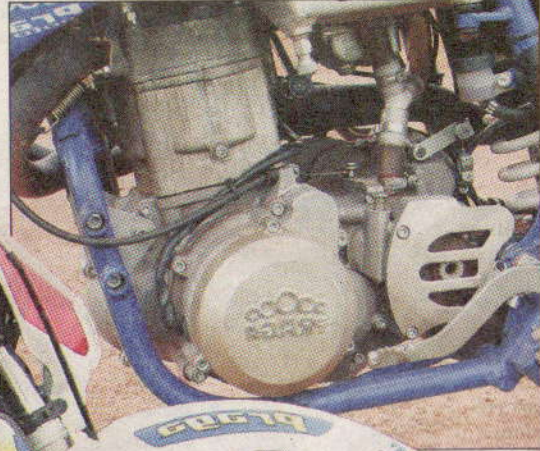
■ Na odrazu není dobře zavírat plyn, jinak by motorka na předešlém



■ Hliníková nádrž a plasty se vyrábějí v České republice

Verdikt	
motor	2 SUPER
podvozek	2 SUPER
vlastnosti	2 SUPER
místo	2 SUPER
cestování	2 SUPER
sport	2 SUPER
společnost	2 SUPER

PRAGA ED 610



Konkurence se dát nemusí

Technika

I když nejsem EDěčka tak slavná jako bahňáci z jiných koutů světa, používají stejně kvalitní komponenty a jejich konstrukce je na srovnatelné úrovni.

Motor je svoji koncepcí podobný Husabergu a jeho klikový hřídel je uložen na válečcích, které jsou sice hluchnější, ale mají dvojnásobnou únosnost proti kulicovému ložisku. Před klikou je umístěn vyvažovací hřídel, který navíc svou rotací hmotou umožňuje plynulejší nárust a dávkování výkonu. Válec, který se tváří velmi robustně, je potažen vrstvou nikasilu a spolu s vřky motoru je odlit z magnisiové slitiny. Ve válci se pohybuje kovaný píst Wörsner osazený jedním stíracím a jedním kompresním kroužkem. Výkon motoru je odušeným souko-

tem přenašen na mokrou spojku, jejíž koš a lamely jsou ocelové, takže se nevymáčkáví a neznechodí olej kovovými nerezistami. Karburátor s pumpou Na spojku navazuje masivní pětistupňová převodovka, jejíž volné otčená kola jsou uložena na jehlových ložiskách. Motor nasává vzduch přes pérový filtr a je krměn směsí z karburátoru Mikuni a plochým šoupátkem a akcelerační pumpou, která zajistíje pleskovou reakci motoru na dohýbání. Jednoválec je uložen v rámu, který je svařen z chromolybdenové

Motorka je osazena plastem, který se většina vyrábí v naší republice, stejně jako sedlo a hliníková nádrž. Právou je možná na velký příplatek vypadá šestým lůžkem státním, karburátorem Keihin, vidlicí Paioli USD Contender, či kompletním převodním Öhlins, které představuje světovou extritidu. Text: Josef Bureš

Plasty „made in Czech Republic“

výkonu. Válec, který se tváří velmi robustně, je potažen vrstvou nikasilu a spolu s víky motoru je odlit z magnesiové slitiny. Ve válci se pohybuje kovaný píst Wösnler osazený jedním stíracím a jedním kompresním kroužkem. Výkon motoru je ozubeným souko-

sává vzduch přes pěnový filtr a je krměn směsí z karburátoru Mikuni s plochým šoupátkem a akcelerační pumpou, která zajišťuje bleskovou reakci motoru na pohyb plynu. Jednoválec je uložen v kolébkovém rozdvouženém rámu, který je svařen z chrommolybdenové

ková nádrž. Pragovku je možné za nevelký příplatek vybavit šestým rychlostním stupněm, karburátorem Keihin, vidlicí Paioli USD Contender, či kompletním pérováním Öhlins, které představuje světovou extratřídou.

Text: Josef Bureš



Motor je svojí koncepcí podobný Husabergu

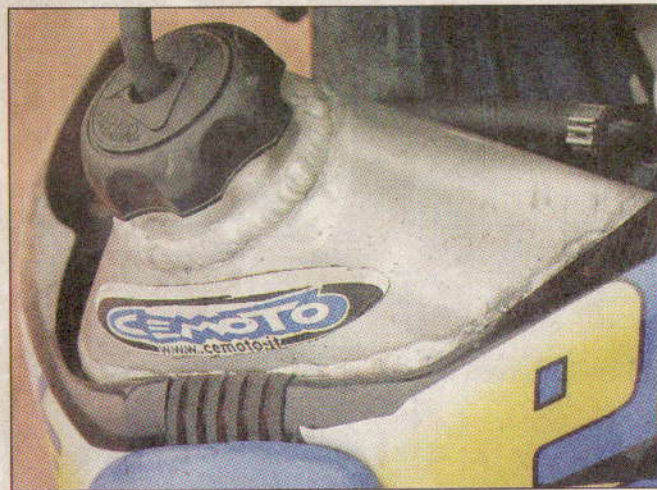


Na odrazu není dobré zavírat plyn, jinak jde motorka na předek

Verdikt

PRAGA ED 610

motor	SUPER
podvozek	SUPER
ovladatelnost	SUPER
město	SUPER
cestování	SUPER
sport	SUPER
spolujezdec	SUPER



Hliníková nádrž a plasty se vyrábějí v České republice

Co na to remcálek?

Na šestsetdesítce mě dost udivilo startování. Kick-start nalevo mi nepříjde jako moc logická záležitost, protože skoro každé je pravák a tak by se mu logicky líp nakopávalo pravou nohou. Navíc je páka dost vysoko, takže vždycky tlačím motorku někam k hrbolu, na kteréž si pak můžu stoupnout. Škoda, že továrna nešla ve vývoji dál a nedala na stroj elektrické startér, stejně jako třeba Husaberg.

René Remcal
(rene@bikes.cz)

**OBLIČENÍ
SPYKE, PSI**

3, za 99Kč,
mentem.