

alfa

Č E S K O M O R A V S K Á - K O L B E N - D A N Ě K

PRAGA ALFA 1934

Automobil je představitelem kulturní a sociální úrovně moderních lidí. Vyšší společenské postavení jest spojeno s vyššími povinnostmi po stránce reprezentace, v kterémžto směru může vyhověti dokonale pouze vůz větší třídy. Čím větší vůz, tím více výhod. Vůz silnější kategorie skýtá větší pohodlí i výkon a je vyzbrojen technickými vymoženostmi, jež zpříjemňují jízdu i obsluhu.

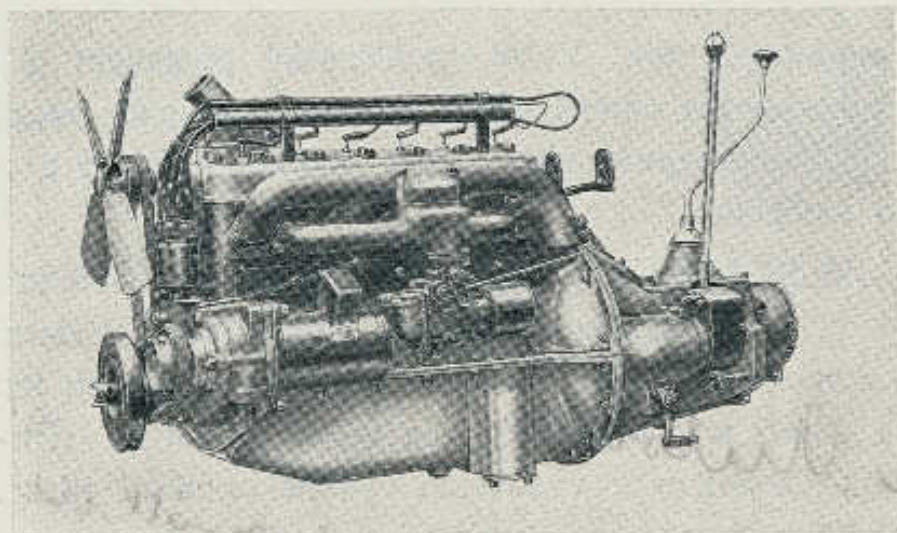
PRAGA ALFA 1934 představuje rodinný a cestovní vůz střední kategorie, jehož 6ti-válcový pružný motor dociluje značné průměrné rychlosti v rovině a v kopcích, v nichž se vyznačuje vysokou stoupavostí. Moderní konstrukce, výborný materiál a pečlivá výroba jsou zárukou bezvadného provozu po dobu dlouhých let. Vůz se lehce řídí, je výborně perován a sedí výborně na silnici a v zatáčkách i za veliké rychlosti. Obsluha je jednoduchá jako u všech vozů Praga a spotřeba vzhledem k vysokému výkonu poměrně nízká. Tento šestiválec byl vytvořen usilovnou prací posledních let a jsou na něm uplatněny kvalitní znaky vozů Praga, jako dělené válce, elektronové skříně motorů a převodů, automatický ukazatel směru jízdy, olejový servofrein, hlídač mazání, tuhý rám a pod.

O výkonu vozů ALFA svědčí nejlépe dobytí absolutního vítězství v I. závodu na 1000 čsl. mil. Tisíce vozů tohoto typu bylo dodáno a všechny se výborně osvědčily. To je záruka, že budete s vozem ALFA rovněž spokojen, tím spíše, když typ 1934 má novou karoserii, která svým velmi elegantním vzhledem vyhovuje plně nárokům kladeným na reprezentaci. Štíhlý chladič je opatřen mřížkou, která společně s moderními širokými blatníky a šikmým sklem před řidičem zvyšuje eleganci linií. Sedadla skýtají velké pohodlí a vnitřní výprava je přizpůsobena požadavkům náročné klientely.

Poznejte z vlastní zkušenosti výhody vozu „ALFA 1934“, jenž Vás bude všude reprezentovati a zpříjemní Vám život. Rychle, pohodlně a bezpečně doveze Vás do nových krajů, do hor, lázní a středisek společenského života. Ve volných chvílích způsobí Vám radost a Vašemu povolání přinese nové úspěchy.

PRAGA ALFA 1934 je automobil, na jehož vynikající vlastnosti budete hrdý a který Vás bude vždy těšiti.

ALFA-MOTOR



Výkonný a pružný šestiválec

Obsah válců 1:8 litru

Vodní chlazení

Tichý chod

Blok válců oddělený od motorové skříně

Speciální trvanlivá litina na válce

Hlava válců patent „Ricardo“ hliníková

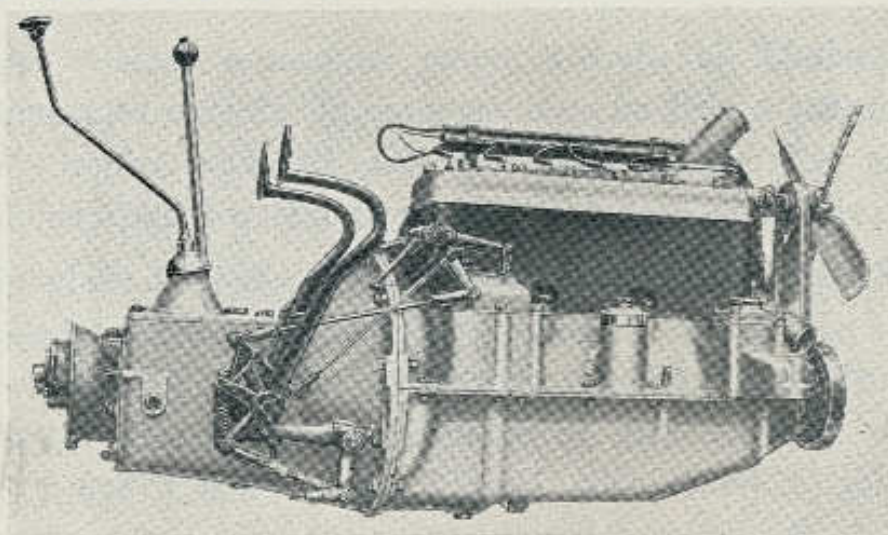
Pisty „Bohnalite“

Silný klikový hřídel s tlumičem vibrací

Pohon rozvodového hřídele nehuč. ozub. soukolím

Elektronová motorová skříň

Vědecky vykonstruované ssací potrubí



Odvzdušněná motorová skříň

Tlakové oběžné mazání s patentovaným hlídačem

Dvojnásobné filtrování benzínu

Trojnásobné filtrování oleje

Jeden karburátor „Zenith“ nejmodernější soustavy, se samospouštěčem a akcelerační pumpičkou

Snadné spouštění motoru

Snadné napínání řemene ventilátoru

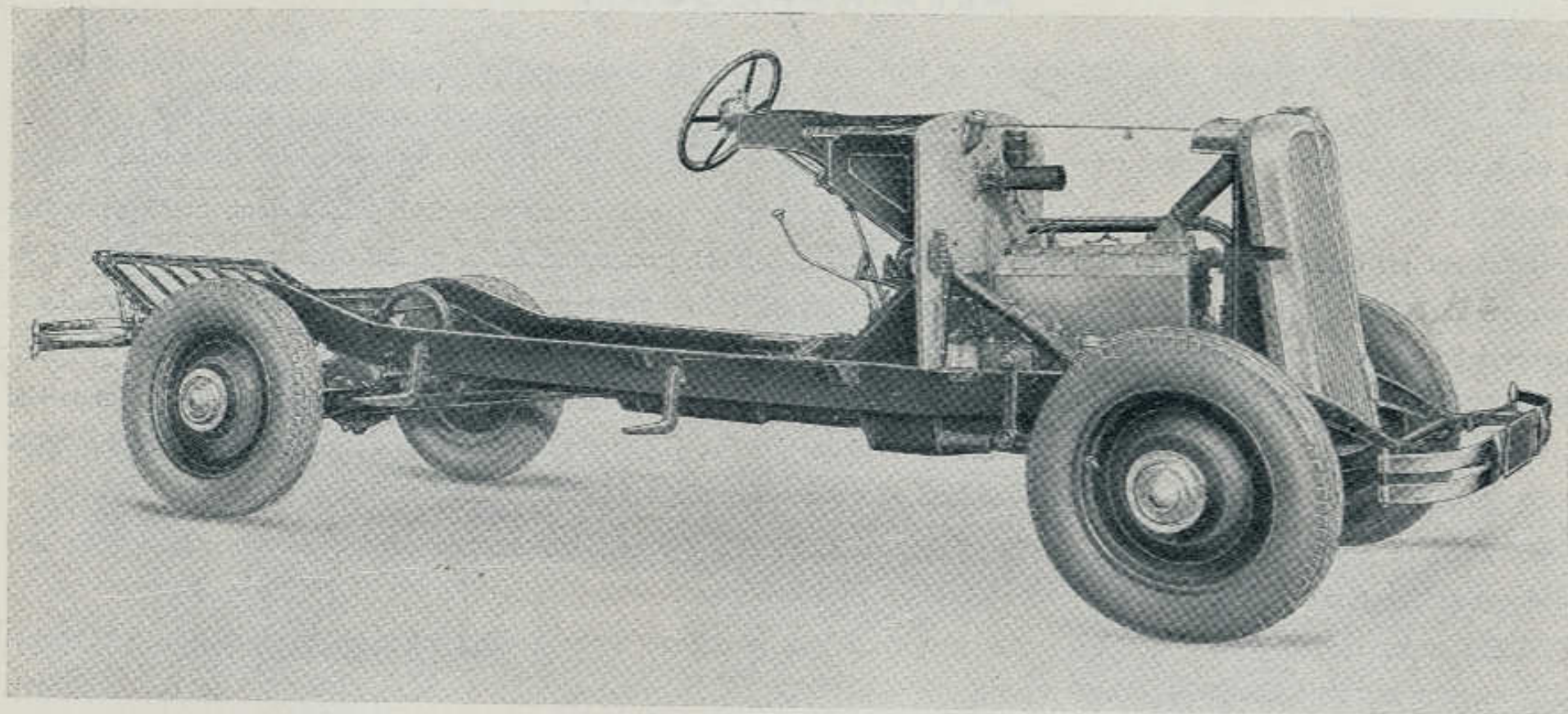
„Boschovo“ dynamobateriové zapalování

Samočinné přestavování předstihu kombinované s ruční regulací

Pohon dynama klinovým řemenem

Nízká spotřeba benzínu a oleje

ALFA-CHASSIS



Robustní a bezpečné chassis
Solidní konstrukce přední a zadní nápravy
Kardanová trouba a koule
Účinné brzdy na všech kolech - patent. servořein
Převod na brzdy solidními táhly

Nízko položený rám, a přece dostatečná výška
spodku nad zemí (pro špatné cesty)
„Boschovo“ osvětlení, přepínání světel reflektorů
páčkou v řídicím kole
Bohatá výprava
Čtyři rychlosti vpřed
Pružná spojka - diferenciál

Neunavující pohodlné a jemné řízení, které netluče
do rukou, je-li cesta špatná
Pohodlné ovládní pedálů a pák
Automatické, patentované vracení elekt. ukazova-
tele směru (ovládán páčkou v řídicím kole)
Dobré pérování - olejové tlumiče ořesů

VÝPRAVA CHASSIS: Při objednávce pouhého chassis dodává se úplně a samostatně jízdy schopné chassis s touto výbavou: chromovaný úplný chladič, kapota motoru, příčná stěna, pedálová podlaha, přední blatníky, přední krycí plech, stupačky nepobité a bez stupačkových plechů, dvě zásobní kola s pneus a držáky, přední a zadní nárazník, tlumiče ořesů, přední a zadní číslová tabulka, zadní svítilna, přední reflektory, elektrická houkačka, úplná návěštní deska (s hodinami, rychloměrem, zařadovací skříňkou s klíčem, dvěma armaturními lampičkami, ukazovatelem benzínu a nastřikovačem) sklápěcí nosič zavazadel. Chassis je nabarveno pouze základní šedou a černou baryou. - Váha chassis takto vypraveného, avšak bez vody a benzínu, je asi 865 kg. Váha karoserie, zhotovené mimo naši továrnu, nesmí být větší než váha naší normální karoserie.

ALFA KAROSERIE

MODERNÍ VZHLED. Praga Alfa 1934 má novou karoserii, která budi obdiv svým moderním vzhledem. Působný chladič s mřížkou, široké zaoblené blatníky, dlouhá kapota a šikmé sklo před řidičem zvyšují elegantní linii vozu. Tvary karoserie dveří a oken, střechy, blatníků, stupaček a jiných detailů jsou vzájemně přizpůsobeny, takže poskytují jednotný harmonický dojem.

POHODLÍ — pro šest osob — zaručují správné rozměry vnitřku a neobyčejně pohodlné polštářování, které neunavuje cestující ani při dalekých cestách. Okna ve dveřích zavřených vozů jsou spouštěcí a přední okna vyklápěcí, takže i za parných dnů je ve voze dostatek čerstvého vzduchu; kromě toho tyto vozy mají po stranách za kapotou ventilační otvory, otvírané z vnitřku vozu.

PŘEPYCHOVÁ VÝPRAVA splňuje veškeré požadavky na vůz kladené. Čalounění je provedeno z kvalitního materiálu a v příjemných, oku lahodících barvách a vzorcích. Veškeré kování, jako klíky, lampy a pod., je slohově sladěno, vnější leskle chromováno, vnitřní leskle niklováno. Bohatá výprava zpřijemňuje pobyt ve voze.

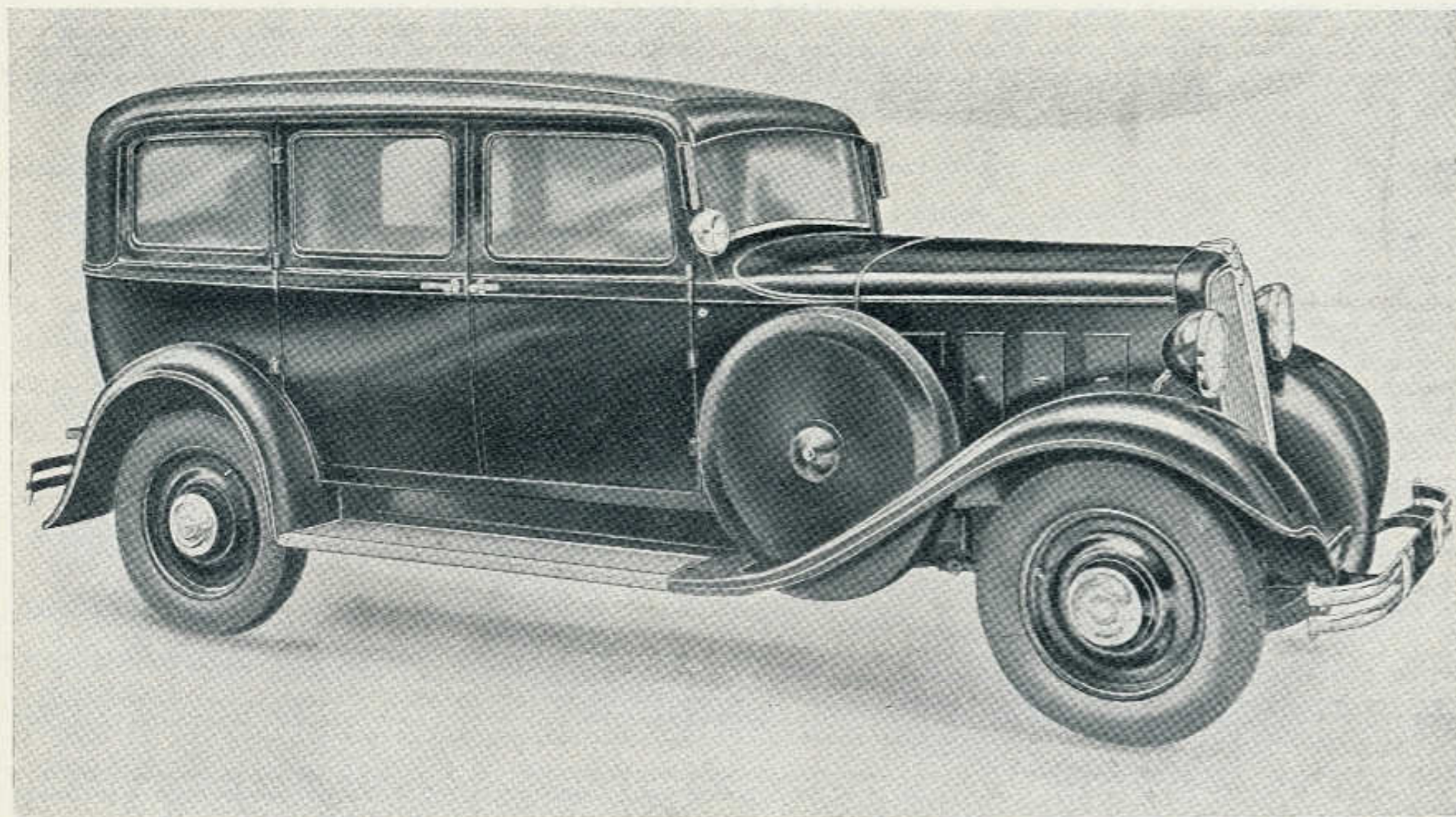
LAKOVÁNÍ je prvotřídní a trvanlivé. Podle výběru obdržíte vůz v rozdílných barvách buď v živých, pastelových neb distinguovaných tónech.

VÝHLED ze zavřených vozů je nerušený. Sloupky dveří jsou přiměřeně tenké a okna ze speciálního, silného a tříděného skla, které nezkrsluje okolní krajinu.

PEVNOSTI, TRVANLIVOSTI A BEZPEČNOSTI je dosaženo solidní stavbou. Karoserie ALFA jsou vyrobeny z dřevěné kostry, vyztužené lisovanými výztuhami a oplechované na vnějším povrchu ocelovým plechem, který dodává vnějším plochám velkou odolnost.

VŠEOBECNÁ VÝPRAVA A ZÁRUKA: Kromě příslušenství dodává se ke každému vozu též nejdůležitější nářadí pro obsluhu a opravy a některé hlavní zásobní díly; dále seznam náhradních dílů s ceníkem a návod pro obsluhu. Zákazníku odevzdávaný vůz má z továrny normální náplň oleje a vody a plnou nádržku benzínu. Každý nový vůz má šestiměsíční záruku ve smyslu našich záručních ustanovení, udaných v objednacím listě.

ALFA CONDUITE INTERIEURE



Vůz je šestisedadlový se čtyřmi dveřmi. Dvě sklopná sedadla. Přední šikmé sklo vyklápěcí, z netřísťového se bezpečnostního skla. Opěradlo předního sedadla nastavitelné. Sedadla i vnitřní stěny čalouněné látkou (kožená sedadla za příplatek), podlaha kryta v předu gumovým, vzadu plyšovým kobercem. Dvě zásobní kola s pneus a povlaky, přední a zadní nárazník, tlumiče otřesů, přední a zadní číselná tabulka, elektrická houkačka, přední reflektory, stop-lampa, stropní lampa, popelník, zapalovač doutníků, zpětné zrcátko, stropní sítko, clona proti slunci, přední ručičkové ukazatele směru, hledací reflektor, elektrický stírač okna, svinovací záclonky na zadních třech oknech, tři držadla, dva věšáčky, úplná návěštní deska, sklápěcí nosič zavazadel. Váha vozu připraveného k jízdě asi 1300 kg.

POPIS CHASSIS

MOTOR je šestiválcový, čtyřtaktní, vodou chlazený. Velký obsah válců dává vozu velkou rychlost a akceleraci. Válce jsou slity v jeden blok, vyrobený ze speciální litiny, která houževnatě vzdoruje vybuchání. Blok je oddělen od svršku motorové skříně, takže revize pístů, pístních kroužků a vnitřní plochy válců je neobyčejně usnadněna, což zlevňuje opravy. Svršek i spodek motorové skříně je z nejtěžšího konstrukčního kovu elektronu; váha motoru je tím zmenšena.

Hlava válců je snímatelná, aby byl snadný přístup k ventilům při jejich revizi, a je vykonstruována podle patentu „Ricardo“. Jsou zhotoveny ze speciální hliníkové slitiny, docílují také intenzivního chlazení motoru, které podporuje výkon, i dokonalého chlazení svíček, jež proto nepodléhají tak častým poruchám. Výkon motoru je také podporován a klepání motoru za studena zamezeno speciálními hliníkovými **písty** s invarovou vložkou patent Bohalite.

Ojnice jsou lisovány ze speciální oceli v profilu I.

Ventily ssací i výfukové, zhotovené ze speciálních ocelí, jsou prostřednictvím nárazníků, opatřených kladkami, poháněny rozvodovým hřídelem, umístěným v motorové skříně.

Klíkový a rozvodový hřídel jsou lisovány ze speciálních ocelí a jejich čepy i vačky přesně broušeny; oba hřídele jsou úplně staticky a dynamicky vyváženy, mohutně dimenzovány a tak uloženy, že jsou prosty všech vychvěvů, působících hluk. **Setrvačnick** je úplně opracovaný a je opatřen ocelovým ozubeným věncem pro záběr starteru.

Mazání motoru je tlakové, oběžné. Olejová pumpička opatřená ozubenými koly. Pístěný čistič oleje. „Hlídač mazání“. Ventilovaná motorová skříň.

Chlazení motoru je vodní, thermosyfonové. Chladič je lamelový a v nalévacím otvoru je sítko, aby se do chladiče nedostaly nečistoty. Vkusný kryt chladiče je leskle chromovaný a ozdoben vpředu emblémem „PRAGA“. K zesílení chlazení motoru je použito z hliníkové slitiny odlišného ventilátoru s lopatkami tak provedenými, aby ventilátor spotřeboval minimum hnací síly; pohon ventilátoru děje se klinovým gumovým pasem, jehož napínání je neobyčejně usnadněno excentrovým mechanismem.

Přívod benzínu ke karburátoru je vlastním spádem z benzínové nádržky, umístěné na příčné stěně; první čištění benzínu je sítkem v nalévacím hrdle do benzínové nádrže, druhé je v solidním a snadno přístupném **filtru**, v jehož skleněné nádobce zachycené nečistoty i voda z benzínu jsou jasně viditelné.

Kohoutek k uzavření přívodu benzínu je uvnitř vozu u příčné stěny. Množství benzínu v nádrži možno kontrolovat na plovákovém ukazovateli stavu benzínu na návěštní desce.

Karburátor jest „Sotex“ nebo „Zenith“ nejnovější soustavy; s odnímatelnou plovákovou komorou, v níž jsou všechny trysky velmi přístupně umístěny. Z karburátoru prochází směs k ventilům samostatným, vědecky vykonstruovaným **ssacím potrubím**, které jednak rozdělují nassáton směs stejnoměrně do jednotlivých válců a způsobuje tím pravidelný chod motoru, jednak stýká se v jednom místě s obřátým výfukovým potrubím, takže všechny nerozprášené kapičky benzínu jsou tu zahřátím odpařeny, což má velký vliv na hospodárnost stroje a jeho akceleraci. Na vzdušném hrdle karburátoru jest upevněn odstředivý **čistič vzduchu**. Ku snadnému natáčení motoru za chladného počasí s'cuží **pumpičkový nastříkovač**, umístěný na návěštní desce.

Výfukové plyny se odvádějí potrubím až za zadní nápravu. Do potrubí je vložen **tlumič výfuku**, který tlumí výfuk plynů velmi účinně.

ZAPALOVÁNÍ. Zapalování jest o vysokém napětí na svíčky, nejnovější **Boschovy dynamobateriové soustavy** o napětí 12 Volt se samočinným **přestavováním předstihu kombinovaným s ruční regulací** (páčkou na návěštní desce).

Kabely pro přenos proudu vysokého napětí jsou kvalitní, aby se neprobíjely, a jsou kromě toho chráněny ještě plechovým pouzdrém. **Pojistky** jsou uspořádány přehledně i přístupně v 8mi pojistkové krabici, a chrání baterii a jednotlivé spotřebiče proudu od následků krátkého spojení.

Dynamo o velkém výkonu je poháněno od klíkového hřídele gumovým klinovým řemenem, dostatečně dimenzovaným, čímž dosaženo při bezpečném provozu, **nejtíššího chodu**. **Boschův elektrický spouštěč**, zasazený do rychlostní skříně a dobře přístupný, je zařízen pro přímý záběr se setrvačnickem. Spouštěč obsluhuje se knoflíkem na zařadovací skříňce; v knoflíku umístěná červená lampička dává fidiči kontrolu správné činnosti dynama.

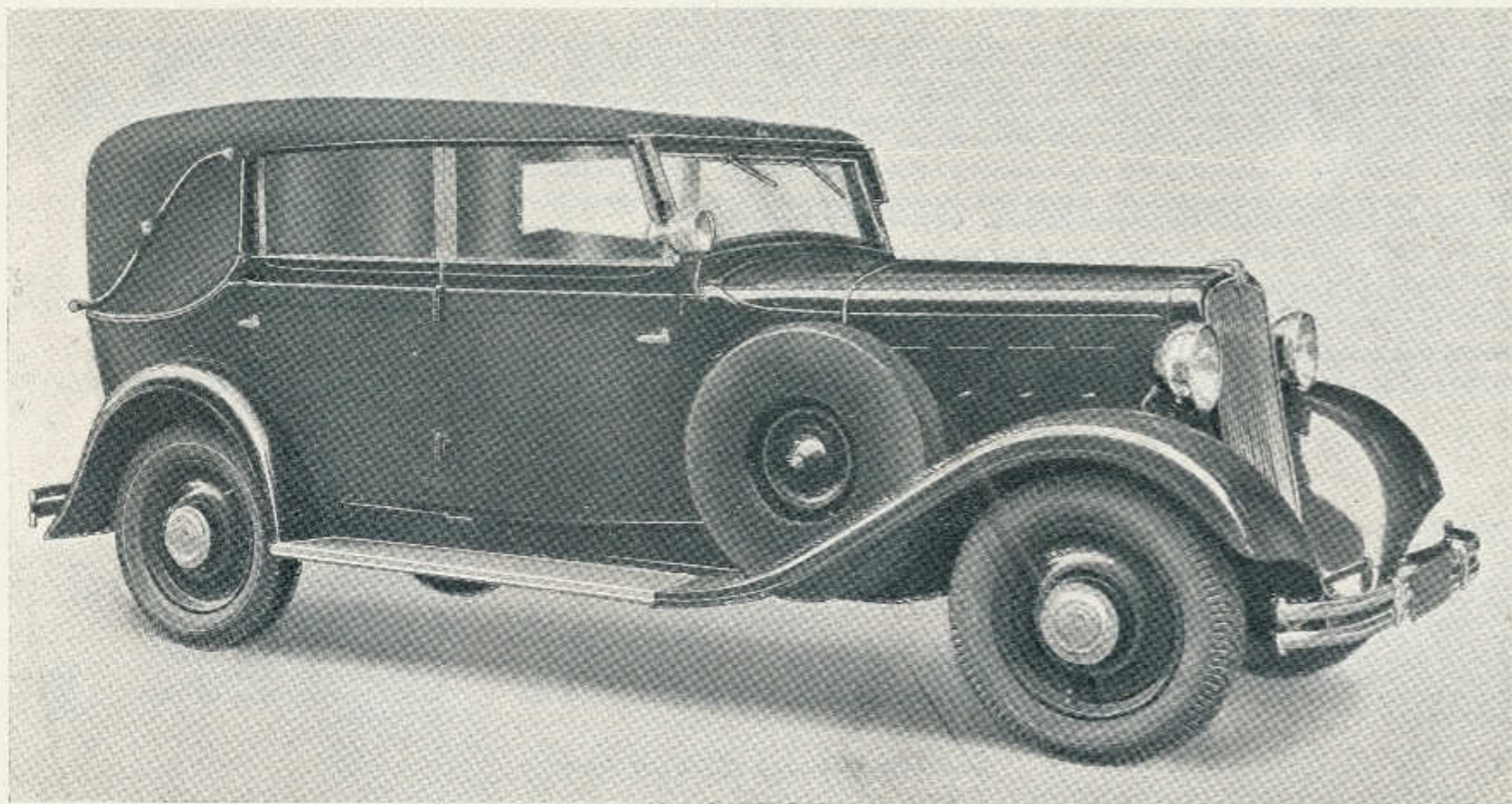
SPOJKA je jednodotoučová, suchá, s tvrdým asbestovým komprimovaným obložním. Nevyžaduje proto skoro žádné obsluhy, a protože převod od ní k pedálu spojky je dvojitý, vypíná se lehce. Deska spojky je na náboji **pružně** uložena, takže záběr je měkký a spojka funguje i jako tlumič vibrací. Rozjíždění vozu s touto spojkou je velmi měkké a tiché.

PŘEVODOVÁ SKŘÍŇ je připojena přímo na motor. Má čtyři rychlosti vpřed.

KARDAN A ZADNÍ NÁPRAVA. Náhon na zadní kola jest **kardanovým hřídelem**, jehož kloub je uzavřen v kardanové **kouli**, upevněné na hlavní příčce rámu. Veškeré síly od zadní nápravy při jízdě, brzdění a sunutí vozu jsou přenášeny přímo kardanovou **troubou a koulí** na rám vozu, tedy přibližně do těžiště vozu, což značně napomáhá „držení“ vozu na silnici a výbornému perování. Těleso **zadní nápravy** je vytvořeno solidně z ocelové litiny a jsou v něm umístěny: nehlučné Gleasonovo kuželové soukolí a **diferenciál**.

ALFA KABRIOLET

šestisedadlový



System Praga-Kellner. Dvě sklápěcí sedadla. Čtyři dveře, šikmé přední sklo vyklápěcí, z netřísťového se, bezpečnostního skla. Sedadla a vnitřní stěny čalouněny koží neb epinglem. Podlaha v předu kryta gumovým, vzadu plyšovým kobercem. Skládací střecha s obalem. Dvě zásobní kola s pneus a povlaky, přední a zadní nárazník, tlumiče otřesů, přední a zadní číselná tabulka, ruční a elektrická houkačka, clona proti slunci, stropní lampa, 3 držáky, přední reflektory, stolampa, popelník, zapalovač doutníků, přední ručičkové ukazatele směru, hledací reflektor vyjímatelný se zpětným zrcátkem, elektrický stírač okna, záclonka na zadním okně, úplná návěštní deska, sklápěcí mřížkový nosič kufru. Váha vozu připraveného k jízdě 1325 kg.

PŘEDNÍ NÁPRAVA A ŘÍZENÍ. Přední náprava je vykována ze speciální, velmi houževnaté oceli ve tvaru I. Kolo řízení má velký průměr, takže řízení vozu je velmi usnadněno a jeho poloha vzhledem k přednímu sedadlu je taková, že řízení vozu neunavuje ani při dlouhé jízdě. V kole řízení jest upraven knoflík elektrické houkačky, páčka pro přepínání světel a páčka pro ukazovatele směru, která se automaticky po projetí zatáčky vrací do neutrální polohy (zařízení patentováno, č. pat. 26505). Mechanismus řízení sestává ze šroubu, uloženého v kuličkových ložiskách, a šroubového segmentu a jest úplně uzavřen v olejové lázni, čímž nejen zjednodušená obsluha a zvýšena trvanlivost, ale dosažen i jemný, velmi lehký a tudíž neunavující chod řízení vozu. Řízení netluče do rukou ani na špatné cestě, což přispívá k zpříjemnění jízdy.

BRZDY jsou na všech čtyřech kolech. Lehkým sešlápnutím pedálu nožní brzdy jsou brzděna všechna čtyři kola, při čemž pracuje patentovaný (číslo patentu 22126) olejový servofrein, který zvyšuje účinnost brzdění. Servofrein „Praga“ působí v obou směrech jízdy, má malé rozměry a je vmontován přímo do motorové skříně, čímž odpadají veškerá zbytečná potrubí. Sešlápnutím pedálu uvádí se brzdídlo okamžitě do chodu, takže mrtvá časová perioda (než brzdy zaběru) jest vyloučena. Tlakový olej do servofreinu dodává olejová pumpa motoru. Ruční pákou jsou brzděna obě zadní kola. Brzdy svojí velikostí jsou velmi účinné, jejich čelisti obloženy asbesto-kovovými pásy. Spolehlivost brzd a jejich snadné seřízení jsou ještě zvýšeny tím, že převod od páky a pedálu na čelisti jest prostřednictvím táhel, což jest nejsolidnější konstrukcí.

KOLA: Standardně jsou tyto vozy vybaveny snímatelnými diskovými ocelovými koly. 2 zásobní kola. Pneumatiky.

PERA. Měkkého pérování i na špatných cestách jest dosaženo dlouhými a širokými poloeliptickými pery ze speciální pérové oceli. Závěsy per jsou opatřeny maznicemi pro tlakové mazání pumpičkou. Olejové tlumiče otřesů.

RÁM je lisován z kvalitního ocelového plechu a je v nebezpečných místech zvláště pevně vyztužen několika příčkami.

OSVĚTLENÍ je Boschovo a kombinováno se zapalovací soupravou. Dva velké přední reflektory, vkusně upevněné na společné tyči před chladičem, jsou opatřeny třemi druhy světla, t. j. silným světlem velkým, světlem tlumeným a slabým světlem posičním. Zadní číselná lampička se stop světlem. Světla se zapínají klíčkem na zařadovací skřínce; přepínání světel reflektorů páčkou v kole řízení.

Elektrickou houkačkou jsou vyzbrojeny všechny modely, cabriolety jsou opatřeny ještě houkačkou ruční.

Skříňka na nářadí a rezervní díly jest u karosovaných vozů umístěna pod předním sedadlem. Utěsněné kryty chrání všechny strojní skupiny proti vodě a blátu.

ČÍSELNÉ ÚDAJE

Počet válců motoru	6	Počet rychlostí vpřed	4	Spotřeba benzínu při plném zatížení	cca 13—14 litrů/100 km
Vrtání válců	65 mm	Nejmenší průměr zatáčky vnějších předních kol	13 ^{3/4} nebo 14 metrů	Spotřeba oleje	cca 0,15—0,20 litrů/100 km
Zdvih pístů	90 mm	Počet brzdových kotoučů	4	Nejmenší rychlost vozu na přímý záběr	10 km/hod.
Obsah válců	1,795 litrů	Rozměry balonových pneumatik	5,00—19 SS nebo 5,50—18 W. B.	Největší rychlost vozu na rovině	90 km/hod.
Nejvyšší výkon motoru	38 ks	Rozvor náprav	2900 resp. 3000 mm	Váha chassis s normální výpravou a naplněním	cca 915 kg
Normální počet otáček	3000 za min.	Rozchod předních kol	1250 mm	Celková délka nejdelšího modelu (s nárazníky, ale bez kufru)	4600 mm
Obsah oleje v motorové skříni	6 litrů	Rozchod zadních kol	1270 mm	Celková šířka vozu (přes blatníky)	1530 mm
Obsah vody v chladiči a motoru	20 litrů	Vzdálenost nejnižšího bodu od země	190 mm	Celková výška	1710 mm
Obsah benzinové nádržky	45 litrů				
Napětí baterie	12 Volt				
Kapacita baterie	45 Amperhodin				

Veškeré údaje v tomto prospektu jsou nezávazné.

ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK A. S., PRAHA X., KARLOVA 22

TELEGR.: ČEKADCENT PRAHA. TELEFONY: MEZIMĚSTSKÉ 25941-5. TELEFONY PRAŽSKÉ 25351-5, 32051-5, 38641-5