



Foto Praga



Na podzim 1935 debutoval klasický střížený vůz Praga Golden

ovládání: pedál provozní brzdy byl spojen s hlavním válcem hydraulické soustavy a současně s převodem mechanického ovládání. Při sešlápnutí pedálu se nejprve aktivovalo kapalinové ovládání brzd a u konce zdvihu pedálu mechanické. **Centrální mazání podvozku** obsluhoval řidič samostatným pedálem. Golden měl od počátku levostranné řízení se seřiditelným sklonem hřídele volantu. Vůz s rozvorem náprav 3500 mm a rozchodem kol 1390 mm

# LUXUS Z LIBNĚ

V říjnu 1935 měla na Pražském autosalonu premiéru limuzína Praga Golden se šestiválcovým motorem a nezávislým zavěšením předních kol. Během následujících čtyř let vyjelo z továrny v Praze-Libni asi 140 těchto luxusních automobilů.



Před limuzíny Golden; tento exemplář má elektricky vyhřívané čelní sklo



Plochá záď se zvenku připevněným náhradním kolem v návleku

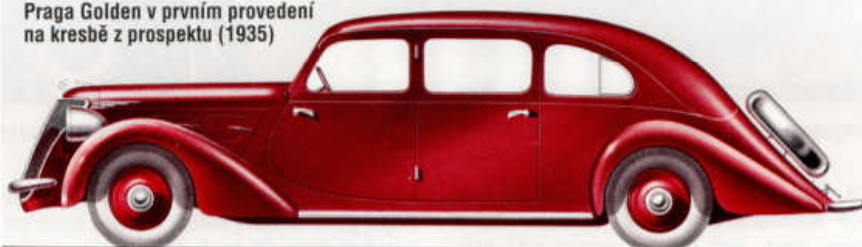


Komfortní interiér limuzíny se sklápěcím sedadlem ve druhé řadě

## JAN TUČEK

Automobilka Praga vždy dávala přednost poklidné evoluci před revolučními výstřelky. Zákazníkům nabízela solidně stavěné automobily klasické koncepce a ke každému z nich přidávala slogan **Vůz na statisíce kilometrů**. Kvalita a spolehlivost byly prvořadými vlastnostmi vozidel s českým lvem ve znaku. **Šestiválcový Golden**, původně vyvíjený pod označením Super Alfa, **se stal vlajkovou lodí značky Praga** po odeznění hospodářské krize a převzal roli, kterou dříve plnily mnohem dražší osmiválce Grand. V tomto čísle si připomeneme standardní provedení automobilů Golden ze druhé poloviny třicátých let, v příštím pak karosářské variace na toto téma. Základem vozu Golden byl obdélníkový rám tvořený robustními podélníky, příčkami

Praga Golden v prvním provedení na kresbě z prospektu (1935)



Kresba Praga

a vzpěrou ve tvaru X. Přední kola byla nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách s vinutými pružinami, poháněná tuhá zadní náprava byla odpružena podélnými půleliptickými listovými pery. Vpředu i vzadu byly **olejové tlumiče pérování**, zadní náprava byla opatřena příčným stabilizátorem. Bubnové brzdy se samostatnými okruhy pro přední a zadní nápravu měly kombinované kapalinové a mechanické

vpředu a 1410 mm vzadu jezdil na balonových pneumatikách rozměrů 7,00 – 16. Standardně dostával dvě náhradní kola, jedno mělo své místo pod podlahou zavazadlového prostoru, druhé bylo připevněné zvenku na zádi karoserie. Vpředu podélně uložený kapalinou chlazený řadový šestiválec s rozvodem SV měl původně objem 3468 cm<sup>3</sup>, jenž byl už v průběhu výroby první série v roce 1935 zvětšením





## PRAGA GOLDEN

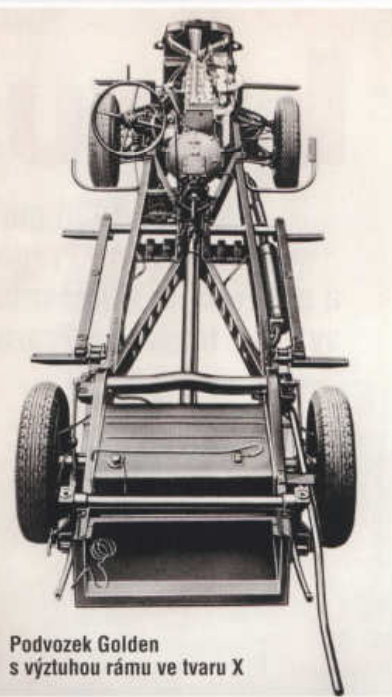
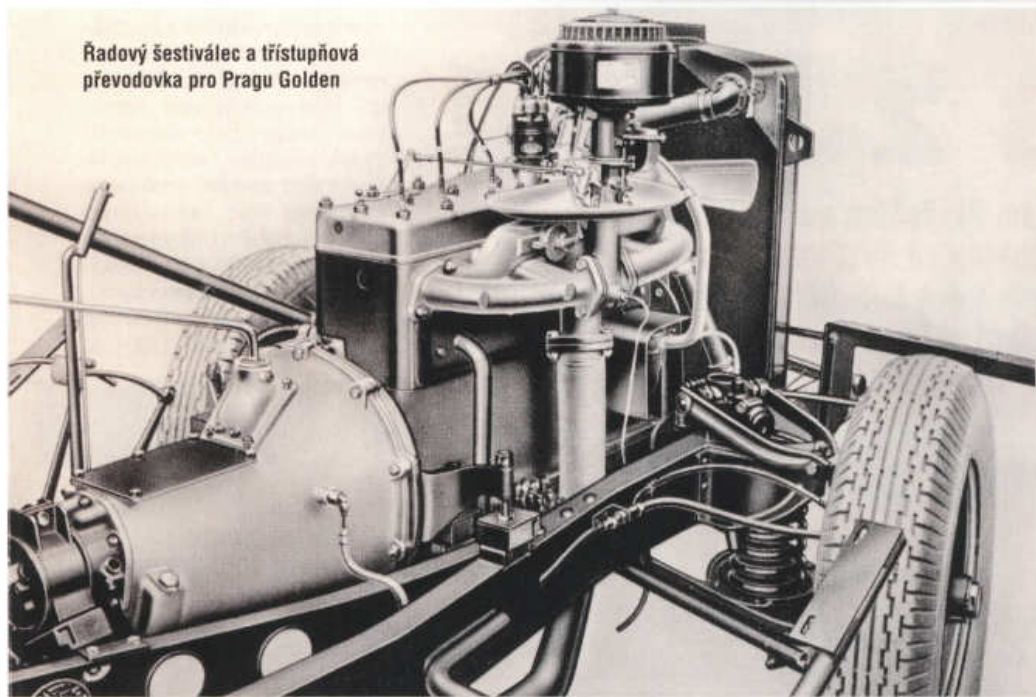
vrtání z 80 na 85 mm (při stejném zdvihu 115 mm) zvýšen na 3912 cm<sup>3</sup>. Dával výkon 80 k (59 kW) při 3000 min<sup>-1</sup> a byl spojen s **třístupňovou manuální převodovkou**, jež mohla být za příplatek doplněna rychloběhem. Dobový prospekt prozrazuje, že olejová náplň motoru měla hmotnost 10 kg a chladicí soustava šestiválce vykazovala úctyhodný objem 25 litrů. Přitom chladič byl vpředu těsně před motorem. Hmotnost kompletního podvozku s náplněmi (včetně 85 litrů benzínu v nádrži za zadní nápravou) dosahovala 1640 kg.

Golden měl decentně stříženou čtyřdveřovou karoserii obličejových tvarů se šesti bočními okny, jež byla standardně vybavena **prosklenou přepážkou**, oddělující řidiče

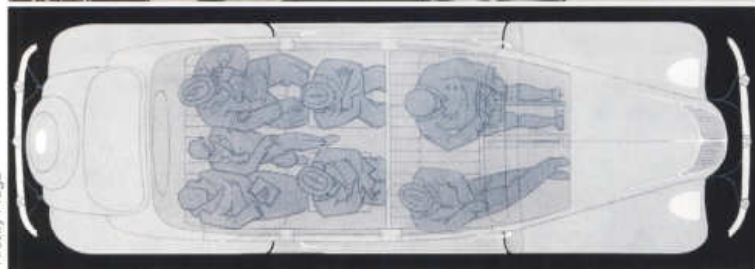


V roce 1937 dostal Golden nově tvarovanou záď s vystouplým zavazadelníkem

Řadový šestiválec a třístupňová převodovka pro Pragu Golden



Podvozek Golden s výztuhou rámu ve tvaru X



Propagace prostornosti limuzíny Golden (1937)

Profil Goldenu ročníku 1937 pozměnil vystouplý zavazadelník na zádi

od cestujících vzadu. Za přepážkou byla dvě samostatná sklopná sedadla druhé řady, vzadu pak bohatě polstrované průběžné sedadlo pro dvě až tři osoby. Oficiálně byl Golden prezentován jako šestimístný, kresby v prospektech však zdůrazňovaly možnost přepravy tří cestujících na zadním sedadle a **obsaditelnost vozu podle vzorce 2 + 2 + 3**. Limuzína byla dlouhá 5800 mm, široká 1800 mm a vysoká 1695 mm (při plném zatížení 1670 mm), její pohotovostní hmotnost činila 2140 kg. Na přímý záběr se mohla pohybovat tempem pouhých 10 km/h, dokázala však uhánět

rychlostí až 130 km/h. Temperament vozu propagoval dobový katalog údaji o zrychlení z počátečních 20 km/h na 40 km/h za 5 s, na 80 km/h za 18 s a na 120 km/h za 48 s, tehdy ovšem psáno ve vteřinách. Průměrná spotřeba benzínu se pohybovala kolem 22 l na 100 km, spotřebu oleje výrobce udával v rozmezí 0,15 až 0,20 l na 100 km.

**V sezoně 1937** dostal Golden nově tvarovanou záď karoserie se zaobleným vystouplým zavazadelníkem, na němž bylo opět zvenku připevněno jedno ze dvou náhradních kol. Změnila se i kola, dřívější plné disky nahradily nové paprskovité, pro

něž automobilka používala označení **hvězdicová kola**. V této podobě se největší osobní vůz značky Praga vyráběl až do počátku války, jeho úhrnná produkce zřejmě nepřekročila **140 exemplářů**, z nichž bylo 130 limuzín. Nejasný je osud dalších pětácti podvozků typu Golden, které měly být ve válečných letech 1941 a 1942 expedovány do německých Brém. Příště si připomeneme zajímavé karosářské variace na téma Praga Golden. ■

Autor děkuje Ing. Stanislavu Kargerovi a Pavlu Šipošovi za poskytnutí dobové dokumentace.