

Praga Alfa ročníku 1936 na snímku pořízeném nedaleko zámku Konopiště

# ŠESTIVÁLCE Z LIBNĚ

V září 1927 debutovala první šestiválcová Praga Alfa, o deset let později následoval zcela nový typ téhož jména.

JAN TUČEK

Foto: archiv autora

**P**ojmenování Alfa používala automobilka Praga sídlící v pražské Libni od doby před první světovou válkou. Až do druhé poloviny dvacátých let je nesly menší vozy se čtyřválcovými motory.

V září 1927 byla na pražském autosalonu představena Praga Alfa 6 alias 8/25 HP s vodou chlazeným řadovým šestiválcem SV o objemu 1496 cm<sup>3</sup> s válci v jednom bloku a snímatelnou hlavou se spalovacími prostory Ricardo. Byl to v té době nejmenší šestiválcový motor vyráběný v Československu. Dosahoval výkonu 25 k (18,5 kW) a navazovala na něj čtyřstupňová převodovka.

Šestiválec s tlakovým oběžným mazáním byl vybaven samočinným blokováním plynového pedálu při nedostatečném tlaku oleje. Termosifonové chlazení podporoval mechanicky poháněný větrák.

Alfa 6 měla klasický podvozek s oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými půleliptickými listovými pery. Mechanicky ovládané bubnové brzdy byly na všech čtyřech kolech, soustavu doplňoval posilovač, který využíval tlaku oleje v motoru.

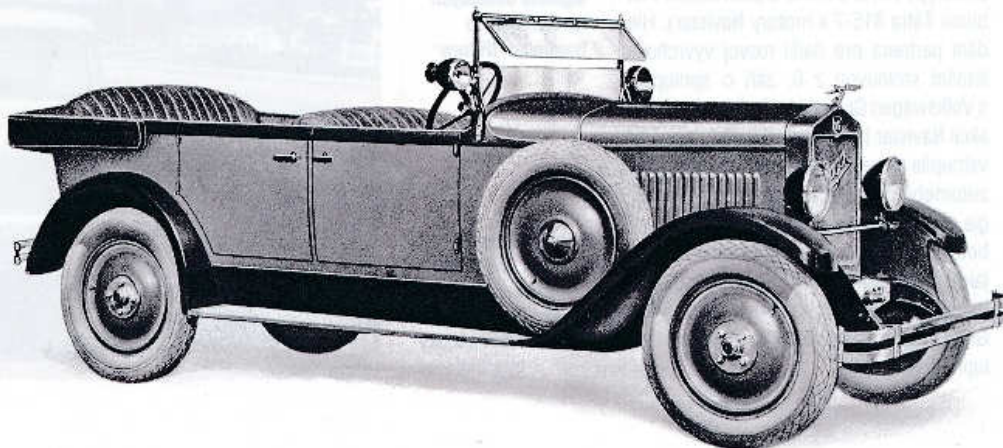
Vůz s rozvorem 2,90 m byl dlouhý 4,10 m, široký 1,53 m a v uzavřeném provedení vysoký 1,70 m. Čtyřveňový faeton vážil 1150 kg, model s uzavřenou pětímístnou

První šestiválcová Alfa 8/25 HP, představená v září 1927 v provedení faeton

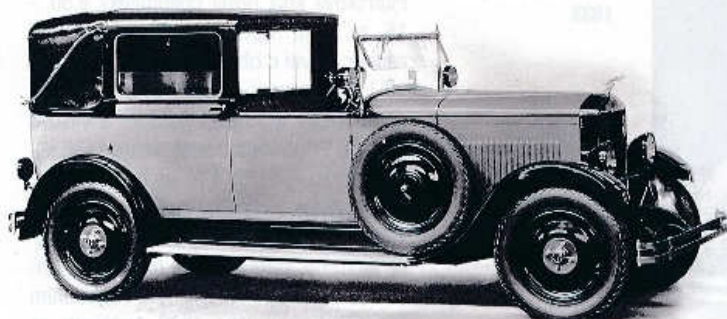
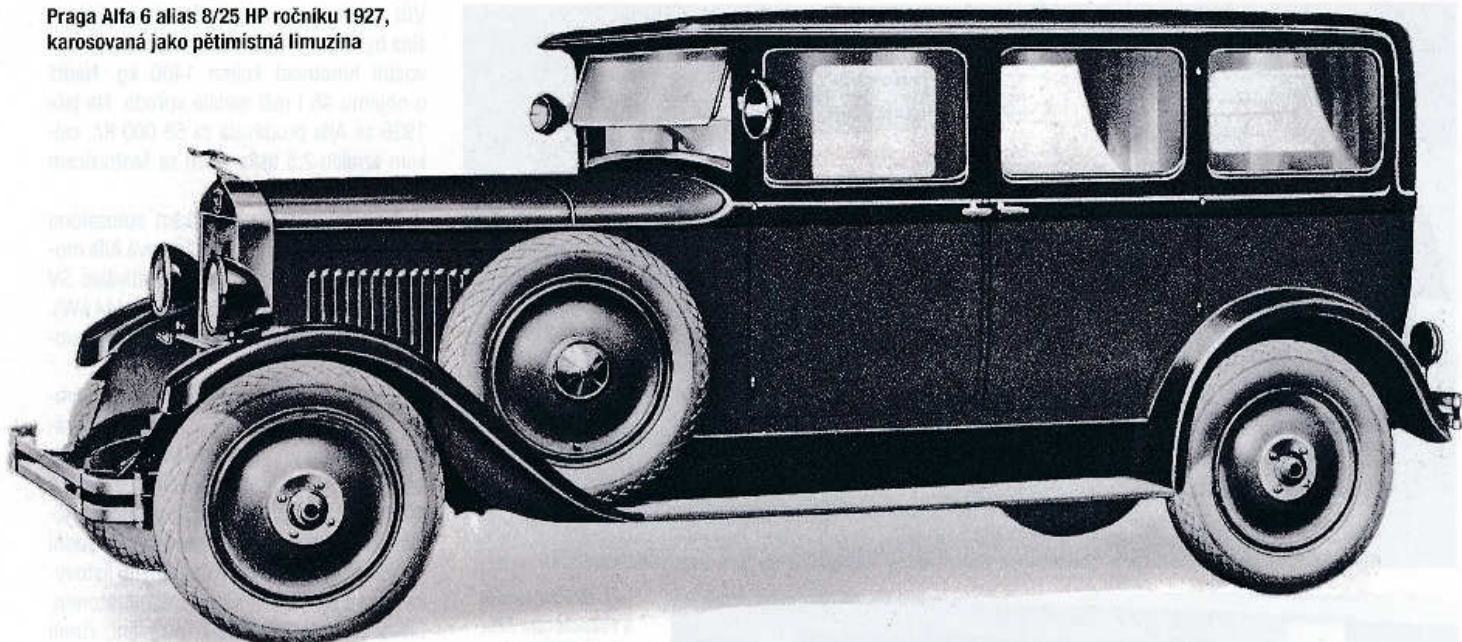


karošeri se šesti bočními okny vykazoval hmotnost 1250 kg. Šestiválcová Alfa dosahovala maximální rychlosti 80 km/h a spotřebovala 12 l benzínu na 100 km. Nádrž o objemu 40 l měla vpředu u dělicí stěny motorového prostoru.

V sezóně 1928 se vedle šestiválcového typu nadále vyráběla a prodávala i čtyřválcová Alfa s motorem 1,3 l. Ta stála v základní verzi 49 000 Kč, zatímco nejlevnější Alfa se šes-



Praga Alfa 6 alias 8/25 HP ročníku 1927, karosovaná jako pětimístná limuzína



Šestiválcová Alfa s karoserií landaulet se uplatnila v roli autodrožky (1928)

Novinkou sezóny 1931 byl elegantní čtyřdveřový kabriolet Praga-Kellner

tiválcem 1,5 l se prodávala za 64 000 Kč. Produkce šestiválcových vozů Alfa dosáhla v období 1927–29 počtu 2,5 tisíce.

Pro sezónu 1930 v továrně připravili zdokonalený typ Alfa poháněný šestiválcem SV o objemu 1795 cm<sup>3</sup> a výkonu 38 k (28 kW). Motor byl opět vybaven patentovaným „hlídačem mazání“. Podvozek zůstal ortodoxní konstrukce, obě tuhé nápravy byly odpruženy podélnými listovými pery, disková kola nesla pneumatiky rozměru 5,50 – 18.

Alfa se vyráběla v řadě karosářských provedení, vedle šestimístné limuzíny rovněž jako čtyřdveřový čtyřmístný faeton, čtyřdveřový šestimístný kabriolet, dvoudveřový čtyřmístný kabriolet a také jako dvoumístné kupé s krátkou střechou.

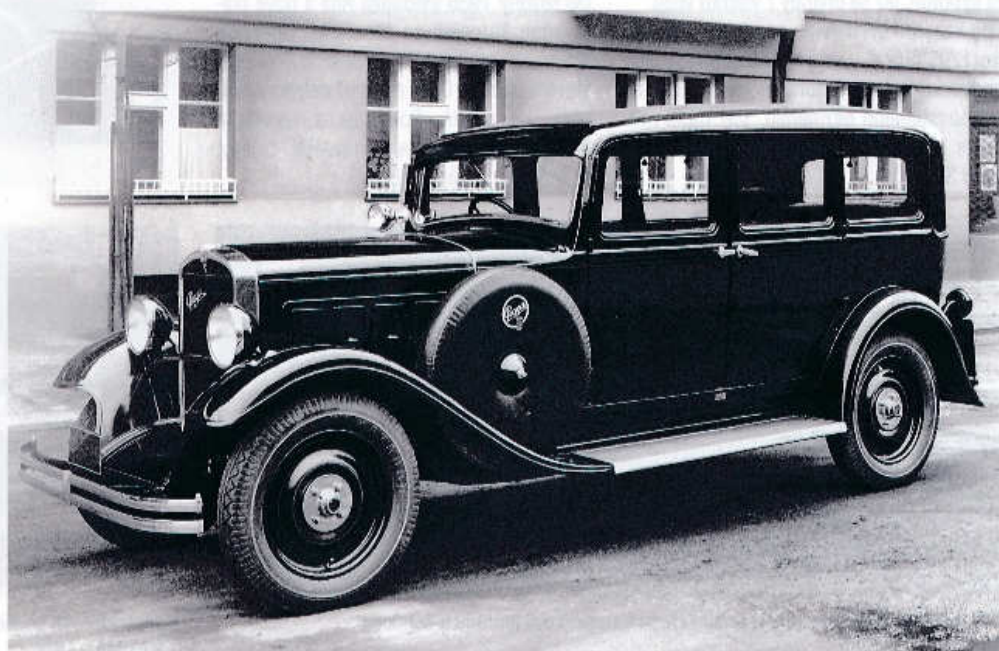
Při rozvoru 2,90 m byla limuzína Alfa ročníku 1930 dlouhá 4,45 m, široká 1,60 m a vysoká 1,72 m, její hmotnost se pohybovala kolem 1300 kg. Dosahovala rychlosti 90 km/h a spotřebovala 13 až 15 l paliva na 100 km.

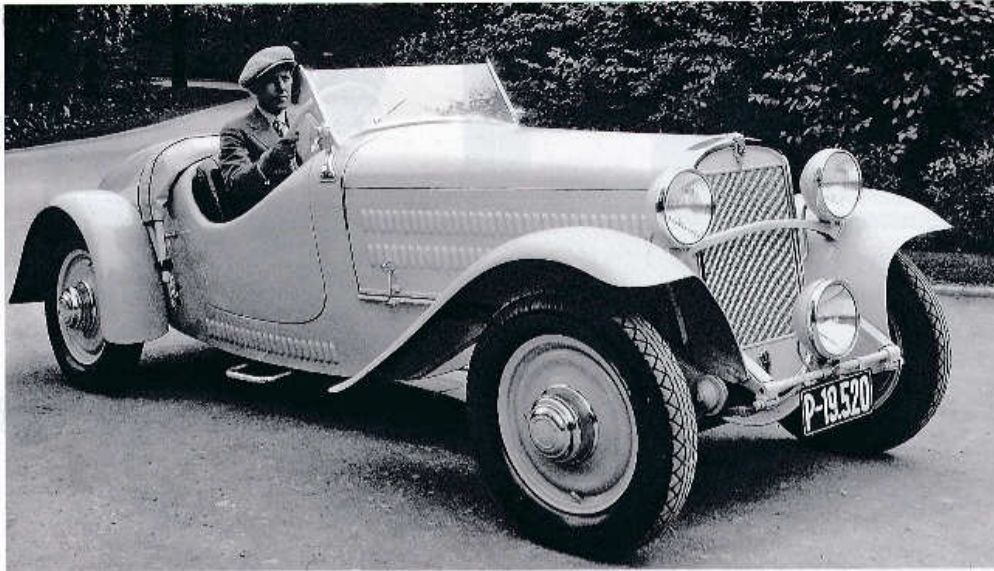
V roce 1930 se otevřený čtyřdveřový faeton tohoto typu prodával za 49 000 Kč, limuzína za 59 000 Kč. V sezóně 1931 obohatily nabídku typu Alfa kabriolety, dvoudveřový i čtyřdveřový, stavěné podle pařížského vzoru, které pod předními dveřmi zdobily štítek s nápisem Praga-Kellner.

Jméno Praga Alfa nesl i vítězný vůz prvního ročníku závodu 1000 mil československých, který se jel 10. a 11. června 1933. Dvoumístný roadster zkonstruoval jednátřicetiletý Ing. Petr Mucha. Ten jej také dovedl k vítězství, když dvojnásobnou trasu Praha-Bratislava-Praha absolvoval průměrem 83,76 km/h.

Prostorná šestimístná limuzína Alfa s motorem 1,8 l modelového roku 1931

Vůz Ing. Muchy byl vybaven šestiválcem 1975 cm<sup>3</sup> naladěným na 42 k (31 kW) a spojeným se čtyřstupňovou převodovkou. Rozvodovka měla „delší“ stálý převod, který jen 3,45 m dlouhému roadsteru o hmotnosti 1050 kg umožňoval uhánět přes 130 km/h. Připomeňme, že Ing. Mucha havaroval při tréninku na další ročník





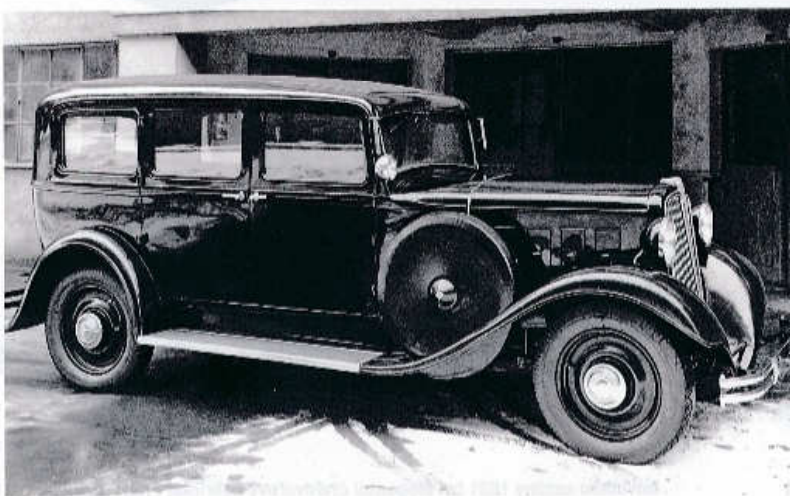
Vůz nabízený pouze jako šestimístná limuzína byl dlouhý 4,95 m a vykazoval pohotovostní hmotnost kolem 1400 kg. Nádrž o objemu 45 l měl nadále vpředu. Na jaře 1936 se Alfa prodávala za 58 000 Kč, celkem vzniklo 2,5 tisíce vozů se šestiválcem 1,8 l.

V říjnu 1937 se na pražském autosalonu představila veřejnosti zbrusu nová Alfa model 1938. Jejím srdcem byl šestiválec SV o objemu 2492 cm<sup>3</sup> a výkonu 60 k (44 kW), na který navazovala čtyřstupňová převodovka.

Alfa ročníku 1938 měla zcela nový podvozek, tvořený robustním obdélníkovým rámem s centrální výztuhou ve tvaru X. Přední kola byla nezávisle zavěšena na dvojicích příčných ramen a odpružena spodním příčným listovým perem. Poháněná tuhá zadní náprava byla odpružena podélnými listovýmipery a opatřena příčným stabilizátorem. Brzdy dostaly kapalinové ovládání, řízení bylo poprvé u typu Alfa s volantem vlevo. Paprsková kola nesla pneumatiky 6,50 – 16, za zadní nápravou byly dvě palivové nádrže: hlavní o objemu 50 l a přídatná na 10 l. Při rozvoru 3,25 m byla nová Alfa dlouhá 5,22 m, široká 1,66 m a vysoká 1,71 m. Připravená k jízdě vážila 1435 kg, dosahovala rychlosti 110 km/h a průměrně spotřebovala 16 l paliva na 100 km.

Většinu produkce tvořily elegantní zaoblené limuzíny, které výrobce nabízel s mezistěnou za řidičem i bez ní. Alfa v základním provedení se v roce 1938 prodávala za 69 000 Kč, s mezistěnou stála 72 000 Kč. Pro četnictvo a armádu bylo zhotoveno několik desítek otevřených šestimístných vozů tohoto typu.

Do roku 1942 byly ve třech sériích vyrobeny jen tři stovky automobilů Alfa se šestiválcem 2,5 l. ■



Ing. Mucha vyhrál s roadsterem Alfa závod 1000 mil československých 1933

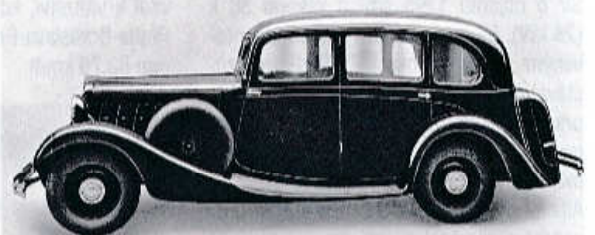
Limuzína Praga Alfa ročníku 1934 měla lehce šikmou masku i čelní okno

závodu 1000 mil dne 6. června 1934 za Čáslavi a svým zraněním o osmnáct dní později podlehl v tamější nemocnici. V dubnu 1934 se Praga Alfa představila na pražském autosalonu s novou karosérií s lehce šikmou maskou a čelním oknem. Větrání usnadňovalo výklopné čelní okno z bezpečnostního netříštivého skla a klapky za kapotou, jež se otvíraly z vnitřku vozu. Pod kapotou byl nadále „spodový“ šestiválec 1795 cm<sup>3</sup> o výkonu 38 k (28 kW). Na podvozku s oběma tuhými nápravami se nic podstatného nezměnilo. Vůz mohl mít podle přání zákazníka rozvor náprav 2,9 nebo 3,0 m.

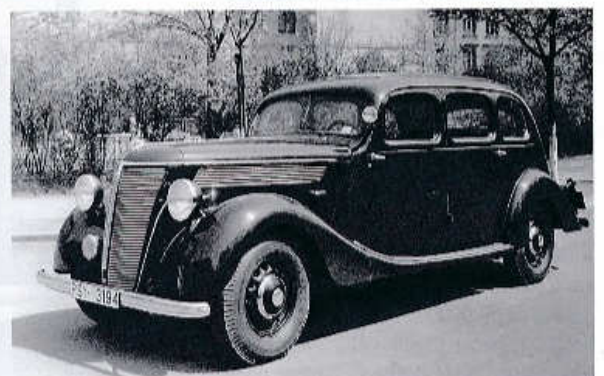
Limuzína s rozvorem 3,0 m byla dlouhá 4,60 m, připravená k jízdě vážila asi 1300 kg. Na zádi měla sklopný nosič zavazadel. Na osmnáctipalcových kolech s pneumatikami 5,50 – 18 dosahovala rychlosti 90 km/h a spotřebovala 13 až 14 l tehdy povinné lihobenzinové směsi na 100 km.

Do sezóny 1936 vstoupila Alfa s nově tvarovanou karosérií se zaoblenou střechou a zvenku přístupným zavazadlovým prostorem na zádi. Čelní okno už nebylo vyklápěcí, ale pevné. Podvozek s rozvorem 3,0 m nezaznamenal výraznější změny, stejně jako poháněcí ústrojí.

V téhle podobě se Alfa s označením „conduite intérieure“ prodávala v roce 1936



Alfa ročníku 1938 s otevřenou šestimístnou karosérií pro armádu a četnictvo



S protektorátní poznávací značkou: Praga Alfa v provedení z let 1938 – 1942