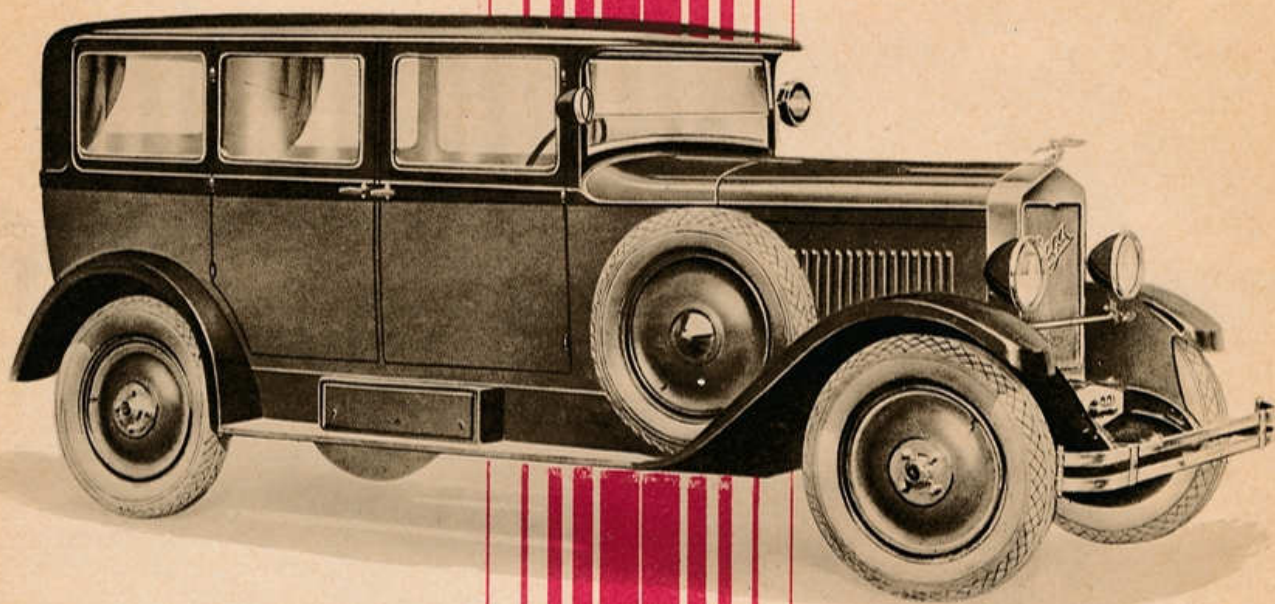


Praga



OSOBNÍ AUTOMOBIL PRAGA

ALFA 8/25 HP

ŠESTIVÁLCOVÝ

REPRESENTACE:

PRAHA II., Václavské nám. 42, palác „Hvězda“. Tel. 296-88, 298-95

BRNO, Palackého třída, čis. 22. Tel. 979

BRATISLAVA, Kristinova ulice 1. Tel. 2464, 2699

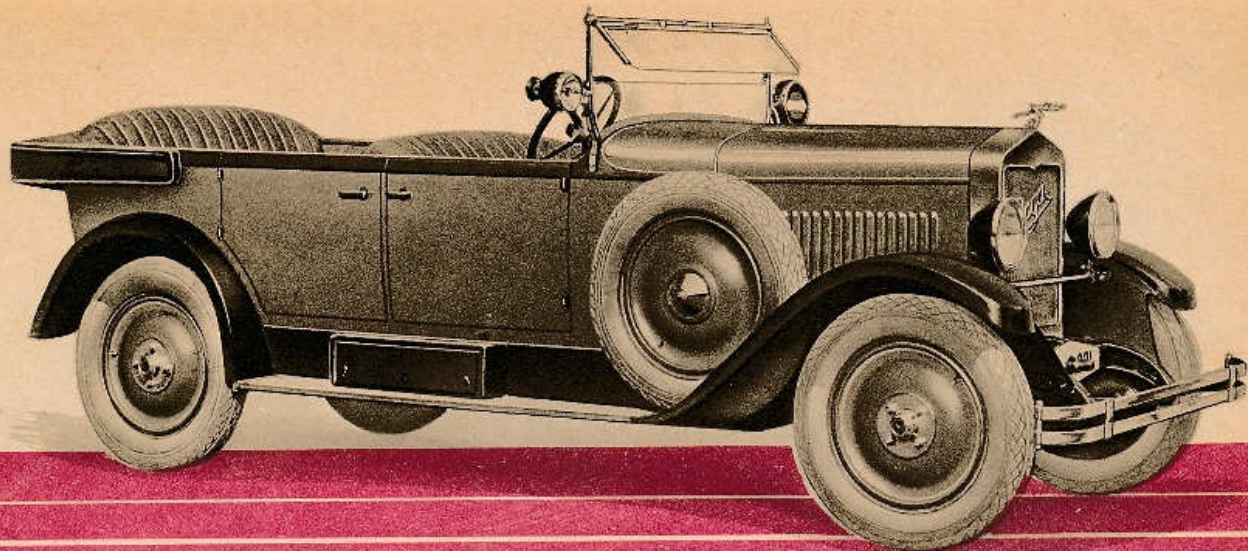
MOR. OSTRAVA, Denisovo nám. „Court of Industry“..... T. 1034

HRADEC KRÁLOVÉ II., Husova, čis. 54. Tel. 186



ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK, A. S., PRAHA

Automobilní oddělení. Telefon čis. 240-41 až 240-45 a 200-51 až 200-55.



OSOBNÍ AUT PRAGA-ALFA ŠESTIVÁ

Chassis.

MOTOR: Všech šest válců motoru tvoří jeden litý blok; průměr válců 60 mm, zdvih pístu 88 mm. Odnímací hlava válců, soustavy „Ricardo“, tvoří ideální tvar kompresního prostoru a jsou zhotoveny ze speciální slitiny, zaručuje dokonalé odvádění tepla, tedy intenzivní chlazení a tím i vysoký výkon motoru a dále dokonalé chlazení svíček a vyčištění jejich poruch. Vzájemně výměnné ssací i výfukové ventily jsou umístěny po straně válců a poháněny vačkovým hřídelem, umístěným v klikové komoře, nárazníky opatřeny kladkami. Zpružiny ventilů a nárazníky jsou zakryty odnímacím utěsněným víkem, čímž při dokonalém mazání nárazníků zabráněno je vytékání oleje. Klikový i rozvodový hřídel jsou provedeny ze speciálních ocelí, úplně staticky i dynamicky vyváženy, mohutně dimenzovány a tak uloženy, že jsou prosty všech vychvěvů, působících hluk. Úplně opracovaný setrvačnický a šroubová kola, z nichž kolo rozvodového hřídele zhotoveno ze speciálního materiálu, zaručují tichý chod motoru. Vyvážené písty jsou ze speciální hliníkové slitiny. Vyvážené ojnice jsou lisovány z chromniklové oceli.

ZAPALOVÁNÍ o vysokém napětí na svíčky, nejnovější dynamobateriové „Boschovy“ soustavy, se samočinným přestavováním bodu zážehu.

MAZÁNÍ MOTORU tlakové, oběhové, s pumpičkou, opatřenou ozubenými koly a pojistným ventilkem. Mazání je vybaveno snadno vyjímatelným plstěným čistěčem oleje, zastaveným přímo do komory motoru. Při nedostatečném tlaku mazacího oleje, patentovaná zádržka karburátoru, neboli „hlídač mazání“, dovoluje pouze běh motoru na prázdko, čímž samočinně zamezuje zadření motoru.

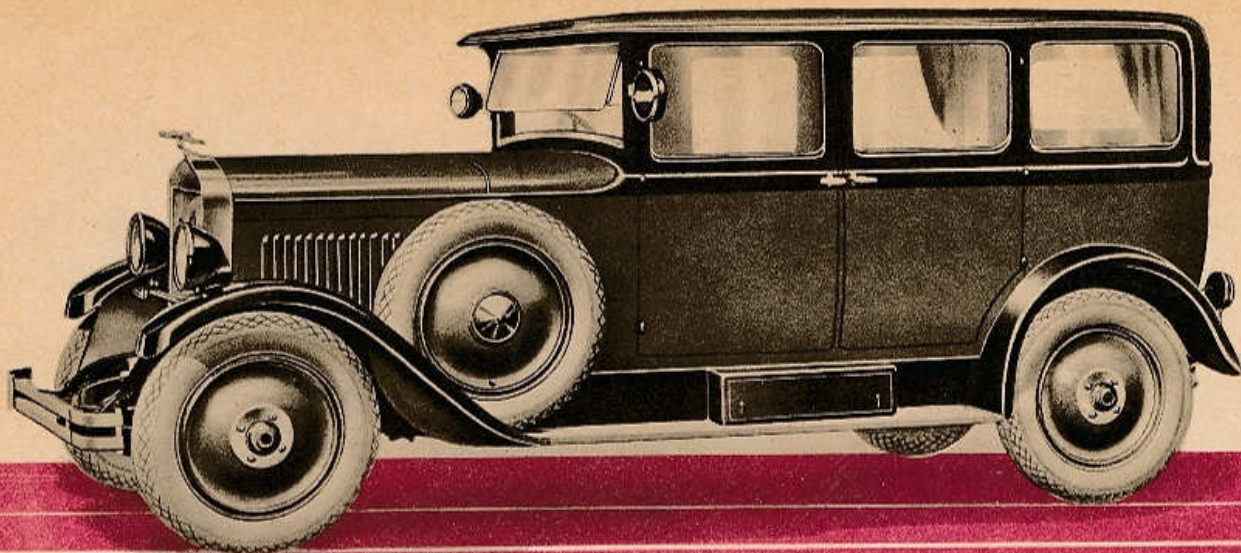
CHLAZENÍ MOTORU je vodní, thermosyphonové. Za rovným poniklovaným chladičem umístěn ventilátor.

KARBURÁTORY jsou dva, systému „Zénith“ s trojitým difusérem. Na společné ssací troubě, vedoucí ku karburátorům, jest umístěn speciální látkový, velmi účinný čistěč vzduchu. Benzin se přivádí ku karburátorům vlastním spádem z benzinové nádrže, umístěné na příčné stěně a je čištěn účinným filtrem.

SPOJKA jest suchá, jednodisková s dvojitým převodem, takže vysunutí děje se mírným tlakem na pedál.

PŘEVODOVÁ SKŘÍŇ má čtyři rychlosti vpřed a zpětný chod. Všechna kola i hřídele jsou z chromniklové oceli, cementovaná, drážky hřídele i posuvných kol, jakož i zuby všech kol jsou broušeny, takže skřínka vyznačuje se nejen velkou trvanlivostí, ale i neobyčkle tichým chodem. Pohon rychloměru jest z převodové skříně. Zasouvací páky rychlostní i ruční brzdy jsou umístěny na převodové skříně uprostřed vozu.

POHON ZADNÍCH KOL děje se kardanovým hřídelem, jehož kloub jest 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 při-



AUTOMOBIL

LFA 8/25 HP

TIVÁLEC

blíže do těžiště vozu, což značně napomáhá „držení“ vozu na silnici a výbornému pérování. Zadní kola jsou poháněna soukolím, vyznačujícím se velmi tichým chodem.

ŘÍZENÍ, sestávající ze šroubu a šroubového segmentu, jest úplně uzavřené v olejové lázni, čímž nejen zjednodušená obsluha, ale dosažen i jemný, lehký chod řízení vozu. V kole řízení upraveno důmyslné zařízení, sjednocující obsluhu elektrické houkačky a elektrického ukazovatele směru jízdy. Hlavní výhodou tohoto patentovaného zařízení jest, že před zatáčkou nastavený ukazovatel se vrací automaticky po projetí zatáčky do původní polohy; tím nejen zjednodušená komplikovaná obsluha vozu v zatáčce, ale odstraněno i nevhodné vrácení šípky ukazovatele do původní polohy za zatáčkou.

PŘEDNÍ NÁPRAVA je kovaná profilu I. Otočné čepy jsou uloženy na ocelových koulích, takže řízení vozu je snadné a neunavující.

RÁM VOZU je lisován z ocelového plechu a jeho horní hrana jest pouze 465 mm nad zemí, čímž zvýšena značně stabilita vozu a jeho vzhled.

PERA: Měkkého perování i na špatných cestách dosaženo dlouhými, širokými pery, vydatně podporovanými balonovými pneumatikami. Prudké výkyvy kol (při neočekávaných přejezdech rigolů a podobně) jsou tlumeny tlumiči nárazů, jež jsou upevněny válečkovými ložisky, čímž jest zabráněno vyběhání spojovacích čepů.

KOLA jsou plná disková — dvě zásobní, uložená vpředu po stranách vozu — jsou opatřena balonovými pneumatikami „Goodyear“ Straight-Side. Soubor se skládá ze šesti kol.

BRZDY, vzhledem k našemu kopčitému terénu, mají celkem čtyři brzdící kotouče, z nichž dva jsou na předních, dva na zadních kolech. Pedálem nožní brzdy jsou bržděna současně všechna čtyři kola a účinnost brzdění jest značně zvýšena patentovaným „servofreinem“; ruční pákou jsou bržděna přímo obě zadní kola.

Patentovaný „servofrein“, systém „Praga“, působí v obou směrech jízdy a je vmontován přímo do komory motoru, čímž odpadají veškerá zbytečná potrubí. Jest to ideální konstrukce olejového brzdidla, celkově malých rozměrů, sestávající z pístu speciálního provedení a šoupátka, uložených v komoře a vhodně spojených s normální brzdící soustavou automobilu. Sešlápnutím pedálu nožní brzdy uvádí se brzdídlo okamžitě do chodu, takže nejvíce nebezpečná, mrtvá časová perioda (než brzdy zaberou) jest úplně vyloučena. Poněvadž spotřeba tlakového oleje jest zcela nepatrná, odpadá zvláštní olejová pumpa, dosud u všech olejových servofreinů nutná a servofrein je proto připojen na mazací pumpičku motoru.

ELEKTRICKÉ OSVĚTLENÍ je Boschovo 6 V, sestávající z dynamu, z dvou hlavních reflektorů, zadní číslové lampy a hledacího reflektoru. Hlavní reflektory, vlastní výroby, jsou opatřeny skleněnými, broušenými zrcadly a třemi druhy světla, t. j. pro dálku, světlem k zemi sklopeným, neoslňujícím, pro jízdu obcemi a pro křižování a konečně slabým světlem posičním. Spouštěč jest elektrický, Boschův, zařízení pro přímý záběr se setrvačnickem.

SIGNÁLNÍ ZAŘÍZENÍ sestává z houkačky „Bosch“ o dvojnásobné síle zvuku a elektrického ukazovatele směru jízdy „Mars“ domácí výroby.

BATERIE je umístěna uvnitř chassis.

NÁVĚŠTNÍ DESKA elegantního tvaru obsahuje následující, symetricky uspořádané přístroje: Rychloměr s denním i celkovým počítacem ujetých kilometrů, osmidenní hodiny, zařadovací skříňku „Bosch“ a lampičku k osvětlení desky.

Vpředu je organicky k chassis upevněna nárazníková tyč. Vzadu lze upevnit držák automobilového kufru, který jinak jest umístěn ve skřínce na nářadí.

Skříňky na nářadí a rezervní díly jsou po stranách vozu zapuštěny do kloubových plechů.

Všechny strojní skupiny jsou utěsněnými kryty chráněny proti vodě a blátu, což značně přispívá nejen k obsluze a čistotě vozu, ale i k jeho trvanlivosti.

Spotřeba benzínu činí pouze 7–8 kg na 100 km, s vozem možno dosáhnouti rychlosti nad 80 km za hodinu.

Karoserie.

PĚTISEDADLOVÉ KAROSERIE jsou čtyřdvířkové a jsou provedeny buď co otevřený vůz — „faeton“ — neb zavřený — conduite intérieure. V obou případech splňuje veškeré požadavky, kladené na pohodlnou karoserii. Elegance a pohodlí je dosaženo nejen samotnou karoserií, nýbrž i správným rozvržením rozměrů chassis a elegantním, ke karoserii se přimykajícím tvarem chladiče, kapoty, blatníků, stupaček a pod. Vkusný chladič je niklováný, a opatřen postříbenou figurou „genia vítězství“ — fragmentu putovní ceny Autoklubu Republiky Československé, trvale získané v mezinárodních jízdách spolehlivosti.

Dlouhá kapota akcentuje dlouhé zaoblení linie karoserie, zdůrazněné ještě křehkou lištou a dvoubarevným lakováním. Lakování není provedeno laky, nýbrž nitrocelulosovým smaltem „Duco“, který dodává vozům při světlých barvách faetonu neobyčejně živý, přes to však decentní vzhled, a zavřeným vozům distingovanou eleganci.

Polštářování jest pohodlné, takže cestující ani na dlouhých cestách se neunaví. Otevřený vůz, jehož sedadla jsou potažena nejlepší kůží, jest opatřen děleným sklem před řidičem, jehož horní část může býti pouhým pohybem rukojetě vykloněna do libovolné polohy, kde zůstane samočinně fixována zvláštním mechanismem. Sklo před řidičem jest opatřeno utěrkou. V případě nepohody, natažením složené střechy a postavením tuhých postranic s celuloidovými okny, možno otevřený vůz změnit na úplně uzavřený. Veškeré kování, rám skla, dveřní kliky, přídržné rukojetě, věšák pláidu, kování opěry nohou jest slohově sladěno a niklováno. Podlaha je pokryta plyšovým kobercem.

CONDUITE INTÉRIEURE, jehož sedadla jsou potažena látkou nebo plyšem, jest opatřen klikovým spouštěním skel všech oken ve dveřích. Sklo před řidičem jest dělené a opatřené utěrkou. Strop a stěny jsou čalouněny a vyzdobeny velkou nástrojnou lampou.

Kování jest luxusní, slohového provedení a niklováno. Všechna okna lze zakrýt spouštěcími záclonkami. Vnitřek je vybaven necessairem, stropní sítkou, elektrickým zapalovačem, popelníčkem a pod.

Kostry všech karoserií jsou zhotoveny z dobře vyschlého, tvrdého oplechovaného dřeva. Lakování je prvotřídní, trvanlivým, vlhkosti vzdorujícím materiálem „Duco“, nejnovější a nejmodernější stříkací methodou v různých barvách.

UPOZORNĚNÍ: Při objednávce pouhého chassis dodává se tato výprava: příčná stěna s hodinami, rychloměrem, zařadovačem pro světlo a spouštěč, pedálová podlaha, kapota motoru, přední blatníky, elektrické osvětlení s oběma reflektory a zadní svítilnou, elektrickou houkačkou, nářadí a zásobní díly. Chassis je nabarveno pouze základní barvou.

Číselné údaje vozu:

Počet válců	6	Výška rámu od země	465 mm
Průměr válců	60 mm	Vzdálenost nejnižšího bodu od země	205 mm
Zdvih pístů	88 mm	Délka vozu	3900 mm
Obsah válců motoru	1496 l	Šířka vozu	1530 mm
Brzdový výkon motoru	25–30 HP	Výška vozu	1690 mm
Počet rychlostí vyjma zpáteční	4	Váha chassis	780 kg
Rozchod předních a zadních kol	1250 mm	Váha otevřeného vozu připraveného k jízdě	1100 kg
Rozvor náprav	2900 mm	Váha zavřeného vozu připraveného k jízdě	1150 kg
Rozměry balonových pneumatik	29x5" S.S.	Spotřeba benzínu na 100 km	7–8 kg
Délka pro karoserii	2490 mm	Obsah benzínové nádržky	40 l
Délka karoserie	2680 mm	Maximální rychlost vozu na rovině	80 km/hod.
Šířka karoserie	1340 mm		

HEŠLO ZÁVODU:

NEJLEPŠÍ VÝROBEK ZA NEJLEVNĚJŠÍ CENU