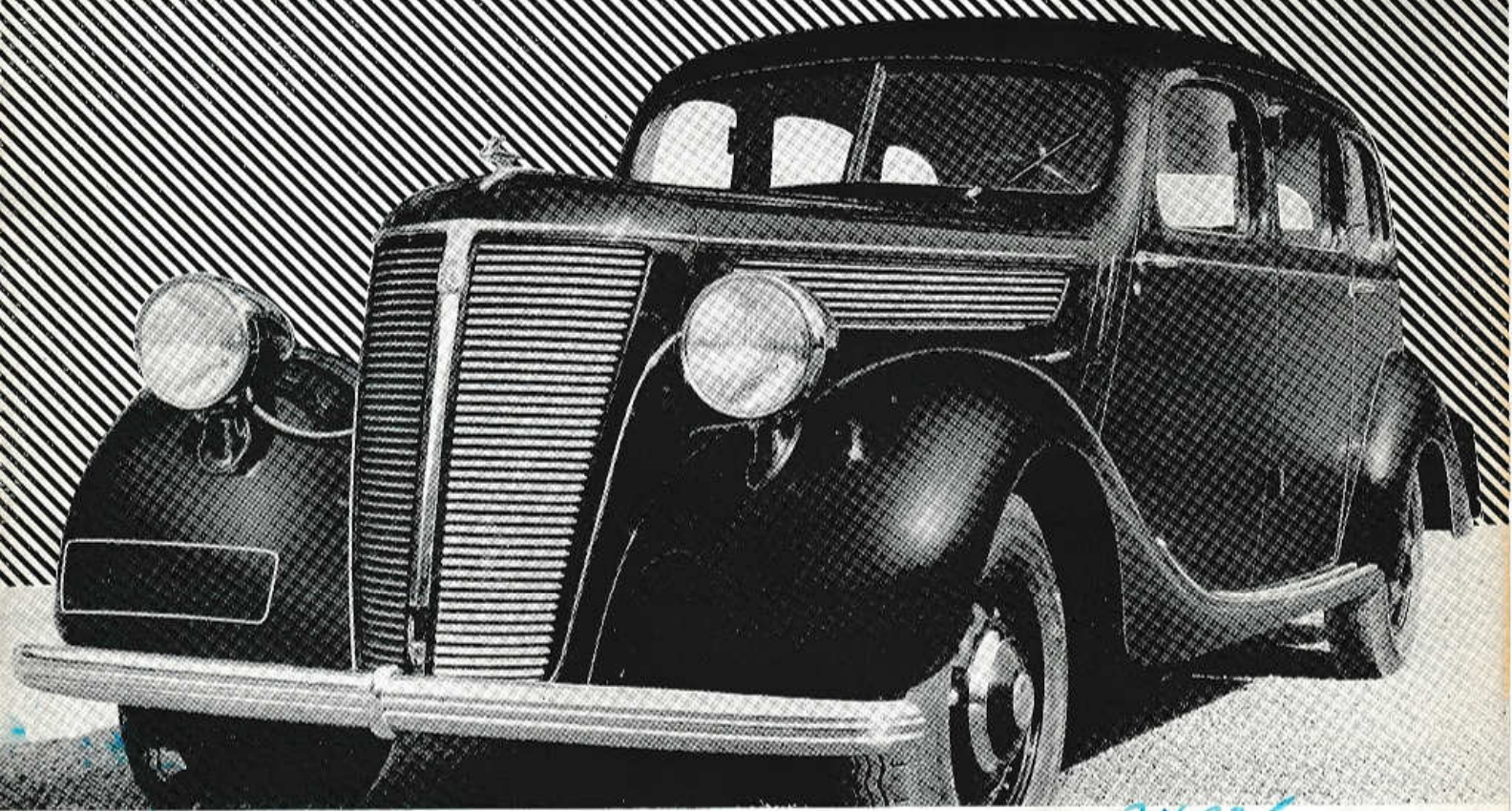


PRAGA



2.492 L.

HP

P R A G A A L F A

PRAGA ALFA vůz na statisíce kilometrů

Když před časem věnoval náš tisk zaslouženou pozornost dlouholeté spolehlivosti československých automobilů, ukázalo se, že právě vozy Praga Alfa se v tomto směru mohou pochlubiti pravými rekordy. Dověděli jsme se o voze z roku 1913, jenž sloužil věrně ještě v roce 1937 a jezdí možná ještě dnes. Dočtli jsme se o vozech Praga Alfa, které si zachovaly svou spolehlivost po 300, 400 i více tisících kilometrech. Jaký to musí být materiál, jaká práce, jak promyšlená konstrukce, představíme-li si ještě i silnice, po jakých se jezdilo.

Kdo zná nové vozy Praga Lady, Piccolu i ostatní, vidí, že

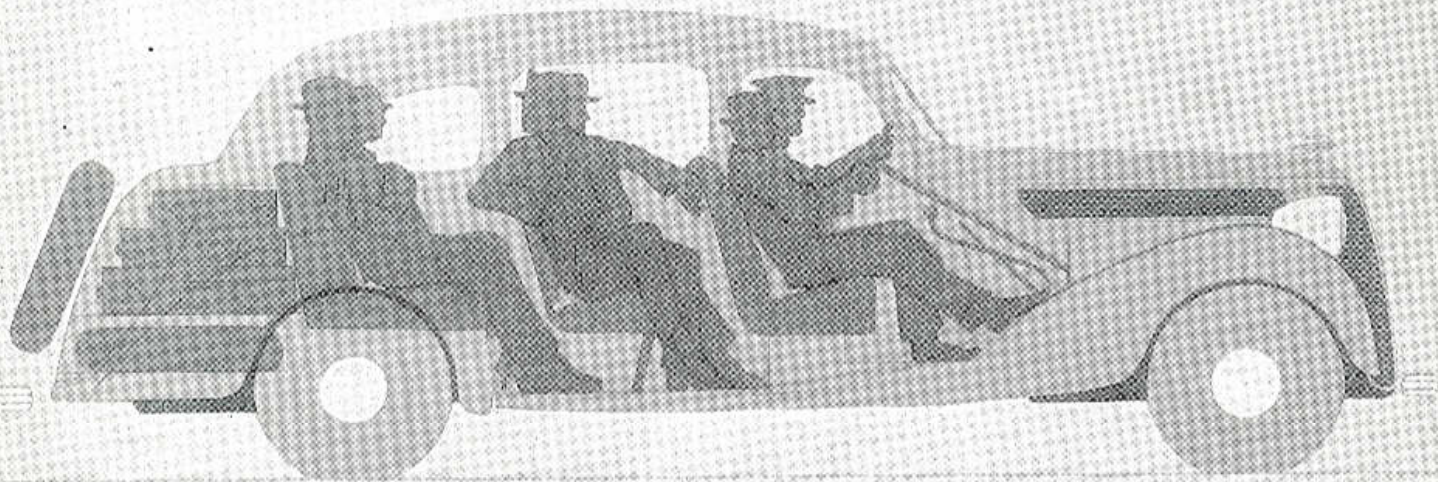
automobilka Praga sleduje jasný cíl: navázati na slavnou třicetiletou tradici vozů na statisíce kilometrů a při tom vyráběti automobily vybavené všemi vymoženostmi, jež přináší technický pokrok dneška.

Zvláště u nového, velkého vozu Praga Alfa bylo možno uplatniti všechny bohaté zkušenosti a schopnosti technických odborníků, všechnu zdatnost dílenskou i náročnou volbu materiálu, aby byl spokojen i znalec, jenž měří nejvyšším měřítkem.

Prostředí krásy a pohodlí...

to je karoserie vozu Praga Alfa. Její krásu posoudíte nejlépe sami. Při bližší prohlídce vyzkoušíte jistě, jak pohodlně se nastupuje ke všem sedadlům. Praga Alfa je šestisedadlový vůz s dostatkem místa pro 7 dospělých osob. Karoserie může být buď v provedení s mezistěnou, oddělující prostor pro řidiče od ostatního vnitřku karoserie, anebo v provedení bez

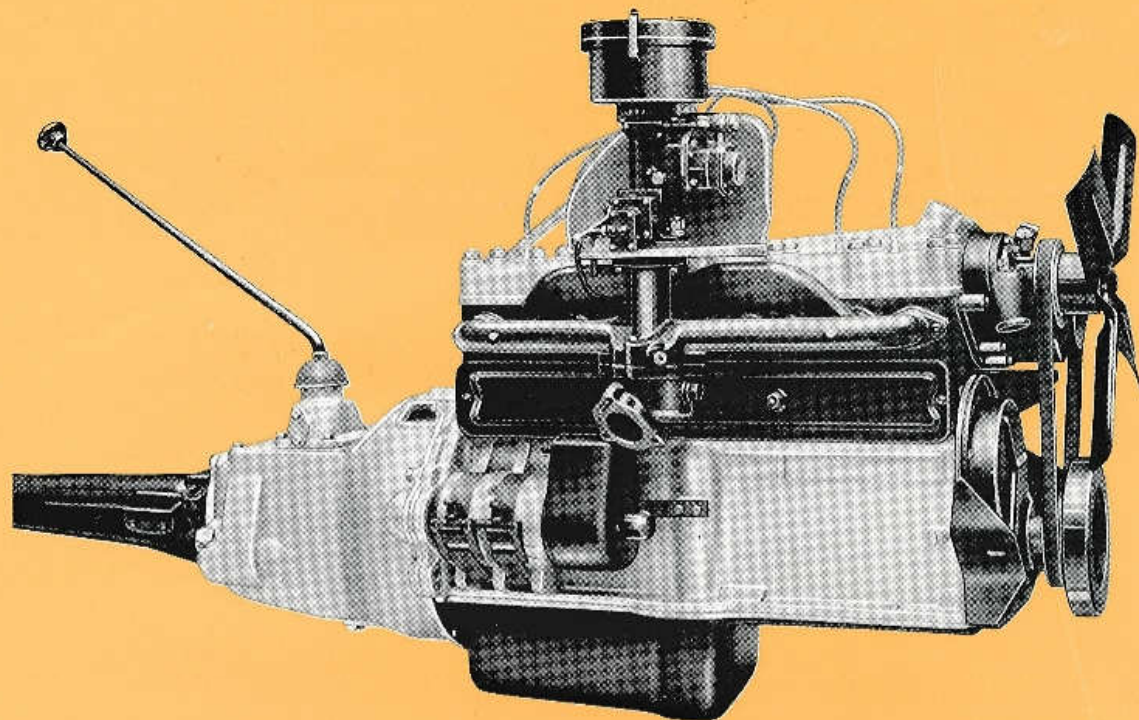
mezistěny. U vozů bez mezistěny jsou přední sedadla s opěradlem přestavitelná pro seřízení podle postavy řidiče. Střední sedadla, jimž se u některých vozů říká „nouzová“, jsou u Alfy opravdu pohodlná a vytváří spojené sedadlo s dostatkem místa pro 3 osoby. Podrobnější vyobrazení je na zadní straně tohoto prospektu.



Velký prostor na zavazadla je přístupný z vnitřku i z vnějšku. Šířivé okno před řidičem i všechna ostatní okna jsou opatřena bezpečnostním netřišitelným sklem. Není ani třeba zdůrazňovati, že karoserie vozu Praga Alfa uložena na gumě a opatřena hmotami pro tlumení hluku i vibrací u všech kovových stěn, je úplně tichá. Tichost je známá přednost všech nových vozů Praga.

Výbava je přiměřená tomu, že běží o velký vůz značky Praga. Je pamatováno v každém směru na pohodlí cestujících. Ve

voze jsou držadla, věšáky, síťka na noviny, odkládací kapsy na dveřích a kapsy v přístrojové desce opatřené víčky. Levé přední i zadní dveře jsou opatřeny samostatnými spolehlivými zámky nekombinovanými s klikou. Víko kufru má rovněž kromě klikových uzávěrů ještě patentní zámek. Zádclonka u okna v zadní stěně dá se za jízdy stahovati a vytahovati přímo s místa řidiče. Z obou zadních blatníků vybíhají nálévací hrdla benzinových nádrží umožňující snadné plnění. Vůz Praga Alfa je vybaven postranním zvedacím zařízením,



keré umožňuje výměnu kol v pohodlí a čistotě. Není zapotřebí shýbat se pod vůz a podsunovat zvedák pod jeho osu.

Zásobní kola jsou dvě, jedno je uloženo ve skříni pod prostorem na zavazadla, druhé upevněno na víku kufru.

NOVÉ CHASSIS VOZU PRAGA ALFA

Jsme si vědomi toho, že žádný technický popis nemůže v plné míře ukázat to, co ukáže dlouholetá zkušenost s vozem. Nemůžeme zde popsat všechny podrobnosti v konstrukci, volbě a zpracování materiálu a uspořádání jednotlivých dílů, které způsobují, že automobilista po statisících kilometrech může říci o voze Praga Alfa: „Je to nadprůměrně dobrý automobil!“

Než se věnujete podrobnému technickému popisu, bude Vás zajímat těchto několik zvláště významných detailů:

Pro velký výkon při malé spotřebě:

Šestiválcový motor Praga Alfa o obsahu 2.5 l, s hliníkovou hlavou. Karburátor s thermostarterem, akcelerační pumpou a předhříváním směsí. Automatická regulace teploty chladicí vody moderním termostatem.

Pro pohodlné řízení a příjemnou jízdu:
Naprostá tichost, dokonalá izolace zvuku a vibrací.

Synchronní čtyřrychlostní skříň s tichou třetí a čtvrtou rychlostí.

Hydraulické brzdy ovládané lehkým tlakem na brzdový pedál.

Výborné perování opatřené dvojčinnými olejovými tlumiči u všech kol.

Neodvislé perování předních kol a příčný stabiliser vzadu zvyšují jistotu v zatáčkách.

Centrální mazání zjednodušuje obsluhu.

Řízení umístěné vlevo již připraveno na jízdu vpravo.

Pro bezpečnost a trvanlivost:

Velmi solidní nosný rám důkladně příčně vyztužený. Nejhodnotnější materiál.

Péče věnovaná každému detailu, tak na př. čepy per jsou šroubové, takže se takřka nemohou vytloukat.

TECHNICKÝ POPIS VOZU PRAGA ALFA

Motor je šestiválcový s válci v řadě, čtyřtákní, vodou chlazený, s bateriovým zapalováním. Ve válcích jsou zalisována vedení ventilů ze speciální válcové litiny. Hlava válců je snímatelná, zhotovená z hliníkové slitiny intenzivně odvádějící přebytečné teplo motoru. Písty ze speciální hliníkové slitiny s invarovou vložkou zamezují klepání motoru za studena.

Klíkový hřídel je mohutně dimenzován, staticky i dynamicky přesně vyvážen a opatřen tlumičem výchvěvů. Pro vačkový hřídel a součásti rozvodu je volen nejlepší materiál jako niklová ocel a speciální slitiny. Plochy vydané opotřebením jsou tvrzené a hlazené. Všude bylo pamatováno na přístupnost a snadné vyjímání.

Chlazení: Vodní chlazení s pumpou a ventilátorem. Teplota chladicí vody je regulována samočinně termostatem, který dovoluje oběh chladicí vody mezi motorem a chladičem teprve tehdy, když se voda ohřála na správnou teplotu.

Mazání motoru je tlakové, oběžné. Tlak oleje v potrubí je regulován pojistným ventilem. Olej se čistí při svém oběhu jednak v síťovém čističi na olejové pumpě, jednak v paralelním čističi s plstěnými vložkami, kterým prochází část tlakového oleje. Správný tlak oleje může řidič kontrolovat na manometru upevněném na přístrojové desce.

Odvzdušnění klikové komory: Olejové páry, které se tvoří ve vnitřku klikové skříně, jsou zavedeny do čističe vzduchu u karburátoru, v němž částečně přivlhčují kovové hobliny čističe, z větší části pak jsou strhovány proudícím vzduchem dovnitř válců a přimazávají třecí plochy válců a pístů.

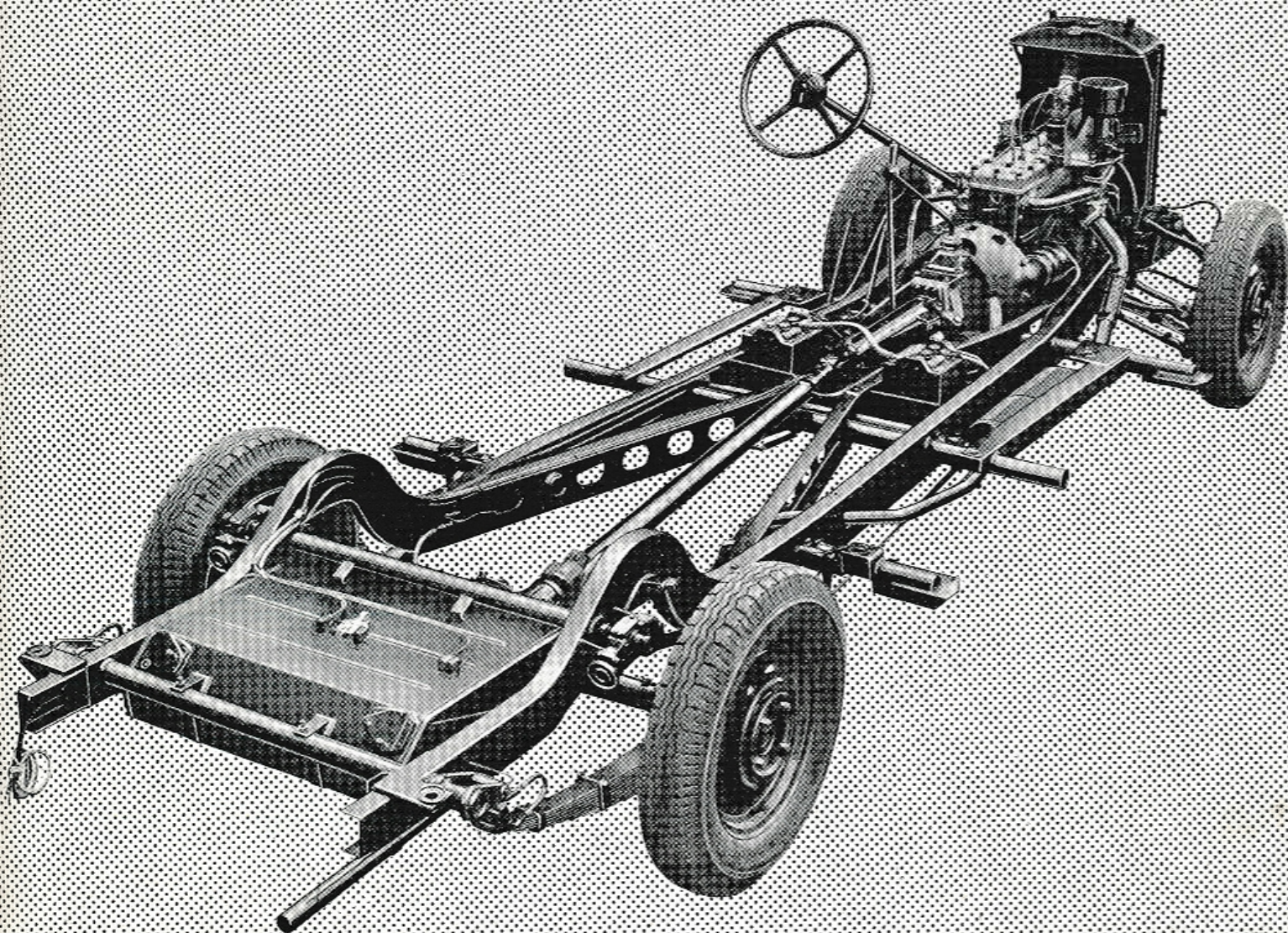
Karburátor a ssací potrubí: Karburátor je spádový, systém „Solex“ ϕ 35 s membránovou akcelerační pumpičkou a thermostarterem. Je jím zaručen velký výkon motoru při nízké spotřebě paliva a pružnost motoru při přechodech do různých otáček, čemuž napomáhá akcelerační pumpička. Thermostarter řídí samočinně obohacení směsi pro spouš-

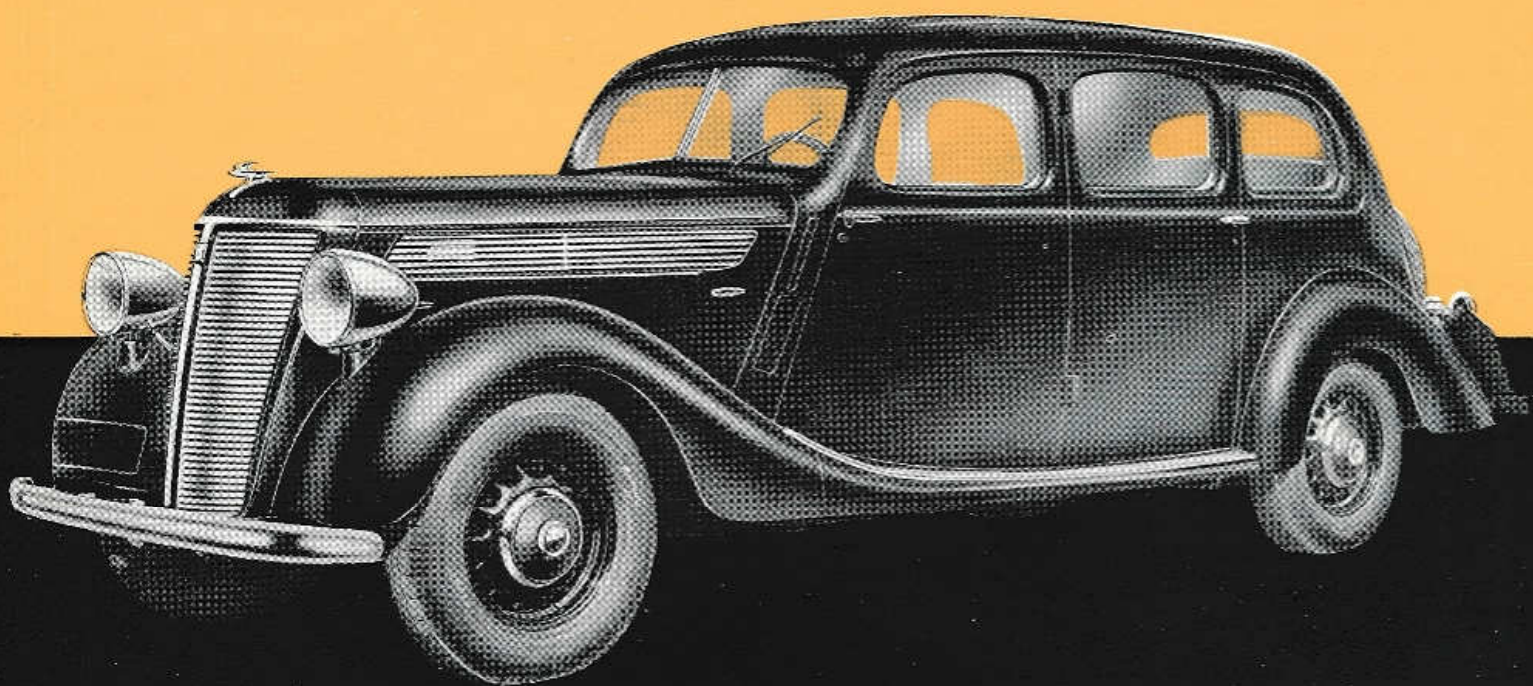
tění a běh vychladlého motoru i její ochuzení při běhu zahřátého motoru. V nejnižším místě ssacího potrubí je ventilek pro odpad nahodile přeteklého paliva, který se uzavře samočinně ihned, jakmile se uvede motor do chodu. Ssací trouba je na vhodném místě spojena s výfukovou troubou („teplý bod“) pro předhřívání směsi vstupující do válců. Účinnost předhřívání je snadno regulovatelná. Mechanická palivová pumpa opatřená sítkem dopravuje palivo z nádržky umístěné v zadním konci rámu do karburátoru.

Zapalování je dynamobateriové. Rozdělovač má ve své skřínce také odstředivý regulátor pro automatickou regulaci předstihu zážehu. Kromě toho možno nařídit ještě předstih neb zpoždění zážehu ručně, vysouvací tyčkou vyvedenou na přístrojové desce u řidiče.

Spojka je suchá, disková. Disk spojky je uložen pružně na náboji, takže záběr je měkký a hlučení spojky vyloučeno. Převod od pedálu k tlačítku spojky je takový, že pro vypnutí spojky stačí lehký tlak nohy na pedál.

Převodová skříň má 4 rychlosti vpřed a jednu vzad. Soukolí stálého záběru a třetí rychlosti má šikmé ozubení a pracuje zcela tiše. Třetí a čtvrtá rychlost jsou kromě toho ještě synchronisovány.





Přenos hnací síly a zadní náprava: Od převodové skříně přenáší se hnací síly na zadní nápravu kardánovým hřídelem s jehlovými klouby „Hardy Spicer“. Zadní nápravu tvoří pevný, nedělený most lisovaný z ocele ve tvaru „banjo“. Uvnitř středu mostu je uloženo kuželové soukolí s tichým šroubovým ozubením „Gleason“ a soukolí diferenciálu. Přesná výroba i montáž zaručuje naprosto tichý chod.

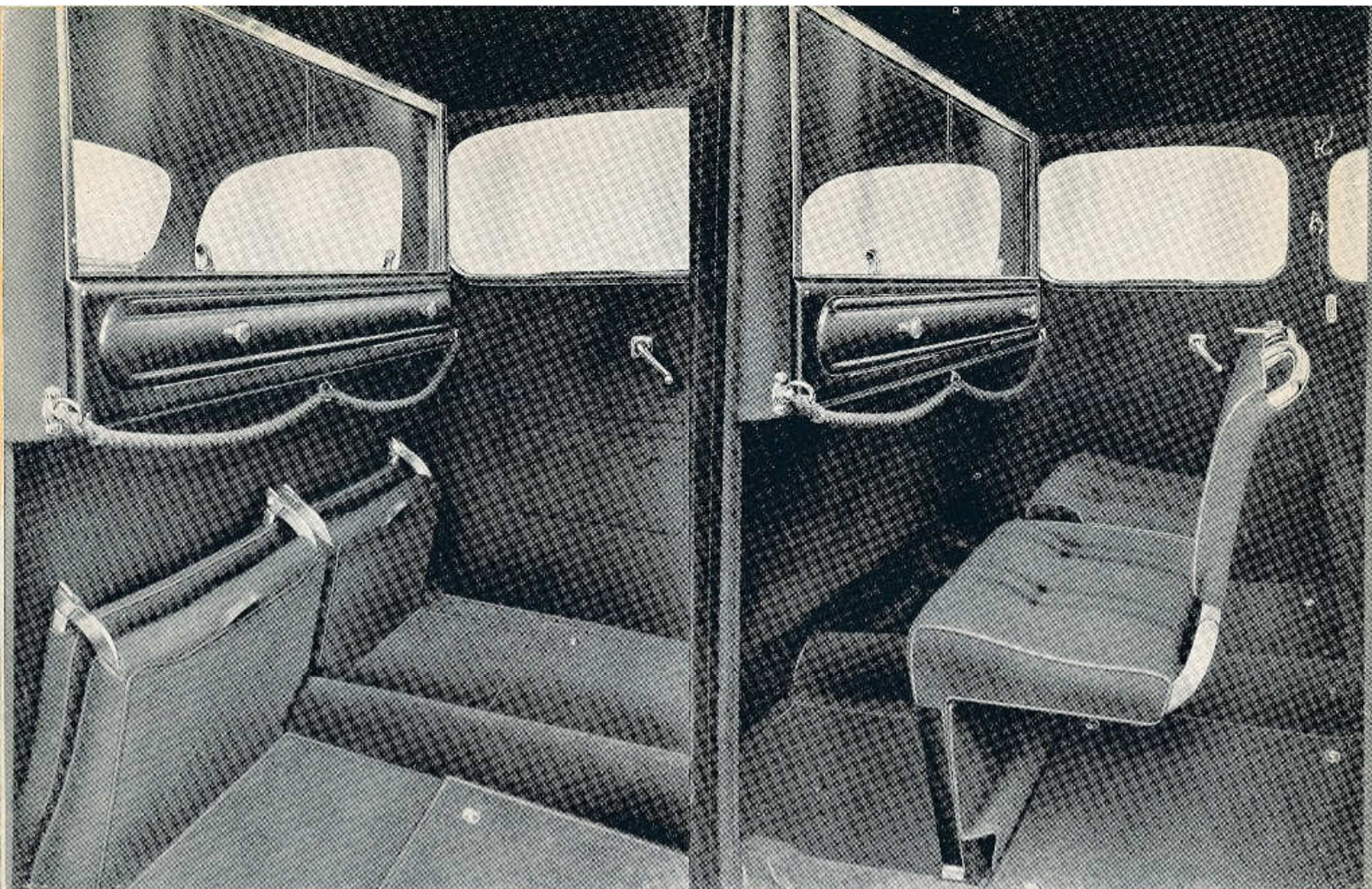
Přední náprava je kyvná s nezávislým perováním kol. Tvoří ji dvě výkyvná ramena účelně spojená s olejovými tlumiči nárazů a příčné poloeliptické pero. Při výkyvech nemění se rozchod předních kol a pneumatiky se nedřou o silnici. Řízení umístěné na levé straně vozu sestává ze šroubu a ozubeného segmentu. Ve hlavicí velkého ručního kola řízení jsou uloženy: páčka ukazatelů směru jízdy s automatickým vrácením po projetí zatáčky, páčka vypínače světel ve světlo-metech (městská, tlumená i dálková) a tlačítko elektrické houkačky.

Brzdy: Na všech 4 kolech jsou účinné hydraulické brzdy, spolehlivě a bezpečně působící. Brzdové bubny jsou po krajích vyztuženy a jejich chlazení zvýšeno použitím hvězdicových kol. Ruční brzda je mechanická, obsluhovaná ruční pákou umístěnou po pravé ruce řidiče. Působí přímo na zadní kola.

Kola a pneumatiky: Kola jsou ocelová, hvězdicová s prohloubeným ráfkem, rozměru 4.50 E x 16 a jsou k hlavicím připevněna čtyřmi šrouby. Pneumatiky jsou zvláště nízkotlaké rozměru 6.50 - 16.

Rám, pera a tlumiče nárazů: Rám je lisován z ocele a sestává ze dvou podélných nosníků vyztužených dlouhou příčkou X, příčkou u přední nápravy a několika trubkovými příčkami. Přední pero je příčné, poloeliptické. Zadní pera jsou dvě dlouhá a široká poloeliptická pera uložena podél nosníků rámu, která zaručují měkké perování. Vytloukání čepů per a vložek od nárazů kol je zamezeno šroubovými čepy. Tlumení nárazů od kol je obstaráno olejovými dvojčinnými tlumiči. Zadní tlumiče jsou spolu spojeny zkrucovanou tyčí t. zv. „stabiliserem“, který vyrovnává výkyvy vozu. Mazání podvozku: Vůz Praga Alfa je vybaven centrálním mazáním. Sešlápnutím pedálu pumpy vpraví se vždy automaticky odměřené množství oleje do mazacích míst. Elektrické příslušenství: Dynamo Bosch 12 Volt, 150 Watt, spouštěč Bosch 1.4 k. s. 12 Volt.

Osvětlení: 2 světlo-mety se třemi druhy světla, svítilna zadní značkové tabulky a stop, stropní svítilna, osvětlení přístrojů a kontrolní svítilna ukazatelů směru. Elektrická houkačka Bosch. Ručičkové ukazatele směru. Stěrač deště. Přístrojová deska: Deska před řidičem obsahuje tyto přístroje: Sdružený ukazatel, v němž jsou: rychloměr do 135 km s celkovým a denním registrováním ujetých km, osmidenní hodiny, elektrický ukazatel množství paliva v nádrže, červená kontrolní svítilna a manometr tlaku oleje v motoru do 4 atm. Zařadovací skřínka. Tlačítko spouštěče. Zásuvka montážní svítilny.



Číselné údaje

Počet válců	6	Světlá míra chasis	195 mm
Vrtání válců	75 mm	Největší délka vozu (s nárazníky)	5215 mm
Zdvih pístů	94 mm	Největší šířka vozu (přes blatníky)	1660 mm
Obsah válců	2.492 l	Největší výška vozu	1705 mm
Výkon motoru	60 k. s.	Rychlost vozu na rovině	110 km
Napětí baterie (2 baterie po 6 V a 60 AH)	12 Volt	Nejmenší průměr zatáčky předního vnějšího kola	13.2 m
Výkon dynama	130 Wat	Váha celého vozu připraveného k jízdě	1435 kg
Výkon spouštěče	1.4 k. s.	Spotřeba paliva na 100 km	asi 16 l
Počet rychlostí	4+1	Obsah palivové nádržky	50+10 l
Rozměr pneumatik	6.50—16	Spotřeba oleje na 100 km	asi 0.20—0.25 l
Rozchod předních kol	1330 mm	Počet dopravovaných osob	6
Rozchod zadních kol	1370 mm		
Rozvor náprav	3250 mm		

(Údaje v prospektu jsou nezávazné.)

ČESKOMORAVSKÁ - KOLBEN - DANĚK A. S.

Automobilní oddělení, Praha-Karlín, Karlova 22. Telefon 320-51-5, 386-41-5.