

Sedmimístná limuzína Praga Grand ročníku 1931 s osmiválcem 4,4 l

OSMIVÁLCE Z LIBNĚ

K automobilové honoraci první republiky patřily klasicky stavěné osmiválcové vozy Praga Grand z let 1927 až 1935.

JAN TUČEK

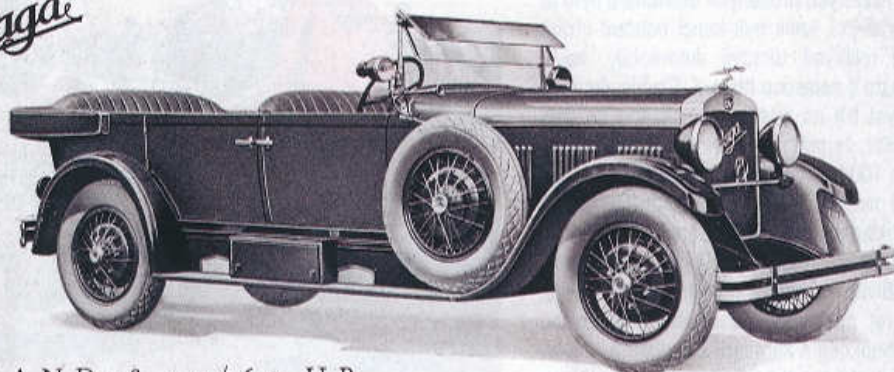
Foto: archiv autora

V rámci velké modernizace představila Praga v září 1927 vedle šestiválců Alfa a Mignon (viz AR 11/16) i nový Grand 8. Zaujal v tuzemsku jedinečným řadovým osmiválcem s rozvodem SV, snímatelnou hlavou se spalovacími prostory Ricardo, písty z hliníkové slitiny a dutými ojnicemi z chromniklové oceli. Se dvěma karburátory dával z objemu 3392 cm³ výkon 60 k (44 kW) a vynikal pružným a klidným během. Stejně jako šestiválec byl vybaven tzv. hlídačem mazání, blokujícím pedál plynu v případě poklesu tlaku oleje v motoru. Čtyřstupňová pře-



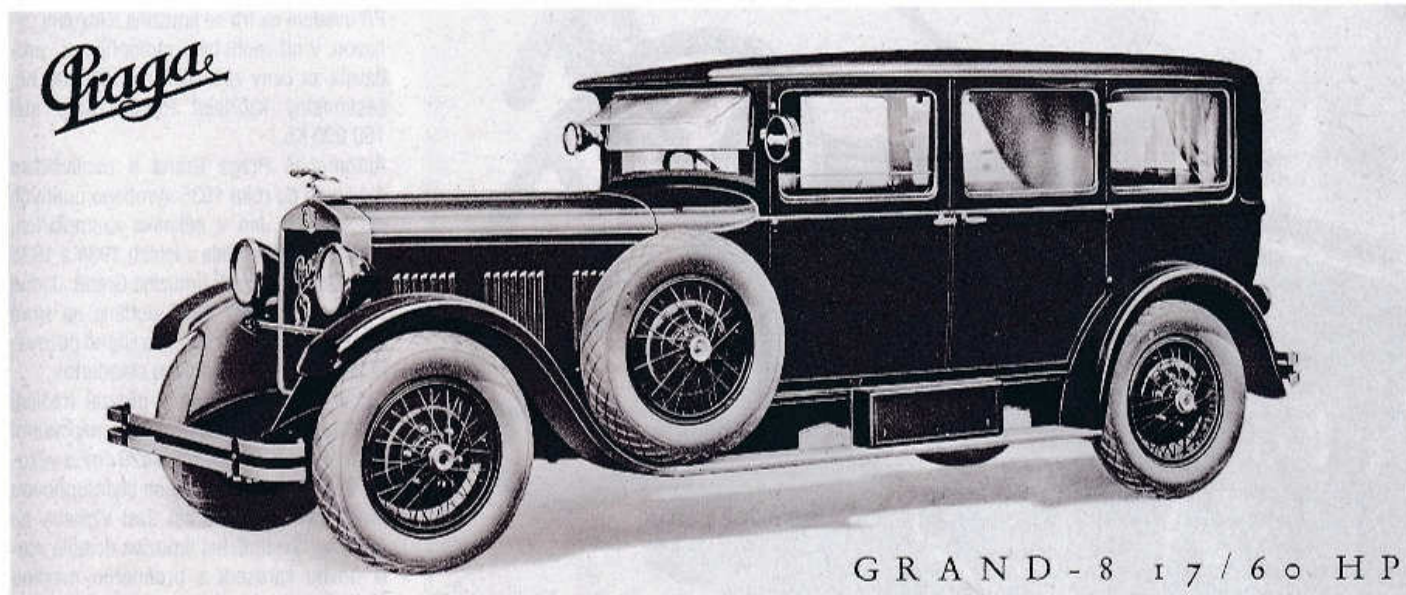
Nadace Elišky Junkové

Praga



GRAND-8 17/60 HP

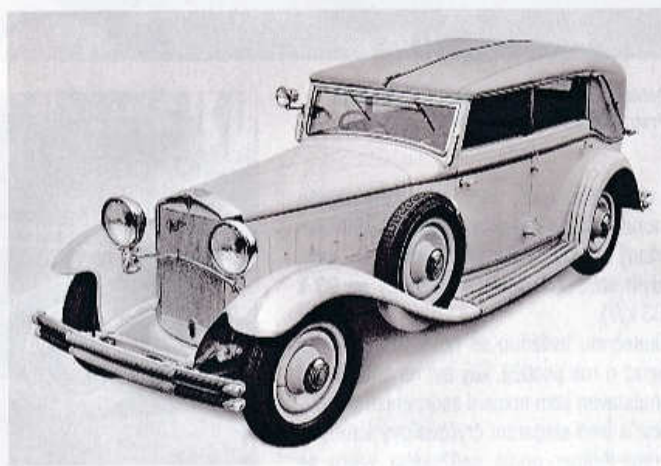
Faeton Praga Grand 8 alias 17/60 HP v provedení z let 1927 – 28



Také limuzína Grand 8 z let 1927 – 28 jezdila na drátových kolech



V nezvyklé roli: Praga Grand 8 ve službách továrních hasičů (1929)



Šestimístný kabriolet Grand systému Praga-Kellner z roku 1931

vodovka měla synchronizaci třetího a čtvrtého rychlostního stupně a byl u ní umístěn kompresor na huštění pneumatik. Podvozek byl klasický s oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými půlelip-tickými listovými pery, doplněnými kapali-novými tlumiči. Bubnové brzdy měly mechanické ovládání táhly, posilovač brzd využíval tlaku oleje v motoru. Centrální ma-zání podvozku uváděl řidič v činnost pedá-lem a mohl je použít i za jízdy. Vůz dostal elektrický ukazatel změny směru jízdy, na palubní desce byly vedle rychloměru s denním i celkovým počítadlem ujetých kilometrů rovněž hodiny, palivoměr a ovladače elektrických zařízení.

Praga Grand 8 ročníku 1928 měla rozvor 3,45 m a rozchod kol 1,35 m, byla dlouhá 4,80 m, široká 1,65 m a vysoká 1,81 m. Podle provedení karoserie vážila 1780 až 1900 kg. Na drátových kolech opatřených pneumatikami 32 x 6,25 SS dosahovala největší rychlosti přes 100 km/h a spotřebovala 16 až 20 l benzínu na 100 km. Za zadní nápravou uložená nádrž měla objem 70 l, dopravu paliva ke karburátorům zajiš-ťoval nasávač.

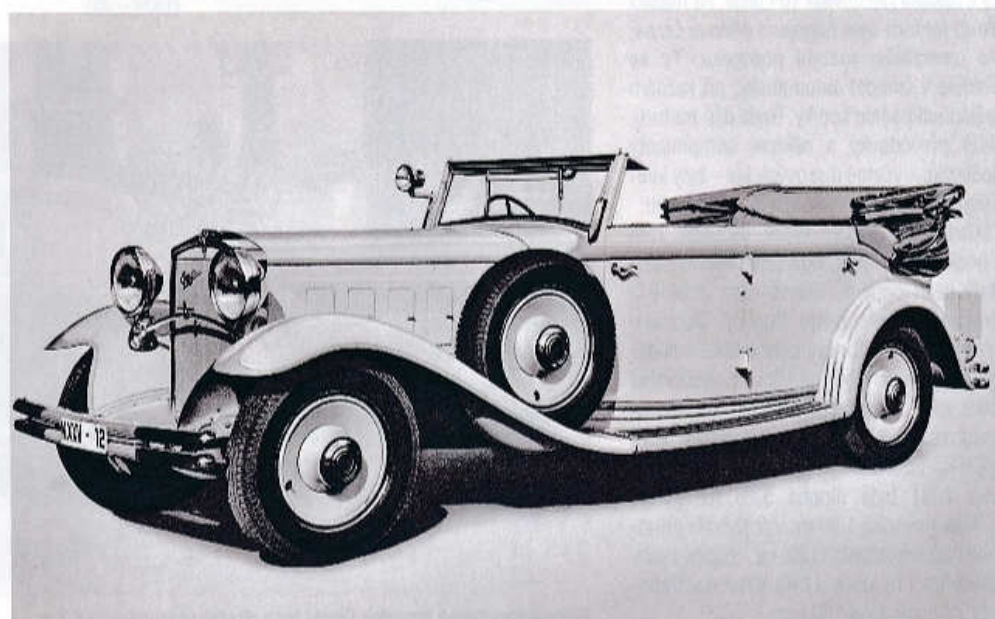
U automobilu nabízeného v otevřeném provedení za 120 000 Kč a s uzavřenou

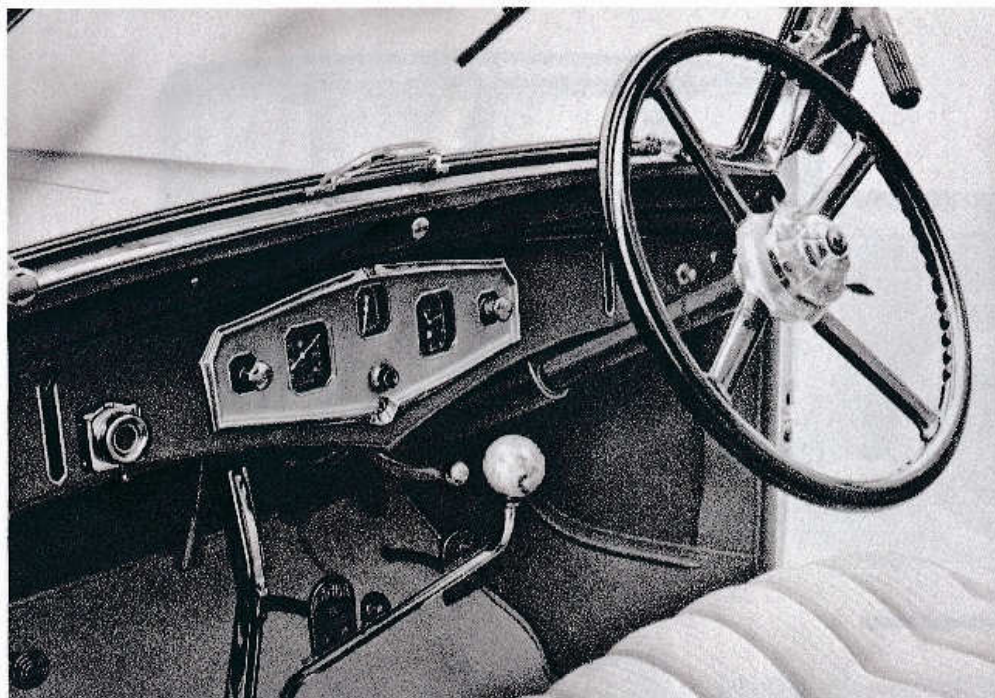
karoserií za 140 000 Kč byly samozřejmos-tí luxusní výbava a pečlivé zpracování všech detailů. V sezóně 1929 se objem osmiválce mírně zvýšil na 3580 cm³ (vrtání 72 místo 70 mm, zdvih 110 mm), přičemž továrna i nadále udávala výkon 60 k (44 kW). Do podzimu 1930 bylo vyrobeno

250 vozů Grand 8 s typovým označením 17/60 HP, z nichž stovka měla větší motor 3,6 l.

V říjnu 1930 byl na pražském autosalonu vystaven podvozek nového typu Grand s rozvorem prodlouženým na 3,60 m a rozchodem kol rozšířeným na 1,40 m vpředu

Luxusní kabriolet podle pařížského vzoru byl chloubou značky Praga

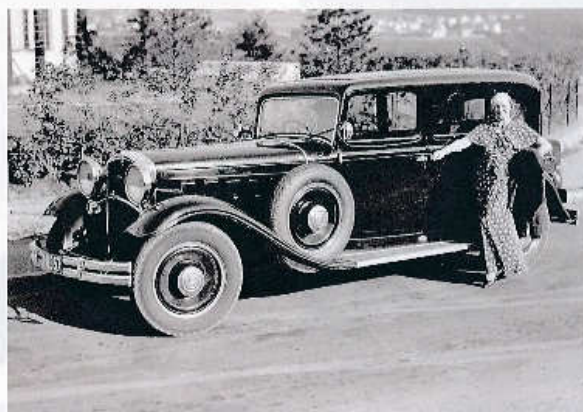




Pohled na přístrojovou desku kabrioletu Praga Grand ročníku 1931

a na 1,42 m vzadu. Byl v něm zamontován modernizovaný řadový osmiválec SV převrtaný až na 4429 cm³ (vrtání 80 mm, zdvih stále 110 mm) a vyladěný na 90 k (66 kW).

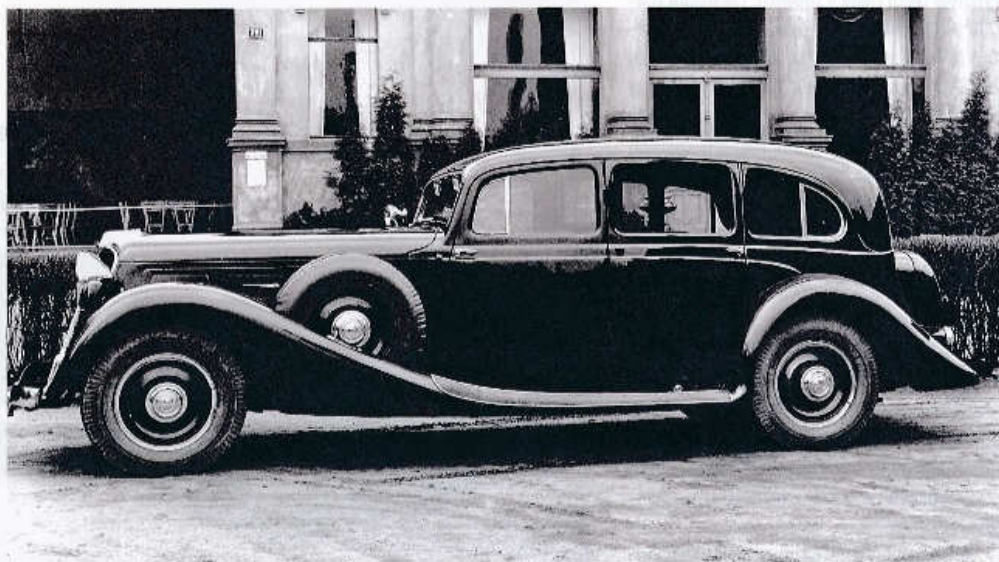
Skutečnou hvězdou se nový Grand 8 stal ale až o rok později, kdy byl na autosalonu představen jako luxusní sedmimístná limuzína a jako elegantní čtyřdveřový kabriolet Praga-Kellner podle pařížského vzoru se snadným ovládním skládací střešy. Osmiválec měl pětkrát uložený klikový hřídel, vpředu opatřený tlumičem kmitů. Tentokrát byl osazen jedním spádovým karburátorem Zenith místo dřívějších dvou horizontálních. Objem nádrže vzrostl na 85 l, palivo ke karburátoru dopravovalo mechanické čerpadlo, jež nahradilo nasávač. Chladicí soustava osmiválce měla objem 29 l, mazání zajišťovalo 10 l oleje, na mazací okruh motoru bylo napojeno pístové čerpadlo centrálního mazání podvozku. To se uvádělo v činnost automaticky, při každém sešlápnutí pedálu spojky. Řada dílů motoru, skříň převodovky a některé komponenty podvozku – včetně diskových kol – byly kvůli úspoře hmotnosti zhotoveny z elektronu. Základ vozu nadále tvořil robustní rám z ocelových profilů, obě tuhé nápravy dostaly delší podélná listová pera doplněná dvojčinnými olejovými tlumiči. Bubnové brzdy většího průměru byly nadále ovládný táhly, nechyběl posilovač využívající tlaku oleje v motoru. Disková kola nesla pneumatiky 6,50 – 20, podvozek vážil 1570 kg. Sedmimístná limuzína Grand ročníku 1931 byla dlouhá 5,28 m, široká 1,76 m a vysoká 1,86 m. Vykazovala pohotovostní hmotnost 2130 kg, jezdila rychlostí přes 110 km/h a průměrně spotřebovala 22 l paliva na 100 km.



Impozantní limuzína Grand ročníku 1932



Jen v několika exemplářích vznikla oblá limuzína Grand (1934 – 35)



Poslední zaoblená limuzína Grand byla dlouhá úctyhodných 5,7 m

Při uvedení na trh se limuzína s luxusní výbavou, v níž mohl být i radiopřijímač, prodávala za ceny začínající na 165 000 Kč, šestimístný kabriolet Praga-Kellner stál 180 000 Kč.

Automobilů Praga Grand s osmiválcem 4,4 l bylo do roku 1935 vyrobeno pouhých pět desítek. Jen v několika exemplářích, údajně v pěti, vznikla v letech 1934 a 1935 nejmladší a nejdelší limuzína Grand. Jedna z nich byla v létě 1935 dodána na Hrad a v posledním katalogu typu Grand pózovala ozdobená prezidentskou standartou.

Grand posledního vydání převzal tradiční podvozek s oběma tuhými nápravami i osmiválec SV o objemu 4429 cm³ a výkonu 90 k (66 kW) v bloku se čtyřstupňovou převodovkou. Hmotnost šasi vzrostla na 1670 kg. Šestimístná limuzína dostala zcela novou karoserii s prohnutou maskou chladiče, rozměrnými zaoblenými předními blatníky přecházejícími ladnou křivkou ve stupačky, oblou střešou a vypouklým zavazadlovým prostorem na zádi. Před zdobila dvojice mohutných světlometů v chromovaných krytech, tentokrát již bez dřívě obvyklého oblouku mezi předními blatníky. Karoserie vyrostla do délky na 5,70 m a do šířky na 1,85 m, jen výška se lehce snížila na 1,85 m. Za řídicím byla přepážka s posuvným oknem a dvojicí sklopných sedadel pro doprovod.

Prominentní cestující vzadu měli k dispozici dvě bohatě čalouněná křesla s látkovými potahy a vše, co si žádal komfort, od plyšového koberce na podlaze, přes hodiny, sítku na noviny a zapalovač doutníků až po elektrický telefon pro komunikaci s řidičem. Limuzína Praga Grand ročníku 1935 vykazovala pohotovostní hmotnost 2480 kg, dokázala vyvinout rychlost 110 km/h a spotřebovala 22 l paliva na 100 km.

Jeden z vozů tohoto typu se do našich dějin zapsal mimo také tím, že v něm po svém zvolení v prosinci 1935 odjel druhý československý prezident Dr. Edvard Beneš do Lán za svým předchůdcem, T. G. Masarykem. ■