



Praga Piccolo 1,0 I s novou prostornější karoserií, která nesla zvenku přístupný zavazadlový prostor (1934)



Malý a lidový



Nadace Elišky Junkové



Praga Super Piccolo měla pod kapotou čtyřválec 1,66 l (1944)

JAN TUČEK

Ještě jednou se vracíme do třicátých let minulého století, abychom si připomněli nejen oblíbené automobily Praga Piccolo, ale také jejich výkonnější sourozence jménem Super Piccolo, včetně vozů s aerodynamickými karoseriemi.

Vozy Piccolo pomohly značce Praga překlenout nejtěžší období hospodářské krize, od jara 1934 se však novým železkiem v ohni

této třídy stala kompaktnější Praga Baby s módně tvarovanou karoserií a výkonnými polonápravami vpředu i vzadu. Souběžně s *bejbinou* se ale ještě řadu měsíců prodávaly i *pikoly* s motorem 1,0 l, tuhými nápravami a modernizovanou 3,9 m dlouhou karoserií s *kufrem* na zádi, jimž dávali přednost tradiční zákazníci pražské automobilky, proslulí nedůvěrou k novotám. Novinkou jara 1934 byl i model Super Piccolo, klasicky stavěný vůz střední třídy s robustním obdélníkovým rámem s výztuhou ve tvaru X a tuhými nápra-

PRAGA PICCOLO (2)



Sportovní Super Piccolo pro závod 1000 mil československých 1935

vami, odpruženými podélnými listovými pery. Při rozvoru 2,70 m a rozchodu kol 1,25 m vpředu a 1,27 m vzadu byl dlouhý 4,45 m, široký 1,57 m a vysoký 1,60 m. Pod kapotu dostal čtyřválec SV převrtaný na 1661 cm³ (ø 75 x 94 mm), jenž dával výkon 35 k (26 kW); převodovka byla nadále třístupňová. Vůz s uzavřenou čtyřdveřovou karoserií vykazoval pohotovostní hmotnost kolem 1000 kg, na kolech s pneu 5,75 - 16 dosahoval největší rychlosti 100 km/h a spotřeboval 11 až 13 l benzínu na 100 km jízdy. Na jaře 1935 dostaly vozy Super Piccolo nezávislé zavěšení předních kol na dvojicích příčných ramen, doplněných vinutými pružinami; událostí sezony byla malá série automobilů tohoto typu se zaoblenou aerodynamickou karoserií se zakrytými předními i zadními koly. Část krytů předních kol se v zatáčkách natáčela pomocí táhel spolu s koly, k patentování přihlášené zařízení však mělo své *mouchy* a příliš se neosvědčilo. Aerodynamický sedan Super Piccolo ročníku 1935 s rozvorem 2,70 m byl dlouhý 4,65 m, široký 1,75 m a vysoký 1,65 m, jeho pohotovostní hmotnost ovšem vzrostla na 1280 kg. Čtyřválec 1,66 l s nezměněným výkonem 35 k (26 kW) tak měl co dělat, aby poněkud futuristicky vyhlížejícímu vozu udělil rychlost 100 km/h. Běžné karosované čtyřdveřové vůz Super Piccolo se zaoblenou zádi měl hmotnost nižší o 100 kg, jen 4,30 m dlouhý dvou-





Aerodynamický vůz Super Piccolo, vyrobený v malé sérii v roce 1935



Elegantní Praga Piccolo P-31 se čtyřválcem 1,1 l (1938)

Foto Praga



dveřový kabriolet stavěný podle francouzského vzoru Kellner dokonce o 160 kg, a tak není divu, že byly o poznání živější. Uspoře hmotnosti před aerodynamikou dala Praga přednost při přípravě na třetí a poslední závod 1000 mil československých 1935. Zatímco do předcházejícího ročníku vyslala aerodynamická kupé Super Piccolo, tentokrát vsadila na odlehčený dvoudveřový roadster téhož typu s tradiční maskou a motorem 1,5 l, s nímž tovární jezdec J. Stehlik zaznamenal nejlepší čas mezi vozy tuzemských značek.

V letech 1935 až 1937 se prostě označení Piccolo z nabídky automobilky Praga vytrátilo. Roli někdejší jedenapůllitrové pikoly převzal v sezoně 1935 nový typ Lady, jenž se v ceníku zařadil mezi kompaktní Baby a větší Super Piccolo. Až na jaře 1938 se oblíbené jméno vrátilo na scénu a označovalo moderní automobil s elegantní karosérií zaoblených tvarů. Nový vůz dostal staré, dobré jméno Praga Piccolo proto, že si je opravdu zasloužil svým poctivým, důkladným provedením a vytrvalou spolehlivostí, pravila dobová reklama. Pod úhledným zevnějškem se skrýval nově konstruovaný podvozek s páteřovým rámem a nezávislým zavěšením předních i zadních kol. Odpružení obstarávala příčná listová pera, vpředu dvě nad sebou, vzadu jedno umístěné za skříní rozvodovky. Bubnové brzdy se ovládaly mechanicky, podvozek byl vybaven centrálním mazáním, které řidič uváděl do chodu zvláštním pedálem.

Srdcem vozu s interním označením P-31 byl čtyřválec SV 1128 cm³ (ø 65 x 85 mm) o výkonu 28 k (20 kW), zpočátku spojený s třístupňovou převodovkou, kterou však brzy nahradila čtyřístupňová. Neodpustíme si citát z článku otištěného v březnu 1938 v časopisu Auto, v němž redaktor Jaroslav Jezdinský popisoval svoje zkušenosti s novým vozem Praga Piccolo 1130, opatřeným ještě třístupňovou převodovkou. *Při plně obsazeném voze musíte použít dvojky jen v zcela malém počtu ostřejších stoupání. Dvojka, je-li použita včas, i pak dá vozu zcela slušnou rychlost, není zbytečně nízká. Ovšem, čtyři převody by měly menší rozdíly převodů;*



▲ Praga Piccolo P-31 existovala i jako čtyřmístný kabriolet (1938)



Foto Jan Tužek



Praga Piccolo ročníku 1938 na soutěži elegance v Roztokách u Prahy

ale běžný jezdec toho nepotřebuje a snad by jejich přednosti ani nedovedl využít.

Praga Piccolo vyráběná v letech 1938 až 1941 měla rozvor náprav 2,62 m, rozchod kol 1,18 m vpředu a 1,24 m vzadu, s uzavřenou dvoudveřovou karosérií byla dlouhá 4,12 m, široká 1,50 m a vysoká 1,48 m; vykazovala pohotovostní hmotnost 920 kg. Na kolech s pneu 5,25 – 16 jezdila rychlostí až 100 km/h a bez problémů i po delší čas uhaněla devadesátkou. Na každých 100 km spotřebovala kolem deseti litrů benzínu, takže na příčné stěně za motorem připevněná palivová nádrž o objemu 35 l nebyla nijak předimenzovaná. V malých počtech se vedle zavřeného vozu tohoto typu vyráběl i čtyřmístný kabriolet s dvoudveřovou

otevřenou karosérií úhledných tvarů, opatřenou skládací plátěnou střechou.

Do konce roku 1941 vzniklo přes 3500 automobilů Praga Piccolo nejmladší generace, celková produkce vozů tohoto jména překročila od roku 1924 hranici 18 tisíc. Největší podíl (přes sedm tisíc) připadá na klasické pikoly s motorem 1,0 l, tuhými nápravami a brzdami na všech čtyřech kolech, vyráběné v období 1928 až 1932. Stejně jako větší typy značky dokazovaly i automobily Piccolo pravdivost reklamního sloganu Praga – vůz na statisíce kilometrů. ■

Autor děkuje Ing. Stanislavu Kargerovi a Karlu Zemanovi za poskytnutí dobové dokumentace