



Trojice elegantních automobilů Praga Baby na snímku z roku 1935

NEJEN PRO DÁMY

Počátkem dubna 1934 představila Praga na pražském autosalonu malý vůz jménem Baby. Konstrukcí podvozku se vymykal zvyklostem značky a pohlednými tvary karoserie lákal zejména dámskou klientelu.



JAN TUČEK

Foto: archiv autora

Malý vůz litrové třídy měl v době odeznívající hospodářské krize umožnit libeňské automobilce držet krok s konkurencí Škoda a Tatra. Jeho konstrukce byla z větší části dílem Ing. Rudolfa Vykoukala (1905 – 1987) a s výjimkou motoru a převodovky se vzdala tradičním řešením značky Praga. Základem typu Baby byl páteřový rám tvořený dutým nosníkem čtvercového průřezu svařeným z ocelového plechu, vpředu rozvidleným pro uchycení motoru s převodovkou a vzadu pro umístění rozvodovky, jež zpočátku neměla diferenciál. Spojovací hřídel přenášejí točivý moment od převo-



Praga Baby ročníku 1934 v oblíbené dvoubarevné kombinaci

dovky dozadu k rozvodovce byl veden nad páteřovým nosníkem.

Obě nápravy byly dělené, s příčnými rameny lisovanými z plechu a příčným listovým perem. Šestnáctipalcová kola nesla pneumatiky 4,75 – 16, bubnové brzdy na všech čtyřech kolech zachovávaly mechanické ovládání ocelovými lany. Hřebenové řízení mělo volant na levé straně.

Ing. Vykoukal po letech vzpomínal, že původně měl Baby pohánět zcela nový čtyřdobý dvouválec o objemu 800 cm³. Ve zkouškách se však neosvědčil, a tak „Bejbina“ zdělila osvědčený litrový čtyřválec z typu Piccolo, nově opatřený vodním čerpadlem. Spolu s motorem převzala i třístupňovou převodovku se synchronizací druhého a třetího převodového stupně. Vodou chlazený čtyřválec SV dával z objemu 995 cm³ výkon

PRAGA-BABY



Titulní strana prospektu vozu Praga Baby pro pražský autosalon 1934

22 k (16 kW) při 3000 min⁻¹, elektrická instalace vozu pracovala s napětím 6 V. Do palivové nádrže umístěné v motorovém prostoru se vešlo 26 l lihobenzinové směsi. Praga Baby ročníku 1934 měla rozvor 2540 mm a rozchod kol 1125 mm vpředu a 1110 mm vzadu. Byla dlouhá 3680 mm, široká 1350 mm a v uzavřeném provedení vysoká 1450 mm, zatímco otevřený vůz s nataženou plátěnou střechou měřil do výšky 1420 mm. Samotný podvozek vykazoval hmotnost 560 kg, dvoudveřový uzavřený vůz 760 kg a otevřený čtyřmístný model 690 kg. „Bejbina“ dosahovala největší rychlosti až 100 km/h a spotřebovala 8 až 9 l paliva na 100 km.

Vedle dvoudveřového uzavřeného provedení existoval i dvoudveřový polokabriolet s výřezem ve střechě, krytým shrnovací plátěnou střechou. Oba vozy se obešly bez středního sloupku karoserie, jež měla dřevěnou kostru a povrchové panely z ocelového plechu. Třetí karosářskou verzí byl čtyřmístný dvoudveřový kabriolet se skládací plátěnou střechou.

Ceny začínaly na částce 21 500 Kč za otevřený vůz, zavřený stál 22 900 Kč. Už během dubnového autosalonu Praga prodala 144 vozů Baby, do konce roku 1934 více než tisíc. Baby tak v roce 1934 tvořila přes polovinu veškerých prodejů osobních vozů Praga.

K obchodnímu úspěchu „Bejbiny“ přispěla velkoryse pojatá propagační kampaň, jejíž součástí byl i film „Baby“ s Lidou Baarovou v hlavní roli. V době pražského autosalonu jej v metropoli promítalo sedm velkých biografů, poté putoval do kin po celé republice. Dámskou klientelu měly nalákat nejen elegantní linie malého vozu, ale i turné, na které se sama bez spolujezdce vypravila s „Bejbičkou“ (tak jí sama říkala) paní Marie Poštolková z Prahy. Startovala 14. července 1934 jen dva dny poté, co získala řidičský průkaz. Do konce srpna najezdila kolem Československa přes 6 tisíc kilometrů a v lázeňských letoviscích pilně přednášela na téma „Dáma a její vůz“. V únoru 1935 byla Praga Baby na autosalonu v Berlíně označena za nejelegantnější malý vůz, v březnu téhož roku přitahovaly tři „Bejbiny“ pozornost návštěvníků ženevského autosalonu a během výstavy se jich také 56 prodalo.

Na podzim 1935 se Baby dočkala řady změn, vyplývajících ze zkušeností z provozu dříve vyrobených vozů. Do rozvodovky



Podvozek typu Baby s nezávislým zavěšením všech čtyř kol (1934)



Otevřený sportovní vůz Baby ročníku 1935 ve čtyřmístném provedení

dostala diferenciál a rozchod zadních kol byl rozšířen o 60 mm na 1170 mm, což umožnilo zvětšit šířku karoserie na 1420 mm. Hnací hřídele zadních kol byly opatřeny křížovými klouby na obou koncích, tedy u výstupu z rozvodovky i u kola, takže se při kývání zadních kol téměř neměnila jejich geometrie.

Pohledná a snadno ovladatelná „Bejbina“ si získala oblibu dam

Příčné listové pero zadní nápravy už nebylo přišroubováno ke skříni rozvodovky, ale k samostatné litinové konzole. Rozvodovka tak přestala být namáhána průhyby pera, navíc ji bylo možné demontovat spolu s hnacími hřídeli a vůz přitom zůstal stát na kolech, nově obutých do pneumatik 5,00 – 16. Hmotnost šasi po úpravách vzrostla





Dvoudveřový čtyřmístný polokabriolet s pevnými rámy dvěř a oken



Dvoumístný sportovní roadster Baby na paprskových kolech (1937)



Jen po jednotlivých kusech vznikaly valníčky Baby s dřevěnou korbou

na 620 kg, hmotnost otevřeného a uzavřeného vozu na 780, resp. 870 kg.

Praga Baby existovala v řadě karosářských verzí, např. jako dvoumístný roadster s krátkou plátěnou střechou, coby sportovní vůz s prodlouženou zadí a vyklápěcím sedadlem i v užitkových provedeních jako skříňová dodávka s nosností 250 kg a valníček.

Továrna nabízela i podvozek typu Baby ke karosování. Ten byl v sezóně 1936 k máni za 19 000 Kč, zatímco skříňová dodávka stála 25 800 Kč, takže byla dražší než tudor prodáváný za 23 900 Kč.

V červnu 1936 se automobilka v inzerátech pochlubila, že po československých i zahraničních silnicích už jezdí tři tisíce vozů Baby, a neopomněla zdůraznit, že některé z nich vyvezla do dvanácti zemí: do Švýcarska, Jugoslávie, Polska, Rakouska, Nizozemí, Španělska, Portugalska, Dánska, Irska, Bulharska, Turecka a Řecka.

Do jednotlivých zemí byly ovšem exportovány jen desítky automobilů, kolem 90 % všech „Bejbin“ zůstalo v Československu. Poslední pětisetkusová série těchto vozů byla zhotovena v roce 1937, celková produkce zůstala pod hranicí 4 tisíc kusů. ■



Kompaktní skříňová dodávka Baby mohla přepravovat 250 kg nákladu