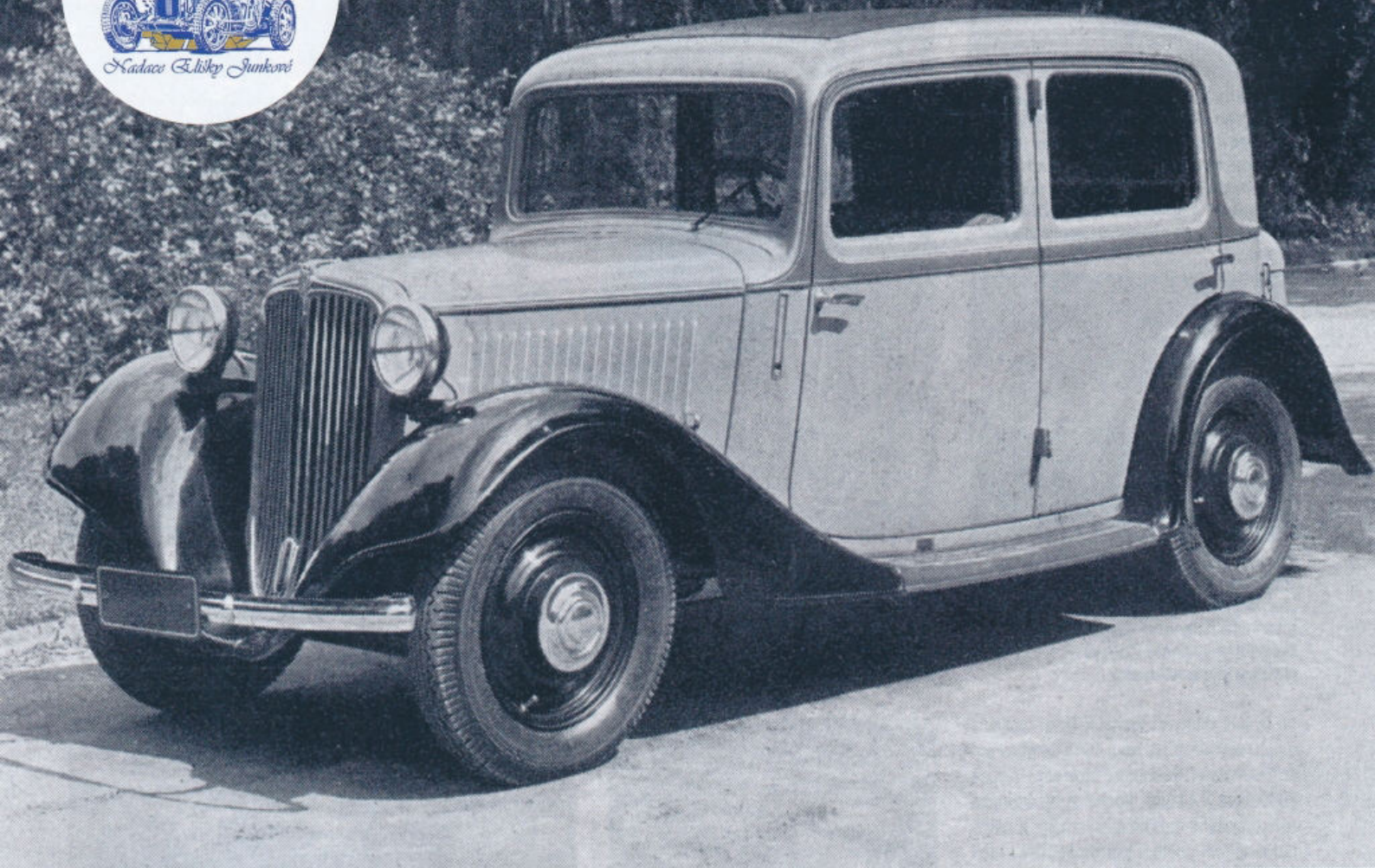


V létě 1933 byla představena Praga  
Piccolo P 203 s modernizovanou  
karoserií



## PROMĚNY V ČASE

Ještě jednou se vrátíme k historii automobilů Praga Piccolo. Počátkem třicátých let patřila Pikola s litrovým motorem k neúspěšnějším vozům tuzemského trhu, v období 1935 až 1937 však ze scény zmizela. Zcela nová Praga Piccolo následovala až počátkem roku 1938.

JAN TUČEK | Foto: archiv autora

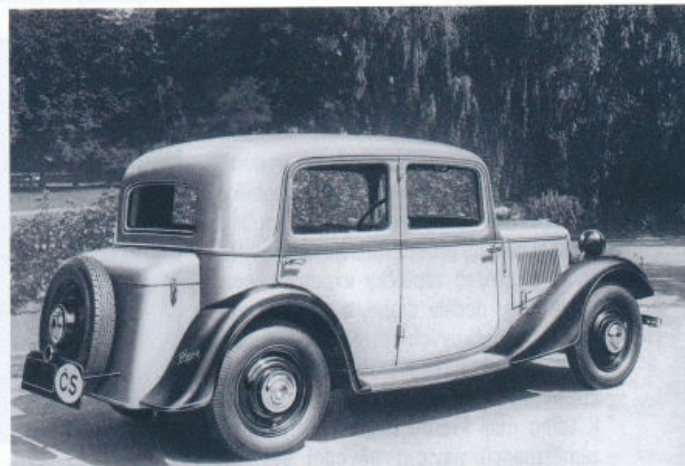
V létě 1932 byla jako model ročníku 1933 představena Praga Piccolo 1,5 l s prostornější karoserií a motorem o objemu 1446 cm<sup>3</sup>. Na jaře od ní převzala štafetu Praga Super Piccolo poháněná čtyřválcem 1660 cm<sup>3</sup>. Ty si ale připomeneme někdy jindy, na tomto místě se věnujeme vozům Piccolo s litrovým motorem, v té době nejprodávanějším automobilům v Československu.

Litrová Pikola, vyráběná od podzimu 1932 coby model 1933 a provázená sloganem „Malý vůz s velkou tradicí“, se vyznačovala širšími zaoblenými blatníky, vpředu ozdobnými šipovitým prolisem. Součástí její standardní výbavy byl přední i zadní nárazník.

Měla nadále klasicky stavěný podvozek s obdélníkovým rámem, oběma tuhými nápravami odpruženými listovými pery a bubnovými brzdami s mechanickým ovládáním. Čtyřválec SV dával z objemu 995 cm<sup>3</sup> výkon 22 k (16 kW) a byl spojen s třístupňovou převodovkou.

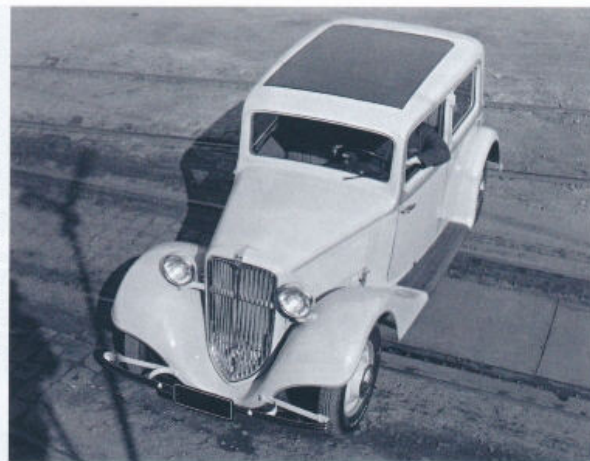
Vůz s rozvorem náprav 2580 mm a rozchodem kol 1190 mm vpředu a 1200 mm vzadu byl dlouhý 3800 mm, široký 1530 mm a vysoký 1635 mm. Byl k mání s dvoudveřovou i čtyřdveřovou uzavřenou karoserií a také jako dvoudveřový čtyřmístný kabriolet, hmotnost jednotlivých verzí se pohybovala kolem 900 až 930 kg.

Na osmnáctipalcových kolech s pneumatikami rozměru 4,75 – 18 dosahovala litrová Pikola ročníku 1933 největší rychlosti



Model P 203 měl na zádi zvenku přístupný zavazadlový prostor a náhradní kolo

Čtyřdveřová Praga Piccolo modelového roku 1933 s nově tvarovanými blatníky



Poněkud nezvyklý pohled na čtyřdveřový vůz Praga Piccolo P 203 z roku 1933



Otevřený pick-up Praga Piccolo P 203 karosovaný mateřskou továrnou (1933)

Kompletní podvozek automobilu Praga Piccolo P 203 na obrázku z prospektu

70 km/h a spotřebovala 9 až 10 l lihobenzínové směsi s podílem nejméně 20 % lihu, jejíž povinné používání bylo v Československu nařízeno zákonem od 1. září 1932.

V srpnu 1933 byl uveden na trh nový model Piccolo P 203, který se od svých předchůdců na první pohled odlišoval výrazně modernizovanou karosérií. Jeho před zdočila mírně šikmá zaoblená maska s mřížkou lisovanou z jednoho kusu, za níž se skrývala tyč nesoucí po stranách světlomety. Na zádi karoserie přibyl zvenku přístupný plechový zavazadlový prostor s odklápacím víkem, na jehož zadní stěně mělo své místo náhradní kolo. To mělo při případném nárazu zezadu suplovat zadní nárazník.

Klasicky stavěný podvozek s oběma tuhými nápravami odpruženými podélnými listovými pery zaznamenal v tuto chvíli jen

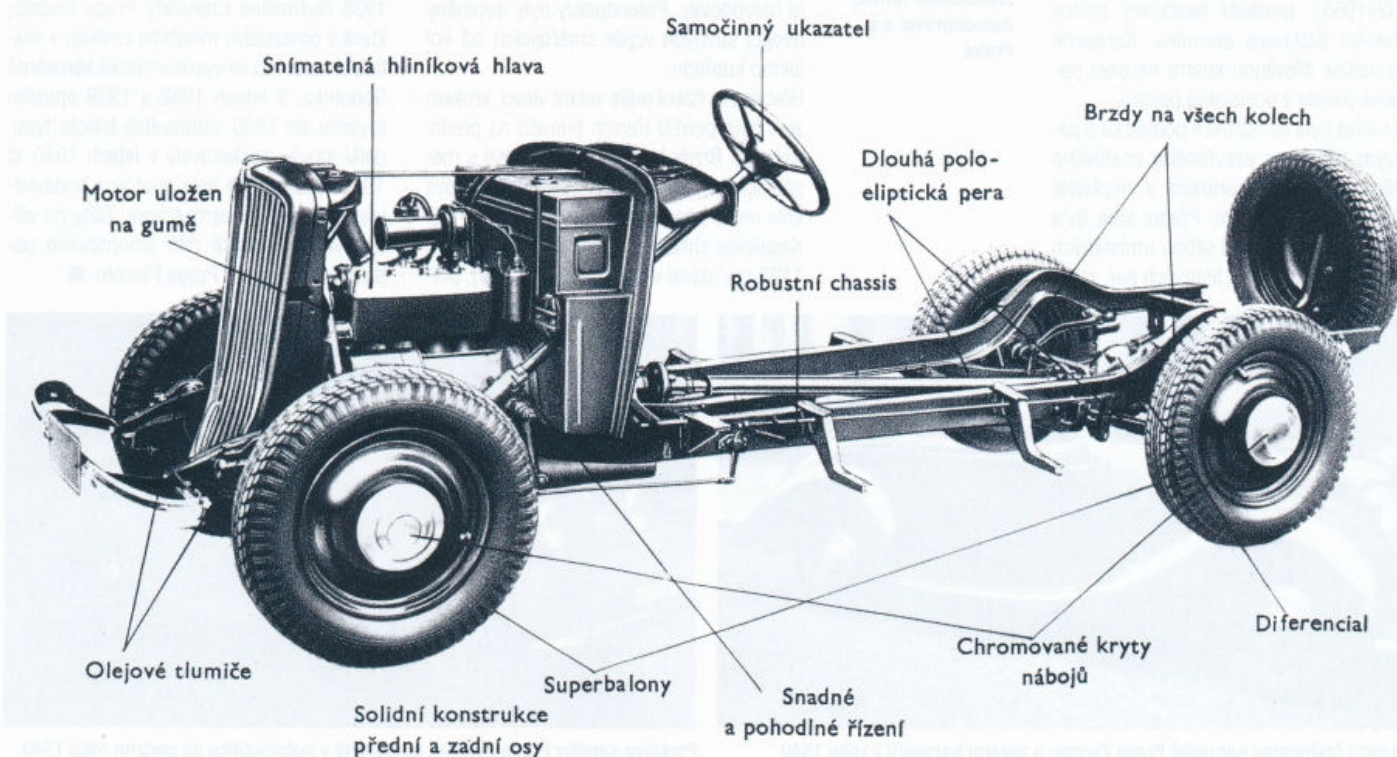
díličí změny. Přední náprava byla nově vybavena olejovými tlumiči, volant byl přemístěn na levou stranu a mechanické ovládní bubnových brzd obstarávala ocelová táhla. Menší sedmnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 4,50 – 17.

Čtyřválec SV o objemu 995 cm<sup>3</sup> a výkonu 22 k (16 kW) měl snímatelnou hliníkovou hlavu válců se spalovacími prostory podle vzoru Riccardo. Převodovka byla nadále třístupňová, novinkou byla synchronizace jejího druhého a třetího převodového stupně usnadňující řazení.

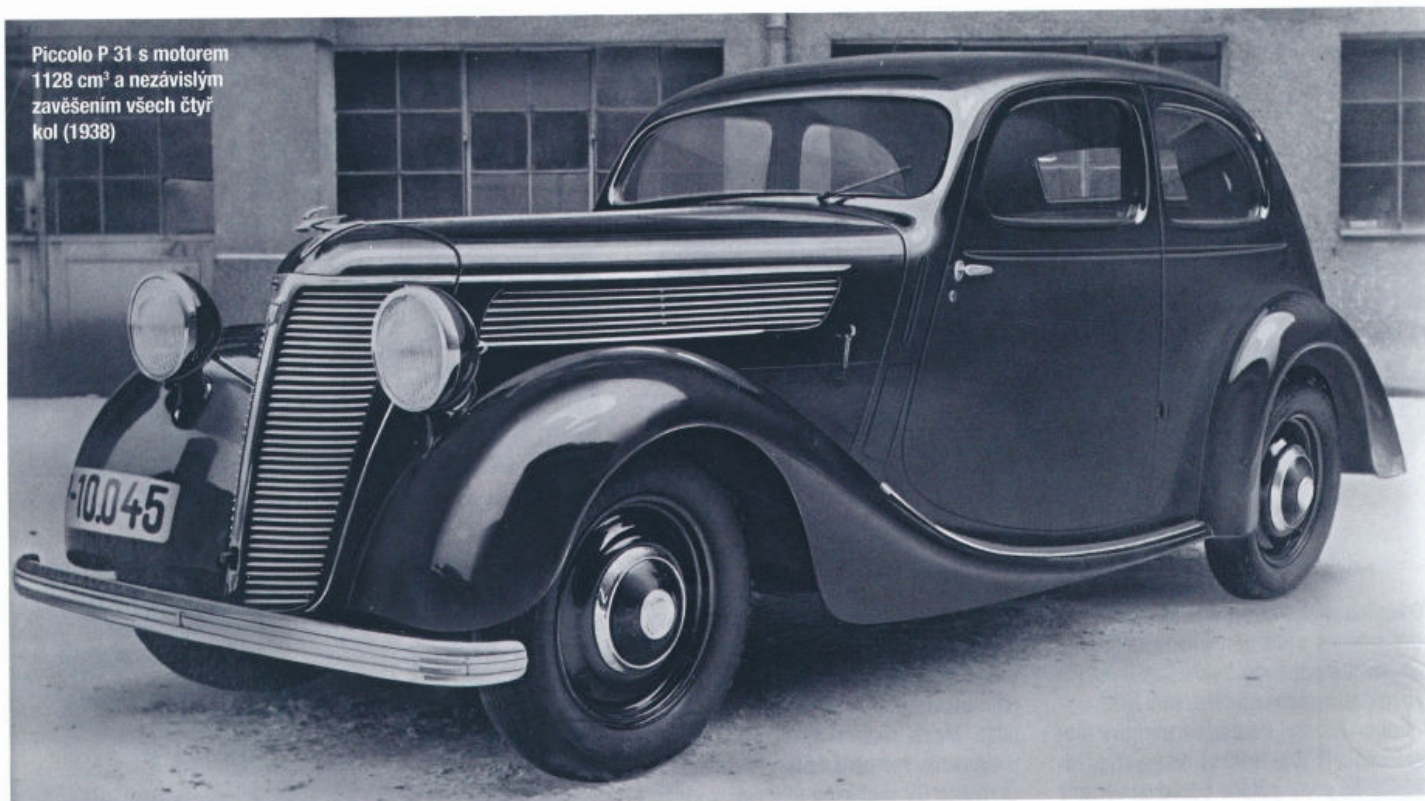
Při rozvoru náprav 2500 mm a rozchodu kol 1190 mm vpředu a 1200 mm vzadu byl model Piccolo P 203 dlouhý 3930 mm, široký 1500 mm a vysoký 1555 mm. Palivová nádrž umístěná pod kapotou, u zadní stěny motorového prostoru, měla objem zvětšený na 25 l.

Vůz o hmotnosti těsně nad hranicí 900 kg dokázal vyvinout největší rychlost kolem 90 km/h a průměrně spotřeboval 10 l lihobenzínové směsi na 100 km.

Na jaře 1934 vznikla dvoustekusová série vozů Piccolo P 205, které pod stávající karosérií skrývaly dělenou přední nápravu se spodním příčným listovým perem a horními příčnými rameny. Byly to poslední automobily tohoto jména s litrovým motorem.



Piccolo P 31 s motorem 1128 cm<sup>3</sup> a nezávislým zavěšením všech čtyř kol (1938)



Od jara 1934 se osvědčený čtyřválec 995 cm<sup>3</sup> montoval do nového menšího typu Praga Baby, lidově zvaného Bejbina, který až do roku 1937 převzal úlohu nejdostupnějšího typu značky.

V únoru 1938 slavila premiéru na autosalonu v Ženevě zbrusu nová Praga Piccolo P 31, v tuzemsku ji vedení automobilky představilo novinářům počátkem března a její prodej byl zahájen o tři týdny později. Provázel ji slogan „Praga – vůz na statisíce kilometrů“.

Velmi pohledné zaoblené tvary karoserie nové Pikoly navrhl sochař Otakar Švec (1892–1955), pozdější nešťastný tvůrce pražského Stalinova pomníku. Karoserie měla nadále dřevěnou kostru nesoucí povrchové panely z ocelového plechu.

Zcela nová byla konstrukce podvozku s páteřovým rámem z uzavřeného ocelového profilu čtvercového průřezu a nezávislé zavěšení všech čtyř kol. Přední kola byla zavěšena na dvojici nad sebou umístěných příčných půleliptických listových per, zadní



Piccolo Normandie s nástavbou zhotovenou firmou Autodopravní a.s. Praha

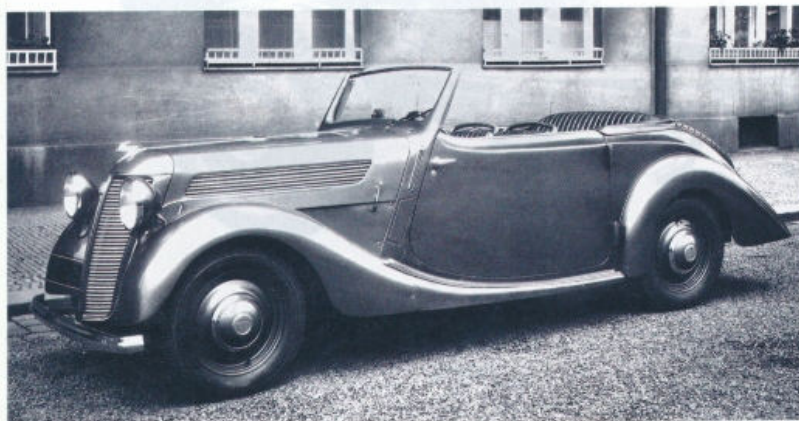
kola nesly výkyvné polonápravy odpružené příčným listovým perem uloženým za skříň rozvodovky. Polonápravy byly doplněny dvojicí svuných vzpěr směřujících od kol šikmo kupředu.

Hřebenové řízení mělo volant vlevo, krokem zpět bylo použito třech tlumičů na přední nápravě. Brzdy byly nadále bubnové s mechanickým ovládním, šestnáctipalcová kola nesla pneumatiky rozměru 5,25 – 16. Kapalínou chlazený čtyřválec SV o objemu 1128 cm<sup>3</sup> dával výkon 28 k (20,5 kW), pře-

vodovka byla třístupňová s částečnou synchronizací. Točivý moment k rozvodovce zadní nápravy přenášel spojovací hřídel vedený nad centrálním nosníkem.

Uzavřený dvoudveřový vůz s rozvorem náprav 2625 mm a rozchodem kol 1180 mm vpředu a 1238 mm vzadu byl dlouhý 4120 mm, široký 1500 mm a vysoký 1485 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 920 kg, dosahoval největší rychlosti 100 km/h a průměrně spotřeboval 10 l paliva na 100 km. Nádrž umístěná v motorovém prostoru měla objem 35 l.

Po uzavřeném modelu následovaly v létě 1938 čtyřmístné kabriolety Praga Piccolo, které v omezeném množství vznikaly v mateřské továrně i ve vysokomýtské karosárně Sodomka. V letech 1938 a 1939 opustilo továrnu asi 2200 automobilů tohoto typu, další stovky následovaly v letech 1940 až 1942. Část z nich byla opatřena dodávkovými a sanitními karoseriemi. Záhy po válce bylo ze zbylých dílů smontováno posledních 150 vozů Praga Piccolo. ■



Elegantní čtyřmístný kabriolet Praga Piccolo s tovární karoserií z roku 1940



Prototyp sanitky Praga Piccolo, postavený v automobilce na podzim roku 1940