



## PRAGA BABY



Praga Baby,  
kompaktní vůz klasické koncepce  
z poloviny 30. let.

Dvoudveřová karoserie  
se vyznačovala  
úhledným profilem.

# Bejbině je sedmdesát

JAN TUČEK

Zanedlouho oslaví sedmdesáté narozeniny jeden z nejzajímavějších malých vozů předválečné éry, Praga Baby. Kompaktní „bejbina“ se sice vyráběla jen tři roky a neznamenala velký obchodní úspěch, dodnes však patří k nejsympatičtějším českým automobilům.

Počátkem třicátých let procházel československý automobilový průmysl nelehkým obdobím, v němž svou roli sehrála nejen hospodářská krize, ale i neúspěšný pokus o vytvoření Akciové společnosti pro výrobu a prodej automobilů Motor, v níž chtěly své síly spojit koncerny ČKD a Škoda. Po pár měsících projekt počátkem roku 1932 ztroskotal a automobilky Praga a Škoda šly dál každá svou vlastní cestou. Mezitím jim ovšem život zkomplikovala kopřivnická Tatra, která nejprve odmítla integrační nabídku a na podzim 1931 uvedla na trh typ 57, populární Hadimršku se vzduchem chlazeným čtyřválcem 1,15 l. Solidně stavěný automobil s kapotou ve tvaru žehličky se na krizi zmrazeném trhu poměrně dobře prodával a mladoboleslavská i pražská konkurence musela reagovat. Na jaře 1933 debutovala Škoda 420 Popular s páteřovým rámem, výkyvnými polonápravami a kapalinou chlazeným čtyřválcem litrového objemu, obdobnou cestou se vydala i Praga.

Její kompaktní vůz jménem Baby se veřejnosti představil v první polovině dubna 1934 při pražském autosalonu, který se tentokrát – po dvouleté pauze vynucené krizí – konal v jarním termínu. Praga Baby, jejíž konstrukce byla z větší části dílem tehdy sedmadvacetiletého ing. Rudolfa Vykoukala, se od počátku vymykala zvyklostem své značky. Její základ tvořil, podobně jako u již zmíněné konkurence, páteřový rám rozvidlený vpředu pro uchycení motoru a vzadu pro umístění rozvodovky. Obě nápravy byly dělené, tvořené spodními příčnými rameny a horním příčným listovým perem, kola nesla pneumatiky rozměru 4,75 x 16. Brzdy byly bubnové na všech čtyřech kolech s mechanickým ovládním. Původně měl malý vůz dostat jen dvouválcový čtyřdobý motor o objemu asi 800 cm<sup>3</sup>, ten se však neosvědčil, a tak Baby zdědila litrový čtyřválec z typu Piccolo spolu s třístupňovou převodovkou se synchronizací druhého a třetího převodového stupně. Motor s rozvodem SV dával z objemu 995 cm<sup>3</sup> výkon 22 k (16 kW) při 3000 min<sup>-1</sup> a umožňoval kompaktnímu vozu uhanět rychlostí téměř 100 km/h. Spotřeba se pohybovala kolem 8 až 9 l na 100 km, takže vpředu uložená palivová nádrž o objemu 26 l nebyla nijak předimenzovaná. Praga Baby ročníku 1934 měla rozvor 2540 mm, byla dlouhá 3680 mm, široká 1350 mm a v uzavřeném provedení vysoká 1450 mm. Samotný podvozek měl hmotnost 560 kg, uzavřený vůz 860 kg. Kromě základního dvoudveřového uzavřeného provedení pro čtyři



Čtyřmístný  
kabriolet  
nabízel jízdu  
na čerstvém  
povětří.

Skříňová  
dodávka  
ročníku 1935  
uvezla  
až 300 kg  
nákladu.







Praga Baby jako dvoumístný roadster s krátkou střechou z roku 1936.

Čtyřmístný kabriolet s kompletní ochranou proti nepohodě.

Řeznická dodávka dodaná v roce 1936 do Klenčí pod Čerchovem.



Praga Baby jako sympatický pikap pózovala fotografovi v Praze na Smíchově.



Pětice pražských studentů po návratu z dálkové jízdy do Jeruzaléma.

cestující existovala i coby polokabriolet s výřezem ve střeše krytým shrnovací plátěnou střechou, ale také jako sportovní 2+2 místný kabriolet se skládací plátěnou střechou. Jeho zvláštností bylo výklopné zadní sedadlo, které při jízdě dvou osob krylo prostor za nimi a vytvářelo iluzi dvoumístného roadsteru. Skutečný stav věci prozrazovala jen složená střecha umístěná daleko na zadí vozu. Bejbina se ovšem dočkala i čistě dvoumístné otevřené karoserie s krátkou plátěnou střechou. Všechny karoserie vozů Baby měly dřevěnou kostru a povrchové panely z ocelového plechu. V otevřené verzi se Praga Baby zpočátku prodávala za 21 800 Kč, uzavřený vůz stál 23 000 Kč. Během roku 1934 se prodala asi tisícovka těchto úhledných automobilů, jež přitahovaly nemalý zájem i na zahraničních autosalonech (Berlín, Ženeva, Paříž). Zejména sportovní verze se staly módním zbožím a ve společnosti se s nimi rády ukazovaly i celebrity, např. filmová hvězda Lída Baarová. Brzy se však ukázalo, že na svou dobu moderně řešený automobil si jen těžko získá důvěru tradiční klientely značky Praga, která jej nepovažovala za *Vůz na statisíce kilometrů* podle slavného firemního sloganu. Navíc se během provozu projevil některé neduhy, zejména problémy se zadní nápravou, a tak se Praga Baby už v roce 1935 dočkala řady zlepšení. Především to byla montáž diferenciálu, s níž souviselo zvětšení rozchodu zadních kol na 1190 mm a použití dalších dvou kloubů na vnějších koncích hnacích hřídelů, u kol. Později bylo změněno

i uchycení zadního listového pera, které umožňovalo v případě potřeby vymontovat rozvodovku i s hnacími hřídeli, zatímco zadní kola zůstala na svém místě. Součástí úprav bylo i rozšíření karoserie na 1420 mm a montáž neděleného zadního okna u uzavřeného vozu. Objevily se i sportovní vozy s prodlouženou zadí a náhradním kolem pod zaobleným krytem. Hmotnost automobilu se o něco zvýšila, největší rychlost se pohybovala kolem 95 km/h. Inovovaná Praga Baby se zlepšenou výbavou představená jako model 1936 se v otevřeném provedení prodávala za 22 500 Kč, v uzavřeném za 23 900 Kč a byla tak o poznání dražší, než její mladoboleslavský konkurent Popular. Jako kabriolet stál tehdy 19 500 Kč, coby uzavřený vůz 19 900 Kč. Levnější než „bejbina“ byla v té době také dvoudobá dvouválcová konkurence s předním pohonem: Jawa 700 s uzavřenou čtyřmístnou karosérií byla k máni za 22 900 Kč, srovnatelná Z6 Hurvínek už za 19 800 Kč. Navíc dlužno podotknout, že oficiálně stanovenou cenu se leckterému zákazníkovi podařilo usmlouvat o pěkných pár stokorun – konkurenční boj byl neúprosný a klientela nepřilíhla početná.

Praga Baby si v polovině třicátých let statečně vedla i v řadě soutěží a dálkových jízd, sportovními úspěchy ji proslavila především Fany Kronbauerová, které sekundoval její manžel Ivan. V roce 1936 se na dálkovou jízdu do Palestiny vydala pětice pražských vysokoškoláků, pánové Machoň, Rívnač, Materna, Urban a Kavan, se dvěma uzavřenými automobily Praga Baby. Z Prahy přes Bělehrad a Istanbul projeli úspěšně až do Tel-Avivu a Jeruzaléma, zpáteční cesta je pak vedla přes Damašek, Bejrút, Istanbul, Bukurešť a Košice zpět do stověžaté matičky. Bez větších potíží ujeli přes 10 tisíc kilometrů a vysloužili si slavnostní přivítání a poděkování od obchodního ředitele automobilky Praga, Václava Šorela.

Praga Baby ovšem zvládala i méně romantické úkoly. Existovala v několika dodávkových provedeních, jako malý pikap, dočkala se však i proměny v pojízdné kino a v malé sérii zhotovený vojenský radiovůz.

Celkem vznikly během let 1934 až 1937 asi tři tisícovky automobilů Praga Baby, z nichž necelá desetina byla vyvezena do zahraničí. V sezoně 1937 „bejbina“ tiše zmizela ze scény, přesněji z trhu nových vozidel, ke každodennímu obrázku našich ulic a silnic však patřila ještě v polovině šedesátých let. Zatímco přešla do kategorie automobilových veteránů, Ivan Mládek jí složil poklonu písničkou, v níž zalitoval, že do Mototechny už „bejbiny“ nepřijdou. A vidíte – kde je konec Mototechny, zatímco Pragu Baby potkáte při každé lepší veteránské akci u nás a mnohdy i v zahraničí. ■