



Čtyřmístný otevřený vůz Praga Piccolo ročníku 1924

Foto Praga

PRAGA PICCOLO (1)



Nadace Elišky Junkové

Malý a lidový

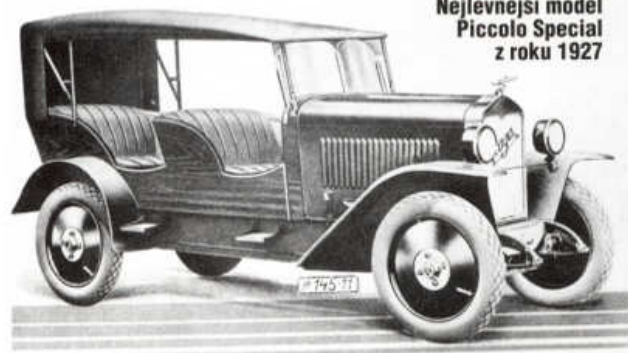


Praga Piccolo s karoserií potaženou koženou (1924)

Foto Jan Tuček



Piccolo s tzv. nástavkovou uzavřenou karoserií (1924)



Nejlevnější model Piccolo Special z roku 1927



Vůz Piccolo vybavený pro jízdu v nepohodě (1926)

JAN TUČEK

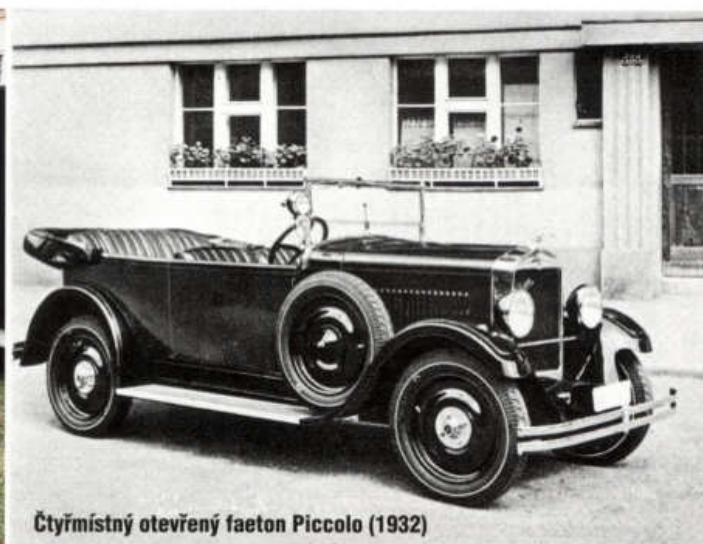
Ve dvacátých a třicátých letech minulého století výrazně přispěly k motorizaci tehdejšího Československa vozy Praga Piccolo, solidně stavěné kompaktní automobily klasické koncepce. Jejich historii si připomeneme v tomto i v příštím čísle.

V první polovině dvacátých let se u nás stále častěji mluvilo o lidovém automobilu, jenž by zpřístupnil blaho motorismu širším vrstvám obyvatelstva. Tatra představila na jaře 1923 typ T 11 s páteřovým rámem a vzduchem chlazeným litrovým dvouválcem, který v otevřeném provedení nabízel za 39 600 Kč. V následujících měsících pak hodně diskusí a článků vyvolal projekt brněnské Zbrojovky, vůz s dvoudobým čtyřválcovým motorem a třecím převodem, vyvíjený pod označením Omega a představený počátkem května

1924 na První brněnské mezinárodní výstavě automobilů pod jménem Disk. Vedle úhledného vzezření a slibných (byť nikdy nenaplněných) očekávání vyvolal Disk poprask prodejní cenou 19 200 Kč. Brněnský projekt, jehož duchovním otcem byl Ing. Břetislav Novotný (1892 – 1965), pozdější konstruktér lidových vozů Aero 500 a 662, sice skončil fiaskem, ale rozvířil zájem o relativně dostupný osobní automobil. Ten mezitím ve vši tichosti a za pouhých šest měsíců vyvinula automobilka Praga, aby jej pod označením Piccolo (tedy *malý*) představila veřejnosti v dubnu 1924 na Pražském autosalonu. Za solidně stavěný kompaktní vůz klasické koncepce musel zákazník zaplatit nejméně 34 000 Kč, takže přívlastek *lidový* nebyl zcela namístě. Praga Piccolo, lidově *pikola*, však odstartovala růst tuzemského automobilového parku a během několika let se stala nejrozšířeně-

ším vozem našich silnic. Na cestě k úspěchu ji provázal reklamní slogan *Nejlepší výrobek za nejlevnější cenu*. Vozy Praga Piccolo ročníku 1924 měly obdélníkový rám, tvořený lisovanými podélníky a příčkami; obě tuhé nápravy byly odpruženy podélními půleliptickými listovými pery; mechanicky ovládané bubnové brzdy byly jen na zadních kolech. Vpředu uložený kapalinou chlazený čtyřválec SV 707 cm³ (ø 50 x 90 mm) dával výkon 10 k (7 kW), třístupňová převodovka s řadicí pákou na středním tunelu byla uložena v bloku s motorem. Poháněná zadní náprava neměla diferenciál, což tehdy u vozů této kategorie nebylo nic výjimečného. Při rozvoru náprav 2,40 m a rozchodu kol 1,10 m byla první *pikola* dlouhá 3,40 m, široká 1,32 m a s nataženou střechou vysoká 1,72 m, v otevřeném provedení vykazovala hmotnost 640 kg a dosahovala největší rychlosti 65 km/h.





Čtyřmístný otevřený faeton Piccolo (1932)

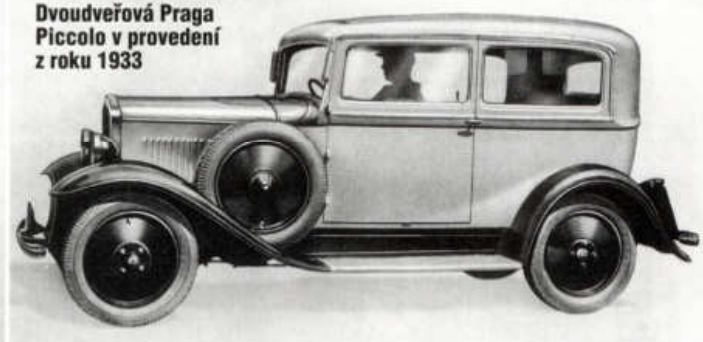
▲ Elegantní kabriolet Piccolo s litrovým motorem (1930)



Foto Praga



Dvoudveřová Praga Piccolo v provedení z roku 1933



Do konce roku 1924 bylo vyrobeno celkem pět stovek vozů Piccolo. Po prvním třímístném otevřeném provedení následovaly čtyřmístné vozy se sedadlem spolujezdce vlevo vedle řidiče, z nichž některé měly uzavřenou odnímatelnou horní část karoserie, tedy v té době dosti oblíbenou tzv. *nástavkovou* karoserii. Další tři stovky automobilů Piccolo s motorem 707 cm³ následovaly v roce 1925, pro sezonu 1926 *pikola* dostala čtyřválec převrtaný na 824 cm³ (ø 54 x 90 mm) s výkonem zvýšeným na 12,5 k (9 kW). V modelovém roce 1927 se prodávaly modernizované vozy Piccolo sedmé série s rozvozem prodlouženým na 2,50 m a prostornější 3,60 m dlouhou a 1,36 m širokou karoserií. Měly vyšší hmotnost 700 až 725 kg podle provedení, ale díky motoru s objemem dále zvětšeným na 856 cm³ (ø 55 x 90 mm) a výkonem na 13,5 k (10 kW) však dosahovaly rychlosti až 70 km/h. Zajímavostí sezony 1927 bylo nejlevnější provedení vozu Piccolo Special s velmi jednoduchou dřevěnou karoserií bez dveří. V roce 1928 prošel typ Piccolo řadou změn a zdokonalení. Především dostal nový motor s odnímatelnou hliníkovou hlavou a spalovacími prostory typu Ricardo, který z objemu 995 cm³ (ø 60 x 88 mm) dával výkon 18 k (13 kW), převodovka zůstala třístupňová. Vůz s rozvozem 2,60 m a rozchodem kol 1,20 m měl mechanicky ovládané bubnové brzdy na všech čtyřech kolech a na pneumatikách 4,75 x 18 uháněl rychlostí přes 70 km/h. Nová 3,80 m dlouhá a 1,50 m široká karoserie měla uhlazenější vnější tvary, u uzavřených vozů lehce zaoblený tvar střešky, všechna provedení měla typickou masku chladiče ozdobenou novým logem s českým lvem. Od jara 1929 se vozy Piccolo dodávaly s diferenciálem, v témže roce byla



Čtyřdveřová Praga Piccolo se čtyřválcem 1,0 l (1933)

zahájena jejich montáž v Polsku v závodech v Osvětimi, kde se pro polský trh montovaly i větší typy Praga Alfa, Mignon a Grand. Nabídka karoserií vozů Piccolo s litrovým motorem se postupně rozšiřovala, v sezoně 1929 se objevily četnické vozy s karoserií typu *Normandie* s dřevěnou zadní partií, o rok později následoval landaulet, určený především pro taxislužbu, ale také valníček a dodávka s užitečnou hmotností 300 kg. Litrová *pikola* se prodávala ve standardním i luxusnějším provedení, značnou oblibu majetnějších zákazníků si získaly čtyřmístné dvoudveřové kabriolety stavěné v licenci francouzské karosárny Kellner. Počínaje rokem 1932 Praga nabízela vozy Piccolo i s prostornější karoserií, motorem 1446 cm³ (ø 70 x 94 mm) o výkonu 28 k (20 kW) a třístupňovou převodovkou se synchronizací druhého a třetího převodového stupně.

Hlavní roli však nadále hrály levnější modely s litrovým motorem, které se také dočkaly synchronizované převodovky. Katalog modelového roku 1933 zdůrazňoval, že bylo do té doby vyrobeno více než 11 tisíc vozů Piccolo, čímž se tento typ stal nejrozšířenějším československým automobilem. Mimochodem, v té době *pikoly* tvořily téměř čtvrtinu veškerého tuzemského parku osobních vozů. K prozaickým věcem spojeným s vozy Piccolo a Super Piccolo se vrátíme v příštím čísle, na tomto místě si dopřejme trochu reklamní poezie (byť nikoliv veršované) z katalogu automobilů Praga Piccolo ročníku 1933. Doporučujeme k četbě zejména v dopravních špičkách. *Za volantem nabývá život nového půvabu. Jste pánem času i prostoru – v nejvyšším tempu letíte rovinou, horami a vidíte stále nové kraje a města. Každá jízda autem přináší změnu, vzrušení a osvězuje mysl.* ■