

## 90 let automobilky

Před devadesáti lety – koncem března 1907 – vznikla **Pražská automobilová továrna – Prager Automobilfabrik** (zkráceně PAT-PAF) se sídlem v Praze-Libni. Její výrobky se později proslavily pod značkou **Praga**. V tomto a v příštím čísle **AR** si alespoň stručně připomeneme historii pražské automobilky, jejíž přínos pro náš motorismus byl vskutku pozoruhodný.

*Pražská automobilová továrna s.r.o.* vznikla jako společný podnik, na němž se stejnou mírou podílela *První Českomoravská továrna na stroje* a smíchovská firma barona Ringhoffer. Po-

První vlastní konstrukcí značky Praga byl v roce 1911 typ Mignon.

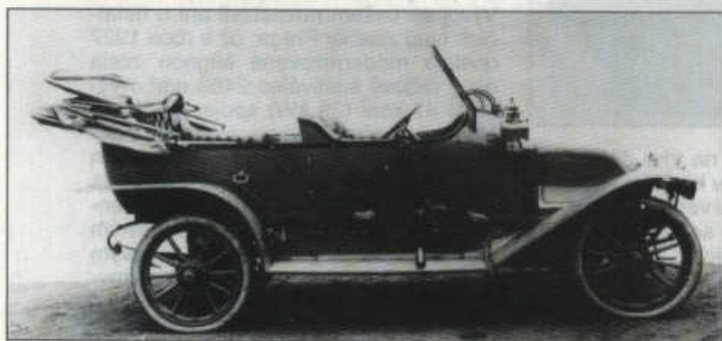


*Nadace Elišky Junkové*

Jeden z licenčních vozů Isotta Fraschini vyrobených automobilkou PAT-PAF.

1,85 l a výkonu 22 koní (16 kW), rok po něm následoval větší čtyřválec jménem Grand o objemu 3,8 l a výkonu 45 koní (33 kW), který dosahoval 90 km/h.

Tři vozy Praga Grand prokázaly své kvality hned v roce 1912 vítězstvím v Alpské jízdě na trase Vídeň-Terst-Lublaň-Vídeň, stejný úspěch automobily téhož typu zopakovaly také ve dvou dalších ročních náročného klání. Novinkou roku 1913 byl tehdy nejmenší typ značky – kompaktní vůz Praga Alfa s rozvorem 2,65 m a čtyřválcovým motorem 1130 cm<sup>3</sup> o výkonu 15 koní (11 kW). Do první světové války vzniklo asi pět desítek těchto automobilů, výroba jejich druhé série byla přerušena



Licenční čtyřválcová Praga 02 ročníku 1909 podle francouzského vzoru.

částky nové společnosti nebyly jednoduché: po několika automobilech smontovaných v roce 1907 z dovezených dílů následoval v roce 1908 pokus o licenční výrobu velkého italského vozu Isotta Fraschini se čtyřválcovým motorem osmilitrového objemu, prodalo se však jen šest kusů a brzy na to si baron Ringhoffer nechal vyplatit svůj podíl a společnost opustil. Od roku 1909 byla *První Českomoravská továrna na stroje* jediným vlastníkem rodící se automobilky a záhy se objevilo označení Praga využívající prestiže metropole nad Vltavou. Vozy se však nadále vyráběly podle zahraničních vzorů – zejména francouzských Charron a Renault, ale také Isotta Fraschini, tentokrát však menšího typu s třílitrovým mo-

Vítězná Praga Grand se vrací do továrny z Alpské jízdy v roce 1912.



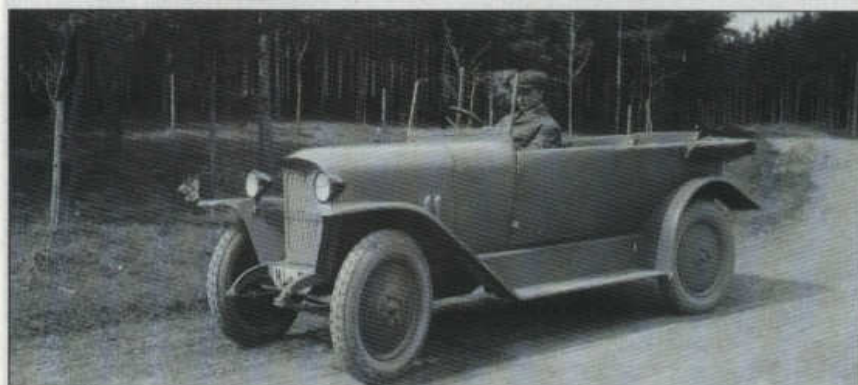
torem. Údaje o celkové počtu licenčních automobilů z továrny PAT-PAF se podle pramenů liší, zřejmě jich však vzniklo jen málo přes sto kusů. Prvním automobilem vlastní konstrukce byl na jaře 1911 představený solidní vůz s ženským jménem Mignon, s třímetrovým rozvorem a kapalinou chlazeným čtyřválcem o objemu

v roce 1916. Jen pro zajímavost: v roce 1914 se Alfa prodávala za 9300 rakouských korun, zatímco větší vůz Mignon stál rovných 15 tisíc a největší Grand byl k máni za víc než 22 tisíc korun.

V letech 1911 a 1912 se automobilka Praga prosadila v prestižní soutěži o subvencovanou zakázku na vojenské ná-



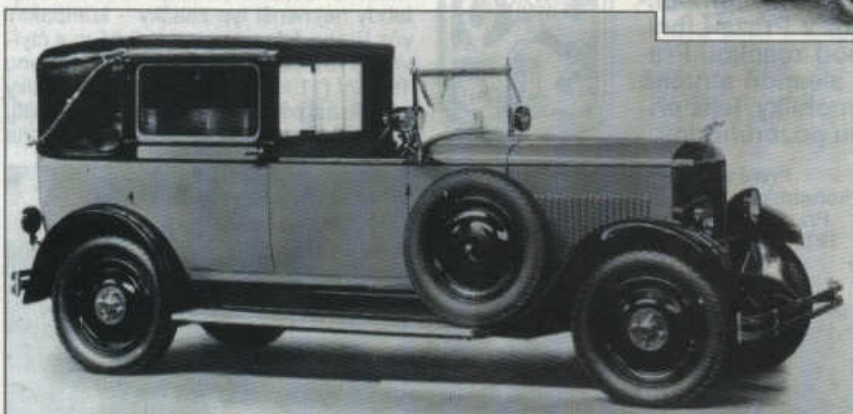
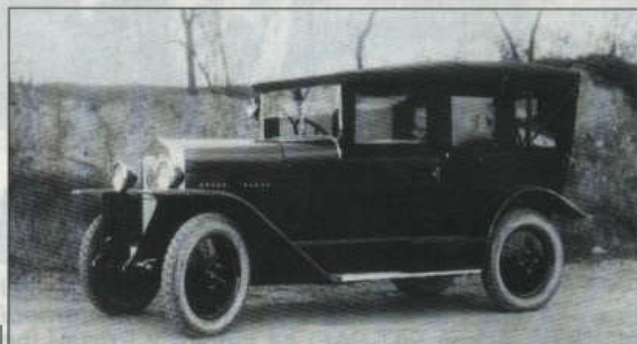
kladní vozy pro rakousko-uherskou armádu. Ing. František Kec, který do Prahy nastoupil na jaře 1911 a vůdčí osobností jejího konstrukčního oddělení zůstal plných dvaadvacet let, navrhl robustní a spolehlivý typ V, který mohl v terénu přepravovat tři a na silnici až čtyři tuny nákladu. Tento nákladní vůz se stejně jako velký osobní Grand vyráběl nejen v Praze, ale i v maďarském Rábu (Győr). Během první světové války Praga pokračovala v automobilové výrobě – především nákladních vozů, ale také dělostřeleckých tahačů a motorových pluhů. V roce 1917 byl na zakázku ministerstva války vyvinut nový typ pětitunového nákladního vozu, který se pod označením N sice objevil ještě během války, sériově se však vyráběl až po jejím skončení. Značka Praga se v rakousko-uherském mocnářství těšila výborné pověsti a traduje se, že i císař Karel jezdil svým vozem Praga Grand s českým řidičem. Automobily stejného typu v letech poválečných s oblibou používal i první československý prezident Tomáš Garrigue Masaryk.



První lidový automobil Praga Piccolo se objevil v roce 1924.

Praga Piccolo v modernizovaném provedení z roku 1926.

Šestiválcová Praga Alfa coby taxi z konce dvacátých let.



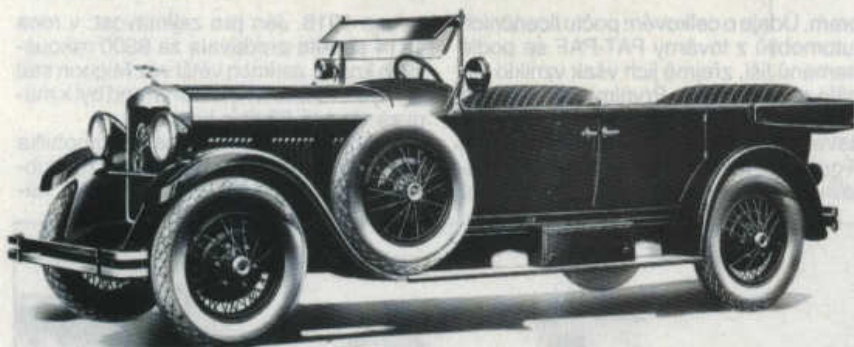
Začátkem dvacátých let dobyly automobily Praga Grand a Mignon řadu sportovních úspěchů doma i v zahraničí a po třech vítězstvích továrního týmu ve Velké soutěži spolehlivosti okolo ČSR získala automobilka natrvalo putovní trofej, jejíž součástí byla soška Génia vítězství od profesora Šalouna, jež potom mnoho

spělým automobilem na trhu. Navzdory menším rozměrům si v kvalitě a spolehlivosti nezařadil se svými většími sourozenci, a tak není divu, že se stal nejrozšířenějším československým automobilem dvacátých let. Jeho význam pro značku Praga byl mimořádný – jednotlivé série vozů Piccolo už v letech 1926 a 1927 čí-

taly po pěti stech kusech, zatímco u větších typů značky nepřekročily stovku. Postupně modernizovaná *Pikola* se během tří let dočkala motorů o objemu 824 a 856 cm<sup>3</sup> o výkonu až 13 koní (9,5 kW), na pražském autosalonu roku 1928 se pak představila v modernizované podobě s předními brzdami, prostornější karoserií a zcela novým litrovým čtyřválcem (996 cm<sup>3</sup>) o výkonu 18 koní (13 kW).

Vývoj se ovšem nezastavil ani u ostatních typů značky Praga: už v roce 1927 dostala modernizovaná Mignon zcela nový řadový šestiválec 2498 cm<sup>3</sup> o výkonu 47 koní (35 kW) spojený se čtyřstupňovou převodovkou, o málo později se šestiválcového motoru – zatím jen jedenapůlitrového objemu – dočkala i Alfa. Luxusní Grand se po roční absenci objevil v sezoně 1927 už ne s velkým čtyřválcovým motorem, ale s řadovým osmiválcem 3392 cm<sup>3</sup> nabízejícím rovných 60 koní (44 kW). V dalším roce byl osmiválec převrtán na 3580 cm<sup>3</sup> (výkon vzrostl na 64 koní – 47 kW) a rozvor náprav prodloužen na 3,6 m, v sezoně 1931 pak poslední série vozu Grand dostala osmiválcový motor o objemu 4429 cm<sup>3</sup> a výkonu 90 koní (66 kW), díky němuž mohutný automobil dosahoval rychlosti až 120 km/hodinu.

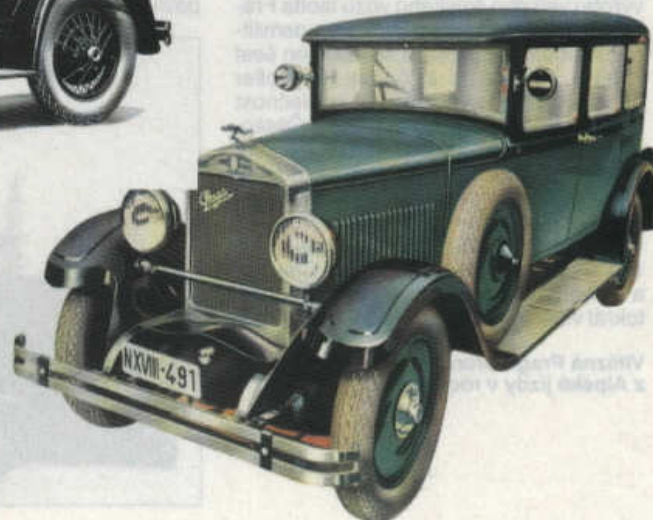
JAN TUČEK



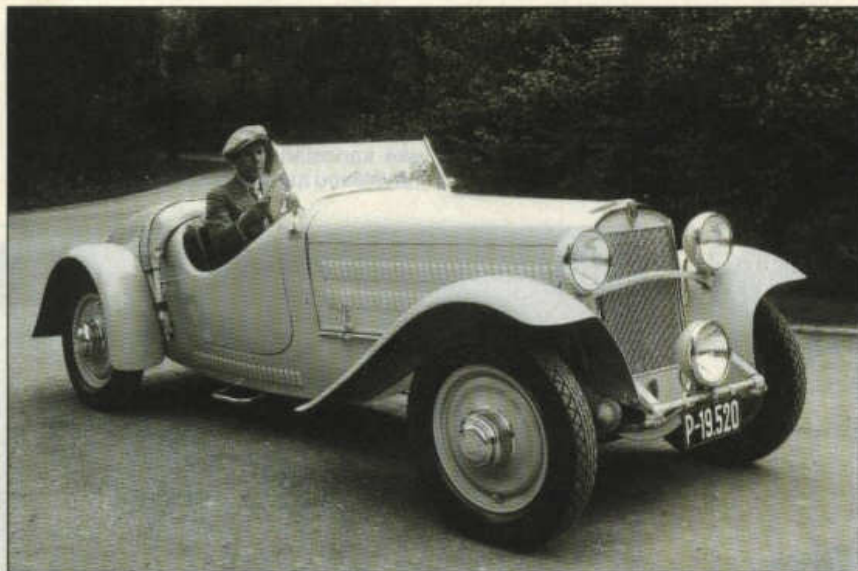
let zdobila chladiče automobilů Praga. Už v roce 1922 se znovu objevil kompaktní čtyřválec Alfa lehce zvětšený na 1,2 l, výraznou novinkou sezony 1924 se stal lidový vůz Praga Piccolo s rozvorem 2,4 m a malým čtyřválcem 707 cm<sup>3</sup> o výkonu necelých 10 koní (asi 7 kW). Za cenu 34 tisíc Kč byl tehdy nejlevnějším do-

V roce 1927 debutoval Grand s osmiválcovým motorem 3,4 litru.

Uzavřená šestiválcová Praga Alfa ročníku 1930.



5014 9A



*Nadace Elišky Junkové*

**Ing. Petr Mucha za volantem roadsteru Praga Alfa, s nímž vyhrál v roce 1933 první ročník slavného předválečného závodu 1000 mil československých.**

## 90 let automobilky Praga (2)

**Ještě jednou se vracíme k devadesátému výročí automobilky Praga, abychom si připomněli pestrou paletu jejích osobních vozů z doby největšího rozkvětu libeňské značky, éry třicátých let.**

V první polovině třicátých let dosáhly vozy Praga četných sportovních úspěchů - jedním z nejcennějších bylo vítězství, které vybojoval v roce 1933 v prvním ročníku závodu 1000 mil československých

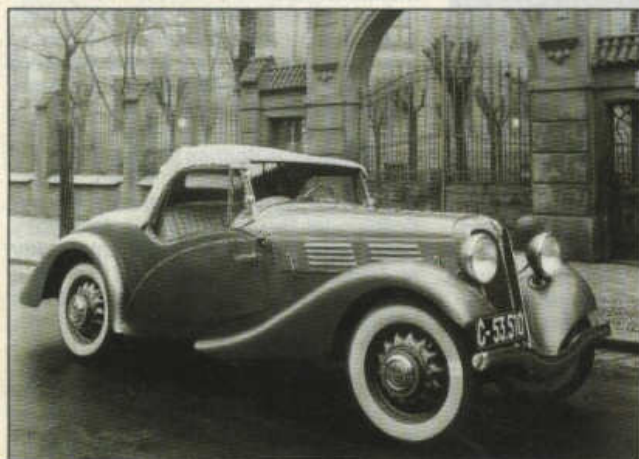
**Sportovní roadster Praga Baby ročníku 1937 se řadí do zlatého fondu českých karoserií meziválečných let.**

ing. Petr Mucha. Se sportovním speciálem Praga Alfa, který poháněl šestiválec 1,8 l o výkonu 36 koní (26,5 kW), tehdy absolvoval 1600 km dlouhou trasu vedoucí dvakrát z Prahy do Bratislavy a zpět pozoruhodným průměrem 84 km/h. Talentovaný konstruktér a jezdec neměl bohužel dost času na to, aby uskutečnil své další plány - tragicky zahynul

o rok později nedaleko Čáslavi během tréninku na druhý ročník Tisíce mil.

Událostí podzimu 1934 byla premiéra zcela nového malého vozu Praga Baby, jehož konstrukci po odchodu Ing. Kece vytvořil Ing. Rudolf Vykoukal. „Bejbina“ se výrazně odlišovala od všeho, na co byli příznivci značky Praga zvyklí. Měla páteřový rám, nezávislé zavěšení všech čtyř kol a atraktivně tvarovanou, jen 3,7 m dlouhou karoserii. Čtyřválcový motor 996 cm<sup>3</sup> o výkonu 22 koní (16 kW) pocházel z litrové „Pikoly“, byl spojen s třístupňovou převodovkou a převodné ústrojí se zpočátku muselo obejít bez diferenciálu (ten se začal montovat až v roce 1935). Praga Baby se vyráběla pouze tři roky, byla postupně zdokonalována, dostala rozšířenou karoserii a celkem spatřila světlo světa ve třech tisících exemplářů. Zřejmě se však příliš vymykala tradičnímu image značky Praga, a tak předčasně zmizela ze scény.

Mezitím pokračovala výroba postupně modernizovaného typu Piccolo s tuhými



**Praga Alfa z konce 30. let s prostornou karoserií a dvouapůllitrovým šestiválcovým motorem.**

**Kompaktní Praga Baby v uzavřeném provedení patřila v polovině třicátých let k nejlevnějším automobilům na našem trhu.**

nápravami a motory 996 a 1447 cm<sup>3</sup>, od podzimu 1934 nabídku rozšířila nová Praga Super Piccolo s nezávislým zavěšením předních kol, prostornější karoserií a čtyřválcovým motorem převrtným na 1660 cm<sup>3</sup> (výkon vzrostl na 35 koní - 26 kW). V roce 1935 vzbudily pozornost aerodynamicky tvarované sedany Super Piccolo se zakrytými předními i zadními koly (kryty předních kol se v zatáčkách natáčely spolu s koly), zároveň se vedle vozů Super Piccolo objevila i podobně řešená, ale luxusněji vybavená Praga Lady s motorem 1,66 l. Událostí sezóny 1935 však byla především podzimní pre-



Dnes už téměř zapomenutá aerodynamická Praga Piccolo z roku 1935 měla zakrytá zadní i přední kola.

Golden si vydobyl své místo v prestižní kategorii, vedle prostomých limuzín se objevily i zakázkové kabriolety a vrcholem byl speciálně karosovaný přehlídkový faeton, který Praga dodala prezidentské kanceláři v říjnu 1936, těsně před návštěvou rumunského krále Carola. Im-



Praga Golden byla vlajkovou lodí značky ve druhé polovině třicátých let.

Zcela nová Praga Piccolo P-31 debutovala na jaře 1938.

pozantní otevřený vůz měl pancéřování a neprůstřední skla a do historie se zapsal ještě po válce - v polovině května 1945 se jím vrátil na Pražský hrad prezident Edvard Beneš.



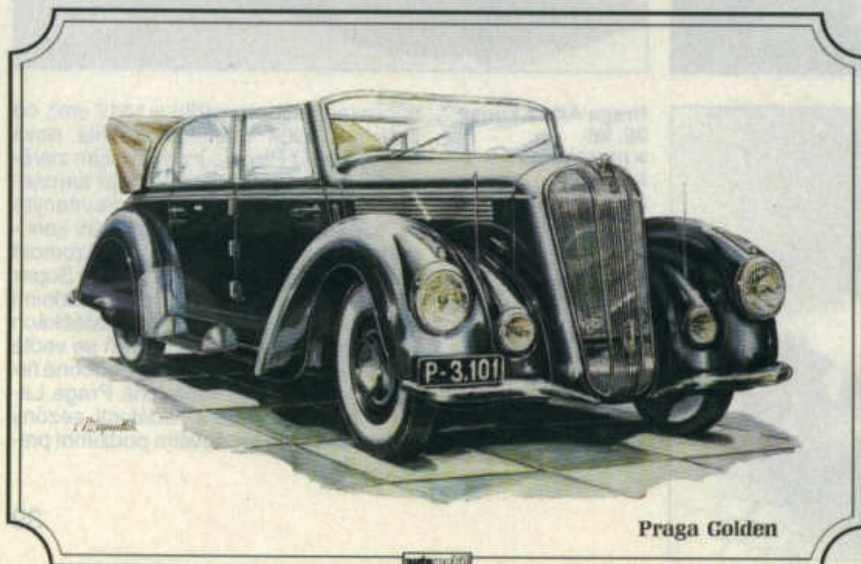
Koncem třicátých let automobilka Praga výrazně modernizovala svůj výrobní program a počínaje rokem 1938 dala svým vozům (s výjimkou Goldenů) jednotný design s elegantním šípovitým tvarem předě. V této podobě debutoval na jaře 1938 zcela nový typ Piccolo moderní konstrukce s páteřovým rámem, nezávislým zavěšením všech čtyř kol, čtyřválcovým motorem (tradičně s rozvodem SV) o objemu 1128 cm<sup>3</sup> a výkonu 28 koní (21 kW) a prostomou, 4,1 m dlouhou karoserií. Tento automobil, jehož konstrukci vedl ing. Jan Petránek, patřil ve své době k evropské špičce, vynikal snadnou obsluhou i jízdním pohodlím a pro mnohé příznivce značky je dodnes tím nejlepším, co z libeňské automobilky vyjelo. Připomeňme ale, že na přelomu třicátých a čtyřicátých let Praga nabízel a další vozy podobného zevnějšku - elegantní Lady se čtyřválcovým motorem 1,66 l a novou, 5,2 m dlouhou Alfou s dvouuplňitrovým šestiválcem o výkonu 60 koní (44 kW). Válečné události výrobu osobních automobilů Praga přerušily v roce 1942, koncem března 1945 pak libeňskou továrnu zle poškodilo bombardování a k obnově výroby osobních vozů Praga už nedošlo. Po válce sice byly ještě smontovány poslední nevelké série vozů Piccolo a Lady, pak už jsme se však se značkou Praga setkávali jen u užitkových automobilů, od Pragy RN a RND přes V3S až po S5T. Ale o tom až někdy jindy - na tomto místě si jen připomeňme, že celkem továrna Praga vyrobila přes 50 tisíc osobních automobilů. Jejich spolehlivost a kvalitu vyjadřuje slogan „Praga - vůz na statisíce kilometrů“, na který dodnes přísahají šťastní majitelé veteránů libeňské značky.

JAN TUČEK

miéra nové vlajkové lodě značky, prostomé, bezmála šestimetrové limuzíny Praga Golden. I přes impozantní rozměry (rozvor 3,5 m, délka 5,8 m) se však Golden musel spokojit „jen“ se šestiválcovým motorem, byť o objemu 3,9 l a výkonu 80 koní (59 kW). Připomeňme, že luxusní vozy Grand poslední, 18. série z roku 1932, poháněl řadový osmiválec 4,4 l o výkonu 90 koní (66 kW). Nový Golden měl ovšem o poznání modernější

Dlouhá elegance: sportovní Praga Lady s prodlouženou záďí, jejíž ozdobou byla decentní ploutvička.

podvozek s nezávislým zavěšením předních kol na lichoběžníkových polonápravách s vinutými pružinami, poháněnou tuhou zadní nápravou a robustním obdélníkovým rámem s výztuhou tvaru X, nemluví o účinné brzdové soustavě Lockheed s kapalinovým ovládáním.



Praga Golden

Reprezentační Praga Golden (1936) prezidenta Edvarda Beneše na kresbě Václava Zapadlíka z roku 1977.

72/2 AA