



Nadace Elišky Junkové

◀ Čtyřmístný kabriolet
Praga Lady (1936)

▼ Praga Lady coby pohledně
karosovaná dodávka

Foto Praga

DÁMA Z LIBNĚ

V říjnu 1935 představila
československá automobilka Praga
nový vůz střední třídy s motorem 1,5 litru
a noblesním jménem Lady...



Lady s karoserií roadster
od firmy Uhlík (1936)



JAN TUČEK

Praga Lady, v dobové motoristické mluvě zvaná *lejdyna*, debutovala ve chvíli, kdy po letech hospodářské krize nakrátko přišla konjunktura. V nabídce pražské automobilky se zařadila nad kompaktní typ Baby a těsně pod větší vůz Super Piccolo, který měla záhy nahradit. V duchu tradice značky nepřinášela žádné revoluční výstřelky, ale solidní klasické řešení v kvalitním provedení. Také Lady se podle reklamního sloganu značky Praga měla stát *vozem na statisíce kilometrů*. Lady dostala do vínku robustní rám se dvěma podélníky a středovou výztuhou ve tvaru X, dělenou přední nápravu odpruže-



Čtyřdveřová Lady se shrnovacím dílem střechy (1937)

nou příčným listovým perem a pohaněnou tuhou zadní nápravu s podélnými půlelptickými listovými pery. Obě nápravy byly opatřeny olejovými tlumiči, zadní také zkrutným

stabilizátorem. Podvozek s rozvorem náprav 2650 mm měl vpředu rozchod kol 1230 mm a vzadu 1260 mm. Bubnové brzdy se ovládaly mechanicky, kola nesla pneumatiky rozměru 5,75 x 16. Připomenutí zaslouží skutečnost, že vozy Lady dostaly standardně volant umístěný vlevo, zatímco většina jejich tuzemských konkurentů měla ještě pravostranné řízení.

Prvních sto padesát automobilů Praga Lady ročníku 1935 poháněl čtyřválec SV 1446 cm³ o výkonu 28 k (20,5 kW)/3000 min⁻¹, který se již dříve osvědčil ve voze Piccolo. I tentokrát byl spojen s třístupňovou převodovkou, jež měla synchronizaci druhého a třetího převodového stupně. V roce 1936 se už Lady dodávala



PRAGA LADY

s větším čtyřválcem SV 1660 cm³, předtím montovaným do typu Super Piccolo. Při nezměněném zdvihu 94 mm měl vtátní zvětšené ze 70 na 75 mm a nabízel výkon 35 k (26 kW)/3500 min⁻¹. Spolu s tímto výkonějším motorem se montovala zesílená převodovka, ovšem nadále třístupňová.

Praga Lady prvních pěti sérií z let 1935 až 1937 se vyráběly se 4,2 metru dlouhými továrními karoseriemi ve třech základních provedeních jako čtyřmístný tudor, čtyřmístný čtyřdveřový sedan s malými okénky za druhým párem bočních dveří a coby čtyřmístný dvoudveřový

Foto: Praga



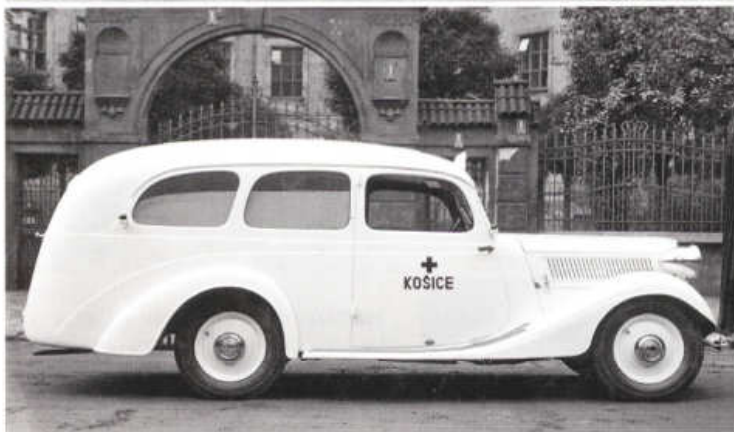
Dvoudveřová Praga Lady (1937)



Chromovaný kryt rezervy se dodával za příplatek



Valníček Praga Lady pro pražskou výrobní uzenin



kabriolet. Hmotnost jednotlivých verzí se pohybovala kolem 1150 až 1200 kilogramů, automobily s motorem 1,45 litru dosahovaly největší rychlosti 95 km/h, s větším 1,66 l uháněly přes 100 km/h.

Nejznámější (a patrně vůbec nejzdařilejší) zakázkovou karoserií na podvozku Lady z tohoto období je dvoudveřový roadster ročníku 1936, který vznikl v dílnách Oldřicha Uhlíka v Praze-Strašnicích. Vůz postavený na podvozku druhé série se může pochlubit dynamickými



Sanitní Lady měla na pravém boku jen jednu dveře, vlevo byly druhé do sanitního prostoru

liniemi a prodlouženou splyvavou zádi, ozdobenou tehdy módní svíslou *ploutvičkou*. Nemusíme snad ani připomínat, že vzácný unikát už léta opatruje Emil Příhoda, majitel značkového muzea Praga ve Zbuzanech u Prahy.

Praga Lady se v letech 1936 – 1937 objevila i v řadě dalších převleků. Za všechny připomeňme pohlednou skříňovou dodávku s decentně zakrytými zadními koly, anebo valníček s dřevěnou korbou opatřenou plachtou, postavený pro pražskou uzenářskou firmu Josefa

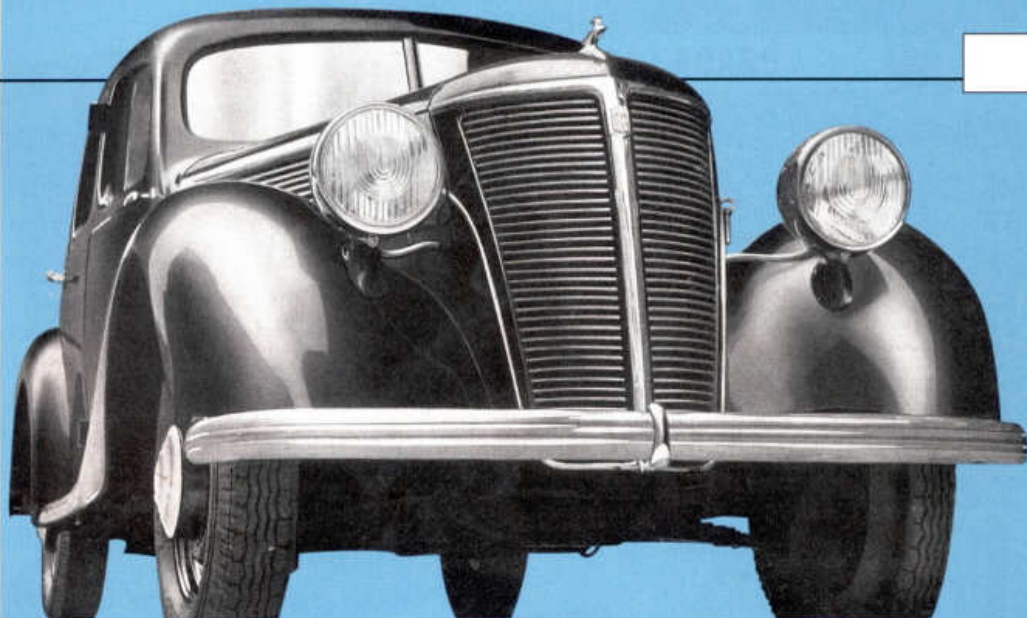
Nováka. Zmínku si zaslouží sanitní Lady, dodaná v roce 1937 do Košic. Měla prodlouženou zaoblenou záď, celkovou délku 4,6 metru a asymetrické uspořádání karoserie. Zatímco na pravém boku byly jen jedny dveře vpředu, na levém byly navíc druhé boční, otvírající přístup do sanitního prostoru. Nosítka, ať už s pacientem, anebo prázdná, se ovšem zasouvala a vysouvala jednokřídlými dveřmi v zaoblené zadní stěně. V polovině října 1937 měla na Pražském autosalonu premiéru modernizovaná Praga Lady s novou karoserií elegantně zaoblených linií. K ní a jejím verzím se vrátíme příště. ■



Nadace Elišky Junkové

Zaoblená před vozu Praga Lady modelového roku 1938

▼ Čtyřdveřový sedan Praga Lady se šesti bočními okny



OBLÁ DÁMA



Zád sedanu se zaobleným víkem zavazadlového prostoru



Sportovní otevřená Praga Lady z konce třicátých let



Sportovní vůz měl objemnou plátěnou střechu



JAN TUČEK

V prospektu vydaném k této příležitosti pražská automobilka nešetřila chválou a pestrou reklamní mluvou. Pod nadpisem *Americké pohodlí – evropská úspornost* uváděla, že *Praga Lady, model 1938, s novou karosérií zosobňuje novou, moderní krásu, novou úroveň pohodlné a bezpečné jízdy, nové úspěšné spojení přepychu s hospodárností. A péče, s níž jest i tento nový automobil Praga Lady vyroben, ručí za to, že rovněž zaslouží jména Praga – vůz na statisíce kilometrů. Citaci si zaslouží také*

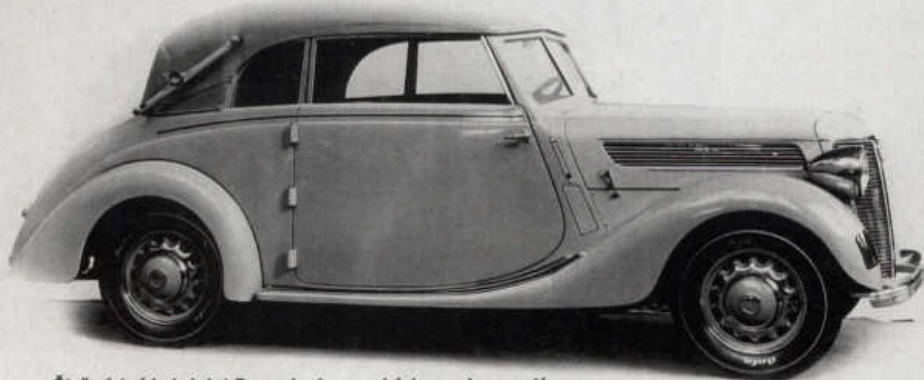
V polovině října 1937 mohli návštěvníci Pražského autosalonu obdivovat modernizovaný vůz Praga Lady s karosérií důsledně zaoblených tvarů...

pasáž s nadpisem *Automobil, jaký je radost řídit*, jež měla potenciální zákazníky nalákat za volant nového vozu: *Lady je radost řídit. V celém ústrojí je taková přesnost, poslušnost a lehkost chodu, že tento automobil odpovídá již na Vaše myšlenky vyjádřené lehkým, bezděčným pohybem. Lady jen čeká na Vaše rozkazy.*

Praga Lady modelového roku 1938 se nejprve představila coby čtyřdveřový pětimístný sedan se šesti bočními okny a rozměrným zvenku přístupným zavazadlovým prostorem v zádi, krytým oblým víkem. Vůz si zachoval klasicky stavěný podvozek s robustním rámem s centrální výztuhou tvaru X, nezávislé zavěšení předních kol odpružených příčným listovým perem a poháněnou tuhou zadní nápravu s podélnými listovými pery. Brzdy byly nadále bubnové s mechanickým ovládním táhly, šestnáctipalcová kola nesla superbalonové pneumatiky rozměrů 5,75 x 16.



PRAGA LADY



Čtyřmístný kabriolet Praga Lady se zakázkovou karoserií

Foto Praga

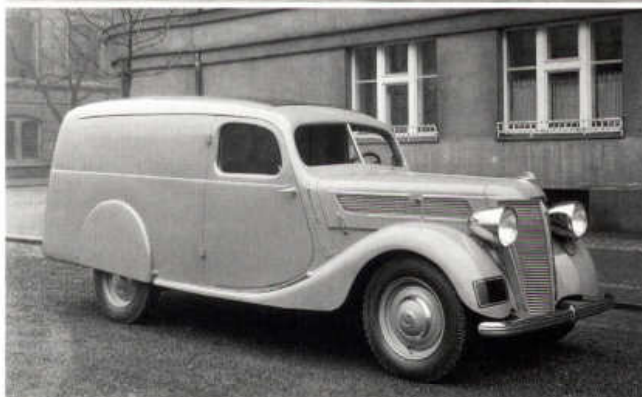
Motor byl osvědčený kapalinou chlazený řadový čtyřválec s ventilovým rozvodem SV o objemu 1660 cm³ (ø 75 x 94 mm) a výkonu 35 k (26 kW)/3200 min⁻¹, převodovka třístupňová s řadící pákou na víku. Při rozvoru náprav 2650 mm a rozchodu kol 1230 mm vpředu a 1260 mm vzadu byl sedan standardně opatřený předním nárazníkem dlouhý 4220 mm, přes blatníky široký 1600 mm a vysoký 1585 mm. Samotný podvozek vykazoval hmotnost 810 kilogramů, k jízdě připravený vůz měl hmotnost 1170 kg. Dosahoval největší rychlosti 100 km/h, zrychlení z 20 na 80 km/h zvládl za třicet sekund a podle výrobce spotřeboval průměrně 11,5 litru benzínu na stovku kilometrů. Pod přední kapotou umístěná palivová nádrž měla základní objem dvaadvacet litrů a navíc sedmilitrovou rezervu. Součástí výbavy byl speciální zvedák značky Unikum, jenž se v případě defektu zasouval uprostřed délky vozu pod podlahu a zdvihal tak obě levá nebo obě pravá kola.

Praga Lady se záhy objevila i v dalších karosářských provedeních, coby sportovní roadster a jako čtyřmístný luxusní kabriolet s koženým čalouněním. Podle prospektu z roku 1939 byl kabriolet s tovární karoserií dlouhý 4500 mm a s nataženou vícevrstvou střeou vysoký 1550 mm. Měl protáhlou svažující se záď se zapuštěným víkem zavazadlového prostoru. Jeho hmotnost se pohybovala těsně pod hranicí 1100 kilogramů. Lady se na přelomu třicátých a čtyřicátých let stala také vyhledávaným základem ke stavbě sanitních vozů v jednodůlkovém i dvoudůlkovém provedení. Stavěla je např. firma Karosa v Praze-Holešovicích, ale také karosárny Šnýdr v Kolíně, Sodomka ve Vysokém Mýtě,

Poválečné sanitky Praga Lady karosované firmou Uhlík



Prospekt továrního kabrioletu Praga Lady z roku 1939



▲ Elegantní dodávková Lady s užitečnou hmotností 500 kilogramů

▼ Sanitní Lady postavená kolínskou karosárnou Šnýdr (1939)



Praženka v Mladé Boleslavi a další. Zatímco výroba osobních vozů Praga byla v roce 1941 v důsledku válečných událostí přerušena, sanitky se v menších počtech vyráběly dál. Od počátku výroby v roce 1935 do vynucené válečné přestávky vzniklo asi 3500 vozů Praga Lady, z toho třetina s novou karoserií modelového roku 1938. V poválečných letech byly údajně ze zbylých dílů smontovány asi tři stovky dalších automobilů tohoto typu. Pět desítek podvozků typu Lady posloužilo v roce 1947 ke stavbě sanitních automobilů, které zhotovila karosárna Uhlík v Praze-Strašnicích. Tím skončila nejen kariéra solidně stavěného vozu střední třídy, ale i výroba osobních automobilů značky Praga. V duchu výše citovaného sloganu o voze na statisíce kilometrů však ještě další dvě desetiletí patřily automobily Praga ke každodennímu obrázku našich silnic. ■

Autor děkuje Pavlu Šipošovi a Jiřímu Herovi za poskytnutí dobové dokumentace