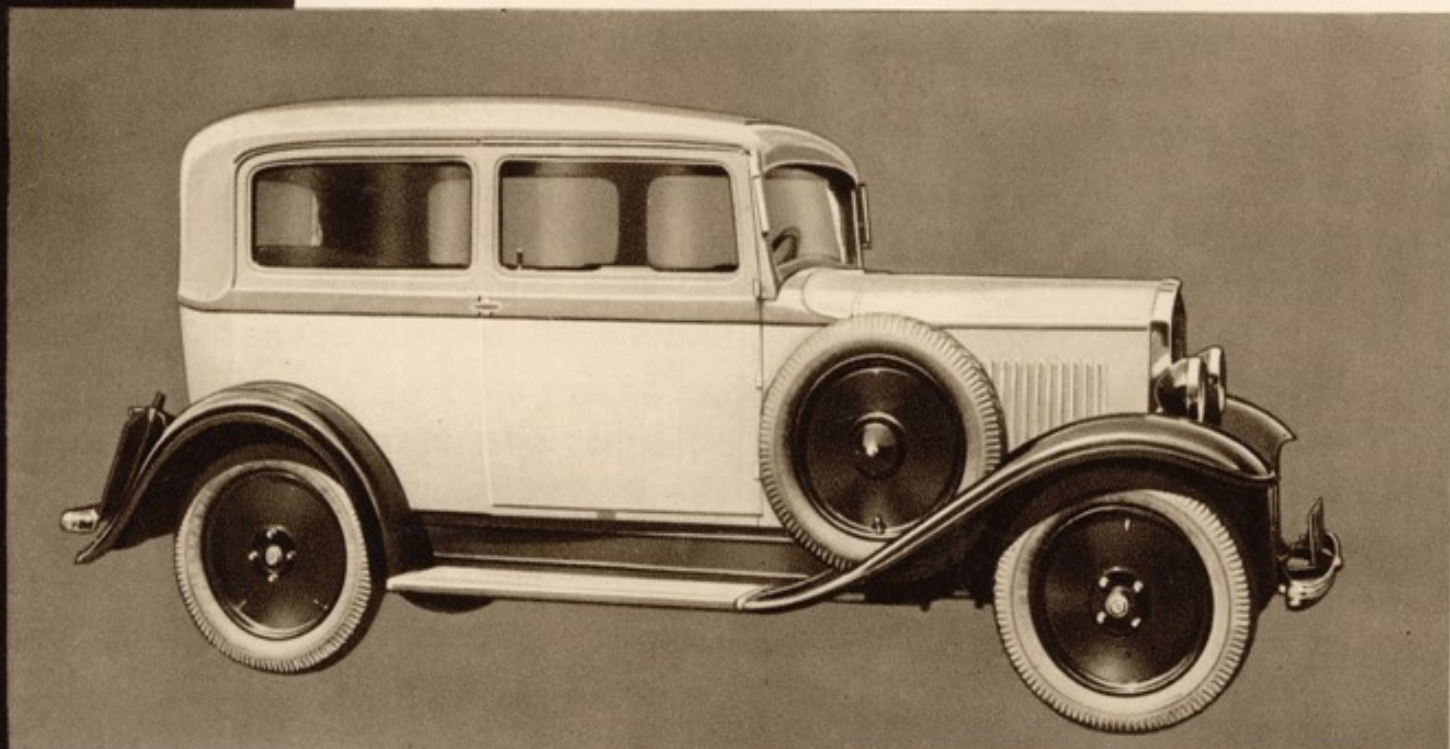




# PRAGA PICCOLO

MALÝ VŮZ S VELKOU TRADICÍ

# 1933



ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK

## PRAGA PICCOLO MODEL 1933

Mítí auto je přáním všech. Automobil je rychlým a všestranným dopravním prostředkem, jehož se používá s úspěchem při vykonávání povolání, k výdělečným účelům, k výletům a dalekým cestám. 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 osvěžuje mysl.

Praga Piccolo 1933 vyhovuje všem jak nákupní cenou a levným provozem, tak i pohodlím, elegancí a trvanlivostí. Za velmi nízkou cenu získáte zavřený kvalitní automobil s velikou tradicí. Více než 11.000 vozů Piccolo předcházelo výrobě modelu 1933, kterýžto počet dokazuje jistě nejlépe hodnotu nejrozšířenějšího čs. automobilu. Dlouholeté zkušenosti továrny s tímto typem jsou zárukou, že konstrukce nového modelu byla do posledního detailu důmyslně promyšlena.

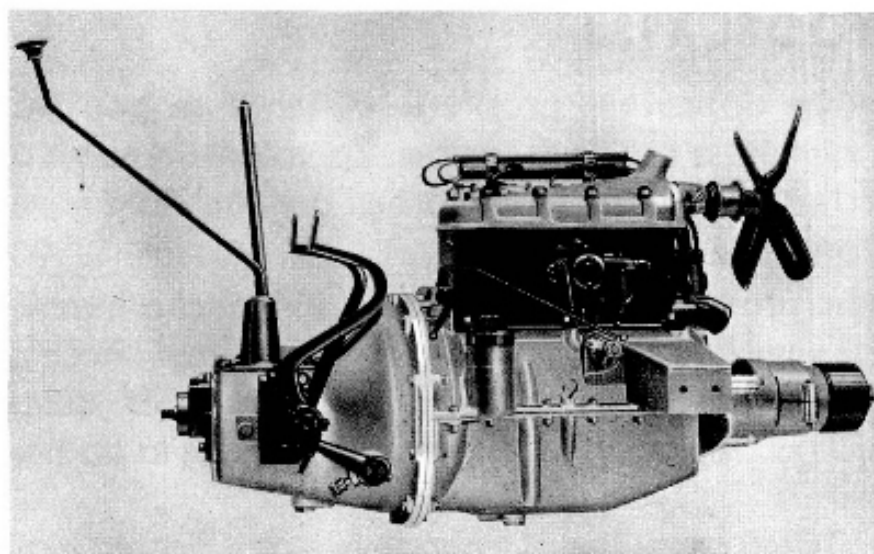
Piccolo 1933 má širokou karoserii moderního vzhledu, v níž sedí čtyři osoby velmi pohodlně. Vozy Piccolo mají velký rozvor náprav, který umožňuje náležitou délku karoserie. Šikmé přední sklo před řidičem a široké »americké« blatníky zvyšují moderní, reprezentativní zevnějšek vozu, který si Vás získá na prvý pohled. Tak jako u velkých automobilů nachází se páčka samočinného ukazatele směru jízdy a páčka pro přepínání světel v kole řízení, čímž je usnadněna obsluha. Akcelerátor je ve tvaru šlapky, takže únava nohy je nepatrná.

Vodní chlazení šetří olej a dovoluje vysoké namáhání motoru. Solidní ocelový rám, vedoucí správně silné osy a umožňující důkladné upevnění karoserie a nárazníkových tyčí, zvyšuje bezpečnost jízdy. Piccolo 1933 je vyzbrojen automatickým hlídačem mazání, hlavou válců Ricardo, karburátorem se samospouštěčem a lehce jdoucím řízením. K výrobě bylo použito vysoce kvalitního materiálu a nejllehčích kovů (elektronu, chromoniklových ocelí atd.) - solidní provedení vozu je nejlépe charakterisováno jeho vlastní vahou, která se pohybuje kolem 860—910 kg.

Tichý chod motoru neunavuje nervy. Zlepšené a neselhávající brzdy tohoto typu a rychlá akcelerace jsou cenné vlastnosti na cestách a pro jízdu ve městě. Třeba také zdůrazniti dobré perování, velký výkon a hlavně spolehlivost motoru, pro kterou se vozy Piccolo staly pověstnými.

V ceně je již zahrnuta daň z obratu, přední i zadní nárazník a kvalitní výprava.





## PICCOLO MOTOR

Výkonný a pružný jednalitrový čtyřválec. Vodní chlazení. Tichý chod. Blok válců oddělený od motorové skříně. Hlava válců à la »Ricardo«, hliníková. Písty »Bohnalite Europa«. Silný klikový hřídel. Ložiska z bronz, vylité komposicí. Pohon rozvodové hřídele nehučným ozubeným soukolím. Elektronová motorová skříň. Vysokotlakové mazání s patent. hlídačem. Dvojnásobné čištění oleje. Karburátor »Zenith« se samospouštěčem. Snadné napínání řemene ventilátoru. »Boschovo« dynamobateriové zapalování. Samočinné přestavování předstihu kombinované s ruční regulací. Nucený pohon dynamo. Nízká spotřeba benzínu a oleje.

## PICCOLO CHASSIS

Robustní a bezpečné chassis. Solidní konstrukce přední a zadní nápravy. Zesílené brzdy na všech kolech. Páčky pro ukazovatele směru a pro přepínání jsou ve volantu. Převod na brzdy solidními táhly. Nízko položený rám a přece dostatečná výška spodku nad zemí (pro špatné cesty). »Boschovo« osvětlení. Bohatá výprava. Tři rychlosti vpřed. Diferenciál. Neunavující, pohodlné a jemné řízení, které netluče do rukou, je-li cesta špatná. Ukazovatel směru po projetí zatáčky se automaticky vrací do původní polohy. Pohodlné ovládání pedálů a pák. Dobré perování - tlumiče otřesů. - **Výprava chassis:** Při objednávce pouhé chassis dodává se úplné a samostatné jízdy schopné chassis s touto výbavou: chromovaný úplný chladič, kapota motoru, plechová příčná stěna, pedálová podlaha, přední blatníky, přední krycí plech, stupáčky nepobité a bez gumového krytu, jedno zásobní kolo s pneu a držákem, přední a zadní nárazník, tlumiče otřesů, přední a zadní číselná tabulka, zadní svítilna, přední reflektory, elektrická houkačka, úplná návěštní deska (s rychloměrem, zřaďovací skříňkou a osvětlením). Chassis je nobarveno pouze základní šedou a černou barvou. - Váha chassis takto vypraveného, avšak bez vody a benzínu, je asi 630 kg. Váha karoserie, zhotovené mimo naši továrnu, nesmí být větší než váha naší normální karoserie.

## PICCOLO KAROSERIE

Vozy Piccolo mají vkusnou, elegantní karoserii, jejíž reprezentační vzhled zvyšuje šikmé přední sklo. Dlouhá kapota a v odlišné barvě provedené lišty zdůrazňují dlouhé linie vozu. Tvary karoserií, dveří, střechy, blatníků, stupáčků a jiných detailů jsou vzájemně přizpůsobeny, takže poskytují jednotný harmonický dojem.

**Pohodlí** bylo dosaženo - ačkoliv je to malý vůz pro čtyři osoby - velkou délkou a šířkou vnitřku a neobyčejně pohodlným polštářováním, které neunavuje cestující ani při dalekých cestách. Okna ve dveřích jsou spouštěcí, takže i za parných dnů je ve voze dostatek čerstvého vzduchu.

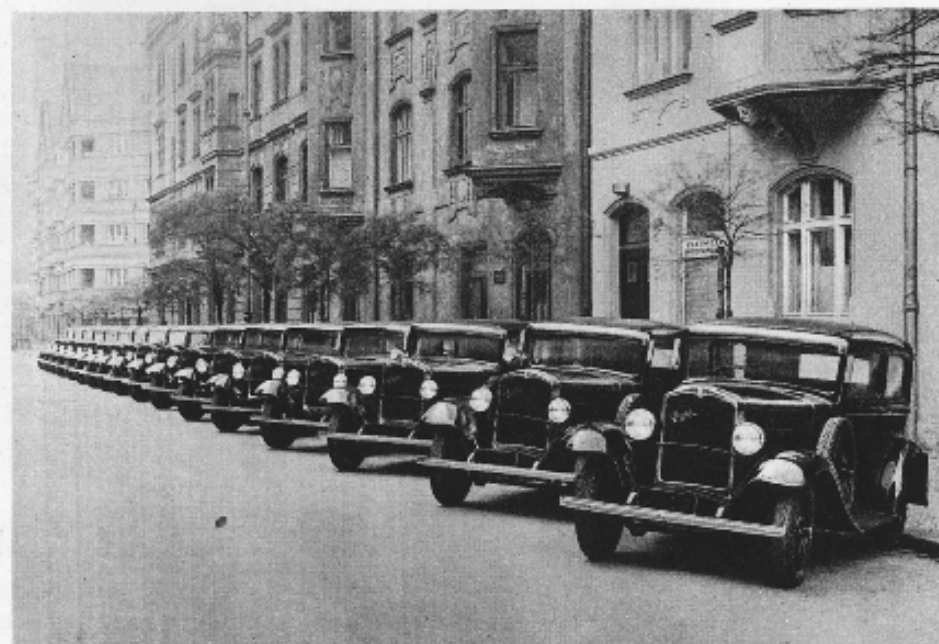
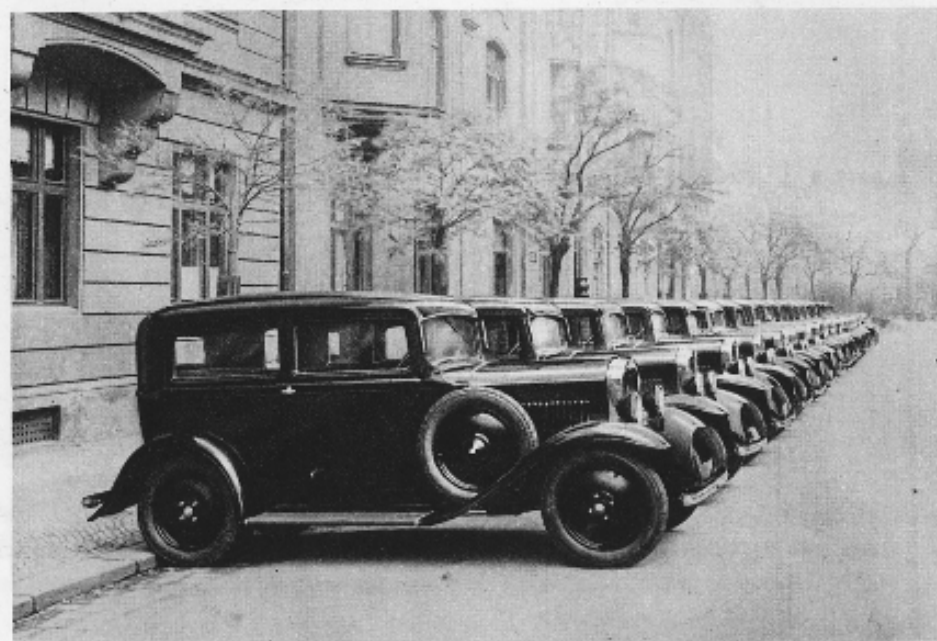
**Přepychová výprava** splňuje veškeré požadavky na vůz kladené. Čalounění je provedeno z trvanlivých látek a v příjemných, oku lahodících barvách a vzorcích. Veškeré kování, jako kliky, lampy, a pod., je slohově sladěno, vnější leskle chromováno, vnitřní leskle niklováno. Bohatá výbava zpříjemňuje pobyt ve voze.

**Lakování** je velmi důležité, neboť na něm závisí vzhled vozu a trvanlivost nátěru. Vozy PICCOLO jsou stříkány trvanlivými, vlivům povětrnosti vzdorujícími laky. Podle výběru obdržíte pro svůj vůz rozdílné barvy, buď v živých, pastelových aneb distinguovaných kombinacích. Barva lišt je sladěna s barvou spodku a svršku. Blatníky jsou černé.

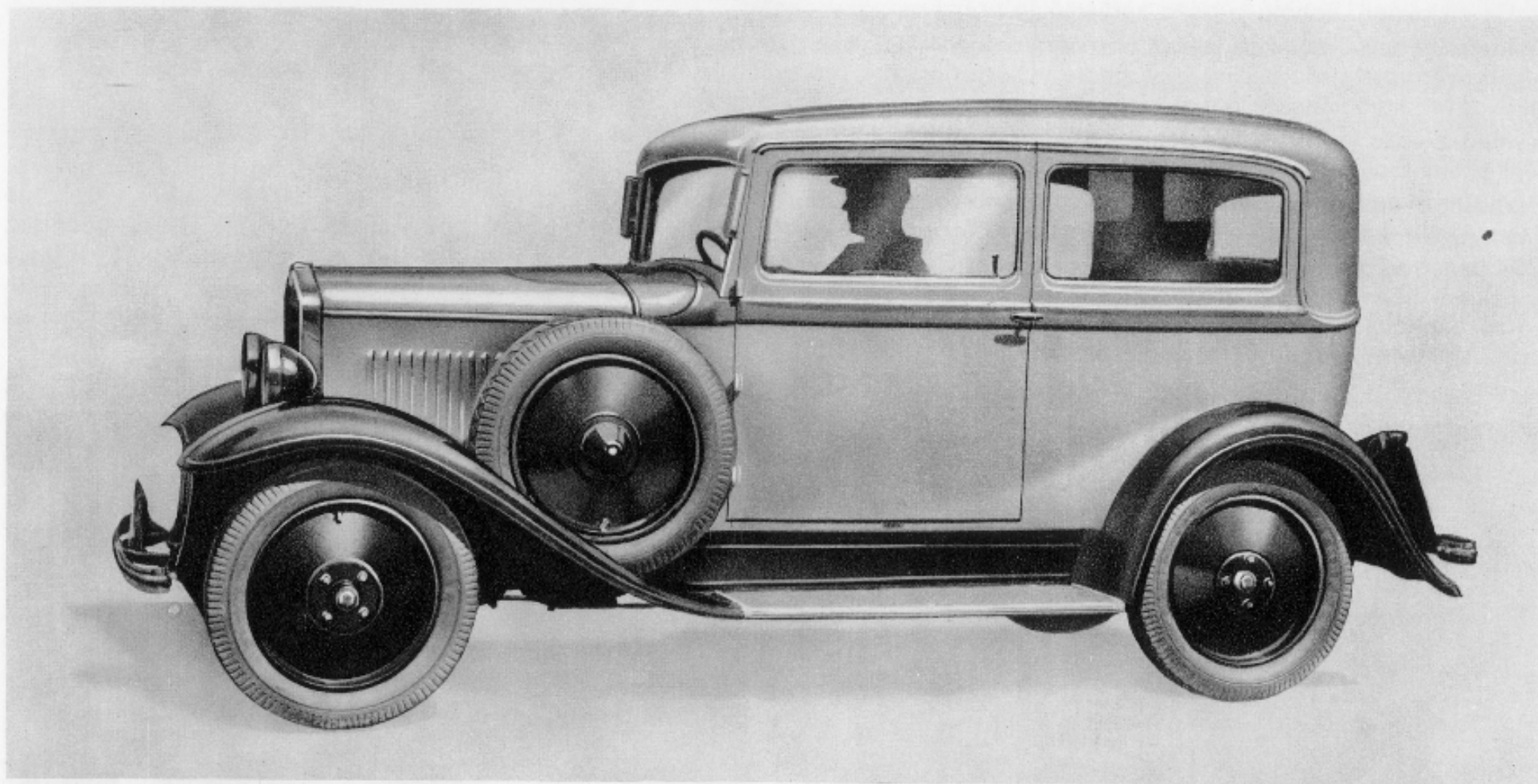
**Výhled** z vozu je nerušený. Sloupky dveří jsou přiměřeně tenké a okna ze speciálního, silného a tříděného skla, které nezkrasluje okolní krajinu.

**Pevnosti, trvanlivosti a bezpečnosti** je dosaženo solidní stavbou. Karoserie PICCOLO jsou vyrobeny z dřevěné kostry, vyztužené lisovanými výztuhami a oplechované na vnějším povrchu ocelovým plechem, který dodává vnějším plochám velkou odolnost.

**Všeobecná výprava a záruka:** Kromě příslušenství dodává se ke každému vozu též nejdůležitější nářadí pro obsluhu a opravy a některé hlavní zásobní díly; dále seznam náhradních dílů s ceníkem a návod pro obsluhu. Zákazníkovi odevzdaný vůz má z továrny normální náplň oleje a vody a plnou nádržku benzinu. Každý nový vůz má šestiměsíční záruku ve smyslu našich záručních ustanovení, udaných v objednacím listě.



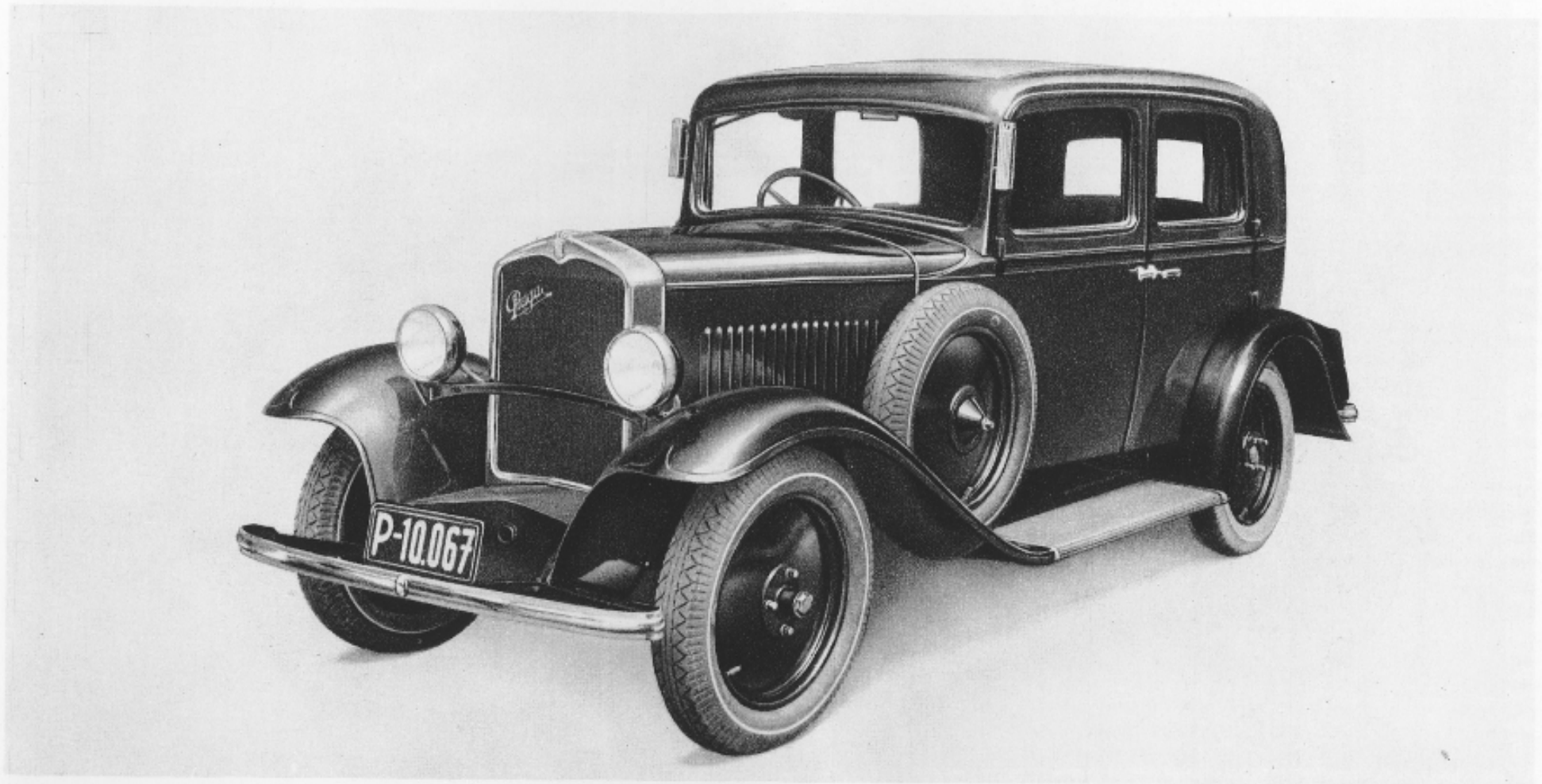
## PICCOLO 1933 DVOUDVEŘOVÝ



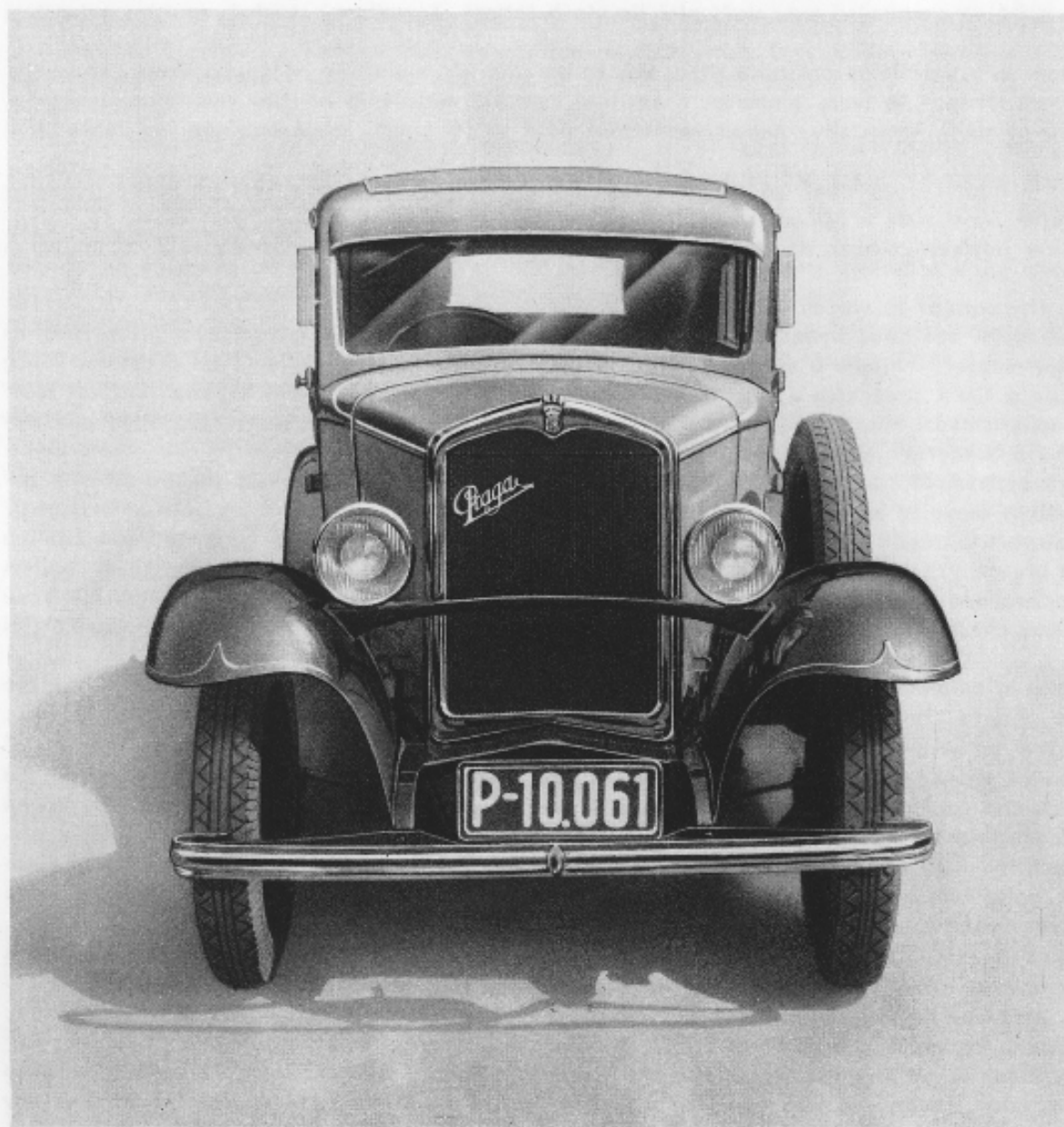
Zavřený, čtyřsedadlový vůz s dvěma dveřmi, opatřenými spouštěcími skly. Přední sedadla oklopná. Jedno zásobní kolo s pneu, tlumiče otřesů, přední i zadní nárazník, ventilační klapka za kapotou, úplná návěštní deska, elektrická houkačka, přední reflektory, elektrický ukazovatel směru, elektrický stírač okna, zpětné zrcátko u řidiče, modrá clonka proti slunci, zadní svítilna, přední i zadní číselná tabulka, stropní lampa, sdrhovací záclonka na zadním okénku, podlaha vzadu kryta bouclé, vpředu gumovým kobercem.



## PICCOLO 1933 ČTYŘDVEŘOVÝ



Zavřený, čtyřsedadlový vůz se čtyřmi dveřmi, opatřenými spouštěcími skly. Přední sedadlo v celku, opěradlo stavitelné. Jedno zásobní kolo s pneu, tlumiče otřesů, přední i zadní nárazník, ventilační klapka za kapotou, úplná návěštní deska, elektrická houkačka, přední reflektory, elektr. ukazatel směru, elektrický stírač okna, zpětné zrcátko u řidiče, madrá clonka proti slunci, zadní světlina, přední i zadní číselná tabulka, stropní lampa, zdrhovací záclonka na zadním okénku, podlaha vzadu kryta bouclé, vpředu gumovým kobercem.



## POPIS CHASSIS

Motor je čtyřválcový, čtyřtaktí, vodou chlazený. Svým obsahem válců, dosahujícím téměř jednoho litru, patří do nejnižší daňové třídy. Válce jsou slity v jeden blok, vyrobený ze speciální litiny. Blok je oddělen od svršku motorové skříně. Svršek i spodek motorové skříně jsou z elektronu.

**Hlava válců** je snímatelná, aby byl snadný přístup k ventilům a je vykonstruována podle patentu »Ricardo«, takže zaručuje bezvadný tvar kompresního prostoru a dobré promísení nasáté benzinové směsi; oboje zvyšuje výkon motoru. Jsou zhotoveny ze speciální hliníkové slitiny, dává také intenzivního chlazení motoru, které podporuje výkon i dokonalé chlazení svíček. Výkon motoru je také podporován a klepání motoru za studena zamezeno speciálními hliníkovými písty patent Bohalite-Europa. Pístové čepy z prvotřídní oceli jsou uloženy volně jak v pístech, tak i v bronzových pouzdrech ojníc.

**Ojnice** jsou lisovány ze speciální oceli. Písky i ojnice jsou vyváženy, aby chod motoru byl stejnoměrný.

**Ventily** ssací i výfukové, zhotovené z prvotřídní oceli, jsou umístěny na levé straně válcového bloku a prostřednictvím nárazníků, opatřených kladkami, jsou poháněny rozvodovým hřídelem, umístěným v motorové skříně. Zpružiny ventilů a nárazníky jsou zakryty snímatelným a pečlivě utěsněným víkem.

**Klíkový a rozvodový hřídel** jsou vykonány ze speciálních ocelí a jejich čepy i vačky přesně broušeny; oba hřídele jsou úplně staticky a dynamicky vyváženy, mohutně dimenzovány a tak uloženy, že jsou prasty všech výchvěvů, působících hluk. Setrvačnick je úplně opracovaný a je opatřen ocelovým ozubeným věncem pro záběr starteru. Ložiska ojníc a klíkového hřídele jsou opatřena bronzovými pánevami trvanlivě vylitými prvotřídní komposicí.

**Mazání motoru** je vysokotlaké, oběžné. Olejová pumpička se spirálně ozubenými koly tlačí olej do všech ložisek. Samočinný »hlídač« mazání zabraňuje těžkým poruchám motoru.

**Chlazení motoru** je vodní, thermosyfonové. Chladič je lamelový a v nalévacím otvoru je sítko, aby se do chladiče nedostaly nečistoty. Vkusný kryt chladiče je leskle chromovaný a je ozdoben vpředu novým emblémem »Praga« ve tvaru plamene. K zesílení chlazení motoru je použito ventilátoru s plechovými lopatkami tak vyřešenými, aby ventilátor spotřeboval co nejméně hnací síly; pohon ventilátoru děje se řemenem, jehož napínání je neobyčejně usnadněno excentrovým mechanismem.

**Přívod benzínu** ke karburátoru je vlastním spádem z benzínové nádržky, umístěné na příčné stěně; čištění benzínu děje se sítkem na jemné nečistoty u vstupu ke karburátoru. Kohoutek k uzavření přívodu benzínu je uvnitř vozu u příčné stěny.

**Karburátor** jest »Zenith« se spouštěčem, je dvoudílný, takže po povelu třmenu dá se odejmouti spodek, v němž jsou všechny trysky velmi pohodlně a přístupně umístěny.

**Výfukové plyny** se odvádějí potrubím až na zadní nápravu. Do potrubí je vložen účinný tlumič výfuku.

**Zapalování.** Zapalování jest o vysokém napětí na svíčky, nejnovější Boschovy dynamobateriové soustavy o napětí 6 volt se samočinným přestavováním předstihu, kombinovaným s ruční regulací (knoflíkem na návěštní desce). Dynamo o výkonu 75 watt je přes pružnou spojku naháněno od předního konce klikového hřídele, takže nemůže dojít k nepravidelnému chodu a tím k poruchám v elektrickém systému. Boschův elektrický spouštěč, zasazený do rychlostní skříň a dobře přístupný, zařízený pro přímý záběr se setrvačником, doplňuje výbavu tohoto motoru. Spouštění starteru je knoflíkem na návěštní desce; nad knoflíkem je umístěna červená lampička, jež dává řidiči kontrolu proudu v baterii.

**Spojka** je jednodvoučková, suchá, s tvrdým asbestovým komprimovaným obložení. Nevyžaduje tudíž skoro žádná obsluhy a protože převod od ní k pedálu jest dvojitý, vypíná se lehce. Rozjíždění vozu s touto spojkou je velmi měkké.

**Převodová skříň** je připojena přímo na motor. Má tři rychlosti vpřed a zpětný chod. Všechny její hřídele i ozubená kola jsou z chromoniklové oceli a cementována, drážky hřídele a posuvných kol i zuby kol jsou broušeny, takže skříň se vyznačuje nejen velkou trvanlivostí, ale i neobvykle tichým chodem a velmi snadným kulisovým zasouváním rychlostí, které je podporováno dobře vykonstruovanou rychlostní pákou. Komora skříň jest ze speciální hliníkové slitiny a její víko z plechového výlisku, což zmenšuje mrtvou váhu chassis. Zasouvací páka rychlostní i páka ruční brzdy jsou umístěny na převodové skříni uprostřed vozu.

**Kardan a zadní náprava.** Náhon na zadní kola jest kardanovým hřídelem se dvěma pružnými spojkami, které jsou vytvořeny gumovými kotouči, takže záběr vozu je velmi pružný a klouby nevyžadují vůbec žádné obsluhy. Sunutí vozu děje se za zadní pera, což rovněž podporuje pružný záběr vozu. Těleso zadní nápravy je vytvořeno solidně z ocelové litiny a jsou v něm umístěny: nehlukné Gleasonova kuželové soukolí a diferenciál.

**Přední náprava a řízení.** Přední náprava je vykována ze speciální, velmi houževnaté oceli ve tvaru I. Kolo řízení, umístěné na pravé straně vozu, má velký průměr, takže řízení vozu je velmi usnadněno a jeho poloha vzhledem k přednímu sedadlu je taková, že řízení vozu neunavuje ani při dlouhé jízdě. V kole řízení jest upraven knoflík elektrické houkačky a přepínací páčky pro světla (malá, tlumená, velká) a pro elektrický ukazovatel směru jízdy. Mechanismus řízení sestává ze šroubu, uloženého v kuželíkových ložiskách, a šroubového segmentu a jest úplně uzavřen v olejové lázni, čímž nejen zjednodušena obsluha a zvýšena trvanlivost, ale dosažen i jemný, velmi lehký a tudíž neunavující chod řízení vozu. Řízení netluče do rukou ani na špatné cestě, což přispívá k příjemnější jízdě. Nejmenší průměr zatáčky vnějších předních kol je  $12\frac{1}{4}$  m.

**Brzdy jsou na všech 4 kolech.** Pedálem nožní brzdy jsou brzděna všechna 4 kola, ruční pákou obě zadní kola. Brzdy svojí zvětšenou velikostí a zlepšenou konstrukcí jsou velmi účinné, jejich čelisti obloženy asbesto-kovovými pásy. Spolehlivost brzd jest opět zvýšena tím, že převod od páky a pedálu na čelisti jest prostřednictvím táhel, což je nejsolidnější konstrukcí. Brzdy dají se velmi pohodlně seřizovati.

**Kola:** disková, ocelová. Zásobní kolo po levé straně vozu vpředu. Balonové pneumatiky.

**Pera.** Měkkého perování i na špatných cestách jest dosaženo dlouhými a širokými poloeliptickými pery ze speciální perové oceli, rovnoběžně s osou umístěnými, což dává vozu stabilitu i při větší rychlosti v zatáčkách. Závěsy per jsou opatřeny maznicemi pro tlakové mazání pumpičkou. Prudké výkyvy kol, na př. na špatných cestách, při přejezdech rigolů a pod., jsou tlumeny třecími tlumiči otřesů.



Rám je lisován z kvalitního ocelového plechu a je v nebezpečných místech zvláště pevně vyztužen několika příčkami.

Osvětlení je Boschovo a kombinováno se zapalovací soupravou. Dva přední reflektory, vkusně upravené na společné tyči před chladičem v kulovém uložení, jsou opatřeny třemi druhy světla, t. j. silným světlem velkým (pro dálku), a světlem tlumeným (k zemi skloněným), a světlem posičním (pro parkování).

Zadní číslková lampička osvětluje zadní číslkovou tabulku a má vzadu červené světlo. Elektrická houkačka.

Návěštní deska a pod. Návěštní deska, upevněná na plechové příčné stěně, obsahuje tyto vkusně uspořádané přístroje: a) zařadovací skříňku Bosch s klíčem, b) knoflík spouštěče, c) kontrolní lampičku, d) rychloměr, e) osvětlovací lampičku, f) knoflík k samospouštěči karburátoru, g) knoflík pro ruční regulaci předstihu.

Skříňka na nářadí a rezervní díly jest umístěna pod předním sedadlem. Utěsněné kryty chrání všechny strojní skupiny proti vodě a blátu, čímž je nejen usnadněna obsluha vozu a jeho čištění, nýbrž zvýšena i jeho trvanlivost.

Umístění pedálů, které jsou pohodlně veliké, je provedeno tak, aby je řidič mohl pohodlně sešlapovat, aniž by byl v nebezpečí, že sešlápne pedál nežádoucí. Místo obvyklého knoflíku akceleratoru je tu šlapka, která velmi snižuje řidičovu únavu při jízdě. Jednoduché a vkusné, leskle chromované nárazníky zvyšují bezpečnost jízdy.

Kapota motoru má horní plochu nedělenou, takže nikdy nemůže na motor vnikat dešťová voda. Blatníky jsou zaoblené, táhlé, amerického tvaru.

Všeobecné: Vzdálenost nejnižšího bodu od země je 200 mm, takže vůz je schopen jezdit i po špatných cestách (na př. v horách, v polích a pod.), aniž by se jeho spodek poškodil. Šířka vozu je tak malá, že se vůz proplete i v hustém velkoměstském provozu a projede i úzkými místy.

Spotřeba benzínu na 100 kilometrů při jízdě po rovině a při plném zatížení je cca 9 až 10 litrů, spotřeba oleje celkem nepatrná. Vozem lze dosáhnout největší rychlosti přes 70 km/hod., která je prakticky nejvýhodnější pro vozy tohoto druhu.

207-208

## ČÍSELNÉ ÚDAJE

21-22

|  |              |  |               |  |                            |
|--|--------------|--|---------------|--|----------------------------|
| Počet válců motoru . . . . .             | 4            | Napětí baterie . . . . .                       | 6 volt        | Spotřeba benzínu při plném                       |                            |
| Vrtání válců . . . . .                   | 60 mm        | Kapacita baterie . . . . .                     | 75 amperhodin | zatížení . . . . .                               | cca 9-10 litrů/100 km      |
| Zdvih pístů . . . . .                    | 88 mm        | Počet rychlostí vpřed . . . . .                | 3             | Spotřeba oleje . . . . .                         | cca 0'12-0'15 litrů/100 km |
| Obsah válců . . . . .                    | 0'995 litrů  | Nejmenší průměr zatáčky vnějších kol . . . . . | 12¼ m         | Nejmenší rychlost vozu na přímý záběr . . . . .  | 10 km/hod.                 |
| Normální výkon vozu . . . . .            | 18 ks        | Počet brzdových kotoučů . . . . .              | 4             | Největší rychlost vozu na rovině přes 70 km/hod. |                            |
| Nejvyšší výkon motoru na brzdě . . . . . | 22 ks        | Rozměry balonových pneumatik . . . . .         | 4'75-18 W. B. | Váha chassis s normální výpravou . . . . .       | cca 630 kg                 |
| Normální počet otáček . . . . .          | 3000 za min. | Rozvor náprav . . . . .                        | 2580 mm       | Celková délka vozu (s nárazníky) . . . . .       | 3800 mm                    |
| Obsah oleje v motorové skříni . . . . .  | 3 litry      | Rozchod předních kol . . . . .                 | 1190 mm       | Celková šířka vozu (přes blatníky) . . . . .     | 1530 mm                    |
| Obsah vody v chladiči a motoru . . . . . | 13 litrů     | Rozchod zadních kol . . . . .                  | 1200 mm       | Celková výška vozu se střechem . . . . .         | 1635 mm                    |
| Obsah benzinové nádržky . . . . .        | 22 litrů     | Vzdálenost nejnižšího bodu od země . . . . .   | 200 mm        |  |                            |

Veškeré údaje v tomto prospektu jsou nezávazné.

# ČESKOMORAVSKÁ-KOLBEN-DANĚK, AKC. SPOL.

## AUTOMOBILNÍ ODDĚLENÍ: PRAHA X., KARLOVA 22

TELEGR.: ČEKADECENT PRAHA, TELEF. MEZIMĚSTSKÉ 25941-5, TELEF. PRAŽSKÉ 25351-5, 32051-5, 38641-5