

Praga

Am 27. März 1907 gründeten die První českomoravská továrna na stroje und Franz III. Freiherr von Ringhoffer von der Firma Ringhoffer die Pražská automobilní továrna – Prager Automobil-Fabrik in Prag. Davon abgeleitet lautete der Markenname der ersten Fahrzeuge PAT-PAF. Die Fahrzeuge waren anfangs Nachbauten der Marken Charron und Renault sowie Lizenzbauten von Isotta Fraschini.

Am 24. Dezember 1909 wurde aus diesem Unternehmen Praga. Der Markenname lautete nun auch Praga.

1910 wurde der erste Lizenz-Lkw vorgestellt und 1911 der erste selbst entwickelte Lkw. Daneben wurden Luxusautomobile produziert.

Seit dem ersten Weltkriegsende liegen die Produktionsstätten in der Tschechoslowakischen Republik, heute Tschechien.

Praga PKW 1905 bis 1911

Der erste PKW der Prager Automobil-Fabrik - PAF oder, wie sie auf Tschechisch hießen, Prazska Automobilni Tovarna - PAT, hatte die Typenbezeichnung BP. Es war eine Kopie des Benz Typ 18/28 PS. Das einzige Exemplar entstand 1905.

Es folgte der Typ 1. Es handelte sich um eine Lizenzproduktion des Isotta Fraschini Typ B. 1907 wurden 2 Stück, 1908 wurden 6 Stück gebaut, letztere erhielten die Bezeichnung Typ III.

1907 entstand weiterhin ein einziges Exemplar des Typ II. Lizenzgeber war die Fa. Charron in Puteaux (Frankreich).

Vom PAF Typ IV, Lizenz des Isotta Fraschini 14/16 HP, entstanden 4 Stück 1909 und 12 Stück 1910.

Der Praga V war wieder eine Charron-Lizenz, ein Kleinwagen mit Zweizylindermotor, dessen Zylinder die gleichen Maße wie der Typ II hatte. 1909 entstanden 25 Exemplare, 1913 nochmals 10 Stück.

Vom folgenden Typ O1 bzw. O2 wurden 35 Stück 1910 gebaut. Sie hatten den Kühler hinter den Motor wie der Renault und Charron.

Der 1911 gebaute Typ IX, wiederum mit wassergekühltem Vierzylindermotor entstand 5 Exemplaren.

Technischen Daten der vorgenannten einzelnen Typen

| Typ | Leer (kg) | Länge (m) | Breite (m) | Radst. (m) | Zylinder | cm ³ | PS | km/h |
|------------|-----------|-----------|------------|------------|----------|-----------------|-------|------|
| BP | 1,4 | | | 2,80 | 4 | 4.504 | 28 | 70 |
| Typ I | 892 | 4,58 | 1,70 | 3,35 | 4 | 7.964 | 60 | 76 |
| Typ II | 690 | 3,75 | 1,60 | 2,85 | 4 | 2.410 | 16–18 | 60 |
| Typ III | 892 | 4,58 | 1,70 | 3,35 | 4 | 7.964 | 60 | 76 |
| Typ IV | 996 | 4,10 | 1,62 | 3,01 | 4 | 3.052 | 22 | 56 |
| Typ V | 620 | 3,60 | 1,50 | 2,60 | 2 | 1.206 | 16 | 58 |
| Typ O1, O2 | 850 | 3,84 | 1,50 | 2,84 | 4 | 2.412 | 18 | 62 |
| Typ IX | 1.000 | 4,20 | 1,65 | 3,25 | 4 | 4.396 | 40 | 72 |

Quelle: Wikipedia

Praga Nutzfahrzeuge

Vor den ersten Praga-PKW-Modellen gab es bereits Nutzfahrzeug-Varianten, bei denen die hintere Sitzreihe durch eine Ladefläche oder einen Kastenaufbau ersetzt war. Gesonderte technische Daten oder Stückzahlen sind aber offenbar von diesen Fahrzeugen nicht überliefert.

1906 wurde von PAF-PAT ein erster LKW mit wassergekühlten Vierzylinder-Ottomotor gebaut, der die Typenbezeichnung D erhielt. Das Getriebe hatte vier Vorwärts- und einen Rückwärtsgang, er blieb ein Einzelstück.

Der LKW Typ VI vom Jahr 1909 entsprach dem Typ D, war jedoch länger und breiter. Zwei Stück wurden 1909, zwei weitere wurden 1911 gebaut.

Ebenfalls 1909 erschien der LKW Typ VII. Er hatte einen kleineren Motor. Zwei Fahrzeuge entstanden 1909, zwei weitere 1911.

Der Typ VIII wurde erstmals 1910 gebaut und war ein leichter LKW. 1910 wie auch 1911 entstanden je zwei Fahrzeuge.

Technischen Daten der vorgenannten einzelnen Typen

| Typ | Länge (m) | Breite (m) | Radstand (m) | Zylinder | cm ³ | PS | km/h | Nutzlast (t) |
|------|-----------|------------|--------------|----------|-----------------|----|-------|--------------|
| D | 5,10 | 2,00 | 3,50 | 4 | 6.782 | 40 | 25 | 4–5 |
| VI | 6,36 | 2,19 | 4,00 | 4 | 6.782 | 40 | 16–18 | 3,2–6 |
| VII | 6,13 | 2,06 | 3,80 | 4 | 4.396 | 30 | 16–18 | 3,4–4 |
| VIII | 5,10 | 1,72 | 3,30 | 4 | 3.052 | 20 | 28–30 | 1,7–2 |

Quelle: Wikipedia

R.S.