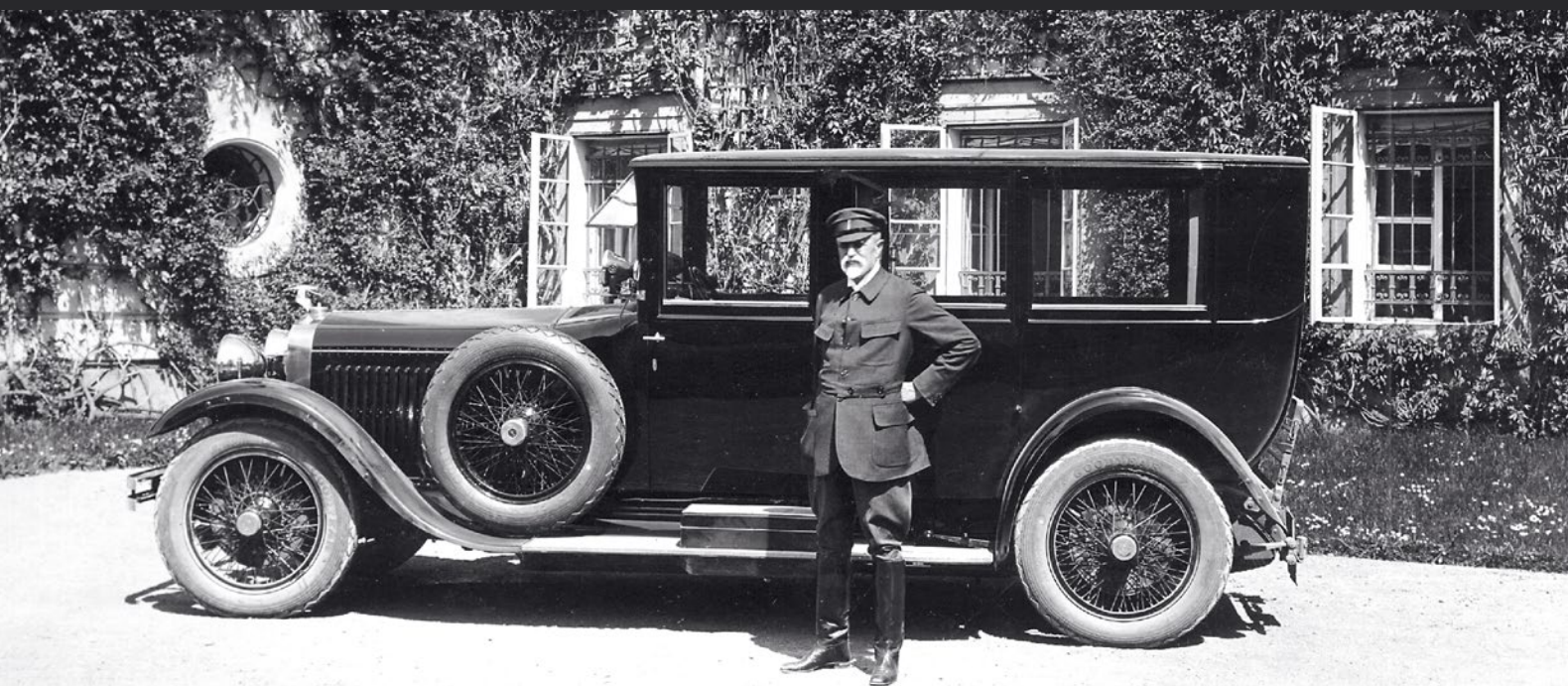


Jan Tuček

AUTA

NAŠICH PREZIDENTŮ

1918 — 2024



Tomáš Garrigue Masaryk | Edvard Beneš | Emil Hácha | Klement Gottwald
Antonín Zápotocký | Antonín Novotný | Ludvík Svoboda | Gustáv Husák
Václav Havel | Václav Klaus | Miloš Zeman | Petr Pavel



Jan Tuček

AUTA

NAŠICH PREZIDENTŮ

1918  2024

Grada Publishing

Jan Tuček

AUTA NAŠICH PREZIDENTŮ 1918 – 2024

Vydala Grada Publishing, a.s.
U Průhonu 22, Praha 7
obchod@grada.cz, www.grada.cz
tel.: +420 234 264 401
jako svou 9799. publikaci

Odpovědná redaktorka Věra Slavíková
Grafická úprava a sazba Jakub Náprstek
Počet stran 160
První vydání, Praha 2024
Vytiskla D.R.J. TISKÁRNA RESL, s.r.o., Náchod

© Grada Publishing, a.s., 2024
Cover & Layout Design © Jakub Náprstek, 2024

Upozornění pro čtenáře a uživatele této knihy

*Všechna práva vyhrazena. Žádná část této tištěné či elektronické knihy nesmí být reprodukována a šířena v papírové, elektronické či jiné podobě bez předchozího písemného souhlasu nakladatele. Neoprávněné užití této knihy bude trestně stíháno.
Automatizovaná analýza textů nebo dat ve smyslu čl. 4 směrnice 2019/790/EU a použití této knihy k trénování AI jsou bez souhlasu nositele práv zakázány.*

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-271-7643-4 (ePub)
ISBN 978-80-271-7642-7 (pdf)
ISBN 978-80-271-5354-1 (print)

OBSAH

PÁR VĚT NA ÚVOD7

Masaryk, Beneš, Hácha	8
V komunistické éře	9
Od Havla k Pavlovi	10

TOMÁŠ GARRIGUE MASARYK..... 13

První byla laurinka	14
Škoda Hispano-Suiza	20
Praga, Škoda, Tatra i Walter	24
Dvanáctiválec	30
Peripetie landauletu	32

EDVARD BENEŠ POPRVÉ 35

Automobily hradní i jiné	36
Pancéřovaný solitér	39
Královská návštěva	41
Složité roky	43

EMIL HÁCHA 49

Tatra a Praga	50
Mercedes od Hitlera	53
Až do trpkého konce	55

EDVARD BENEŠ PODRUHÉ 57

Návrat do vlasti	58
Místo Tatry Daimler	61
Nový Daimler	66
Epilog	67

KLEMENT GOTTWALD..... 69

Daimler a ZIS	70
Tatra a Cadillac	73
Škoda Superb	74
VOS	75
Změny za pochodu	76

ANTONÍN ZÁPOTOCKÝ79

VOS a ZIS	80
ZIM	83
První Tatry 603	84
Poslední ZIS	85

ANTONÍN NOVOTNÝ 87

ZIM a ZIS	88
První ZIL	91
Druhý ZIL	93
Odchod ze scény	95

LUDVÍK SVOBODA 97

V otevřeném voze	98
Čajka	99
Tatra 2-603	100
Na výstavě	100
Pohnutý osud	101

GUSTÁV HUSÁK 103

ZIL 114	104
Tatra 613	107
Faetony	108
Tatra 613 Speciál	110
ZIL 115	112
Od prosince 1987 do prosince 1989	115

VÁCLAV HAVEL..... 117

Renault z Portugalska	118
BMW: šest i dvanáct válců	121
Dva bílé pancéřované	123
S třícípou hvězdou	124
Červená pancéřovaná	127
Občan Havel	128
Mercedesy ze zámoří	130

VÁCLAV KLAUS 133

Čtyři kruhy	134
Ještě jednou červená pancéřovaná	135
Superb	135
Audi nové generace	137
Superb II	140
V novém stylu	140

MILOŠ ZEMAN 143

Přítel značky Škoda	144
Superb třetí generace	145
Britská výjimka	148
Kodiaq	148
Dvě pozornosti k narozeninám	150

PETR PAVEL 153

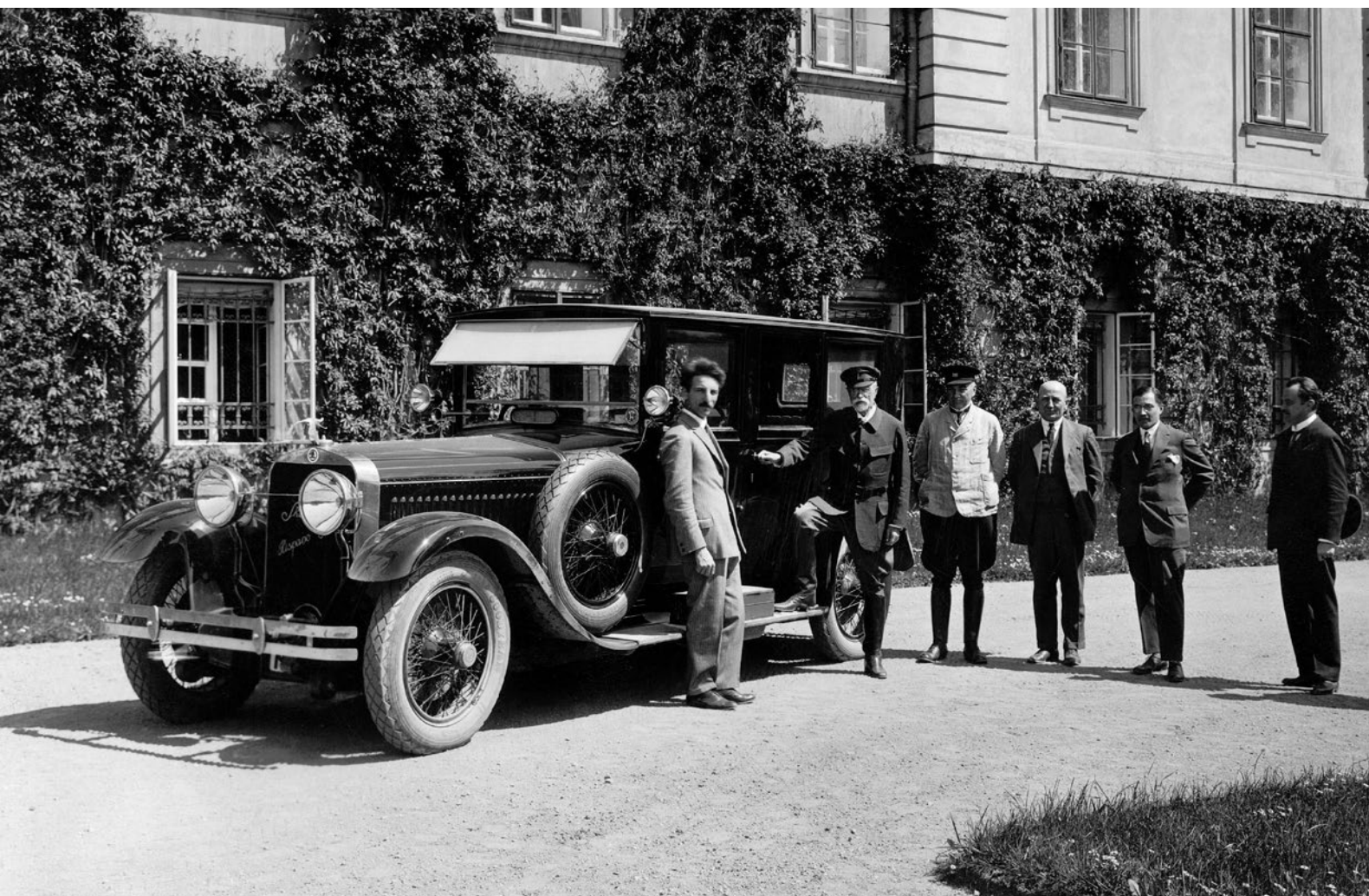
Nejprve Superb	154
Bavorská kráska	154
Range Rover Sport	156

PÁR VĚT NA ZÁVĚR 158

Použité prameny	160
Poděkování	160

PÁR VĚT NA ÚVOD

Už déle než sto let vozí československé a české prezidenty automobily. Tato kniha se snaží zmapovat pestrou paletu několika stovek vozů dvou desítek tuzemských i zahraničních značek, které se díky svým uživatelům významně zapsaly do našich dějin.



První seznámení TGM s vozem Škoda Hispano-Suiza v květnu 1926 v Lánech

MASARYK, BENEŠ, HÁCHA

Na počátku byl otevřený Laurin a Klement s předívkou „Lvíček“, jímž při návratu z exilu 21. prosince 1918 absolvoval triumfální jízdu z Wilsonova nádraží na Pražský hrad zakladatel Československé republiky Tomáš Garrigue Masaryk (1850–1937).

Poněkud paradoxní bylo, že poté jeho prvním uzavřeným vozem používaným v prvním pololetí roku 1919 byla rakouská limuzína Gräf und Stift získaná vojenskou správou z likvidovaného vídeňského arzenálu. Pak už následovaly automobily tuzemských značek, zejména Praga Grand a Škoda Hispano-Suiza, ale také Walter a nakonec dvanáctiválcový landaulet Tatra 80, který si T. G. Masaryk pořídil ze soukromých prostředků krátce před svou abdikací v roce 1935. V prosinci 1935 se stal

prezidentem republiky blízký Masarykův spolupracovník, dosavadní ministr zahraničních věcí Edvard Beneš (1884–1948). Ten si z ministerstva nechal predisponovat na Pražský hrad svoji oblíbenou dvanáctiválcovou limuzínu Tatra 80, jezdil ale i v osmiválci Praga Grand.

V roce 1936, krátce před říjnovou návštěvou rumunského krále Carola II., nechal Beneš zhotovit pancéřovaný kabriolet Praga Golden, zřejmě první tuzemský osobní vůz s balistickou ochranou. V říjnu 1938, krátce po Hitlerem vynuceném mnichovském diktátu a okleštění Československa o třetinu území, Beneš abdikoval a odletěl do Londýna do exilu. Koncem listopadu 1938 byl prezidentem zredukovaného Česko-Slovenska, tzv. druhé republiky, zvolen Emil Hácha (1872–1945), který si coby



Prezident
Edvard Beneš
v kabrioletu
Praga Golden
v Praze
16. května 1945

první vůz hradního autoparku ponechal Benešovu Tatru 80. Ta mu sloužila i po 15. březnu 1939, po okupaci Čech a Moravy hitlerovskými vojsky.

V Němci ovládaném protektorátu zastával Hácha formální funkci tzv. státního prezidenta. Chabě se snažil brzdit nacistické běsnění, později mu už jen pasivně přihlížel. Záhy po druhé vlně poprav českých vlastenců rozpoutané v létě 1942 po úspěšném útoku, který usmrtil zastupujícího říšského protektora Reinharda Heydricha, dostal Hácha k sedmdesátým narozeninám darem od Adolfa Hitlera pancéřovanou osmiválcovou limuzínu Mercedes-Benz 770.

V dubnu 1945 se do postupně osvobozované vlasti vrátil prezident Edvard Beneš, který svou pozici obhájil díky úspěchům československého tuzemského a zejména zahraničního odboje a svou usilovnou diplomatickou aktivitou během válečných let.

Na východní Slovensko přicestoval vlakem přes Moskvu a Kyjev, z Humenného pokračoval spolu se svým doprovodem dvěma americkými automobily, které mu dala k dispozici vojenská správa. Byly to sedany značky

Oldsmobile, jeden ročníku 1936 s osmiválcovým motorem, druhý o rok mladší poháněný šestiválcem. Cestoval v nich přes Košice, Duklu a Vysoké Tatry až do Bratislavy a Brna.

Dále pokračoval vlakem, do Prahy dorazil Edvard Beneš týden po jejím osvobození 16. května 1945 a ulicemi metropole jel mezi špalíry nadšených obyvatel z Wilsonova nádraží na Pražský hrad otevřeným kabrioletem Praga Golden ročníku 1936, který bez větší újmy přečkal léta protektorátu.

Ve staronové roli hlavy státu vsadil Beneš na anglický komfort aristokratického stříhu: od konce roku 1945 jezdil v repasované šestiválcové limuzíně Daimler EL 24 předválečné výroby, kterou o dva roky později nahradil zbrusu nový, na objednávku postavený osmiválcový Daimler DE 36.

V únoru 1948 Beneš podlehl tlaku komunistického premiéra Klementa Gottwalda a otevřel cestu k převzetí moci komunistům. V bezvýhodné osobní situaci nemocný Edvard Beneš 7. dubna 1948 abdikoval a 3. září téhož roku zemřel.

V KOMUNISTICKÉ ÉŘE

V polovině června 1948 byl novou hlavou státu zvolen Klement Gottwald (1896–1953), podle tehdejšího komunistického slovníku „první dělnický prezident“. Zpočátku se s oblibou dával vozit Benešovou osmiválcovou limuzínou Daimler, v roce 1950 ji však vyměnil za pancéřovaný automobil VOS tuzemské výroby se šestiválcovým motorem. Kromě něho však měl k dispozici i sovětskou osmiválcovou limuzínu ZIS 110, kterou jako šéf komunistické strany dostal již dříve darem z Moskvy.

Po Gottwaldově smrti v březnu 1953 se novou hlavou státu stal dosavadní předseda vlády a člen nejvyššího vedení komunistické strany Antonín Zápotocký (1884–1957). Během prvního roku jezdil převážně pancéřovaným šestiválcem VOS, pro slavnostní příležitosti měl k dispozici otevřený sovětský faeton ZIS 110 B poháněný osmiválcem.

Od léta 1954 používal Zápotocký sovětskou šestiválcovou limuzínu ZIM neboli GAZ 12, v prosinci 1956 dostal ke svým dvaasedmdesátým – a posledním – narozeninám novou Tatru 603 s oblou aerodynamickou karoserií a vzduchem chlazeným motorem V8 v zádi.

V listopadu 1957 nahradil zesnulého Zápotockého v čele státu Antonín Novotný (1904–1975), který si zároveň ponechal funkci šefa komunistické strany. Používal limuzínu ZIM, faeton ZIS 110 B a také Tatru 603, od září 1960 pak mohutnou sovětskou limuzínu ZIL 111 A se šestilitrovým motorem V8.

Ještě exkluzivnější automobil sovětské provenience získal Novotný na podzim 1964, jen po jednotlivých kusech vyráběný otevřený faeton ZIL 111 D se čtveřicí světlometů vpředu a čtyřmi kruhovými svítilnami na

zádi. Užíval si jej do roku 1967, počátkem ledna 1968 přišel o post šéfa komunistické strany, v březnu 1968 byl donucen uvolnit i křeslo hlavy státu.

Koncem března 1968, uprostřed událostí Pražského jara, byl novým prezidentem zvolen armádní generál ve výslužbě Ludvík Svoboda (1895–1979). Při cestách po republice rád jezdil v otevřeném faetonu ZIL 111 D po Novotném, nejčastěji se však objevoval v osmiválcové sovětské limuzíně Čajka GAZ 13. Ta figurovala v žebříčku prestiže až ve druhém sledu, s odstupem za vozy značky ZIL, skromně vystupující Svoboda si ji však oblíbil. K dispozici však měl i méně nápadné modernizované vozy Tatra 2-603.

Pražské jaro ukončila 21. srpna 1968 invaze sovětských vojsk, po níž následovaly Moskvou vnucené protokoly a na ně navazující normalizace, tedy návrat k tvrdému totalitnímu režimu. Svoboda se stal jedním

z protagonistů tohoto vývoje a navzdory zhoršujícímu se zdravotnímu stavu se na jaře 1973 nechal pod nátlakem vedení komunistické strany opětovně zvolit hlavou státu.

Funkce prezidenta byl Svoboda zbaven koncem května 1975 ústavním zákonem, který otevřel cestu na Pražský hrad hlavnímu vykonavateli normalizace, šéfovi komunistické strany Gustávu Husákovi (1913–1991). Ten už v té době jezdil v luxusní limuzíně ZIL 114 poháněné sedmilitrovým motorem V8, kterou mu na důkaz soudružského přátelství věnoval kremelský vládce Leonid Iljič Brežněv.

Husák zůstal v čele Československé socialistické republiky až do počátku prosince 1989 a za tu dobu vystřídal řadu sovětských limuzín ZIL 114 a 115 a také tuzemských vozů Tatra 613 a Tatra 613 Speciál. Jeho politickou kariéru ukončila sametová revoluce.

OD HAVLA K PAVLOVI

Sametová revoluce přivedla koncem prosince 1989 na Pražský hrad disidenta Václava Havla (1936–2011), jehož prvním prezidentským vozem se stal Renault 21 TSE, dar portugalského prezidenta Maria Soarese. Od března 1990 však už flotilu hlavy státu tvořily limuzíny BMW řady 7 v barvách československé trikolory. V době dělení Československa Havel v létě 1992 abdikoval. Jako prezident České republiky pak jezdil v letech 1993 až 2003 ve dvanáctiválcích Mercedes-Benz S 600 dvou generací.

V březnu 2003 převzal prezidentský úřad Václav Klaus a příštích deset let vládla hradní vozbě značka Audi, přesněji osmiválcové limuzíny typu A8 L. K dispozici sice dostal i vozy Škoda Superb první a druhé generace, jejich jízdní pohodlí ho však podle jeho vlastních slov neuspokojilo.

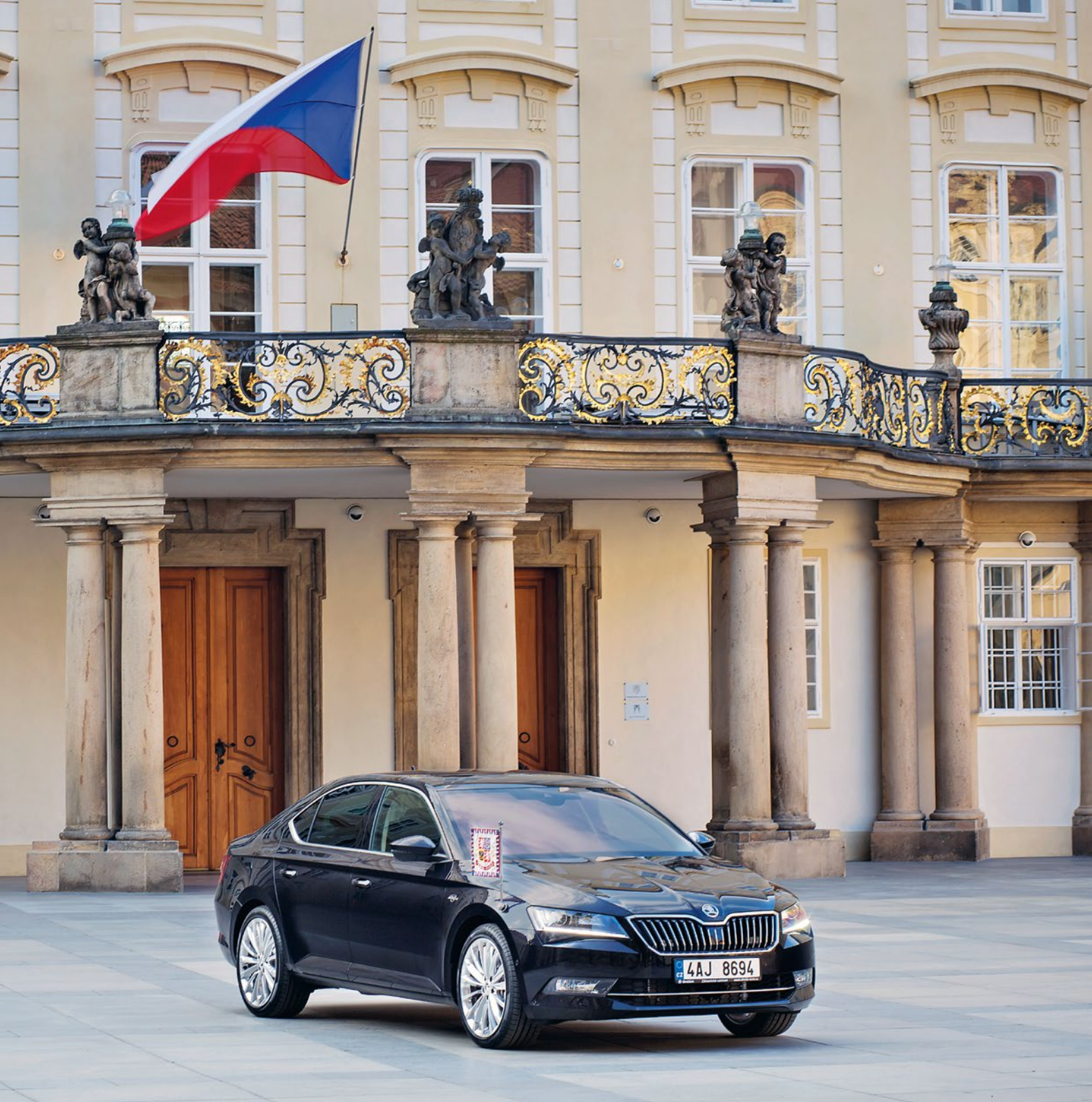
Desetiletí Miloše Zemana, prvního českého prezidenta zvoleného v přímé volbě občany, patřilo v letech 2013 až 2023 výlučně značce Škoda. Jezdil ve špičko-

vých verzích vozů Superb druhé a třetí generace, které mu automobilka vždy zhruba po roce měnila za nové. V letech 2017 až 2023 se v Zemanově hradní flotile uplatnily i modely SUV Škoda Kodiaq.

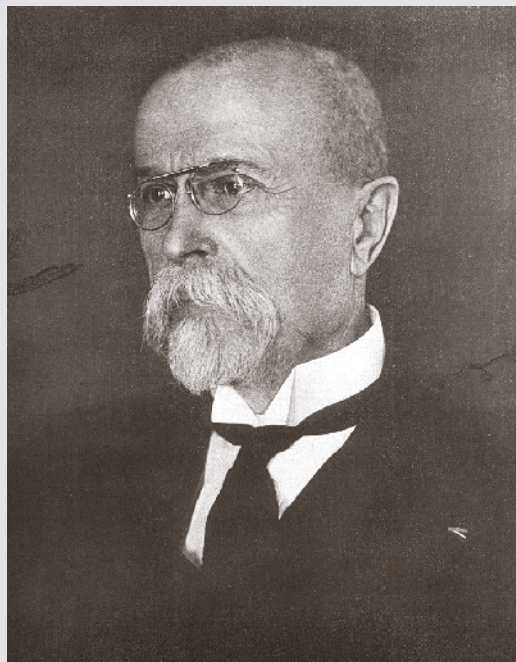
Současný prezident České republiky Petr Pavel, v pořadí druhý zvolený přímo občany, přijel na inauguraci 9. března 2023 automobilem Škoda Superb třetí generace. Ve funkci hlavy státu ale preferuje bavorskou limuzínu BMW 750Li xDrive s dvakrát přeplňovaným motorem V8 o objemu 4,4 l, úctyhodným výkonem 530 koní, osmistupňovou automatickou převodovkou a pohonem čtyř kol.

Vše výše uvedené, ovšem mnohem podrobněji a doprovázené dvěma stovkami fotografií, najdete na následujících stránkách knihy, kterou jste právě otevřeli.

Příjemnou četbu vám přeje
Jan Tuček



Prezidentská Škoda Superb 2.0 TSI Laurin a Klement na snímku z června 2015



T. G. Masaryk

TOMÁŠ GARRIGUE MASARYK

První československý prezident Tomáš Garrigue Masaryk (1850–1937) považoval automobil za symbol pokroku. Už při svém návratu z exilu do Prahy 21. prosince 1918 odmítl před Wilsonovým nádražím nasednout do přistaveného kočáru taženého dvěma páry běloušů a triumfální jízdu na Pražský hrad absolvoval ve faetonu Laurin a Klement. Mezi automobily, jimiž se dával vozit v následujících letech, figurovaly vozy všech čtyř hlavních tuzemských značek. Každá z nich se tak mohla pyšnit tím, že její výrobky slouží hlavě státu.



PRVNÍ BYLA LAURINKA

Automobil, jímž zakladatel Československé republiky známý pod zkratkou TGM přijel před Vánocemi 1918 na Pražský hrad, byl patrně Laurin a Klement řady M se čtyřválcovým motorem SV o objemu 4,7 l a výkonu 50 k (37 kW). Zapůjčilo jej ministerstvo národní obrany (MNO) a místo poznávací značky měl na přední znak se lvem. To mu vyneslo přezdívku „Lvíček“, jež se objevovala i v oficiálních hradních dokumentech. Až koncem března 1919 dostal poznávací značku N I 888. V hradních službách jezdil do počátku září 1919, kdy byl ministerstvu národní obrany vrácen.

Počátkem února 1919 dalo MNO kanceláři prezidenta republiky k dispozici čtyři další automobily, přičemž roli služebního vozu hlavy státu převzala rakouská limuzína Gräf & Stift 40/45 HP pocházející z bývalého vídeňského dvorního eráru. Poháněl ji čtyřválec SV

o objemu 7,3 l a výkonu 50 k (37 kW) a navzdory téměř třítunové hmotnosti okázala vyvinout rychlost až 100 km/h.

Byla vybavena elektrickým startérem Bosch, její osvětlení však bylo ještě acetylenové. Do konce března 1919 jezdila s původní rakouskou poznávací značkou A-VIII-6, až pak dostala tuzemskou N I 711 nahrazenou v červnu 1920 novou N V 189.

Dne 28. dubna 1919 navštívil T. G. Masaryk První československou továrnu na stroje, jež mimo jiné vyráběla automobily značky Praga. Byla to první prezidentská návštěva průmyslového podniku, další následovala jen o pár dní později, 3. května 1919. To si při cestě do Mladé Boleslavi prohlédl automobilku Laurin a Klement a kromě setkání s jejím vedením a členy správní rady diskutoval i s dělníky a pronesl optimisticky laděný projev.



Faeton Laurin a Klement očekává Masaryka před Wilsonovým nádražím



■ T. G. Masaryk
doprovázený legionáři
jede 21. prosince 1918
na Hrad

■ Trasa Masarykovy
jízdy na Pražský hrad
vedla přes Václavské
náměstí





„Lvíček“ s poznávací značkou N I 888
přijel 17. května 1919 do Plzně



První Masarykova Praga Grand ročníku 1916
v červnu 1920 v Chrudimi



Praga Grand ročníku 1913 přiváží T. G. Masaryka na prezidentskou volbu 27. května 1920

V něm vyjádřil naději, že „automobil i u nás zamerikanizuje se, že dojde takového všeobecného používání jako v Americe, kde i dělníci mají svůj vlastní automobil“. To se u nás ovšem ještě dlouhá desetiletí nestalo.

V návaznosti na předchozí návštěvu První českomoravské dostal T. G. Masaryk 16. května 1919 darem od správní rady tohoto podniku automobil Praga Grand 35 HP, limuzínu se čtyřválcem 3,8 l o výkonu 48 k (35 kW). Bylo to repasovaný vůz zhotovený v roce 1916 vybavený elektrickým startérem i osvětlením Bosch, jenž coby „jednička“ hradní vozby dostal poznávací značku N - 111.

Masaryk tento automobil používal do léta 1920 při cestách po republice i k jízdám mezi Pražským hradem a zámekem v Lánech. Za připomenutí stojí, že při cestách na vojenské přehlídky a cvičení byl několikrát jeho spolejzdce v této limuzíně francouzský generál Maurice Pellé (1863–1924), který v letech 1919 až 1921 jako první vykonával funkci náčelníka Hlavního štábu československé branné moci.

Ministerstvo národní obrany Masaryka obdarovalo 7. června 1919 otevřeným vozem Praga Grand 35 HP, repasovaným dvojitým faetonem roku výroby 1913. Sloužil prezidentovi i jeho rodině. Do dějin se otevřená „grandka“ s poznávací značkou N I 323 zapsala mimo jiné tím, že v ní TGM v doprovodu předsedy Národního shromáždění Františka Tomáška přijel 27. května 1920 do Rudolfiny na svoji druhou prezidentskou volbu.

Připomeňme, že poprvé byl Tomáš Garrigue Masaryk zvolen prezidentem Československé republiky 14. listopadu 1918 aklamací v tehdejším Revolučním Národním shromáždění. Volbě nebyl přítomen, v té době ještě pobýval v USA, a ústavou předepsaný slib ve sněmovně složil až v den návratu do vlasti, 21. prosince 1918. Při druhé volbě v květnu 1920 získal sedmiletý mandát, potřetí byl zvolen hlavou státu 27. května 1927.

Jeden z posledních oficiálních výjezdů absolvovala Masarykova otevřená Praga Grand 21. června 1921, kdy v ní prezident spolu se svou dcerou Olgou přijel na pražské Staroměstské náměstí na vzpomínkové shromáždění k 300. výročí popravy dvaceti sedmi českých pánů v roce 1621.

Od 31. července do 8. srpna 1920 probíhal v Praze první poválečný autosalon, nad nímž prezident Masaryk převzal záštitu. Jedním z exponátů byla černá limuzína Praga Grand 45 HP zhotovená pro hlavu státu. Masaryk ji získal 20. srpna 1920 výměnou za svoji první „grandku“ ročníku 1916 a doplatek.

Nová Praga Grand převzala od své předchůdkyně nejen poznávací značku N - 111, ale i sadu pneumatik. V březnu 1921 pak dostala novou značku N - 1. Výměny se v srpnu 1921 dočkal i poněkud obstarožní dvojitý faeton ročníku 1913, někdejší dar MNO, který se vrátil do továrny na protiúčet s příplatkem za nový otevřený vůz Praga Grand 45 HP. Jeho postavení v hradním autoparku prozrazovala poznávací značka N - 2.

Automobilů Praga Grand se ve službách T. G. Masaryka a jeho rodiny vystřídala celá řada, nové se pořizovaly výměnou za starší a patřičný doplatek. Nakolik mohl být tento systém pro libeňskou automobilku rentabilní, nevíme. Možná to byla především otázka prestiže.

Kancelář prezidenta republiky nakoupila v první polovině dvacátých let i několik automobilů značky Laurin a Klement, zejména modelů Mf a Mh 18/50 HP se čtyřválcem 4,7 l, ale také MK se čtyřválcem 3,3 l se šoupatkovým rozvodem Knight.



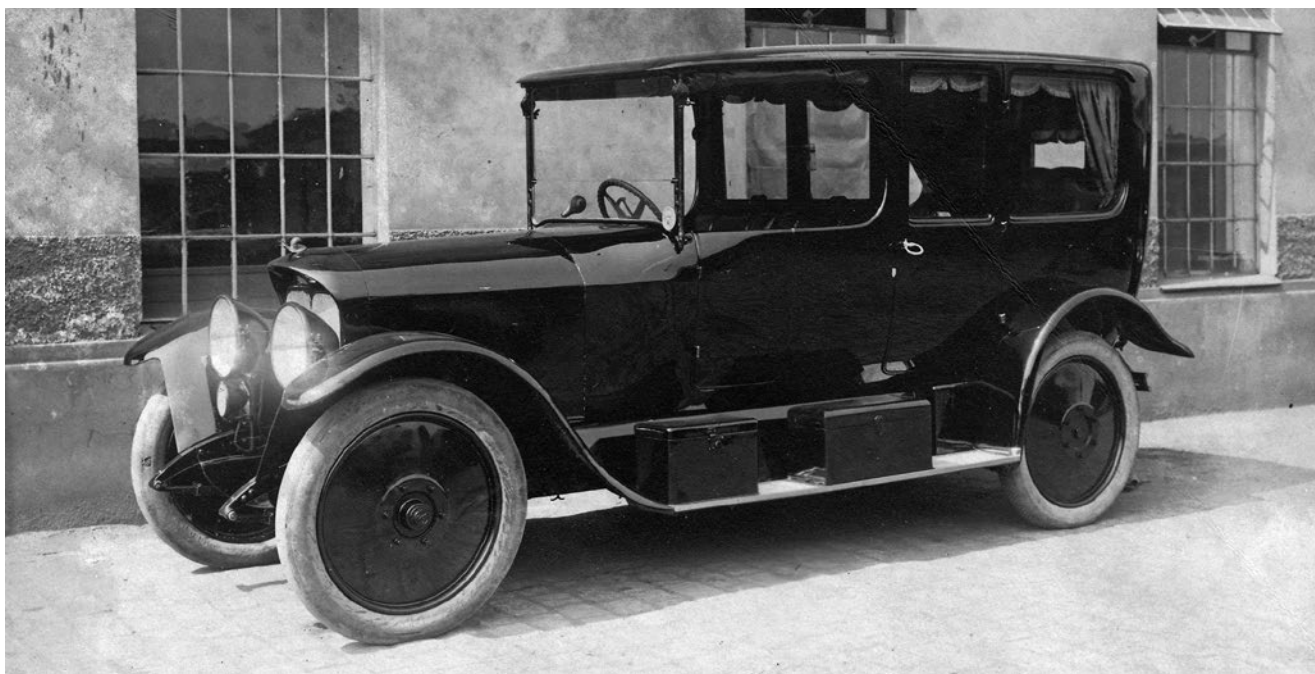
Generál Maurice Pellé nastupuje 14. července 1919 do Masarykova vozu



Masaryk v zákrytu za dcerou Olgou odjíždějí
21. června 1921 ze Staroměstského náměstí



Ministr národní obrany František Udržal
a T. G. Masaryk ve voze Praga Grand (1922)



Nová limuzína Praga Grand pro T. G. Masaryka dokončená v srpnu 1920



Přivítání prezidenta 18. září 1921 v Olomouci, vlevo otevřená Praga Grand



Praga Grand jede pro T. G. Masaryka
27. října 1923 na Wilsonovo nádraží



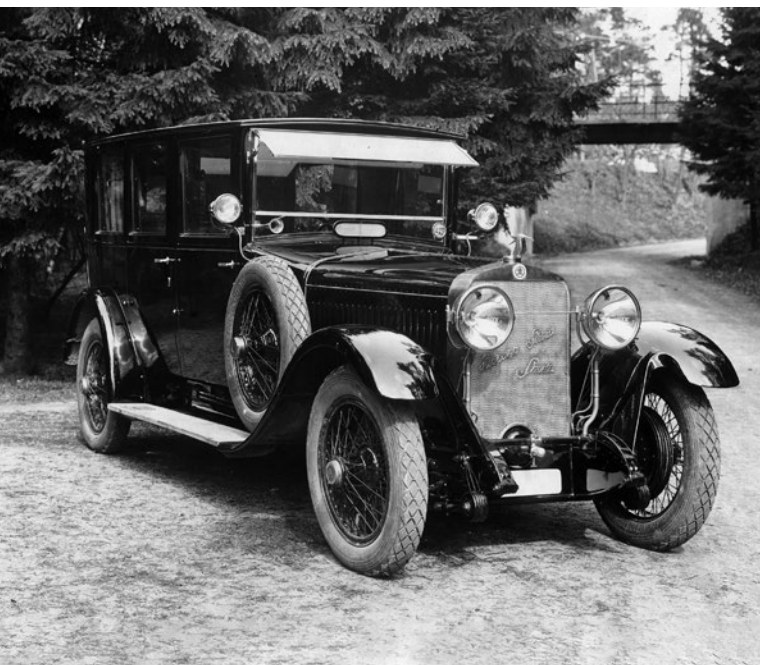
Masaryk a ministr vnitra Jan Malypetr
ve faetonu Praga Grand v roce 1923

ŠKODA HISPANO-SUIZA

Počátkem května 1926 předvedli zástupci plzeňských Škodových závodů prezidentu Masarykovi luxusní šestimístnou limuzínu Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP, jejíž před zdobila soška letícího čápa. Byl to první exemplář tohoto typu dodaný zákazníkovi.

Automobil klasické koncepce postavený podle francouzské licence měl pod kapotou řadový šestiválec s rozvodem OHC a zdvojeným zapalováním, který z objemu 6,6 l dával výkon 100 k (74 kW) a byl spojen s třístupňovou převodovkou s kulisovým řazením.

Dlouhé roky se tradovalo, že jej do podoby prostorné šestimístné limuzíny oblékla plzeňská karosárna Brožík. Mezi dokumenty zachovanými v hradním archivu však figuruje dopis ředitelství Škodových závodů z října 1925, podle něhož karoserii limuzíny pro T. G. Masaryka navrhla a stavěla pařížská karosárna Kellner. Je ovšem možné, že montáž karoserie na podvozek provedla v Plzni firma Brožík.



Černá limuzína pětimetrové délky a bezmála třitunové hmotnosti dokázala na jednadvacetipalcových drátových kolech obutých do pneumatik 6,75-21 vyvinout rychlost až 120 km/h, pokud to ovšem stav vozovky dovolil. Při prvním seznámení s novým automobilem měl prezident Masaryk řadu výhrad, některé popsal i v dopise svému synovi Janovi, tehdejšímu vyslanci v Londýně:

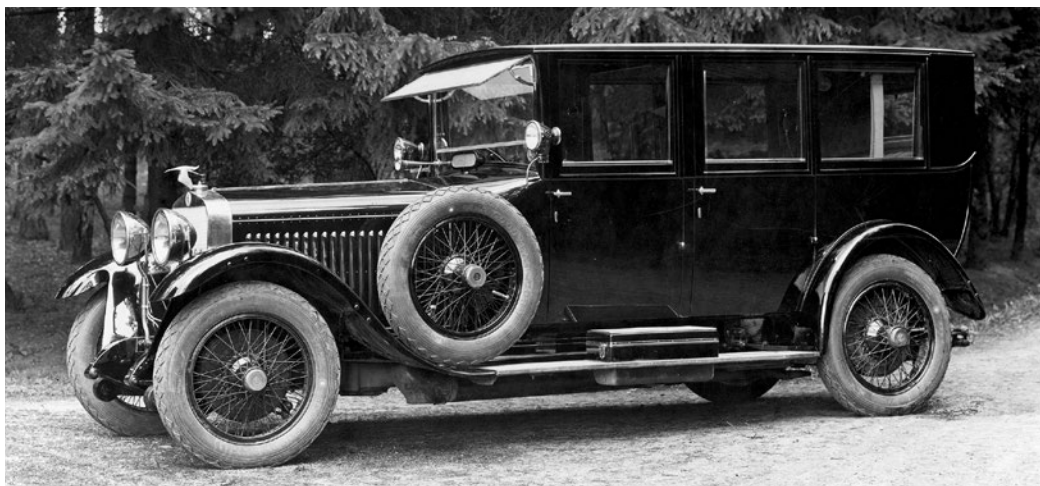
„... musím Ti říci o Hispano-Suiza, kterou jsem dostal tyto dni: je horší než Praga, více vyhazuje a zařízení uvnitř také není praktické – při vstupování a vystupování není držadel. Vrátil jsem vůz, mohou-li jej opravit“.

V továrně limuzínu upravili a ta následně převzala roli „jedničky“ prezidentského parku, spolu s poznávací značkou N - 1. Masarykovi sloužila do počátku třicátých let, na jaře a v létě – pokud to počasí dovolilo – dával přednost otevřeným vozům Praga Grand, z nichž mohl lépe opřevzat pozdravy publika.

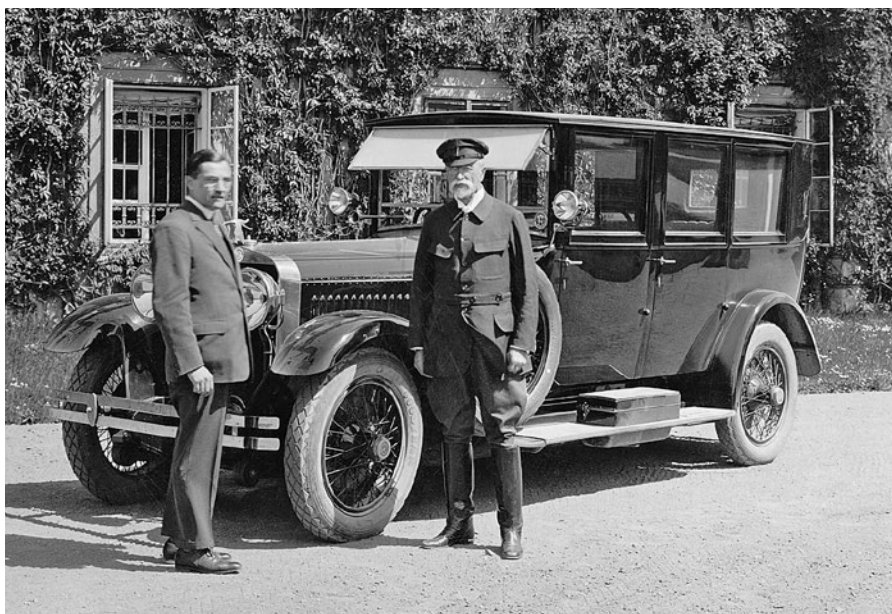
Škoda Hispano-Suiza zůstala v hradních garážích do předjaří roku 1936. T. G. Masaryk mezitím v prosinci 1935 ze zdravotních důvodů abdikoval a černou limuzínu v té době nesoucí poznávací značku P - 5 vrátila správa Pražského hradu 17. března 1936 výrobci. Nikoliv ale do Plzně, nýbrž do automobilky ASAP do Mladé Boleslavi. Další osudy tohoto pozoruhodného automobilu bohužel neznáme.

Limuzína Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP počátkem května 1926 v Lánech

Škodu
Hispano-Suiza pro
T. G. Masaryka
karosovala
pařížská firma
Kellner



Komfort pro hlavu státu: interiér
limuzíny Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP



TGM, správce lánského zámku a nová
Škoda Hispano-Suiza v květnu 1926



Prezidentská limuzína Škoda Hispano-Suiza
a její řidič Stanislav Jehlička



T. G. Masaryk a Škoda Hispano-Suiza 23. května 1929 v Pardubicích



TGM s jízdním doprovodem přijíždí 9. července 1929 do Vysokého Mýta



Uvítání prezidenta ve Vysokém Mýtu se neobešlo bez filmové kamery

T. G. Masaryk se chystá nastoupit do vozu před odjezdem z Vysokého Mýta



PRAGA, ŠKODA, TATRA I WALTER

Od léta 1926 používal T. G. Masaryk otevřený vůz Škoda Laurin a Klement 350 poháněný řadovým šesti-
válcem se šoupátkovým rozvodem Knight o objemu 3,5 l
a výkonu 50 k (37 kW). Šestimístný faeton s rozvorem
3,4 m a délkou 4,6 m byl jedním z prvních vyrobených
vozů tohoto typu, celkem jich v letech 1926 a 1927 vzniklo
jen 50. O postavení tohoto automobilu v prezidentových
službách svědčila poznávací značka N - 4, luxusní charak-
ter faetonu zdůrazňovaly velké světlomety, drátová kola
a mohutný třídielný přední nárazník. V roce 1932 původní
poznávací značku nahradila nová P - 4. V únoru 1927
pořídila prezidentská kancelář pro potřeby hlavy státu

a jejích hostů sedan Walter 8/30 HP se šesti bočními okny
a čtyřválcovým motorem 1,95 l o výkonu 30 k (22 kW). Pro
významné hosty pozvané na Pražský hrad nebo na zámek
do Lán Masaryk obvykle posílal automobil, černý Walter
8/30 HP byl jedním z nich.

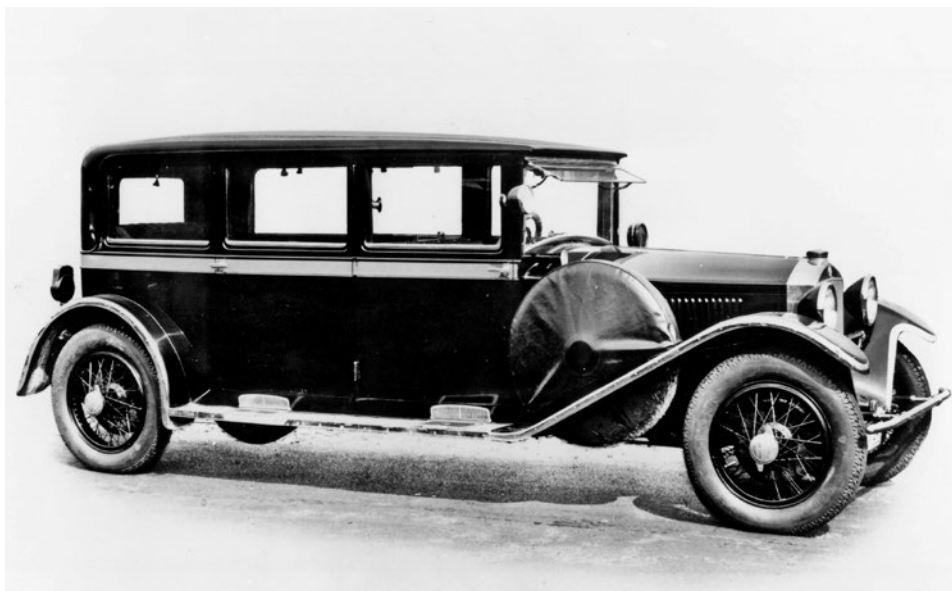
Už po roce a půl služby jej nahradil nový výkonnější
vůz Walter 9/36 HP poháněný čtyřválcem 2,4 l o výkonu
35 k (26 kW). Ještě předtím se s ním jinonická továrna
pochlubila počátkem září 1928 na pražském autosalonu.
Další v řadě byla v roce 1929 černá limuzína Walter 6 B
alias 12/60 HP se šestiválcem o objemu 2,86 l a výkonu
60 k (44 kW).



TGM ve faetonu
Škoda Laurin
a Klement 350
v Brně v červnu 1929



Sedan Walter 8/30 HP přibyl v autoparku Pražského hradu v únoru 1927



Šestiválcová limuzína
Tatra 17/31 vozila
od léta 1929
Masarykovy hosty



Masaryk vystupuje z faetonu Praga Grand 10. července 1926 v Hořicích



Prezident Masaryk přijíždí vozem Praga Grand na sjezd legionářů (1928)

Koncem července 1929 dodala kopřivnická automobilka prezidentské kanceláři šestimístnou limuzínu Tatra 17/31 s vodou chlazeným šestiválcem OHC o objemu 2,3 l a výkonu 40 k (29 kW). Modrý vůz s černými blatníky a střechou se v hradních dokumentech objevoval pod označením „Morava“.

Prezident Masaryk v té době pobýval – jako obvykle od roku 1923 – ve svém letním sídle, na zámku v Topolčankách, asi 30 km východně od Nitry. Téměř osmdesátiletý TGM se tam mimo jiné věnoval jízdě na koni. Do Topolčianek také v srpnu 1929 zamířila zbrusu nová Tatra 17/31. V hradních službách zůstala až do října 1935 a najezdila přes 130 tisíc kilometrů.

V letech 1928 až 1935 používal prezident Masaryk a jeho nejbližší spolupracovníci, zejména kancléř JUDr. Přemysl Šámal (1867–1941), řadu limuzín Praga Grand s osmiválcovým motorem. Zpočátku o objemu 3,4 l, poté 3,6 a 4,4 l. Tyto vozy obvykle absolvovaly v hradní službě přes 100 000 km.

Masaryk také s oblibou jezdil v otevřených automobilech Praga Grand. Patrně největší chvíle slávy zažil faeton Praga Grand koncem června 1929, kdy v něm spolu s TGM projížděl Prahou egyptský král Fuád, jenž byl první korunovanou hlavou státu, která oficiálně navštívila Československo.

Vážení čtenáři, právě jste dočetli ukázkou z knihy Auta našich prezidentů.
Pokud se Vám ukázka líbila, na našem webu si můžete zakoupit celou knihu.