



TGM a správce lánského zámku s vozem Škoda Hispano-Suiza v květnu 1926

HRADNÍ VOZBA

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 nádražím nasednout do přistaveného kočáru taženého dvěma páry běloušů a triumfální jízdu na Pražský hrad absolvoval v otevřeném automobilu Laurin a Klement.

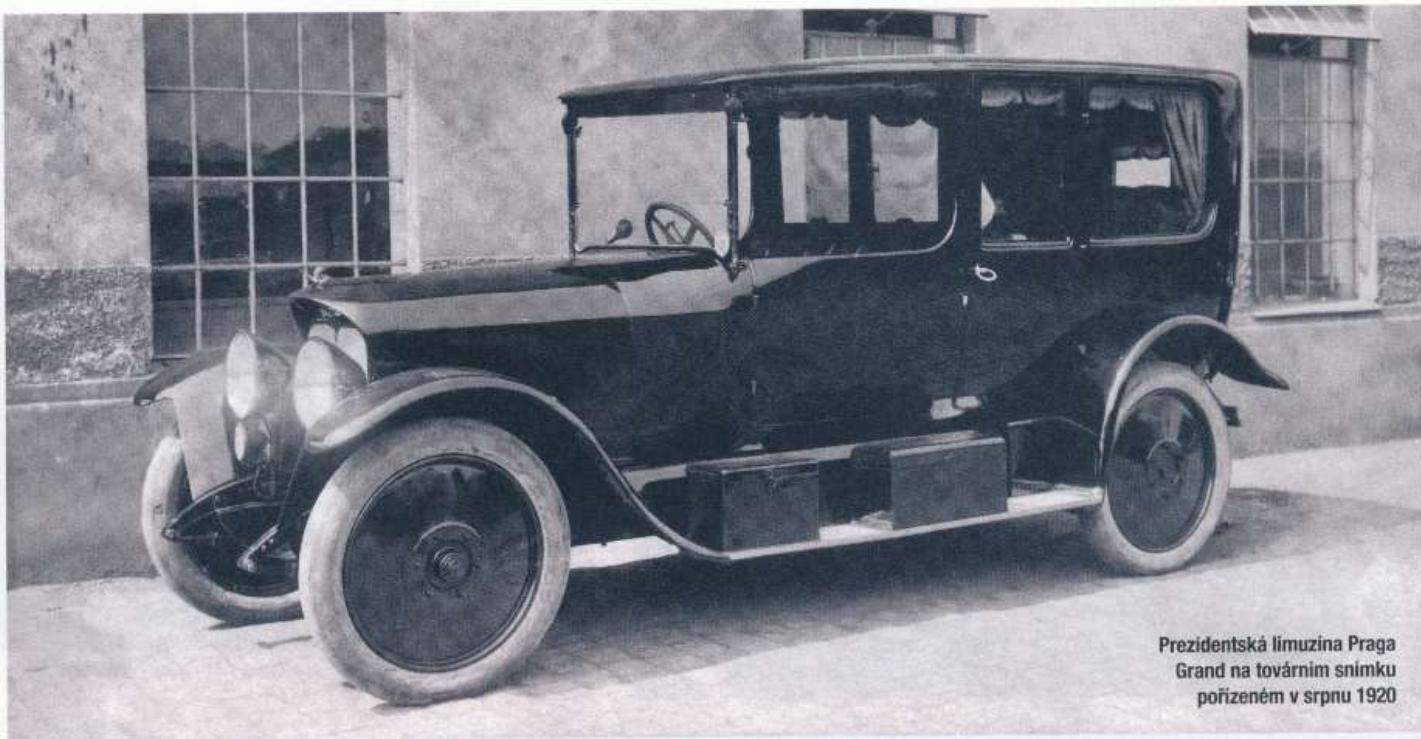
JAN TUČEK | Foto: archiv Škoda Auto a archiv autora

Automobil, jímž zakladatel Československé republiky, známý pod zkratkou TGM, přijel před Vánocemi 1918 na Pražský hrad, byl údajně Laurin a Klement řady M se čtyrválcovým 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 přídi znak se lvem. To mu vyneslo přezdívku „Lviček“, jež se objevovala i v oficiálních hradních dokumentech. Až koncem března 1919 byl opatřen poznávací značkou N I 888, v hradních službách jezdil do počátku září 1919, kdy byl ministerstvu národní obrany vrácen.

V polovině února 1919 dalo MNO kanceláři prezidenta republiky k dispozici čtyři další automobily, přičemž roli služebního vozu hlavy státu převzala limuzína Gräf und Stift 40/45 HP pocházející z bývalého vídeňského dvorního eráru. Poháněl ji čtyrválec SV o objemu 7,3 l a výkonu 50 k (37 kW) a navzdory téměř třítunové hmotnosti dokázala vyuvinout rychlosť až 100 km/h. Měla elektický startér Bosch, ale její osvětlení bylo



T. G. Masaryk ve voze Laurin a Klement při příjezdu do Prahy 21. prosince 1918



Prezidentská limuzína Praga Grand na továrním snímku pořízeném v srpnu 1920

ještě acetylénové. 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 prezidentova návštěva průmyslového podniku, další následovala jen o pár dní později, 3. května 1919. To si při cestě do Mladé Boleslaví prohlédl automobilku Laurin a Klement a kromě setkání s jejím vedením a členy správní rady diskutoval i s dělníky a proněsl optimisticky laděný projev. V něm vyjádřil naději, že „automobil i u nás zamerikaničuje 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). Byl to repasovaný vůz zhotovený v roce 1916 a vybavený elektrickým startérem i osvětlením Bosch, jenž coby „jednička“ hradní vozby dostal poznávací značku N - 111.

Pozadu nezůstalo ani ministerstvo národní obrany, které 7. června 1919 Masaryka obdarovalo otevřeným vozem Praga Grand 35 HP, repasovaným dvojitým faetonem roku výroby 1913. Sloužil prezidentovi i jeho rodině.

Od 31. července do 8. srpna 1920 probíhal v Praze první poválečný autosalon, nad nímž prezident Masaryk převzel záštitu. Jedním z exponátů byla černá limuzína Praga Grand 45 HP zhotovená pro hlavu státu. Masaryk ji získal 20. srpna 1920 vý-

měnou za „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 protíúčet s příplatkem za nový otevřený vůz Praga Grand 45 HP. Jeho postavení prozrazovala poznávací značka N - 2.

Automobilu Praga Grand se ve službách T. G. Masaryka a jeho rodiny vystřídala řada, nové se pořizovaly výměnou za starší a patřičný příplatek. Nakolik mohlo být tento systém pro libeňskou automobilku renta-



Praga Grand ročníku 1913 s TGM a jeho dcerou Olgou v červnu 1921



Prezident Masaryk, celý v bílém, vystupuje z faetonu Praga Grand v Hořicích



Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP pro hlavu státu a jeho řidič Stanislav Jehlička



bilní, nevíme. Možná to byla především otázka prestiže.

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

Počátkem května 1926 přivedli zástupci plzeňských Škodových závodů prezidentu

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

Bohatě čalouněné zadní sedadlo Masarykovy limuzíny Škoda Hispano-Suiza

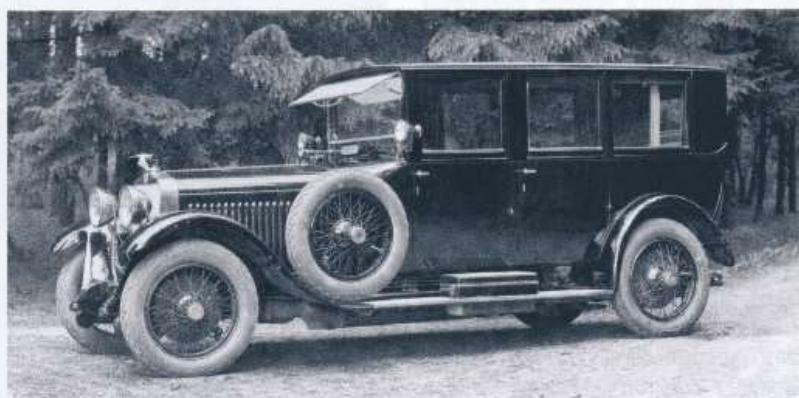
Masarykovi luxusní limuzínu Škoda Hispano-Suiza 25/100 HP. Automobil klasické konstrukce postavený podle francouzské licence měl pod kapotou řadový šestiválec s rozvodem OHC a zdvojeným zapalováním, který z objemu 6,6 l dával výkon 100 k (74 kW) a byl spojen s třístupňovou převodovkou s kulisovým řazením. Do podoby prostorné šestimístné limuzíny pětimetrové délky jej podle licen-

ce pařížské karosárny Kellner oblékl plzeňská firma Brožík. Na jednadvacetipalcových drátových kolech obutých do pneumatik 6,75 – 21 dokázal vůz bezmála třitunové hmotnosti vyvinout rychlosť až 120 km/h, pokud to ovšem stav vozovky dovolil.

Při prvním seznámení s novou limuzínou měl Masaryk řadu výhrad, jež popsal i v dopise svému synovi Janovi, tehdejšímu vyslanci v Londýně: „... musím Ti říci o Hispano-Suiza, kterou jsem dostal tyto dny: 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“ presidentského 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 opětovat pozdravy publika.

K dalším automobilům, v nichž se dával vozit první československý prezident, se vrátíme v příštím vydání Automobilu. ■



Lány, květen 1926: prezidentská Škoda Hispano-Suiza karosovaná firmou Brožík