

Sedan Walter 8/30 HP se
čtyřválcem 1,95 l přibyl v hradním
autoparku v únoru 1927

Budoucí členové římských rodin
domy Římanů nejsou dle svého
vlastního významu vlastní vlastní



PRAGA, ŠKODA, TATRA I WALTER

Mezi automobily, jimiž se dával vozit první československý prezident Tomáš Garrigue Masaryk (1850–1937), figurovaly vozy všech čtyř hlavních tuzemských značek. Každá z nich se tak mohla pyšnit tím, že její výrobky slouží hlavě státu.

JAN TUČEK | Foto: archiv autora

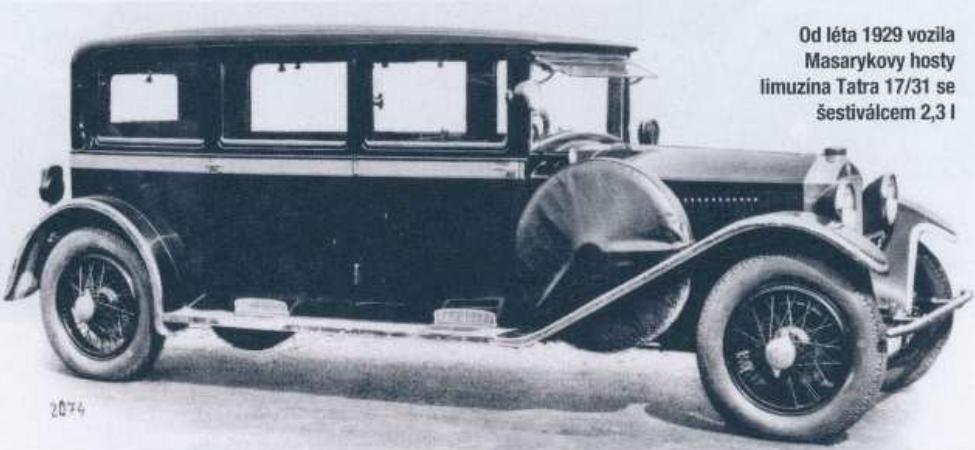
Od léta 1926 používal T. G. Masaryk otevřený vůz Škoda Laurin a Klement 350 poháněný řadovým šestiválcem se šoupátkovým rozvodem Knight o objemu 3,5 l a výkonu 50 k (37 kW). Šestimístný faeton s rozvorem 3,4 m a délkou 4,6 m byl jedním z prvních vyrobených vozů tohoto typu, celkem jich v letech 1926 a 1927 vzniklo jen 50.

O postavení tohoto automobilu v prezidentských službách svědčila poznávací značka N – 4, luxusní charakter faetona zdůrazňovaly velké světlomety, drátová kola a mohutný trídílný 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 Lánek 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 pochluhnila 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).

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“.



Od léta 1929 vozila
Masarykovy hosty
limuzína Tatra 17/31 se
šestiválcem 2,3 l

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



Prezident Masaryk
v červnu 1929
v Brně ve faetonu
Škoda Laurin
a Klement 350



Snímek limuzíny Praga Grand s prezidentskou standartou z prospektu z roku 1935

obvykle absolvovaly v hradní službě přes 100 000 km.

Na jaře a v létě roku 1935 završily tuto řadu dvě impozantní limuzíny Praga Grand s osmiválcem 4,4 l o výkonu 90 k (66 kW), rozvorem 3,6 m a 5,7 m dlouhou šestimístnou karoserií výrazně modernějších zaoblených tvarů.

Luxusně vybavené vozy s bohatě čalouněným zadním sedadlem pro dva prominentní cestující a elektrickým telefonem umož-



Jedna z posledních osmiválcových limuzín
Praga Grand se zaoblenou karoseríí (1935)



Luxusní 5,3 m dlouhá limuzína
Praga Grand z roku 1931 poháněná
osmiválcem 4,4 l



Soukromým majetkem T. G. Masaryka byl landaulet Tatra 80 zakoupený v létě 1935

Landaulet s motorem V12 o objemu 5,99 l a koženým skládacím zadním dílem střechy



ňujícím komunikaci mezi nimi a odděleným prostorem pro řidiče a doprovod vykazovaly pohotovostní hmotnost 2480 kg a dokázaly vyvinout rychlosť až 110 km/h.

Snímek černé limuzíny v tomto provedení s prezidentskou standartou použil výrobce, automobilní oddělení akciové společnosti Českomoravská-Kolben-Daněk, v posledním prospektu na typ Grand. Byl to vůz dodaný v srpnu 1935 kanceláři prezidenta republiky, jenž byl následně opatřen poznávací značkou P – 2.

Stejnou limuzínu Praga Grand tmavohnědé barvy si předtím v polovině května 1935 z vlastních prostředků koupil T. G. Masaryk do osobního vlastnictví. Tento vůz jezdil s poznávací značkou P – 4.

Doslova legendou se stal druhý automobil, který si prezident Masaryk pořídil v roce 1935 za vlastní peníze. Počátkem července 1935 mu z Kopřivnice dodali na zakázku stavěný unikátní landaulet Tatra 80 s vodou chlazeným dvanáctiválcem do V o objemu 5,99 l a výkonu 120 k (88 kW). Byl jedním z pouhých 22 vozů typu T 80, jež opustily továrnu.

Landaulet klasického střihu s rozvorem náprav 3,8 m byl dlouhý 5,7 m a jeho hmotnost převyšovala 2500 kg. Díky výkonnému dvanáctiválci by však na pneumatikách Matador Goliath rozměru 17 x 50 dokázal uhánět rychlosť přes 130 km/h. To ovšem při tehdejším stavu tuzemských silnic

a s hlavou státu na zadním sedadle nepřicházel do úvahy.

Masarykova Tatra 80 dostala v Kopřivnici originálně řešenou karoserii. Nejenže měla skládací část střechy nad zadními sedadly zhotovenou z kůže, ale i kupředu odklápěcí plechový střední díl střechy s horními částmi rámu druhých bočních dveří. Pan prezident tak mohl do vozu nastoupit vzpřímeně, s kloubkem na hlavě.

Landaulet byl opatřen poznávací značkou P – 1, kterou při soukromých jízdách TGM nahrazovala značka P – 811. S ní se objevil i na několika filmových záběrech pořízených v Lánech.

V prosinci 1935 T. G. Masaryk ze zdravotních důvodů abdikoval a novým československým prezidentem byl zvolen dosavadní šéf diplomacie Dr. Edvard Beneš

Masarykova Tatra 80 měla odklápěcí střední díl střechy, jenž usnadňoval nastupování

(1884–1948). Masaryk nadále pobýval na zámku v Lánech a svůj landaulet nechal přepsat do rejstříku okresu Slaný. Od 12. března 1936 tak Masarykova Tatra 80 nesla novou poznávací značku Č 62.762. Ještě předtím, v únoru 1936, Masaryk věnoval státu svoji soukromou tmavohnědou osmiválcovou limuzínu Praga Grand zakoupenou v květnu 1935.

Hospodářská správa Pražského hradu ji vzápětí vyměnila s ministerstvem zahraničí za černou dvanáctiválcovou limuzínu Tatra 80 ročníku 1934, již měl v oblibě dřívější ministr a nynější prezident Beneš. Jeho „osmdesátka“ převzala poznávací značku P – 1, resp. P – 811 pro neoficiální jízdy.

Počátkem července 1937 probíhaly na strahovském stadionu oslavy dvacátého výročí bitvy u Zborova, prvního významného triumfu Československých legií. Nemocný T. G. Masaryk neočekávaně přijel v neděli 4. července z Lán na Strahov ve svém landauetu Tatra 80 a v doprovodu generála Jana Syrového, inspektora československé branné moci, který u Zborova přišel o oko, sledoval dramatizovanou rekonstrukci bitvy.

Tomáš Garrigue Masaryk zemřel v úterý 14. září 1937 na zámku v Lánech. Jeho landaulet Tatra 80 prošel mnoha peripetiemi, všechny ale přestál a od léta 1957 je součástí sbírky Národního technického muzea v Praze na Letné. ■

