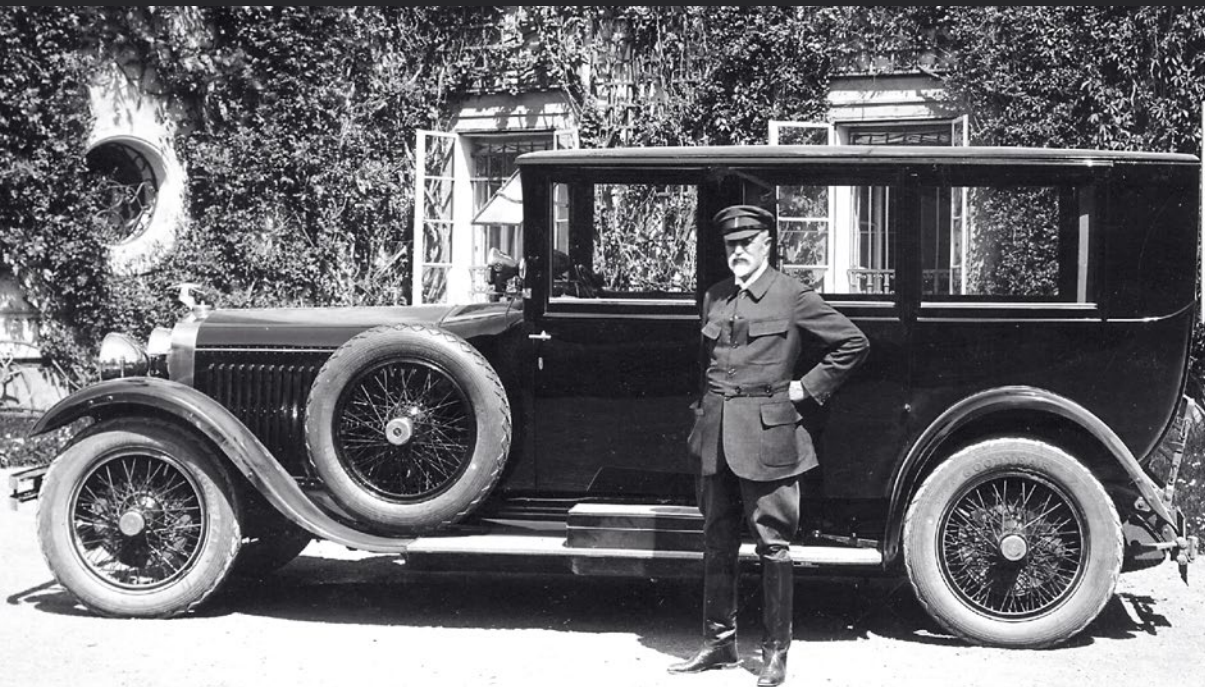


Jan Tuček

# 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)

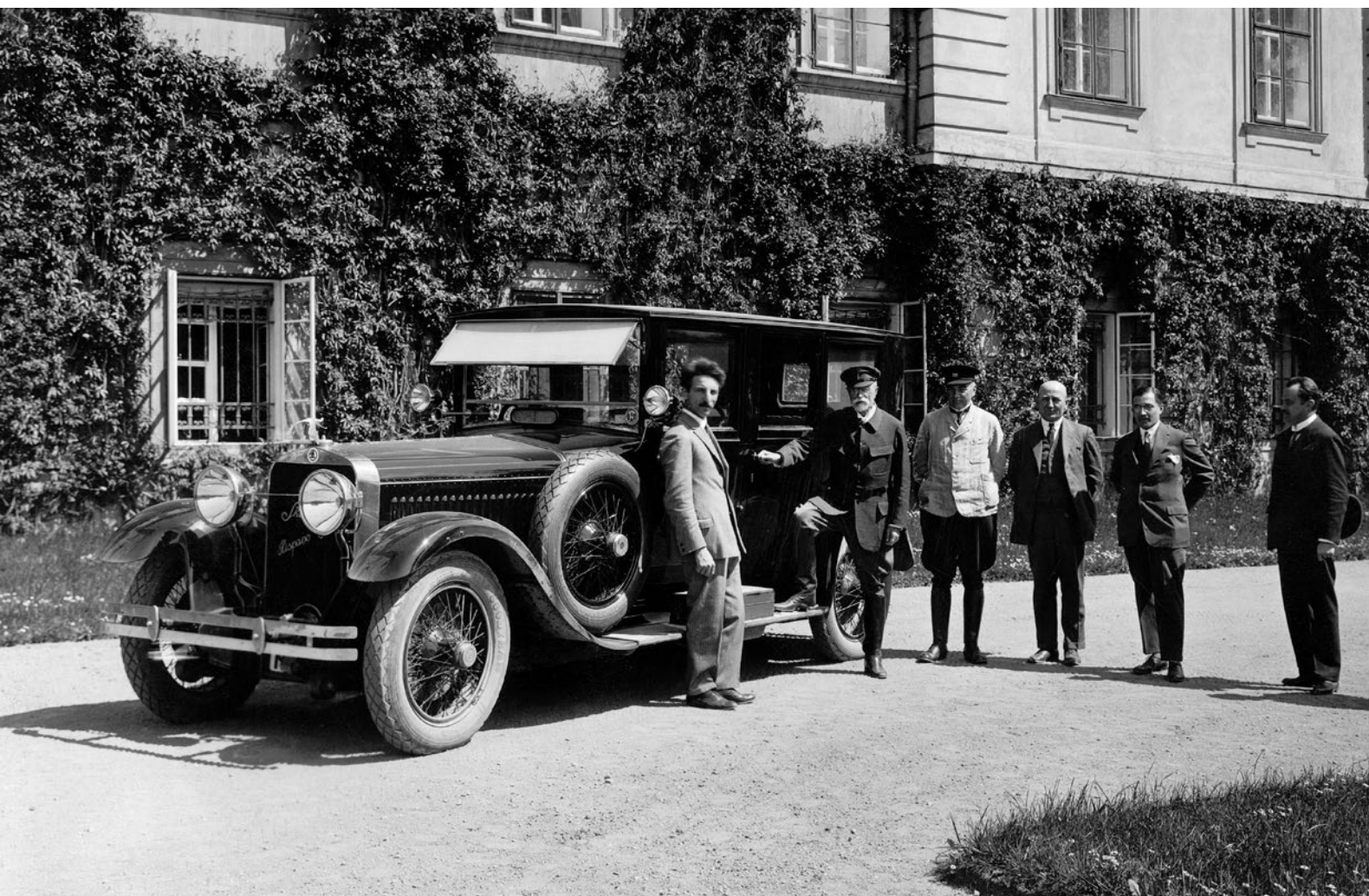
# OBSAH

<b>PÁR VĚT NA ÚVOD .....</b>	<b>7</b>	<b>LUDVÍK SVOBODA .....</b>	<b>97</b>
Masaryk, Beneš, Hácha .....	8	V otevřeném voze .....	98
V komunistické éře .....	9	Čajka .....	99
Od Havla k Pavlovi .....	10	Tatra 2-603 .....	100
<b>TOMÁŠ GARRIGUE MASARYK.....</b>	<b>13</b>	Na výstavě .....	100
První byla laurinka .....	14	Pohnutý osud .....	101
Škoda Hispano-Suiza .....	20	<b>GUSTÁV HUSÁK .....</b>	<b>103</b>
Praga, Škoda, Tatra i Walter .....	24	ZIL 114 .....	104
Dvanáctiválec .....	30	Tatra 613 .....	107
Peripetie landauletu .....	32	Faetony .....	108
<b>EDVARD BENEŠ POPRVÉ .....</b>	<b>35</b>	Tatra 613 Speciál .....	110
Automobily hradní i jiné .....	36	ZIL 115 .....	112
Pancéřovaný solitér .....	39	Od prosince 1987 do prosince 1989.....	115
Královská návštěva .....	41	<b>VÁCLAV HAVEL.....</b>	<b>117</b>
Složité roky .....	43	Renault z Portugalska .....	118
<b>EMIL HÁCHA .....</b>	<b>49</b>	BMW: šest i dvanáct válců.....	121
Tatra a Praga .....	50	Dva bílé pancéřované .....	123
Mercedes od Hitlera .....	53	S třícípou hvězdou .....	124
Až do trpkého konce .....	55	Červená pancéřovaná .....	127
<b>EDVARD BENEŠ PODRUHÉ .....</b>	<b>57</b>	Občan Havel .....	128
Návrat do vlasti .....	58	Mercedesy ze zámoří .....	130
Místo Tatry Daimler .....	61	<b>VÁCLAV KLAUS .....</b>	<b>133</b>
Nový Daimler .....	66	Čtyři kruhy .....	134
Epilog .....	67	Ještě jednou červená pancéřovaná .....	135
<b>KLEMENT GOTTWALD.....</b>	<b>69</b>	Superb .....	135
Daimler a ZIS .....	70	Audi nové generace .....	137
Tatra a Cadillac .....	73	Superb II .....	140
Škoda Superb .....	74	V novém stylu .....	140
VOS .....	75	<b>MILOŠ ZEMAN .....</b>	<b>143</b>
Změny za pochodu .....	76	Přítel značky Škoda .....	144
<b>ANTONÍN ZÁPOTOCKÝ .....</b>	<b>79</b>	Superb třetí generace .....	145
VOS a ZIS .....	80	Britská výjimka .....	148
ZIM .....	83	Kodiaq .....	148
První Tatry 603 .....	84	Dvě pozornosti k narozeninám .....	150
Poslední ZIS .....	85	<b>PETR PAVEL .....</b>	<b>153</b>
<b>ANTONÍN NOVOTNÝ .....</b>	<b>87</b>	Nejprve Superb .....	154
ZIM a ZIS .....	88	Bavorská kráska .....	154
První ZIL .....	91	Range Rover Sport .....	156
Druhý ZIL .....	93	<b>PÁR VĚT NA ZÁVĚR .....</b>	<b>158</b>
Odchod ze scény .....	95	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 předvíčkou „Lviček“, 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 bezvýchodné 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.

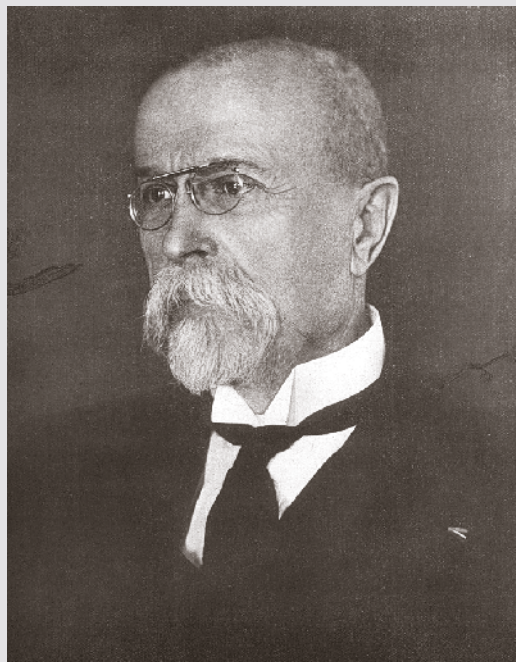
Současný prezident České republiky Petr Pavel, v pořadí druhý zvolený přímo občany, přijel na inauguraci 9. března 2023 automobilem Škoda Superb třetí generace. Ve funkci hlavy státu ale preferuje bavorskou limuzínu BMW 750Li xDrive s dvakrát přeplňovaným motorem V8 o objemu 4,4 l, úctyhodným výkonem 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 NI 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 vojenských přehlídkách a cvičení byl několikrát jeho spolujezdcem 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 tehdejšímu Revolučnímu 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.



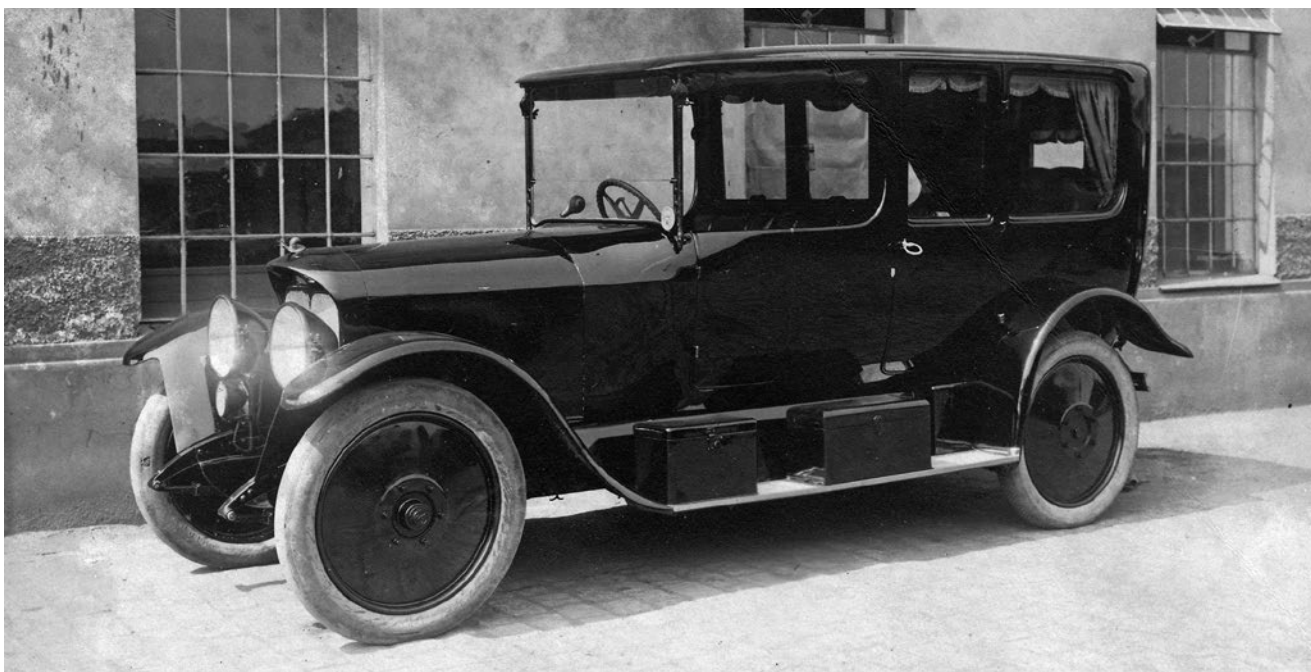
Generál Maurice Pellé nastupuje 14. července 1919 do Masarykova vozu



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