



Tatra 87 ročníku 1938
s celokovovou
karosérií a volantem
vpravo

OSM VÁLCŮ A VZDUCH



Před osmdesáti lety, v říjnu 1937, měla na pražském autosalonu premiéru aerodynamická Tatra 87 se vzduchem chlazeným třilitrovým osmiválcem za zadní nápravou.

JAN TUČEK

Foto: archiv autora

Éru velkých kopřivnických vozů proudnicových tvarů se vzduchem chlazeným motorem V8 v zádi zahájila Tatra 77, jež se v březnu 1934 stala senzací berlínského autosalonu a o pár týdnů později ohromovala i návštěvníky pražské automobilové výstavy. Velmi osobitou konstrukci Tatry 77 vytvořil čtyřiatřicetiletý Ing. Erich Úbelacker, odvážný projekt zaštítil technický ředitel Hans Ledwinka (1878 – 1967).

„Sedmdesátsedmička“ i její mladší sestra s označením T 77 A měly ještě dřevěnou kostru karoserie, vznikaly po jednotlivých kusech a prakticky každý zhotovený exemplář se v detailech odlišoval od ostatních. Během čtyř let vyjelo z Kopřivnice jen kolem 250 vozů tohoto typu.

Mezitím se už od jara 1936 rodil nový automobil, o něco kompaktnější a vhodnější k sériové výrobě. Dostal označení T 87, měl zdokonalené zavěšení všech čtyř kol a celokovovou karoserii. Při premiéře na pražském autosalonu v říjnu 1937 továrna začala přijímat objednávky, první zákazníci se však vozů Tatra 87 dočkali až na jaře 1938. Přes zimu byla automobilka zaměřena především výrobou pro armádu.

Karoserie Tatry 87 se vyznačovala mírně zvětšenou prosklenou plochou. Stejně jako u typu 77 A měla přidavná okénka po stranách čelního skla, navíc dostala třetí boční okénka za zadními dveřmi. Nově tvarovaná kapota motoru, opatřená svíslou středovou „ploutví“ oddělující dva sloupce vodorovných štěrbin, měla po stranách vyboulené lapače, přivádějící vzduch k motoru.

V předí vozu bylo místo jen pro dvojici nad sebou uložených náhradních kol, pod nimiž se nacházel chladič oleje, a pro palivovou nádrž o objemu 75 l (později 60 l) umístěnou u příčné stěny karoserie. Prostor pro zavazadla byl vzadu, mezi opěradlem zad-

ního sedadla a stěnou oddělující kabinu od motorového prostoru.

Podélně za zadní nápravou uložený vzduchem chlazený osmiválec do V 90° s rozvodem OHC a dvojitým spádovým karburátorem Zenith-Stromberg dával z objemu 2958 cm³ výkon 75 k (55 kW) při 3500 min⁻¹. Každá řada válců měla svůj samostatný ventilátor chlazení poháněný klínovým řemenem. Směrem kupředu na motor navazovala rozvodovka a před zadní nápravou umístěná čtyřstupňová převodovka se synchronizací dvou nejvyšších rychlostních stupňů.

Nosným prvkem typu Tatra 87 byl páteřový nosník hranatého průřezu odlehčený děro-

V zádi ozdobené svíslou „ploutví“ se skrýval třilitrový motor V8





váním, vzadu rozvidlený a pevně spojený s podlahou. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena. Přední na dvojici nad sebou umístěných příčných listových per, zadní kola nesly výkyvné polonápravy odpružené šikmo uloženými listovými pery uchycenými ve větvích rozvidleného centrálního nosníku. Obě nápravy byly opatřeny teleskopickými olejovými tlumiči.

Bubnové brzdy měly kapalinové ovládání, ruční brzda působila na zadní kola. Hřebenové řízení mělo zpočátku volant vpravo, od podzimu 1938 se většinou montovalo řízení levostranné. Šestnáctipalcové děrované disky kol nesly pneumatiky rozměru 6,50 – 16.

Tatra 87 měla rozvor náprav 2850 mm a rozchod kol 1250 mm vpředu i vzadu. Byla dlouhá 4740 mm, široká 1670 mm a vysoká 1500 mm a vykazovala pohotovostní hmotnost 1370 kg. Dosahovala největší rychlosti přes 150 km/h, na dálnici mohla trvale udržovat tempo 130 km/h. Z 0 na 100 km/h dokázala zrychlit za 19 s, běžně spotřebovala 14 až 15 l paliva na 100 km.

Ve srovnání se svou předchůdkyní typu T 77 A byla Tatra 87 o třetinu levnější, v sezóně 1938 se prodávala za 68 000 Kč. Do přerušení výroby v létě 1942 opustilo továrnu přes 1300 vozů Tatra 87, z nichž nejméně polovina sloužila v německých branných silách.

Kuriozitou byl vojenský kabriolet Tatra 87, postavený v roce 1940 údajně ve dvou exemplářích. Převzal čelní okno s přidavnými okénky po stranách, boční okna se stahovala do dveří i s rámy. Skládací textilní střeška zabíhala od horního okraje čelního skla až k zadní kapotě, jež se tentokrát sice obešla bez tradiční svíslé „ploutve“, zachovala si však dva sloupce vodorovných štěrbín. Po stranách kapoty byly připevněny o poznání zvětšené vyboulené lapače vzduchu. Do výroby se toto provedení T 87 nedostalo.

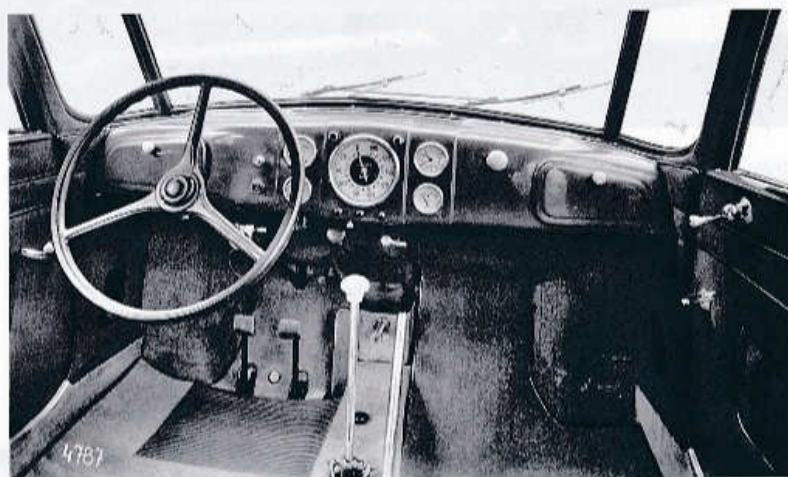
Záhy po skončení války, v létě 1945, byla montáž vozů Tatra 87 obnovena. První tři vozy byly určeny pro prominentní uživatele. Jeden dostal 10. července 1945 darem československý prezident Dr. Edvard Beneš, další předala delegace tatrováků 30. srpna v moskevském Kremlu jako dar pro sovětského vládcu Josifa Vissarionoviče

Tímto prospektem výrobce propagoval Tatra 87 na podzim roku 1937



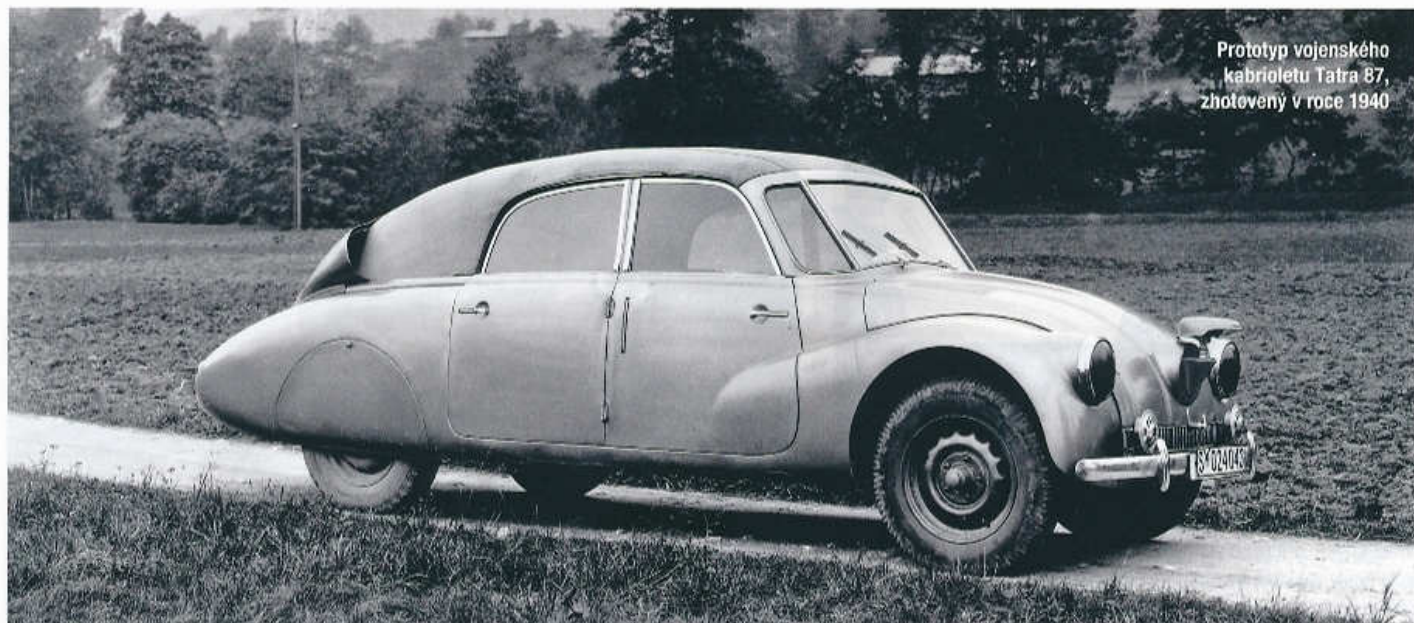
Tatra 87 s otevíracím dílem střechy a koženým čalouněním (1938)

Přístrojová deska jednoho z prvních vozů Tatra 87 s volantem vlevo



Tatra 87 s rádiem a shrnovací střeškou, údajně určená pro policii (1939)





Prototyp vojenského kabrioletu Tatra 87, zhotovený v roce 1940



V říjnu 1947 se na pražském autosalonu vedle nového čtyřválcového jména Tatraplan představila i lehce modernizovaná Tatra 87 s oblou předí a lépe integrovanými předními blatníky. V této podobě se vyráběla od roku 1948, kdy její produkce dosáhla rekordních sedmi set kusů. V letech 1949 a 1950 pak už jen doháněla, celkem v poválečných letech v Kopřivnici vyrobili 1700 vozů T 87. Více než třetina z nich byla vyvezena do zahraničí, nejvíce do Rumunska (159 vozů), Maďarska (131), Sovětského svazu (119) a Jugoslávie (76). Několik desítek automobilů Tatra 87 odešlo do Belgie (36 kusů), Polska (32), Švýcarska (21), Egypta (16), Rakouska (15) a Bulharska (13). Jednotlivé vozy T 87 byly dodány i do Argentiny, Brazílie, Jižní Afriky, Austrálie a na Island.

V tuzemsku byla obvykle černá Tatra 87, řečená „osmička“, až do konce padesátých let stavovským vozidlem komunistických mocipánů. ■

Stalina. Třetí „osmdesátšedmičku“ dostal darem generál Rudé armády Andrej Ivanovič Jeremenko, velící sovětským vojskům při osvobození severomoravského regionu. Do konce roku 1945 byly smontovány čtyři desítky vozů Tatra 87, v roce 1946 produkce dosáhla 175 kusů a o rok později 500. V březnu 1947 byla Tatra 87 poprvé po válce vystavena na ženevském autosalonu.

V dubnu 1947 se komerční inženýři Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund vydali se stříbřitou Tatrou 87 na tři a půl roku dlouhé putování Afrikou a Latinskou Amerikou, během něhož najeli přes 60 tisíc kilometrů. Neodradilo je ani to, že po pěti týdnech a jimi nezávině havárii v Libyi museli původní vůz vyměnit za jiný, narychlo přestříkaný z černé na stříbrnou barvu.

Čtyři boční okna kabrioletu se dala stáhnout do dveří i s rámy

Ve službách nových mocipánů: Tatra 87 na Karlově mostě (1948)



Prototyp vojenského kabrioletu měl kožené čalounění sedadel



Tatra 87 se zaoblenou předí v říjnu 1948 na pařížském autosalonu