

a po zdlouhavém vybavování skončil v roce 1965 vyrovnáním. Podle toho byl koncern Volkswagen povinen automobilce Tatra uhradit 1 milion západoněmeckých marek, čímž se měly formálně uspokojit nároky automobilky i Ledwinky.

Ze vzpomínek Oskara Pietsche, který byl v automobilce Tatra zaměstnán v letech 1923–1938 a spolupracoval při konstrukci typů T 77 a T 87 (z rozhovoru z prosince 1991):

Nedá se říct, že ta spolupráce s Ringhofferem byla dobrá. Ledwinka byl tímto člověkem využíván. Majetek barona Ringhoffera zdědil nějaký vnuk té rodiny a ten vnuk si myslel, že je dobrým obchodníkem, a přitom on ničemu nerozuměl. Byl to syn bohatého táty. Ta spolupráce netrvala dýl než tři-čtyři měsíce, nejvíc půl roku. Ringhoffer sice proces s Volkswagemem nevyhrál, ale dostal odškodné, půl druhého milionu marek. A z toho odstupného nechtěl dát Ledwinkovi ani jeden krejcar. A přitom Ledwinka dostával od německého ústavu jen pensi. Mladý Ledwinka hrozil Ringhofferovi-Serényimu procesem a pak dostal nějakých 80 nebo 100 tisíc marek. Ale Ledwinka už byl tak starý, že peníze, co dostal, potřeboval na sanatorium, aby si vyléčil chorobu, co chytil ve vězení v Novém Jičíně.

Výsledkem konstrukční práce Ing. Ericha Übeckera byl první sériově vyráběný automobil s proudnicovou karosérií. Jarayovy patenty byly využity pouze částečně. Jednak by za všechny musela Tatra zaplatit značné sumy, hlavní důvod však spočíval v tom, že všechny jeho návrhy měly na základním pontonu nástavbu kapkovitého tvaru, která neumožňovala dostatečně velký vnitřní prostor pro cestující. Patentové oddělení Tatry toto muselo řešit osobním Jarayovým souhlasem.

Prototyp z roku 1933 měl oproti sériovému výrobku na koncích více protažené přední a zadní blatníky, čelní sklo bylo šípovitě lomené, potom jednoduché a svislejší. Za dvěma bočními okny byly

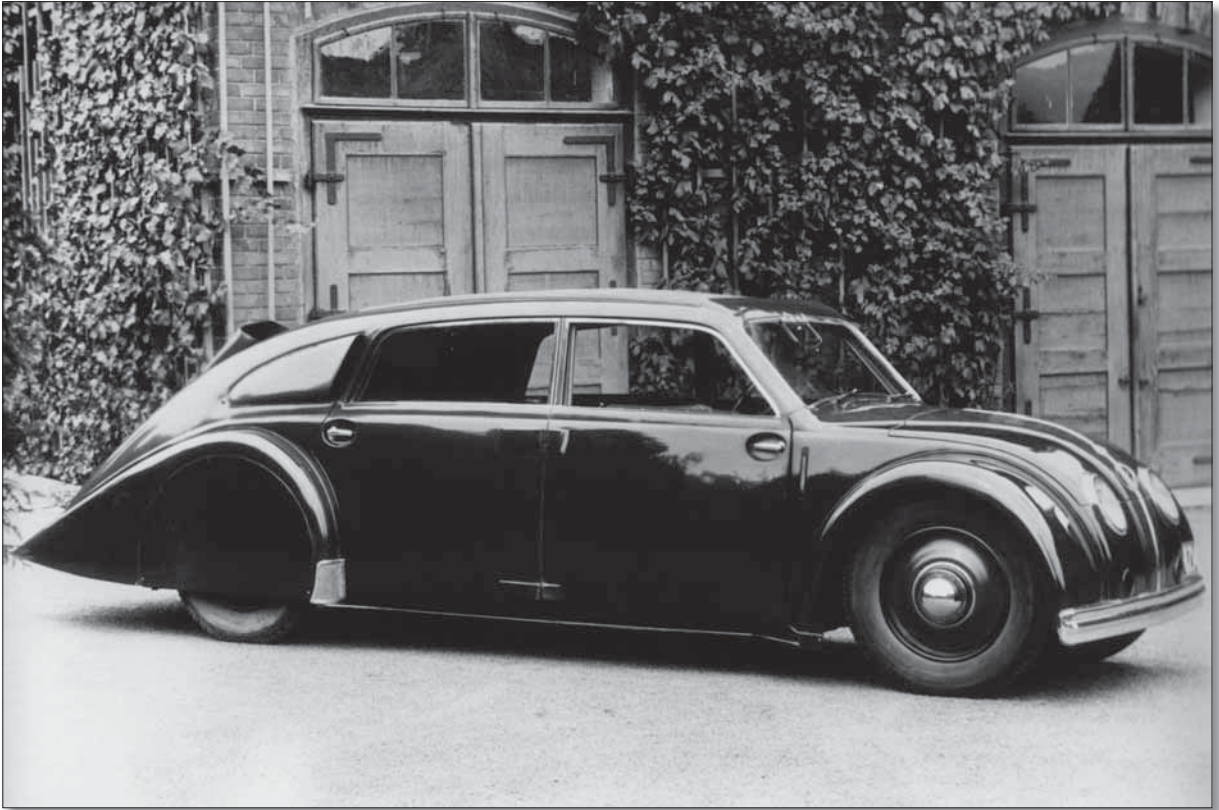


Reklama na novou Tatra 77 z roku 1934

šterbiny pro přívod chladicího vzduchu k motoru. Víko přední kapoty, původně končící v polovině předních reflektorů, se později prodloužilo až k nárazníku. Závěsy dveří na středním sloupku mírně vyčnívaly (přední dveře se otevíraly dozadu, zadní po směru jízdy), naproti tomu klíčky dveří už byly zapuštěné do půlkulaté prohlubně. Zvláštností bylo umístění sedadla řidiče uprostřed kabiny.

Úryvky z článku v časopise Motor Revue 22/1934:

Proudnicové tvary vozů se počínají uplatňovati až dnes, po 50 letech existence automobilu,



Proudnicová Tatra 77 v provedení z roku 1934

ač se tak mělo státi již před mnoha lety. Důvod je ovšem ten, že automobil povstal z kočáru a jeho konstruktéři se nemohli odpoutati od staré fasony; snad i mohli, ale publikum lpělo na starých tvarech a vynucovalo si je u motorových vozidel ještě před 3 lety. Teprve stále stoupající rychlost a v neposledné míře i zkušenosti z aeroplánů způsobily změnu. Krátce, lidstvo přišlo k náhledu, že tvary dosavadních aut jsou technicky nerozumné, a napodobuje tvary člunové.

Že tímto směrem jde u nás, ba ve světě, Tatra na špici, je samozřejmé. Vzpomeňte si na prvou dvouválcovou Tatru: dnes si to, po letech, můžeme říci: byla to konstruktivní divočina prvního rádu: vůz bez chassis (to musí prasknout!), kola kývací (to nebude sedět!), motor ležatý (bude

se vyběhávat!) a vzdušné chlazení (bude se to hřát!). Roura to vydržela, motor se nehřál a nevyběhával, pérování bylo prima a na fasonu si lidé zvykli ihned, neboť byla účelnější než předešlá. Proto Tatra, která tuto „divočinu“ provedla s úspěchem i u pětiválcových vozů, nemusela se báti nového kroku, nepoměrně méně smělého, a to proudnicového vozu s motorem vzadu.

Úryvky z článku uveřejněném v měsíčníku Auto v dubnu 1934:

Tatra 77 opustila všechny cizí vzory a samostatným způsobem řešila aerodynamické podmínky: celé uspořádání a celý tvar jsou určeny

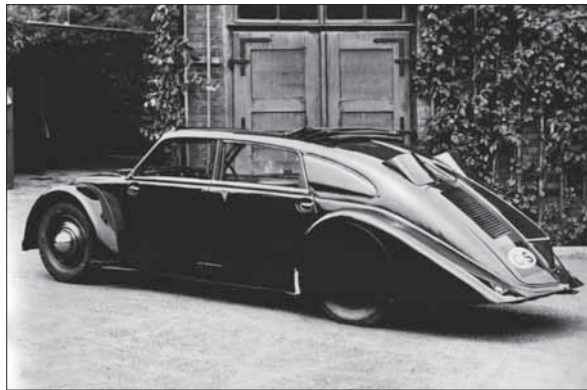
jedině čtyřmi koly. Prostor těmito koly daný je zužitkován a konstrukce vozu překrývá i kola. Je tak vytvořeno jednotné těleso, které se řítí do okolního vzduchu a proniká jím.

Nové celkové řešení Tatry dávalo konstruktérovi úplně volnou ruku. Proudnicová karoserie Tatry jest skutečně těleso o nejmenším odporu vzduchu. Konstrukce upustila správně od rybiho nebo kapkovitého tvaru, napřed oble tupého a teprve dozadu vybíhajícího do špičky, o němž se ne zcela odůvodněně má za to, že vykazuje nejmenší odpor vzduchu, a přiklonila se k všeobecně rozšířenému názoru, že špičaté těleso vniká do vzduchu lépe nežli tupé.

Proudnicová karoserie Tatry objímá a zakrývá kola a tedy celý rozchodem a rozvorem daný prostor. Před ploše klesající zádi, která jest vlastním motorovým prostorem, jsou umístěny dvě řady sedadel, každá pro tři osoby. Za zadními sedadly je prostorné místo pro zavazadla. V prostoru mezi předními koly, omezeném jenom širokými blatníky, jsou uložena náhradní kola, baterie, nářadí a pod. a jsou zakryty jenom snadno otvíratelným krytem.

Nad prostorem pro cestující jest střecha snižena, takže i postranní okna jsou nakloněna dovnitř. Tím se zamezilo zrcadlení a docílila taková vyhlídka, jakou neměl dosud zavřený vůz, který by s motorem 60 HP při obsazení šesti osobami docíloval rychlosti 150 km/hod. Malý odpor vzduchu znamená velkou úsporu na hnací síle a tedy malou spotřebu paliva. Třítitrová proudnicová Tatra nespotřebuje paliva více nežli čtyřsedadlový dvoulitr. Se 14 litry paliva na 100 km dá se dosáhnouti na vhodných silnicích průměr 90 km i více!

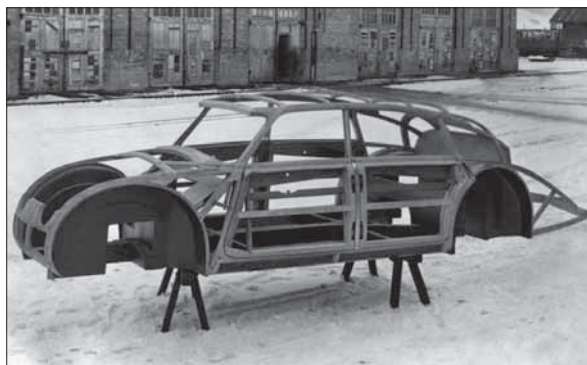
Velikou výhodou karoserie Tatry jest odstranění průvanu. U nové Tatry je slyšení místo burácení, praskání, syčení a pískání při jízdě jenom lehké šumění. Vzduch není rozvířován, nýbrž proudí bez víření kolem vozu. V důsledku toho se vůz snadno větrá. Prach do vozu nevniká. Postranní okna lze otevřít, aniž vzniká průvan a vzdušné víry.



Limuzína Tatra 77 z roku 1934



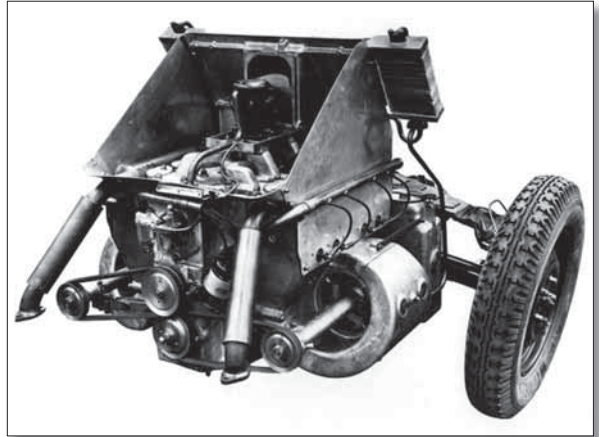
První provedení přístrojové desky Tatry 77



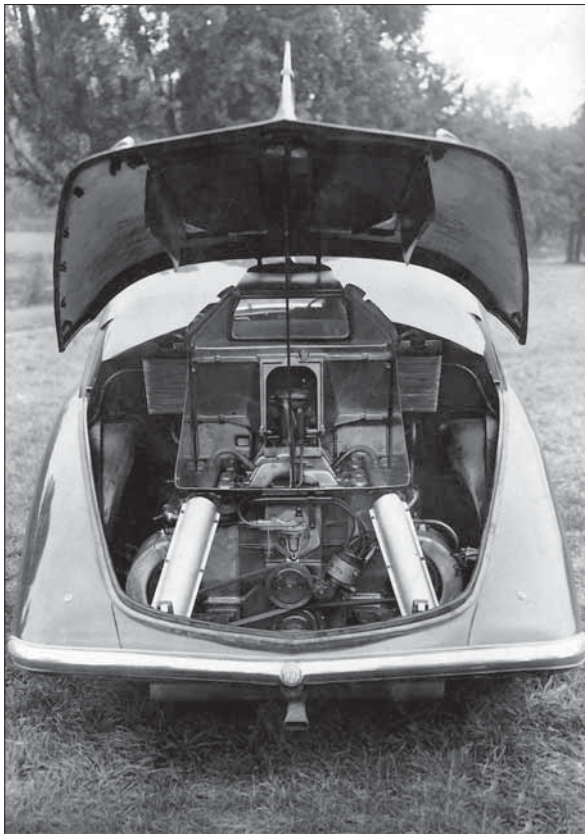
Plechové výlisky karoserie Tatry 77 spočívaly na dřevěném skeletu

Na předním skle se nic nezachytí, což je důležité zejména v zimě, když sněží, neboť proudící vzduch strhává sněhové vločky kolem skla, takže nezůstávají lpěti. Vlivem proudícího vzduchu je zmenšeno zablácení a zaprášení vozu na nejmenší míru.

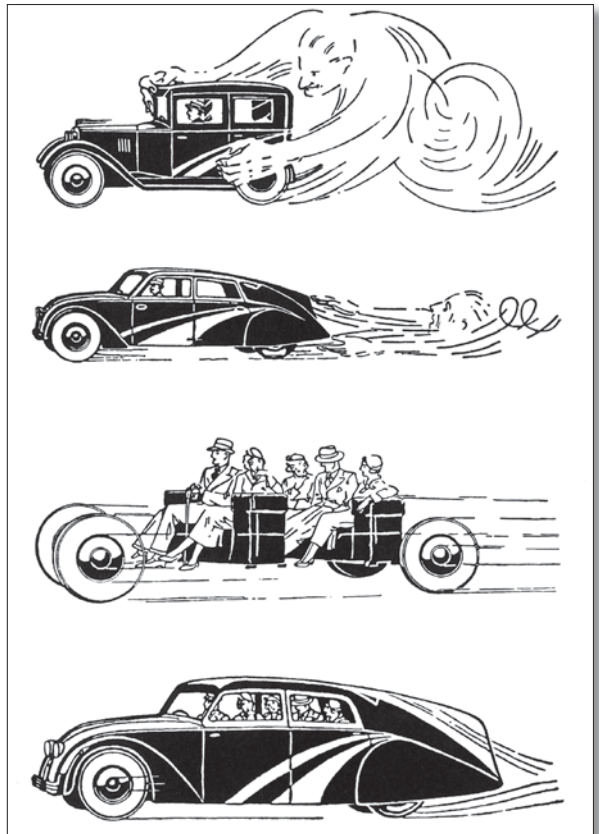
Snahou bylo umístiti řidiče tak, aby měl co nejlepší přehled jízdní dráhy. Sedí proto v první řadě sedadel uprostřed a obě sedadla po stranách jsou posunuta o něco dozadu. Před řidičem je jenom krátká přední část vozu, která usnadňuje výhled na silnici bezprostředně před vozem. Střecha se sklání nazad, takže řidič může hledět skoro svisle vzhůru. Vedle sedící spolucestující nepřekáží, poněvadž sedí o něco dozadu.



Kompaktní hnací agregát byl uložen za zadní nápravou.



Pohled do motorového prostoru Tatry 77



U Tatry 77 nemá vzdušní vír šanci...

Technické údaje prototypu z roku 1934 podle článku v časopise Auto z dubna 1934

Motor	
počet válců:	8, samostatných, dvě řady po 4, do V v úhlu 90°
vtřání a zdvih:	75 x 84 mm
obsah:	2970 cm ³
válcové hlavy:	snímací
kompresní poměr:	1:5,3
kliková hřídel:	ve 3 ložiskách, staticky i dynamicky vyvážená
uspořádání ventilátoru:	postranní
rozvod:	lomenými páčkami bez tyček
vačková hřídel a její pohon:	mezi oběma řadami válců bezhlučným válečkovým řetězem
písty:	lehký kov
zapalování:	bateriové
mazání:	tlakové oběžné s filtrem
zplynovač:	dvojitý spádový Zenith
chlazení:	vzduchem, 2 ventilátory s pohonem klinovými řemeny
přívod paliva:	mechanická pumpa
počet otáček při 100 km/hod.:	2720
brzdový výkon při 3500 ot/min:	60 ks
pořadí zapalování:	1, 2, 7, 8, 4, 5, 6, 3
Části pohonu	
spojka:	jednosedková, suchá
rychlostní skříně:	4 rychlosti vpřed, 1 zpáteční (1:4,14; 1:2,7; 1:1,58; 1:1)
řazení:	kulové
přenos síly:	bez kloubu
zadní osa:	dělená, se spirálně ozubenými koly, 1:3,75
diferenciál:	čelní, vyřaditelný volnoběh mezi převody a motorem
přední osa:	rovnoběžná výkyvná ramena s kulovým uložením řídicích čepů
pérování:	příčné (vpředu i vzadu)
řízení:	šroubem, samostatně pro každé kolo
nožní brzda:	hydraulická, čtyřkolová
kola, obruče:	16x45, disková
výbava:	2 oráfovaná rezervní kola, přední nárazník, hydraulické tlumiče vpředu, centrální mazání
Hlavní rozměry	
rozchod:	1300 mm
rozvor:	3050 mm (4sedadlový), 3250 mm (6sedadlový)
výška:	1420 mm (4sedadlový), 1500 mm (6sedadlový)
délka:	5000 mm (4sedadlový), 5200 mm (6sedadlový)

šířka:	1650 mm
světlost:	220 mm
spotřeba lihobenzinové směsi při jízdách mimo město:	14-16 l/100 km
spotřeba oleje:	0,3-0,4 l/100 km
nejvyšší rychlost:	150 km/h

Poznámka: zajímavé jsou rozdílné údaje pro čtyř- a šestimístnou verzi

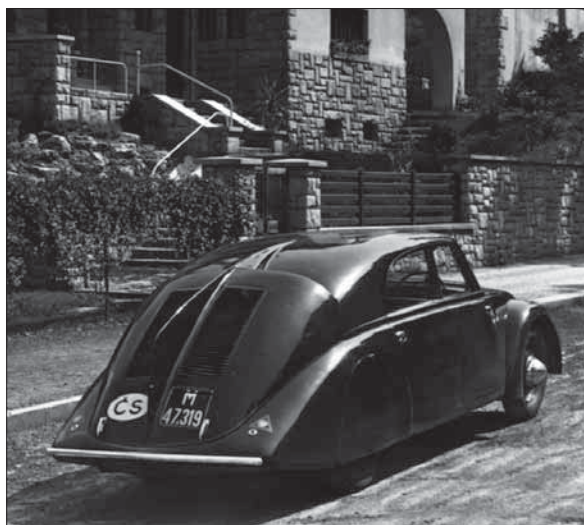
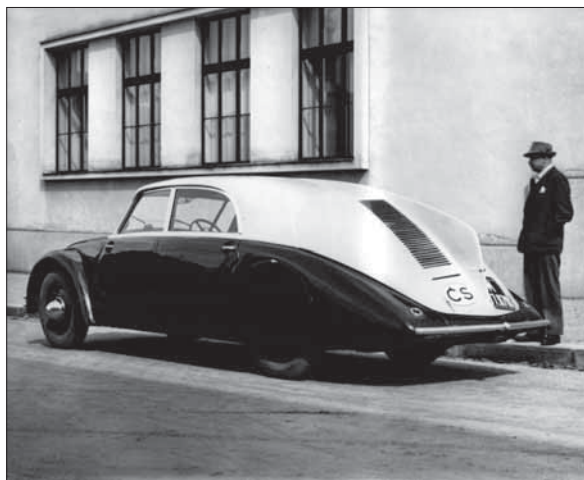
Kliková skříň motoru s rozvodem OHC a skříň převodovky byly zhotoveny z elektronu. Převodovka byla umístěna před zadní nápravou, pod přední kapotou byl olejový chladič, akumulátor a náhradní kolo. Samonosnou karoserií tvořila podlaha spojená se středovým nosníkem, kterým procházely ovládací prvky z místa řidiče k pohonnému agregátu. Prototyp měl šípovitě a výklopně přední okno.

Problémy s chlazením motoru při plném výkonu se postupně řešily změnami tvaru zadní části karoserie následujících prototypů. Konstrukteři použili malá hranatá okénka a boční a zadní lapače vzduchu, později lapače přemístili na horní konec střechy a na motorové kapotě přibýlo po dvaceti podélných otvorech, oddělených svíslou stabilizační plochou. Dalšími změnami bylo ploché čelní sklo, volant vlevo, světla a úchytky dveří zůstaly jako na prvním prototypu.

Třetí provedení bylo vystaveno na Berlínském autosalonu v roce 1935. Mělo šikmější přední okno složené ze dvou malých, do boků zasahujících skel a širokého středního skla. Dva přední částečně zapuštěné reflektory byly poměrně blízko sebe na přední kapotě, níže mezi nimi umístili klakson. Na předních blatnicích, které končily těsně před předními dveřmi, byla obrysová světla. Vozidlo mělo volant uprostřed a viditelné panty dveří.

Čtvrtý kus měl dvoubarevnou karoserii se zapuštěnými reflektory, boční žebrování zůstalo beze změn, dveře byly zavěšené jako u „berlínského“ výstavního modelu.

Předposlední prototyp se zapuštěnými světly měl boční lapače vzduchu a lapač vzduchu nad zadní kapotou.



Různé varianty Tatry 77 z roku 1934



Dobový snímek Tatry 77a z roku 1934

V roce 1934 bylo připraveno dvoubarevné provedení a účast vozidla na závodech 1000 mil československých sloužila jenom k ověření správnosti koncepce. Tatra 77 sice havarovala, ale s průměrem 96,6 km/h byla druhým nejrychlejším automobilem s uzavřenou karoserií.

Zúčastnila se také 2400 km dlouhé Jízdy Německem (Deutschlandsfahrt), kde se ověřovaly a upravovaly lapače vzduchu na zadní části karoserie.

Tatra 77 si našla odběratele také ve Velké Británii, kam je D. Fitzmaurice dovážel prostřednictvím firmy Airstream Ltd. na londýnské Davies Street jako Model 20/60 za 990 liber. Byl to pro konzervativní Angličany nejenom nezvyklý tvar, ale také vysoká cena, takže jich po britských silnicích jezdilo pouze několik málo kusů.

V letech 1933–1934 vyrobili 73 a v roce 1935 22 kusů, celkem 95 kusů.

Úryvky z Návodu k obsluze osobního vozu Tatra 77 (vydání z r. 1936):

Tatra typu 77 spojuje naše 38leté zkušenosti ve stavbě automobilů s nejnovějšími poznatky a vymoženostmi jak v konstrukci, tak i v dílenském provedení a tato příručka Vám má sloužit k tomu, aby Vám vydržel co nejdéle v tak dobrém stavu, jako když po prvé vyjel z dílen.

Potřebujete-li nějakou informaci, zajedte do naší dílny: vůz se v mnohém odchyluje od dosavadních konstrukcí a rádi Vám poradíme, protože nám záleží na tom, abyste byl s vozem spokojen!

Vůz se podstatně liší od dosavadních konstrukcí: k samonosné karoserii vyztužené středním nosičem je připojena přední osa a motorická skupina. Spojení této s karoserií je provedeno gumou, aby nebyl přenášen hluk motoru – což se též velmi dobře osvědčuje. Umístění motoru vzadu dovoluje při zadním náhonu vytvořit jedinou ucelenou hnací skupinu, jejíž konstrukce je pozoruhodně jednoduchá, a proto též velmi trvanlivá. Konstruktorovi se zde podařilo vytvořit vůz, který vyhovuje všem požadavkům kladebným na moderní kvalitní automobil. Bezhluchý

chod, velké zrychlení, vysoká maximální rychlost, ideální držení silnice na rovině i v křivkách při největších rychlostech a při poměrně malé spotřebě pohonných hmot staví tento vůz na vrchol jeho třídy.

Normálně se rozjíždí na druhou rychlost. Tedy: sešlápnete spojku, zasunete druhou rychlost a nyní zvolna spojku pouštíte a přidáváte současně plyn; ze začátku se zdá těžké rozjetí se bez šhubání, ale po několika pokusech to půjde docela hladce. Dosáhli-li vůz rychlosti asi 20 km, můžete zapnouti třetí rychlost. Děje se to takto: zavřete plyn a vypnete spojku, rychlostní páku klidným pohybem přesunete do polohy odpovídající trojce, pustíte spojku a přidáte plyn. A na čtyřku zcela obdobně.

Řadění z vyšší rychlosti dolů se zdá složitějším, ale při trošce praxe na něm také nic zvláštního není – provádí se „na dvakrát“. Je sice možno i dolů přepínati tak jako nahoru, ale radíme každému, aby si hned od začátku zvykl na tišší a tedy elegantnější přepínání „na dvakrát“. Jste pod kopcem, o kterém myslíte, že budete potřebovat trojku. Klesne-li rychlost na přímý záběr asi na 35 km, uděláte tyto skupiny pohybů: 1. sešlápnete spojku a zavřete plyn, 2. rychlostní páku přesunete na neutrální, pustíte spojku a přidáte plyn, aby se motor řádně roztočil, 3. sešlápnete spojku, pustíte plyn a vsunete třetí rychlost, 4. pustíte spojku a akcelerujete. Celý vtíp spočívá v tom, aby se předlokový hřídel roztočil na rychlost odpovídající rychlosti motoru při zapnutí trojce – je k tomu třeba jen trochu praxe.

Třetí a čtvrtá rychlost může býti měněna bez obavy jak nahoru, tak dolů, protože synchronní zařízení zajišťuje bezhluché řadění.

Při zastavení vozu sešlápně se současně spojkový i brzdový pedál, až se vůz zastaví. Pak přitáhnete ruční brzdou, dáte rychlostní páku na neutrální, pustíte pedály a vytažením klíčku zhasnete motor.

Při zasouvání zpětného chodu jest nejprve trochu vytáhnouti rukojeť, namontovanou na rychlostní páce a tuto postaviti do horní polohy, čímž se zasunou kola zpětného chodu do záběru.

V roce 1979 vyzkoušeli proudnicové tvary Tatra 77 v aerodynamickém tunelu automobilky Volkswagen. Naměřili součinitel odporu vzduchu $c_x=0,38$, což byla mimořádně příznivá hodnota i v porovnání s automobily vyráběnými o 20 let později (Citroën ID 19 z roku 1956, $c_x=0,38$) nebo až čtyřicet let (Porsche 924 z roku 1976, $c_x=0,36$).

Tatra 77a

Některé nedostatky Tatry 77 (horší směrová stabilita zapříčiněná méně zatíženou přední nápravou, slabší akcelerace...) se konstruktéři snažili odstranit na zmodernizovaném typu Tatra 77a. Do výroby se první kusy dostaly koncem roku 1935. Tatra 77a měla též vzadu uložený vzduchem chlazený 8válcový motor, ale s objemem zvýšeným na 3380 cm³. Na osvědčeném podvozku byla namontována mírně

pozměněná pěti- až šestimístná karoserie, se třemi reflektory vpředu a s motorovou kapotou se dvěma velkými lapači vzduchu, rozdělenými velkou svislou stabilizační plochou. Na přání se dodávala posuvná střecha nebo plátěná shrnovací střecha Webasto, případně také příčná dělicí stěna za řidičem.

Do roku 1938 bylo společně s funkčními vzory vyrobeno 154 Tater 77a. Ročně z podniku odcházelo kolem 50 vozidel tohoto typu, nejvíc – 74 kusů – bylo vyrobeno v roce 1937.

Technické údaje podle dobové literatury:

motor	benzinový, V 90°
počet válců	8
chlazení	vzduchem
umístění motoru	vzadu



Další varianta s reflektory na blatnicích

vrtání válců	80 mm
zdvih pístů	84 mm
objem válců	3380 cm ³
kompresní poměr	1:5,6 až 1:6
maximální otáčky	3500/min
maximální výkon	70–75 k (51,5–55,2 kW)
rozvod	OHC
vůle ventilů	0,15 – 0,2 mm
karburátor	dvojitý Zenith 36 DIB
zapalování	akumulátorové Bosch
pořadí zapalování	1-2-7-8-6-3-5-4
spojka	suchá jednolamelová Komet-Mecano
převodovka, počet stupňů	mechanická, 4+Z
synchronizovaných	3. a 4. stupeň
nápravy přední, zadní	výkyvná, výkyvné polonápravy Tatra
pérování zadní	příčné listové pero
rozměr pneumatik	45×18"
spotřeba paliva	14–15 l/100 km
obsah nádrže paliva	90 l
spotřeba oleje, obsah nádrže	0,2–0,3 l/100 km, 7 l
hmotnost vozu	1800 kg
rozchod vpředu, vzadu	1300 mm
rozvor	3150 mm
maximální šířka	1660 mm
maximální délka	5400 mm
maximální výška	1600 mm
světlná výška vozidla	220 mm
průměr otáčení	14 m
maximální rychlost	150 km/h
počet sedadel	5

Zkouškou v aerodynamickém tunelu automobilky Volkswagen v roce 1979 byl Tatře 77a naměřen součinitel odporu vzduchu $c_x=0,33$.



Ing. Erich Übelacker u dvoudveřového prototypu Tatra 77a

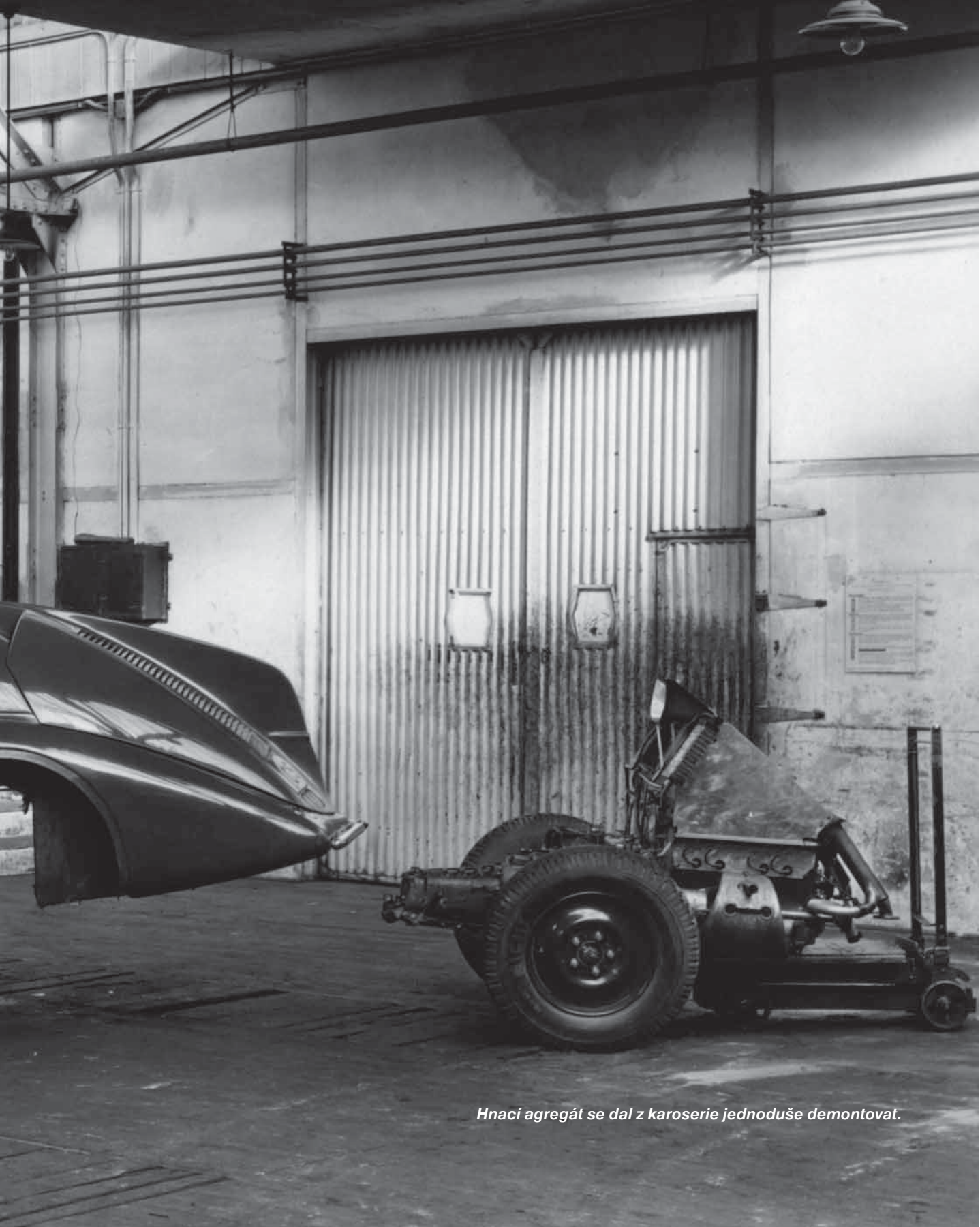


Tatra 77a měla oproti Tatře 77 mírně pozměněnou karoserii se třemi reflektory.



Tatra 77a s pravostranným řízením je vystavena v dopravní hale Národního technického muzea.





Hnací agregát se dal z karoserie jednoduše demontovat.



Karoserie Tatry 77a se před montáží převážely na vozíku.



Poslední provedení přístrojové desky Tatry 77a

Tatra 90

V roce 1935 byla postavena dvě vozidla typu Tatra 90, se 6místnou, zčásti aerodynamickou karoserií a konvenčním technickým řešením. Na podvozku s nezávislým zavěšením kol a příčnými listovými pružinami byl vpředu umístěn plochý vzduchem chlazený motor typu T 82, který se používal také v užitkových vozidlech T 74 a T 82 a který poháněl zadní kola. Dosažená maximální rychlost pouze 90 km/h byla zapříčiněna nejen poměrně slabým

výkonem, ale hlavně aerodynamicky nedokonale řešenou karoserií. Do boků vystupující blatníky spojené stupačkami a poměrně velká čelní plocha nedovolovaly tomuto velkému automobilu dosahovat lepší jízdní vlastnosti. Neobvyklé je též použití téměř nezměněné přední části z již uvedeného třínápravového nákladního vozidla Tatra 82, který se do výroby dostal též v roce 1935. Upraveny byly jenom přední blatníky, do kterých byly vsazeny reflektory.

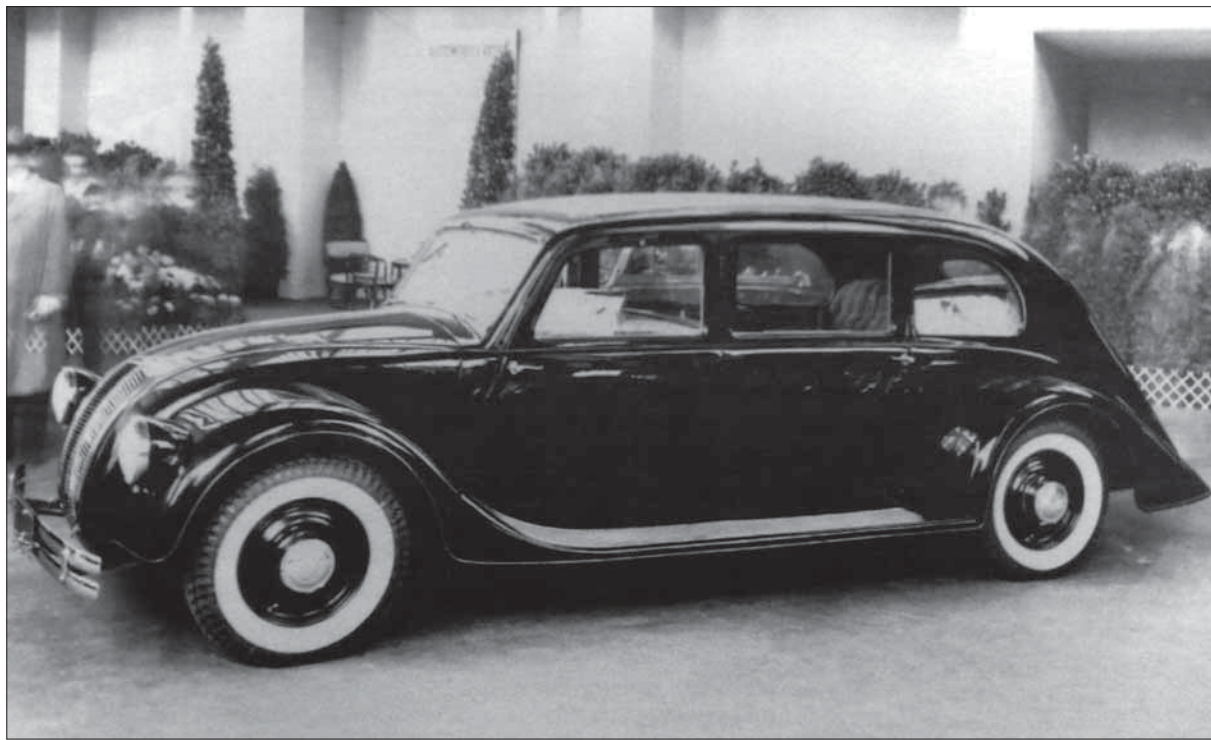
Jedna Tatra 90 byla prodána na Pařížském autosalonu v roce 1935, druhý prototyp je vystaven v Technickém muzeu Tatra.

Technické údaje z prospektu Tatra 90:

počet válců	4
vrtání	90 mm
zdvih	98 mm
obsah válců	2,49 l
výkon	60 ks
spotřeba benzínu na 100 km	asi 13,5 l
spotřeba oleje	asi 0,2 l
rozvor	3220 mm
rozchod kol	1450 mm
světla výška nad zemí	asi 200 mm
obsah benzinové nádržky	75 l
obsah olejové nádržky	8 l
největší hodinová rychlost	110 km
rozměry:	
největší délka vozu	4970 mm
největší šířka vozu	1800 mm
vzdálenost podlahy od země	380 mm
váha kompletního vozu	asi 1450 kg

Popis karoserie:

Čtyřdveřová, pohodlná karoserie s mezistěnou. Dvě nouzová sedátka ve směru jízdy. Látkové polštářování. Polštářování koží za příplatek. Bezpečnostní ochranné sklo „LU“ z jednoho kusu. Všechna postranní okna se spouštějí klikou. Koberce vpředu i uvnitř vozu. Stropní



Tatra 90 na autosalonu v roce 1935

lampa s vypínačem. Dva popelníčky a sířka na zavazadla uvnitř vozu. Dva věšáky. Rukojeť na mezistěně. Opěry nohou. Záclony na zadních oknech a na okně zadní stěny. Stupačky s gumovým obložením. Karoserie oplechovaná a lakovaná stříkáací metodou (barva podle přání). Kování uvnitř vozu niklované, vně chromované. Vůz možno zvenku uzavřítí.

Výzbroj:

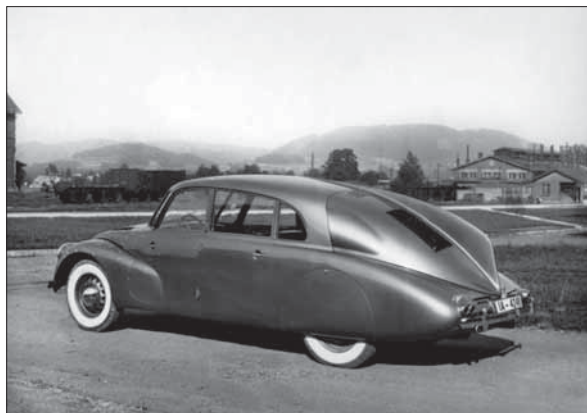
Dvě náhradní kola s pneumatikami, elektrické osvětlovací a spouštěcí zařízení, ruční houkačka, el. houkačka s kruhovým kontaktem, automobilní hodiny, elektrický stírač, tachometr s ukazatelem celkového a denního počtu ujetých kilometrů, olejový kontroler, lampa na armaturní desce, ukazovatel směru jízdy, lampa „Stop“, kromě toho všechno normální nářadí a náhradní součástky podle zvláštního seznamu.



Jeden prototyp Tatry 90 je vystaven v Technickém muzeu Tatra.



I když byly vyrobeny pouze dvě Tatry 90, továrna pro ně vydala i prospekt.



Tatra 87 s dominantní „ploutví“ z roku 1940

Tatra 87

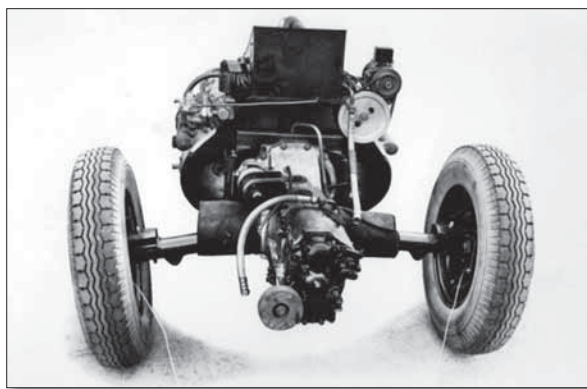
Pod označením V717 byly v srpnu 1936 zahájeny práce na výrobě karoserie nové aerodynamické Tatry 87 a do konce roku byly postaveny dva prototypy. Oproti své předchůdkyni, Tatře 77a, vozidlo působilo kompaktněji, bylo o čtvrtinu lehčí, úspornější a rychlejší. Osmiválcový třílitrový vidlicový motor byl chlazený dvojicí ventilátorů. Podvozek, odvozený od typu T 77, měl vzadu namísto příčných listových pružin dvě šikmá čtvrteliptická péra. Významným krokem vpřed byla celokovová karoserie oproti dříve používaným karoseriím s dřevěným rámem a plechovými výlisky.

Do podzimu 1937 bylo zhotoveno dalších 5 kusů Tatry 87 a během testů na autostrádě u italské Padovy byla dosažena rychlost 152 km/h a spotřeba 1 litr paliva na 7,2 km, tedy 13,9 l/100 km. Oficiálně byla Tatra 87 předvedena v prosinci 1937.

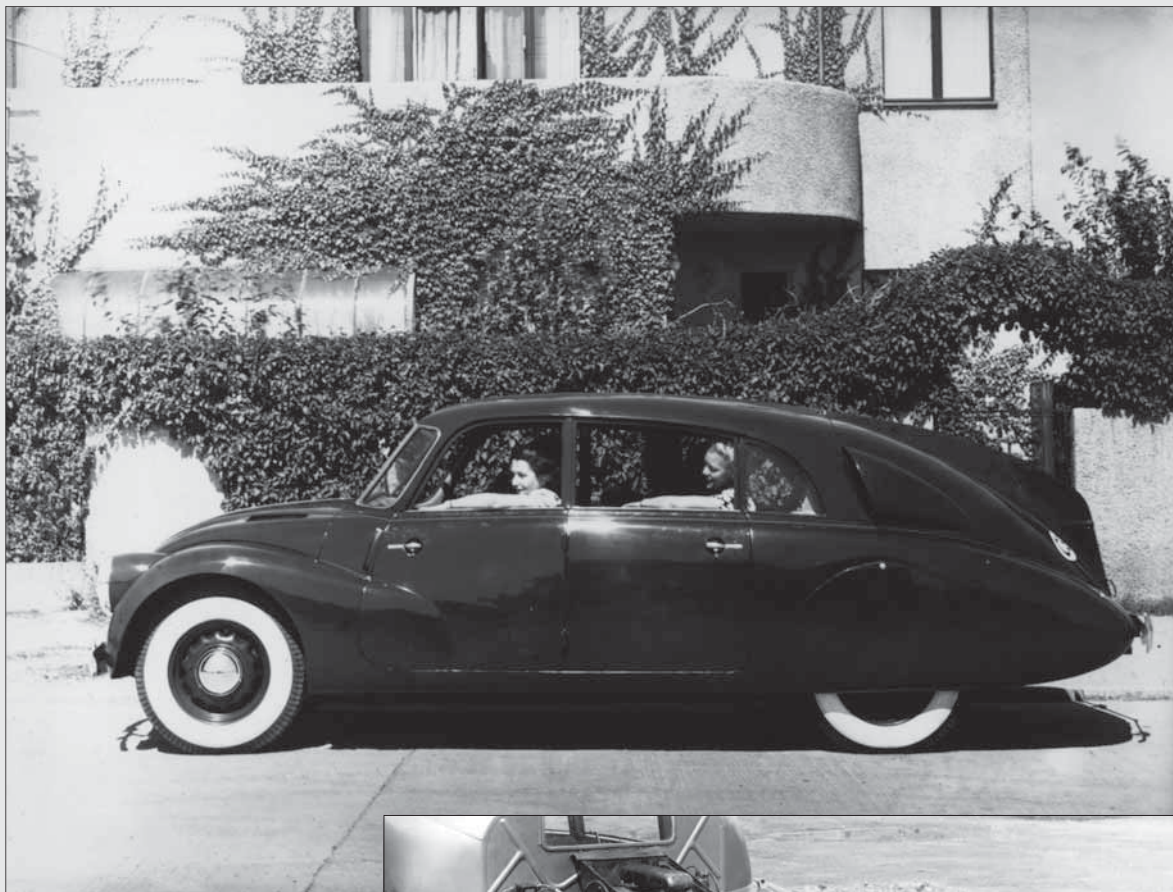
Po Mnichovské dohodě ze 30. září 1938 převzali dozor nad kopřivnickou automobilkou od 10. října 1938 Němci. Polovina Kopřivnice byla v Sudetech, polovina v protektorátě. Hermann Göring přikázal zastavit výrobu vozidel, zůstala pouze produkce náhradních dílů, všechny patenty a dokumentace byly převezeny do Berlína, do Porscheho konstrukční kanceláře, případně na ministerstvo průmyslu podléhající centrále Reichswerke H. Göring. Až časem



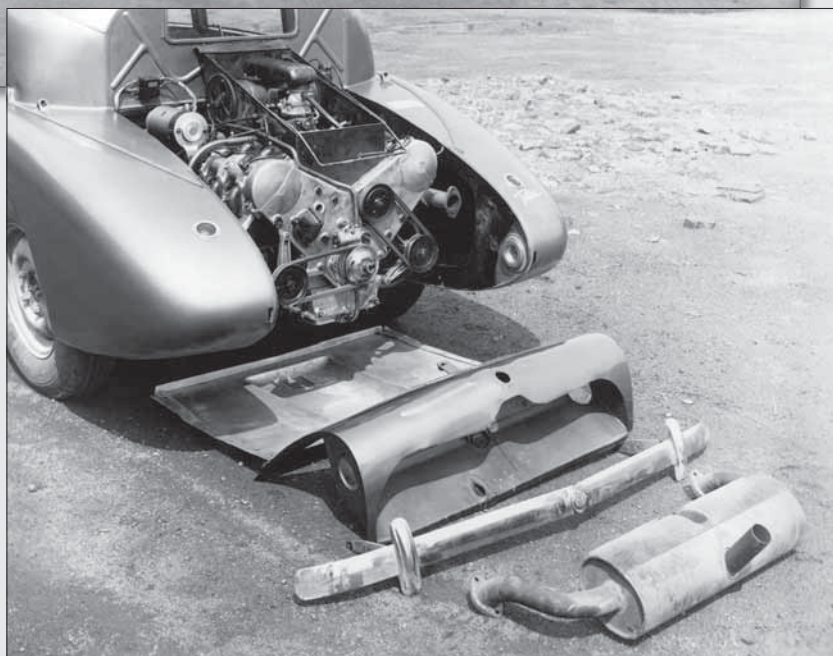
Přední náprava a řízení předválečné Tatry 87



Pohonný agregát a zadní náprava Tatry 87



Propagační snímek Tatry 87 z konce 30. let



Po odstranění nárazníku a krycích plechů byl u Tatry 87 zaručen výborný přístup k hnacímu agregátu.