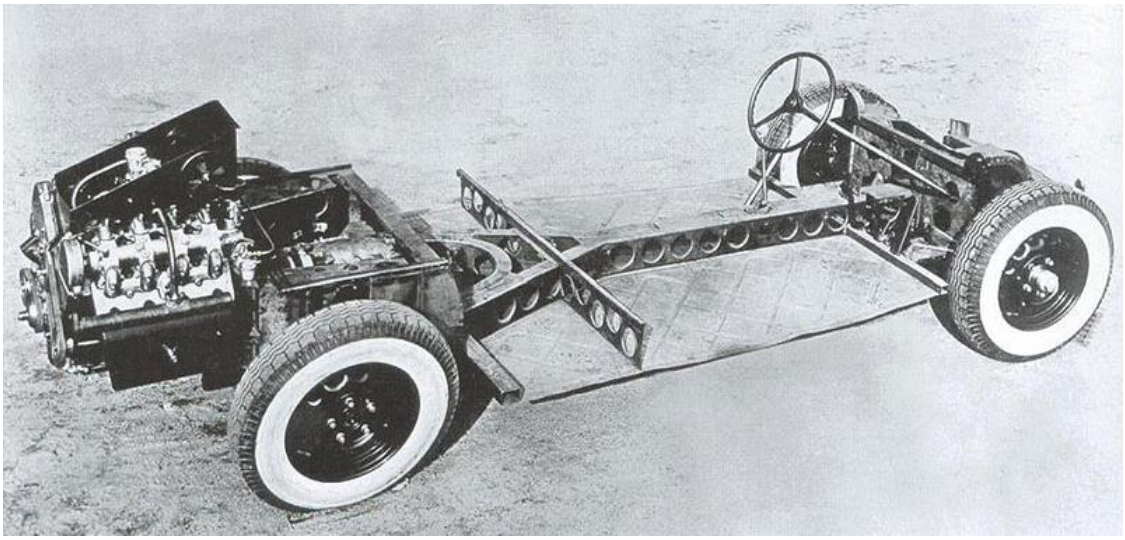


Tatra 87 (1936-1950): Nejkrásnější Tatře je osmdesát!





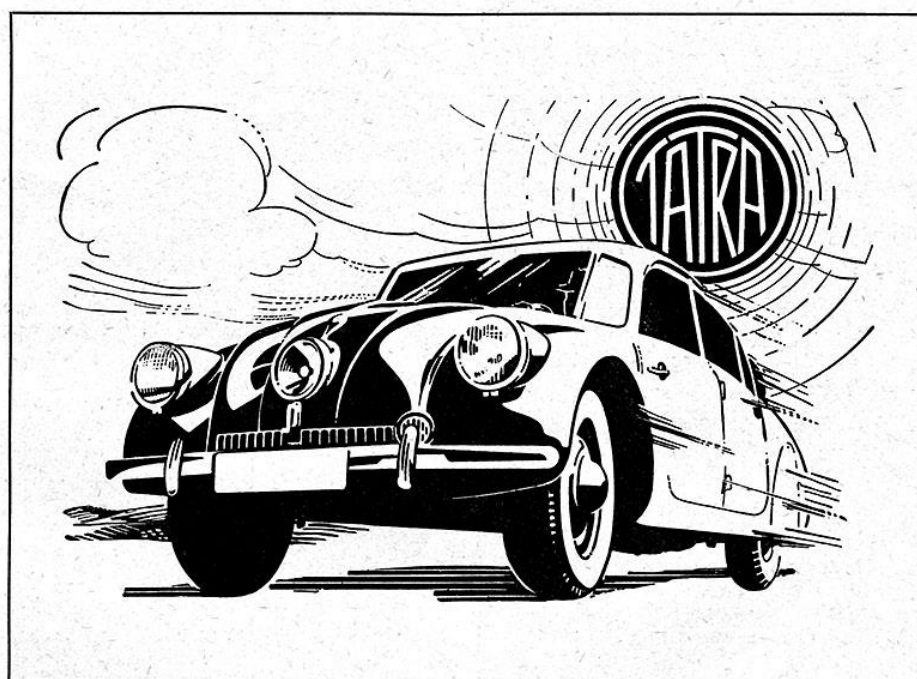
*Vollstromlinienwagen Tatra 87 -
Achtzylinder • Heckmotor • Luftkühlung 160 km/St.*

A stylized illustration of the Tatra 87 car, a red and white streamlined sedan, shown from a front-three-quarter view. The car is depicted driving on a road, with a large, colorful, abstract background of green and blue hills and mountains. The car's license plate reads "S 25.705".

Tatra

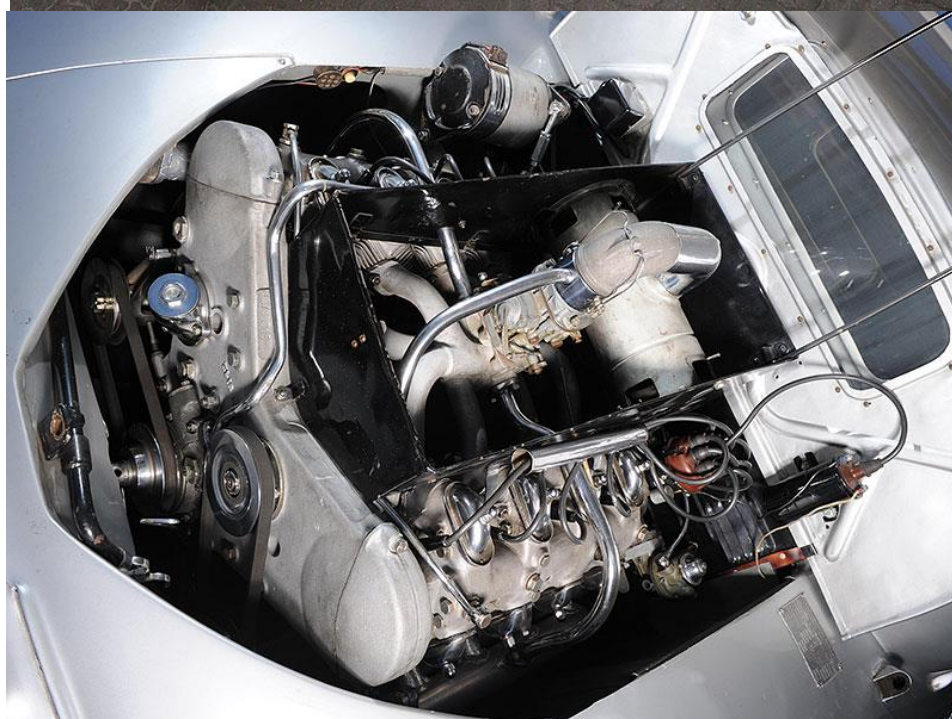
HEK

The Tatra logo, a circular emblem with the word "TATRA" inside.

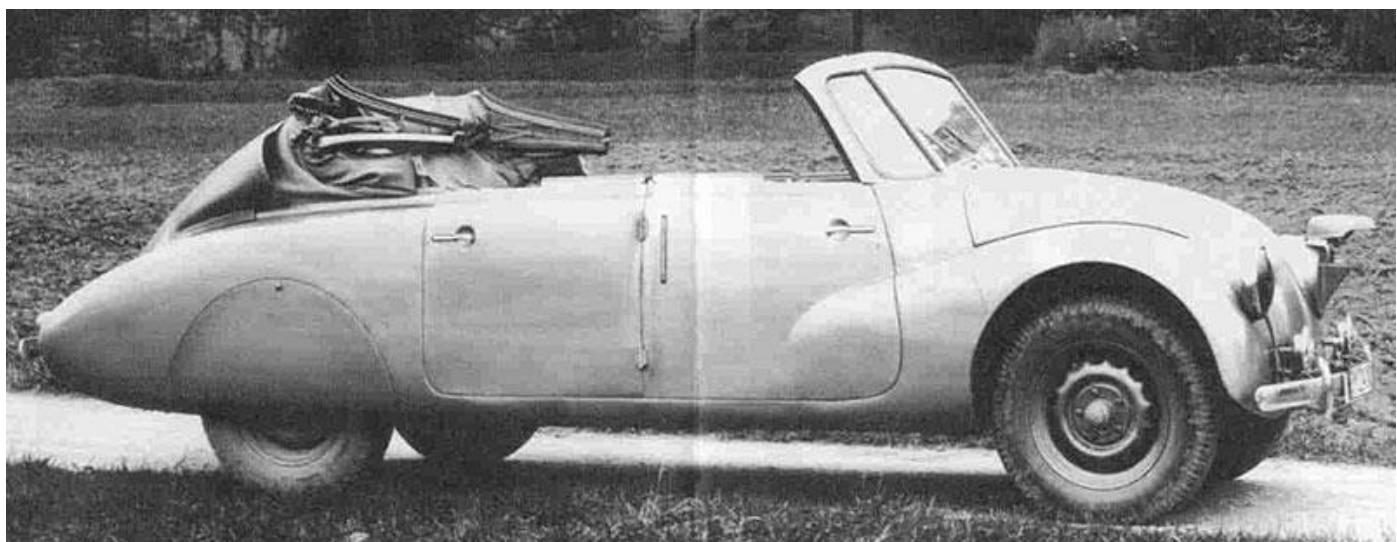




První automobil na světě, který má „šlbr“



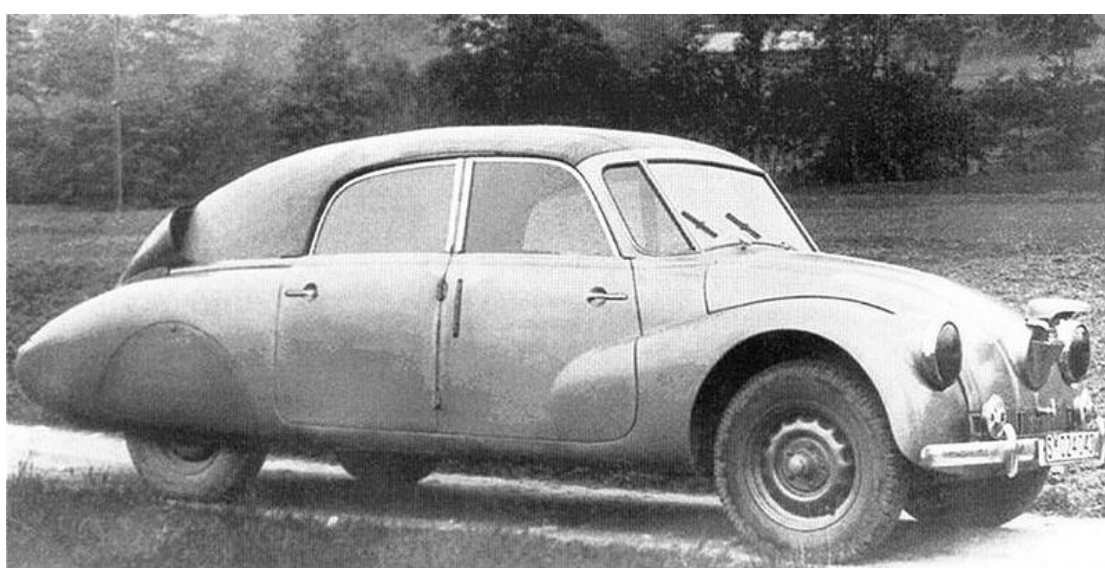




byl válečný stav – nesmělo se svítit, světlomety měly štěrby



byl válečný stav – nesmělo se svítit, světlomety měly šterbiny



byl válečný stav – nesmělo se svítit, světlomety měly šterbiny



byl válečný stav – nesmělo se svítit, světlomety měly šterbiny

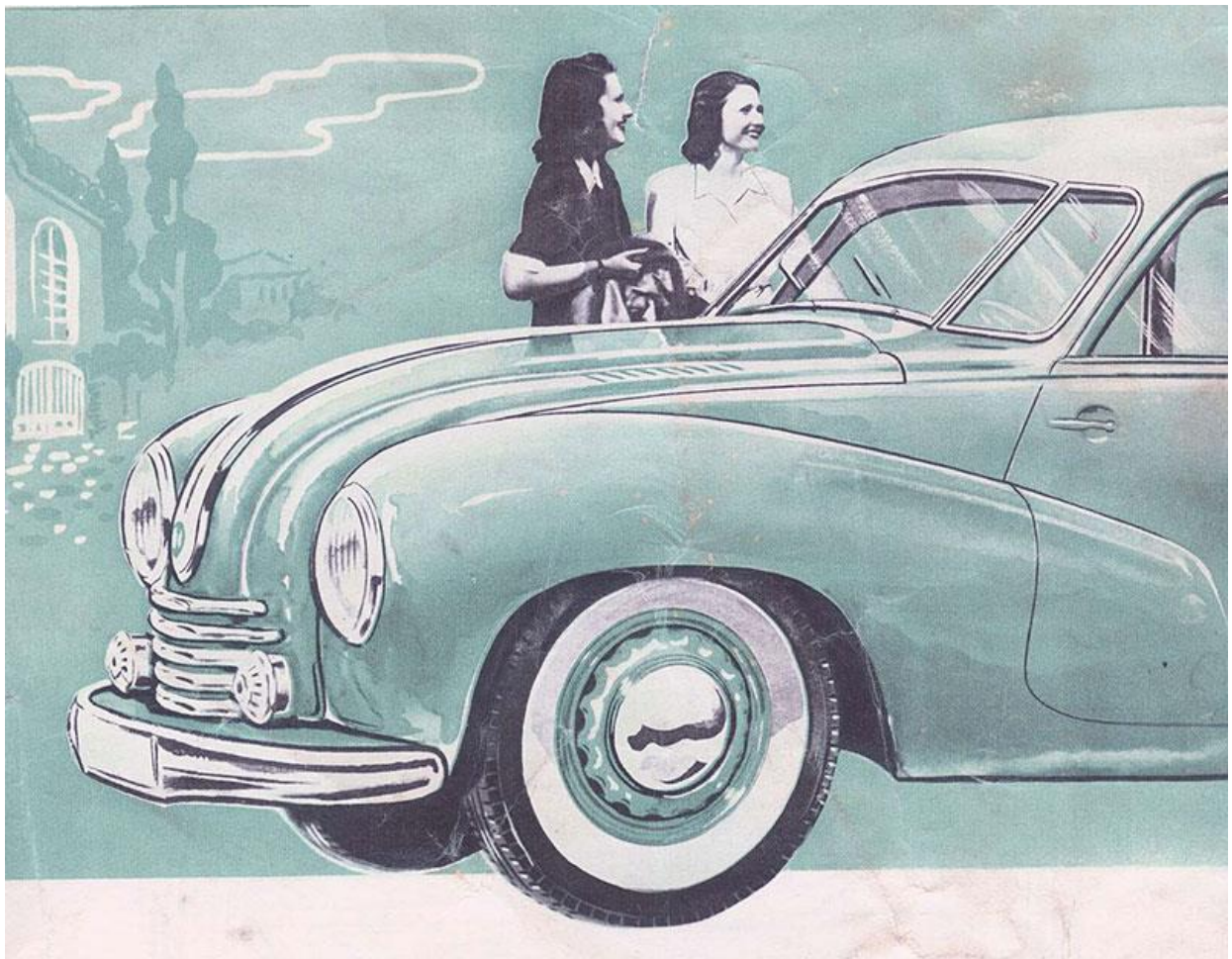
















NEKRYTÉ ZADNÍ KOLO – TROCHU NA TATRU V TÉ DOBĚ NEZVYKLÉ

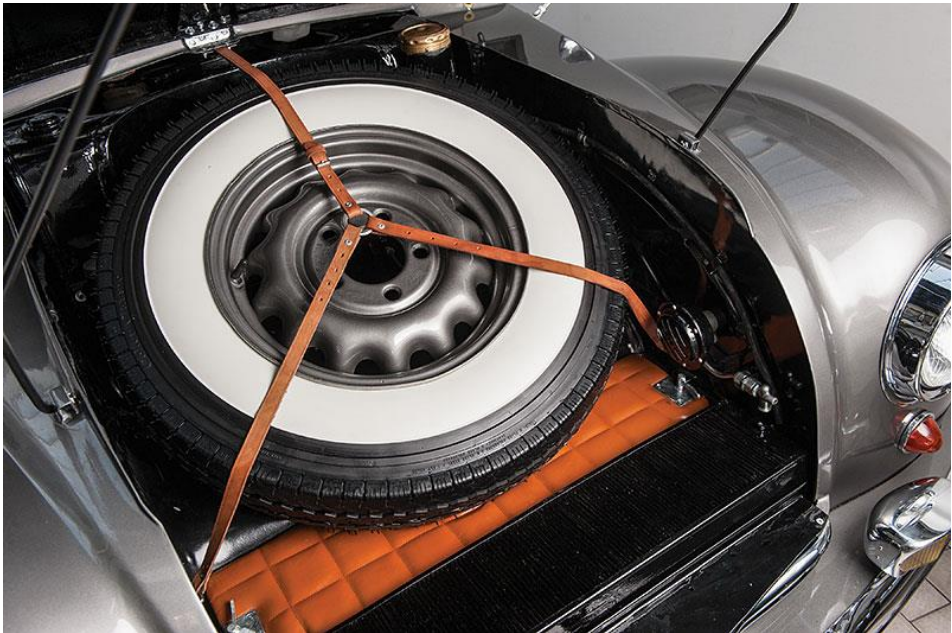


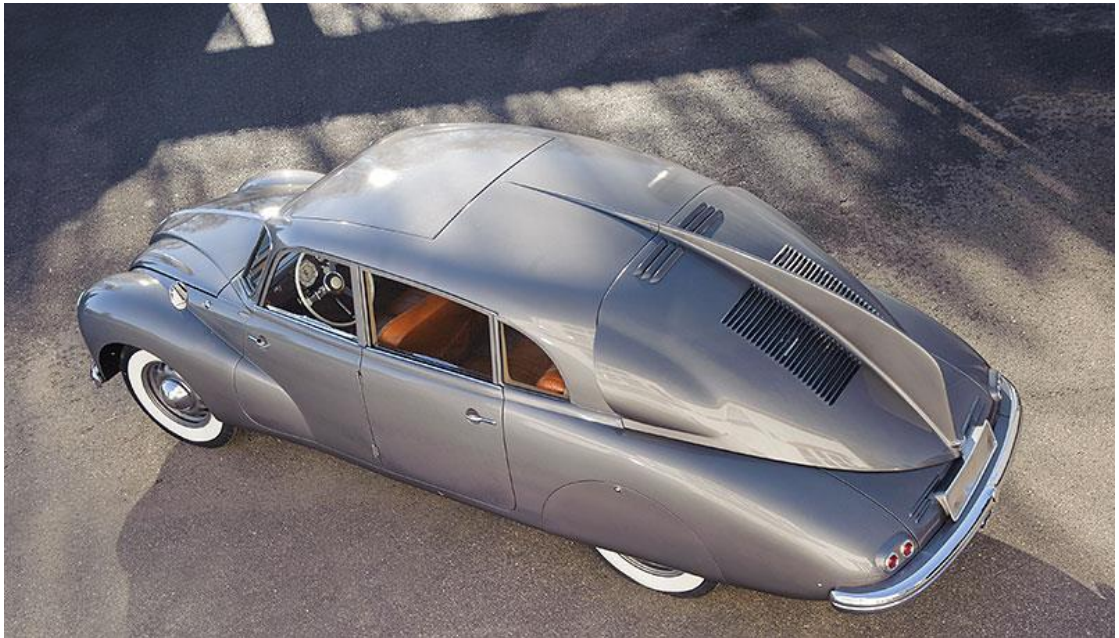


Zapuštěná trojice světlometů

















Slavná „tatra osmička“ sloužila v armádě i vysokým státním úřadům, jela kolem světa a vlastnili ji důležité lidi. V první řadě šlo ovšem o technický a designový skvost.

Tatra [87](#) se stala nástupcem prvního sériového proudnicového vozu z Kopřivnice, typu [77](#). Reprezentovala předválečný a vlastně i krátce poválečný vrchol nabídky aerodynamických modelů. Pokračovala v jeho koncepci „*vše vzadu*“, ale byla oproti němu mnohem oblejší a hlavně už se vyráběla ve větších sériích, vznikalo i několik stovek exemplářů ročně. Na vzniku a vývoji se kromě technického ředitele Hanse Ledwinky podílel hlavně Erich Übelacker a částečně i Ledwinkův syn, rovněž Erich.

Ač Tatra, tehdy součást Ringhofferova koncernu samozřejmě sídlila na československém území, německy mluvili nejen konstruktéři (Ledwinkové byli Rakušané, Übelacker český Němec), ale i vedení závodu a zhruba 80 % úředníků. Pouze mezi dělníky zněla z větší části naše mateřština.

V8 a vzduch

Za zadní nápravou byla umístěna z dnešního pohledu kopřivnická klasika: vzduchem chlazený vidlicový osmiválec objemu 2968 cm³ s devadesátistupňovým úhlem rozevření, půlkulovými spalovacími prostory a hliníkovými písty. Agregát s vrtáním 75 a zdvihem 84 mm používal pokrokový rozvod OHC s pohonem válečkovým řetězy a při kompresním poměru 5,6:1 disponoval maximálním výkonem 55 kW, tedy postaru 75 koní v 3600 otáčkách. Byl uložen na třech pryžových silentblocích, které tlumily vibrace.

O správný poměr směsi paliva a vzduchu se staral dvojitý spádový karburátor, Tatra kupovala výrobky firem Zenith, Stromberg (EE1) a Solex (30 FFIK/AAIP). Optimální teplotu maziva, kterého bylo v tlakovém centrálním systému k dispozici 9,5 l, udržoval náporový chladič a procházelo přes plnoprůtokový čistič. K obsluze mazání sloužil zvláštní pedál, který musel každých 200 km řidič sešlápnout. O chlazení samotného motoru se starala dvojice řemenem

poháněných axiálních ventilátorů, válce byly opatřeny žebry. Klikový hřídel spočíval v pěti hlavních ložiskách.

Bez výdřevy

Sílu přenášela přes jednokotoučovou suchou spojku Fichtel & Sachs HZ 18 na zadní kola čtyřstupňová mechanická převodovka, uložená společně v bloku s ní i agregátem. Jednička a dvojka ještě postrádaly synchronizaci. Elektroinstalace včetně dynamoakumulátorového zapalování zase nesla značky Bosch, či Scintilla, používala dva šestivoltové akumulátory s celkovou kapacitou 60 Ah. „Osmička“ dostala ve srovnání s předchůdcem také kratší rozvor, z mamutích 3,15 m klesl na 2,85 m. Přezdívkou podle začátečního čísla typového označení se rychle vžila. Doslova konstrukční revoluci prezentovala absence výdřevy karoserie, kterou nahradil ocelový „*polomonokok*“. Přírodní materiál se uplatnil pouze v rámech dveří.

Centrální nosný rám byl vzadu rozvidlený ve tvaru písmene Y, ocelová podlaha k němu pak přivařená. Obě nápravy byly dělené, tedy zavěšeny nezávisle, přední „*paralelogram*“ tvořila pouze dvě příčná půleliptická listová pera, na zadních výkyvných poloosách bychom našli šikmo umístěné čtvrtelipsy. Nejprve se používaly pákové tlumiče Boge, později Tatra přešla na teleskopické Delco-Rémy. Čtveřice bubnových brzd ATE Lockheed už spoléhala na hydraulické ovládání, mechanická parkovací působila na zadní šestnáctipalcová kola, schovaná pod odnímatelnými kryty. Všechna byla od sebe vzdálena 1,25 m, nezapomeňme na tříadvacetcentimetrovou světlost. Tu by jí mohly závidět leckterá dnešní SUV, ale tehdy byla běžná. **Tatry zvládaly i čtyřicetiprocentní stoupání...**

Redukční dieta

T87 oproti T77 podstatně zhubla, celých 330 kg, vážila jen 1370 kg. Cílem bylo navrhnout lehčí a kompaktnější automobil, který by neměl díky lepšímu rozložení hmotnosti tak záludné jízdní vlastnosti, což se nakonec povedlo. Coby „*stavební materiál*“ na blok motoru, převodovky, klikové skříně a olejové vany byla použita extrémně lehká slitina 90 % hořčíku a 10 % hliníku, dobře známý elektron, na hlavy válců pak výhradně druhý jmenovaný kov.

Übelacker prototyp této pohonné jednotky používal ve své vlastní „*sedmasedmdesátce*“, jediné dvoudveřové, takže jej sám pečlivě otestoval. Spotřeba benzínu se díky na svou dobu vyspělé aerodynamice pohybovala mezi 12 a 13 l/100 km. Nádrž však měla objem pouhých 55 l, nacházela se vpředu spolu s náhradním kolem a olejovým chladičem. Zadní vzhůru výklopná kapota se chlubila kromě větracích štěrbin a nasávacích „*kapes*“ po stranách také mohutnou stabilizační ploutví, která rozhodně přišla vhod.

Zatímco T77 měřila na délku 5,13 m a do šířky 1,7 m, nástupce byl se svými 4,74 m mnohem kratší a také o tři centimetry užší (1,67 m). Jen jedenapůlmetrová výška zůstala na stejné úrovni. V roce 1979 naměřil Volkswagen ve svém aerodynamickém tunelu u exempláře s otevírací střechou součinitel odporu vzduchu 0,36, tento senzační výsledek potvrdily další nezávislé testy v Británii a Švédsku. U za války (1941) ofukovaného zmenšeného modelu v měřítku 1:5 byla samozřejmě zjištěna hodnota mnohem menší: 0,244.

Rychlá jako vítr

Ve své době šlo o nejrychlejší československý sériový automobil, **dosahoval 150-160 km/h**. Továrna doporučovala cestovní tempo 135 km/h, kterého nebyl na nových říšských a italských dálnicích problém dosáhnout. Sama ho koneckonců vyzkoušela na autostrádě u Rimini v létě 1937. V tomto ohledu porážel kapkovitý vůz i většinu světové konkurence stejné velikosti, která však měla takřka dvojnásobně objemné pohonné jednotky a na stokilometrovou vzdálenost spálila dvacet i více litrů...

Poskytoval také vysoký komfort pětici osob „*na palubě*“, byl to přece vůz vyšší třídy, který musel nabídnout patřičný luxus včetně příplatkových loketních opěrek, kvalitních potahových

látek a velurových koberečků. Prostě reprezentační a náležitě reprezentativní limuzína, i když řádně neotřelých tvarů. Pojem „čtyřdveřový sedan“ tady však dost nesedí, protože přece neměla klasickou tříprostorovou karoserii, ale tím, čemu se později začalo říkat „fastback“, také nebyla.

Výhled vzad omezen

Výhled dozadu měl řidič vzhledem k umístění pohonné jednotky velmi omezený. „*Naše vozy patří k nejrychlejším na silnicích a nebývají předjížděny,*“ obracel tuto skutečnost výrobce v pozitivum a vlastně měl pravdu. Prostor pro posádku oddělovala od zadní části odklopná mezistěna se skleněným okénkem, ve víku motoru se pak nacházela vzpomínaná žebra. Jenže těmi bylo vidět lépe z druhé strany, tedy dovnitř. Zavazadla šlo uložit do zhruba 300l prostoru mezi sedadly a agregátem, pasažéři byli takto zároveň chráněni proti nadměrnému hluku a teple.

Všechny dveře se zapuštěnými klikami byly zavěšeny na středním sloupku stejně jako u předchůdce i pozdější menší T97. Zadní pár se neotevíral „sebevražedně“ proti směru jízdy jako ten přední, nýbrž ortodoxním způsobem. T87 zdělila trojdílné čelní sklo se dvěma menšími postranními částmi. Už z továrny mohly být vozy vybaveny rádiem Telefunken.

Skutečná sériová výroba však nebyla zahájena v sezóně 1936, jak se běžně traduje, naplno se rozběhla až o dvě léta později, kdy bylo postaveno 169 aut. Nejdříve, po zahájení projektu v srpnu 1936, vznikly pouze dva prototypy V 717 a V 730, které absolvovaly náležité zkoušky. V dalším roce následovalo pět předprodukčních ověřovacích kusů a zároveň proběhla premiéra na autosalonu v Praze, ještě pod interním kódem V 787. Volant se záhy přestěhoval na levou stranu. V Německu stála T87 8.450 říšských marek, ve Švýcarsku později 25.000 franků.

Za války

Kopřivnická automobilka se po Mnichovu 1938 ze dne na den ocitla v Ostsudetenlandu, neležela na území Protektorátu Čechy a Morava. V omezené míře se rodily „osmičky“ s jednodušší přístrojovkou také během krvavého konfliktu, zatímco výroba menší [Tatry 97](#) s čtyřválcovým boxerem 1,75 l byla ukončena. Němci se obávali, že by mohla konkurovat lidovému [Brouku](#). K tomu se váže jiný příběh, jeho konstruktér Ferdinand Porsche od Hanse Ledwinky vědomě „opisoval“, Tatra později Volkswagen zažalovala a ten se s ní za porušení patentů vyrovnal paušální částkou. Dokumentace k T97, kterou nacisté odvezli, by měla být mimochodem ve Stuttgartu. Nejspíše v Zuffenhausenu, ale na rovinu vám to nikdo neřekne. Zajímavostí jsou také dva kabriolety typu 87 datované rokem 1940, které byly postaveny pro případné použití v armádě. Přirozeně té německé... Vyžádaly si úpravu zádě, aby bylo kam složit plátěnou střechu spolu s mechanismem, „*hřbetní*“ ploutev se tak snížila. O dvě léta později produkce, do té doby probíhající v omezené míře, skončila. Naštěstí pouze dočasně, přednost však logicky dostala jiná technika.

S uzavřenými vozy jezdila i americká armáda. Pochopitelně se jednalo o válečnou kořist. Vzhledem k pro nás velmi smutným okolnostem tato auta používal Wehrmacht coby štábní a velitelská. Němečtí důstojníci si je velmi chválili pro jejich rychlost a snadnou ovladatelnost, říšský ministr zbrojního průmyslu Fritz Todt prohlásil: „*Tohle je auto pro naše dálnice.*“ Jejich výstavbu navíc osobně řídil a auto na nich samozřejmě používal. S jiným jezdila i „liška pouště“, polní maršál Erwin Rommel a další měl k dispozici letecký konstruktér, profesor Ernst Heinkel. Ani on se nevyhnul v oné temné době spolupráci s nacistickým režimem.

S velkým centrálním světlem

V roce 1946 se tucet vozů používaných zejména zpravodajskou službou dostal do Británie, jeden dokonce k Vauxhallu. Jeho odborníci byli z tehdy vlastně už dekádu konstrukčně staré tatry nadšení. Vauxhall tehdy kromě členství v americkém koncernu General Motors ještě nevyráběl opely s vlastním logem, nýbrž svébytné modely.

Vrcholné poválečné automobily z Kopřivnice už měly střední reflektor stejně velký jako dva krajní. Proč? Protože továrny Bosch ležely po spojeneckých náletech v troskách... Mimochodem, ovládal se na palubní desce. Tatra už měla vyvinutou i hydraulickou rotaci, která sledovala natáčení volantů, uměla ji nabídnout na zvláštní přání. Objevily se také větší přístroje, narostl objem odkládacích schránek a přibyl popelník.

První kus vyrobený v roce 1945 dostal darem sovětský maršál Andrej Ivanovič Jerjomenko (nefonetický přepis do češtiny „*Jeremenko*“ je sice vžitý, ale nesprávný). Dnes jej najdete v kopřivnickém továrním muzeu.

Kardausův Diplomat

Poslední provedení mělo již zcela zapuštěnou, až po úroveň krycího skla vnořenou trojici předních světlometů. Nové nárazníky tvořily s karoserií kompaktnější celek, změnil se také tvar předních, nyní více vyklenutých a objemnějších kuželovitých blatníků. Designové úpravy zkrátily délku na 4,67 m. Přístrojová deska už nebyla černá, nýbrž v barvě slonové kosti a dostala chromovanou lištu. Poprvé byl model '48 vystaven na Pražském autosalonu 1947. Vzhledem k pozdějším únorovým událostem a změně politického režimu v Československu se už dodával výhradně státním a stranickým orgánům, případně velkým státním podnikům a ambasádám, proto se mu říkalo „*Diplomat*“.

Tvarové úpravy byly dílem průmyslového návrháře a grafika Františka Kardause, pozdějšího tvůrce ideových skic [Tatry 603](#) a tvarů nesmrtelné tramvaje T3. Součástí standardní výbavy se také stal dříve příplatkový posuvný díl střechy nad předními sedadly. Technicky se „*osmičky*“ příliš nezměnily, jen dvojitý spádový karburátor už byl domácí produkce (Jikov 32 SSOP), stejně jako „*elektrika*“ od PALu.

Laboratoř pro 603

Poslední vozy opustily kopřivnickou továrnu v roce 1950, několik jich mělo pouze dvojici předních světel. Celkem se oficiálně zrodilo 3.023 kusů typu 87, 1.371 do konce války, větší část, zbylých 1.652 ale až po ní. Skoro čtvrtina celkových počtů, rovných sedm stovek, vyjela na silnice v pohnutém osmačtyřicátém, kdy výroba kulminovala. Neoptimističtější prameny uvádějí dokonce 3.056 vozů. V letech 1950-1953 jich bylo několik dále upraveno a přestavěno pro použití vývojového motoru 603 A, který se objevil v baculatém následníkovi.

Ten měl tyčkový rozvod OHV, objem 2545 cm³ a výkon 70 kW v 5000 otáčkách. O něco těžší (1,4 tuny) auta označená 87-603 upalovala minimálně 160 km/h, prý dokázala atakovat i stosedmdesátku. Původní osmiválce z typu 87 se používaly v leccems, zkoušel je i Hanns Trippel v prototypu svého obojživelníku [SG 7](#) (1943).

„*Osmička*“ se úspěšně vyvážela, nejen do Evropy (SSSR, Maďarska, Rumunska, Rakouska, Německa, Francie, Belgie a Švédsko), ale i do exotických afrických zemí (Egypt, Jihoafrické republiky) a dokonce na pátý kontinent k protinožcům. Třeba v Nizozemsku se jich prodalo dvanáct...

Nevýhody

Avantgardní kráska samozřejmě nebyla bez chyb. Směrovou stabilitu, rozložení hmotnosti i nepřesné řízení se sice podařilo ve srovnání s T77 vylepšit, jenže pořád tu byla kvůli uspořádání mechanických skupin „vrozená“ konstrukční nevýhoda, na přední nápravu připadalo pouze 35 % váhy, na zadní zbytek. Ve vysokých rychlostech tak měly nádherné tatry tendence vybočovat ze zvoleného směru, což mnohdy vedlo k nehodám, pochopitelně i těm s tragickým koncem.

Smutná skutečnost, nicméně několikrát zmiňovaný stabilizátor, tedy typická zadní ploutev, nedokázal tento nedostatek zcela eliminovat. Topení zejména v zimních měsících dostatečně nevyhřívalo prostornou kabinu, teplo z motoru prostě nestačilo.

Slavní majitelé

Stříbrná T87, se kterou Jiří Hanzelka a Miroslav Zikmund uskutečnili v letech 1947-1950 svou cestu do Afriky a Jižní Ameriky, je vystavena v Národním technickém muzeu v Praze na Letné. Pan Hanzelka si ještě po letech (zemřel v roce 2003) pochvaloval její spolehlivost. Chlazení vzduchem přišlo ve vyprahlých oblastech vhod, oba dobrodruzi nemuseli dolévat vodu, což značně zjednodušovalo provoz i obsluhu. „Šíbr“ byl v tropických oblastech nepřekonatelný. Další tisícové objednávky, které přivezli, však skončily v koši. Inu, psal se začátek 50. let minulého věku...

Automobily tohoto typu vlastnily mnohé známé osobnosti: bývalá závodnice Eliška Junková, básník Vítězslav Nezval, arcibiskup Josef Beran a divadelní režisér Emil František Burian. Pochopitelně se v nich vozili i prezident Edvard Beneš, respektive jeho komunističtí nástupci v úřadu Klement Gottwald a Antonín Zápotocký. Ale také egyptský král Farúk I. a Eugenio Pacelli, jinak papež Pius XII.

Majitelem jedné byl spisovatel John Steinbeck, o smyslu pro design britského architekta Normana Fostera netřeba pochybovat. Jaye Lena, amerického komika a televizní hvězdu zaujala do té míry, že si také jednu koupil do své obsáhlé sbírky. Exemplář, který jej v tomto směru ovlivnil, neboť se v něm vezl z letiště, najdeme v Lane Motor Museum v Nashvillu (Tennessee), jiný odpočívá v Minneapolis Institute of Arts. Deutsches Museum v Mnichově pak uchovává vůz samotného Hanse Ledwinky. Dostal jej ovšem darem až ve zralém věku coby penzista od svého přítele Felixe Wankela, vynálezce rotačního motoru.

Za miliony

Americký list New York Times Tatře 87 před šesti lety udělil titul „Sběratelské auto roku.“ Konkrétně šlo o sběratelský kousek páru Paul Greenstein/Dydia DeLyser z kalifornského Los Angeles. Porazil dalších 651 konkurentů... Současné ceny se vymykají možностям běžného smrtelníka, částky 3-4 miliony korun nutné k pořízení jsou víceméně pravidlem, nikoli výjimkou.

V posledních třech letech se objevilo v aukcích prestižních společností RM, Bonhams a méně známé Leake celkem pět různých vozů, byly vydraženy za sumy od 75 do 280,5 tisíce dolarů (v současnosti odpovídají 1,9-7,2 milionům Kč). Celkem nedávno se v USA prodal přes [eBay](#) nerenovovaný exemplář ročníku 1947 za 50 tisíc, tedy zhruba 1,28 milionu korun. Přitom ještě v polovině 70. let, po zavedení československých technických kontrol se notně orezlé a nepůvodní exempláře (díly už k mání jaksi nebyly, že?) dávaly za odvoz a mnoho jich skončilo na šrotištích jako nepotřebný odpad.

Připomeňte si slavný Tatrapian











T 87 a T 600







KAROSERIE SODOMKA



