Na prototypu bylo použito kabiny tehdy aktuálně vyvíjené nové řady TATRA 162 (jeden z prototypů je vystaven v Technickém muzeu TATRA v Kopřivnici). Podvozek měl odpružení vpředu torzními tyčemi šikmo uloženými s náboji přímo u nosné roury (řešení, které se následně používalo u všech dalších dakarských Tater než se přešlo na přední pérování vzduchem). Vzadu mělo být použito stejného pérování jako u vítězné 4x4 z roku 1988, tj. se vzduchovým vakem pro každou polonápravu, přičemž vak byl pod rámem. Motor byl klasický 12V TATRA řady T3, tj. ještě s uložením klikové hřídele na valivých ložiscích 94x4 z roku 87 a 88 měly osmiválce T5 s kluzně uloženou klikovkou). Motor měl mít dvoustupňové přeplňování 2+1 pro každou řadu válců (tj. celkem 6 turbodmychadel) s tím, že po prvním stupni byl vřazen mezichladič plnícího vzduchu pro každou řadu válců (tj. dva vlevo a vpravo). Převodovka byla standardní desetistupňová TATRA s dvoustupňovým přídavným převodem.

Na tvarovém modelu 1:5 proběhlo několik zkoušek v aerodynamickém tunelu v Praze Kbelích, které prokázaly 33% úsporu výkonu proti standardnímu trambusovému uspořádání tehdejších závodních tatrovek. Projekt byl rozpracován a dokonce byla zahájena jeho výroba, nicméně celý projekt byl ukončen v roce 1988, kdy došlo k zákazu kategorie kamionů na Dakaru (po tragické nehodě Theo van de Riijta na Dafu). Po následném zpřísnění pravidel pro tuto kategorii nemělo smysl v projektu pokračovat a vše bylo zlikvidováno (z tohoto důvodu se snad objevila v knize Nebe, peklo, ráj od J. Králíka zmínka o tom, že údajně prototyp existoval – pravděpodobně někdo pouze viděl rozpracované díly a komponenty, celé auto nikdy dokončeno nebylo).