



Dvoumístné kupé JK 2500
v původní podobě z let 1955 – 56

BRNĚNSKÝ SEN

Ikonou mezi sportovními automobily tuzemského původu se stalo kupé JK 2500, které v polovině padesátých let postavil s partou přátel v Brně konstruktér Július Kubinský.

JAN TUČEK

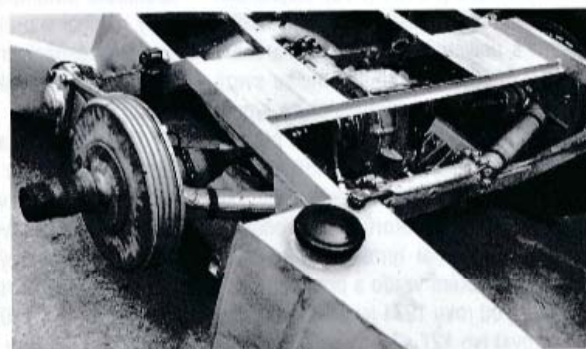
Foto: archiv autora

Július Kubinský (1923 – 2008), rodák ze slovenské Prievidze, se hned po skončení druhé světové války pokoušel v bratislavské karosárně Koller zavést kusovou výrobu sportovních vozů na upravených podvozcích německých vojenských automobilů KdF 82. Neuspěl. v roce 1946 přesídlil do Brna a tam během následujících let navrhl a s hrstkou přátel postavil pro místní závodníky řadu sportovních a závodních automobilů s komponenty značek KdF, BMW, Lancia, Fiat a Alfa Romeo.

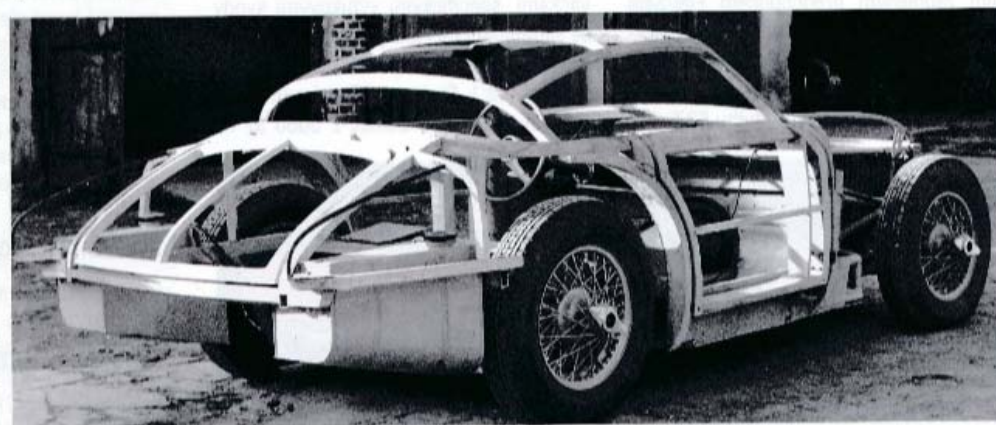
V hlavě přitom nosil sen o tom, že sám pro sebe navrhne a zhotoví krásný a co nejrychlejší sportovní vůz, uzpůsobený k běžnému silničnímu provozu. Šance se naskytla v roce 1951, kdy Kubinského oslovil tehdejší ředitel brněnského závodu Karosa, pobočky vysokomýtského podniku téhož jména. Brněnský závod tehdy vyráběl nástavby pro vojenská vozidla, jejichž budoucnost se zdála být nejistou. „Kubiňáku, namaluj něco,“ žádal soudruh ředitel. Už během podzimu 1951 Kubinský zhotovil výkresy podvozku dvoumístného spor-

tovního vozu, výkres karoserie téměř definitivního tvaru pak nese datum 15. srpna 1952. Projekt dostal označení JK-009, coby v pořadí devátý Kubinského automobil, ale také JK 2500 s dodatkem „závodní supersport“.

Mezitím však brněnská Karosa dostala další dlouhodobé objednávky na vojenské nástavby, takže projekt sportovního vozu musel jít stranou. Július Kubinský se ovšem nehodlal vzdát a přesvědčil skupinu patnácti zaměstnanců Karosy, že „supersport“ dokážou postavit ve volném čase



Poprvé u nás: zadní náprava typu De Dion se zkrutnými tyčemi



Kostra karoserie byla zhotovena ze dřeva a ocelových trubek





a v provizorních podmínkách soukromé garáže. Neuvěřitelné se stalo skutkem, na podzim 1955 dokázali krásné sportovní kupé dokončit a v lednu 1956 je představili čtenářům časopisu Svět motorů.

Už v tomto článku bylo řečeno, že podoba vozu není definitivní, že je určen k tomu, aby měl pod kapotou vzduchem chlazený osmiválec T 603 z nového kopřivnického vozu, jehož výroba se teprve připravovala. Ale nepředbíhejme.

Základem kupé JK 2500 byl nízký prostorový rám z ocelových trubek a plechových dílů. Přední náprava byla s úpravami převzata z německého KdF, zadní náprava Kubinského konstrukce byla poprvé u nás typu De Dion s odpružením příčnými zkrutnými tyčemi. Šestnáctipalcová drátová kola s centrální maticí byla, stejně jako bubnové brzdy, značky Lancia.

Pohon obstarával vodou chlazený řadový šestiválec Alfa Romeo s rozvodem DOHC, objemem 2443 cm³ a výkonem kolem 90 k (66 kW). Motor spolu se čtyřstupňovou převodovkou konstruktér koupil od závodníka Franty Juhana. Šestiválec uložený těsně za přední nápravou poháněl prostřed-

nictvím převodovky, spojovacího hřídele a rozvodovky zadní kola.

Atraktivní tvary dvoumístného kupé si Kubinský navrhl sám už v létě 1952, určité detaily při stavbě vozu upravil karosář Jan Heger. Ten prosadil myšlenku zasadit světlometry hlouběji do předních blatníků, což vozu dodal osobitou „tvář“.

Karoserie JK 2500 byla smíšené stavby, na kostru ze dřeva a tenkých ocelových trubek byly připevněny povrchové díly ručně vyklepané z ocelového plechu. Za zadními koly byly uloženy dvě palivové nádrže, každá na 30 l benzínu, které kopírovaly tvar zadních blatníků.

Při rozvoru náprav 2300 mm a rozchodu kol 1350 mm vpředu i vzadu bylo kupé dlouhé 4050 mm, široké 1620 mm a vysoké jen 1220 mm, světlá výška podvozku měla hodnotu 170 mm. Z pohotovostní hmotnosti 1160 kg připadalo 590 kg na přední a 570 kg na zadní nápravu v poměru 51:49 %. Podle Kubinského výpočtů mělo kupé dosahovat rychlosti 170 km/h, zpočátku však k tomu nemělo vhodné pneumatiky.

Vidina kusové nebo malosériové výroby JK 2500 vedla Kubinského k tomu, aby vůz

Typickým prvkem Kubinského kupé bylo malé zadní okénko

JK 2500 v podobě z roku 1958 s motorem V8 a nápisem Tatra

vybavil od počátku slibovaným motorem T 603. Napoprvé smontoval vzduchem chlazený motor V8 o objemu 2545 cm³ z náhradních dílů postupně zakoupených v prodejních Mototechny.

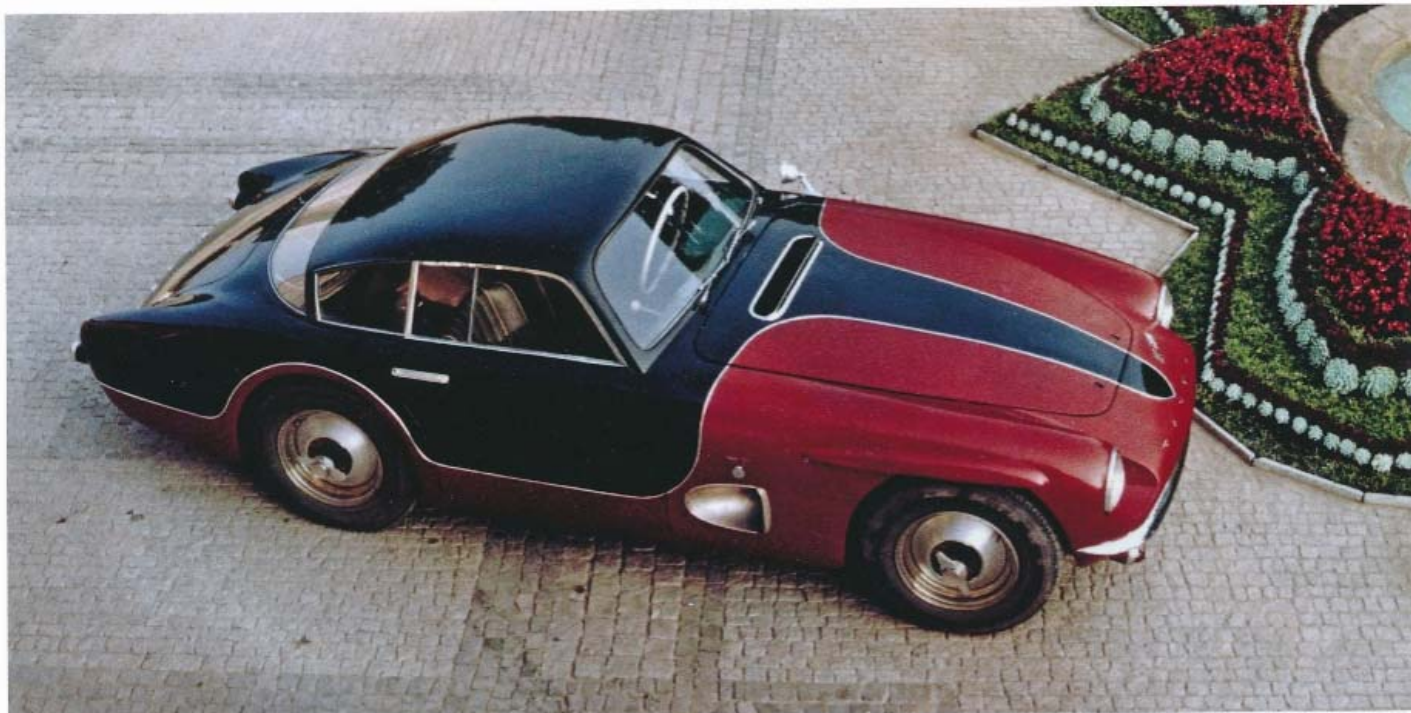
Byla to verze T 603 A určená pro lehký terénní vůz Tatra 805 a její výkon nepřevyšoval 75 k (55 kW). Kubinský motor opatřil větrákem chlazení z Pragy V3S umístěným



Podvozek JK 2500 s přední nápravou převzatou z vozu KdF



Za chladiči oleje a vody zprvu trůnil šestiválec DOHC Alfa Romeo



u předního konce klikového hřídele, takže pracoval jako tlačný.

Osmiválec byl lehčí a kompaktnější než italský šestiválec, navíc z přídě zmizel rozměrný a těžký chladič vody, zůstal jen menší chladič oleje. Před motorem tak vznikl prostor pro uložení náhradního kola.

Na jaře 1958 bylo kupé JK 2500 na dva týdny na testování v Kopřivnici a Kubinský poté dostal nový motor T 603 o výkonu přes 100 k (74 kW). Do vozu jej ale musel zamontovat sám, opět s pomocí přátel. Aby osmiválec lépe dýchal, objevily se na obou předních blatních kupé výdechy, jimiž odcházal horký vzduch z motorového prostoru.

Kubinský také navrhl a dal vyrobit nová patnáctipalcová litá kola s větracími otvory a výstupky, jež při jízdě působily jako axiální ventilátor. Nové bubnové brzdy menšího průměru byly vestavěny v kolech, náboje kol s centrální maticí konstruktér převzal z původních drátových kol.

Na nových pneumatikách Barum rozměru 6,70 – 15 kupé uhánělo přes 170 km/h a jeho majitel po letech s úsměvem vzpomínal, jak mezi Brnem a Bratislavou běžně jezdil průměrem 90 km/h. Mezi Brnem a Olomoucí prý zajel v běžném provozu osobní rekord průměrnou rychlostí 128 km/h.

S osmiválcem přibýly na předních blatních výdechy vzduchu

Splněný sen: Július Kubinský se svým supersportem JK 2500

Připomeňme ještě, že v době koketování s kopřivnickou továrnou vytvořil Kubinský v létě 1958 projekt vozu JK-010, který se měl od JK-009 alias JK 2500 lišit umístěním převodovky vzadu, za zadní nápravou. Zůstalo však jen u výkresů.

Július Kubinský kupé JK 2500 používal v běžném provozu až do roku 1969, kdy je prodal, aby mohl rodině pořídit zbrusu novou Škodu 100. Unikátní sportovní vůz poté v tichosti zmizel z veřejného prostoru a kdesi nedaleko od Brna po dlouhá desetiletí chátral. Zdá se však, že naděje na jeho znovuzrození není ještě docela ztracená... ■



Vzduchem chlazený motor V8 s ventilátorem z Prahy V3S



Před vzduchem chlazený osmiválec se vešlo náhradní kolo