

Maketa sportovního vozu K-K (Koller-Kubinský) z roku 1946.

Fenomén Kubinský

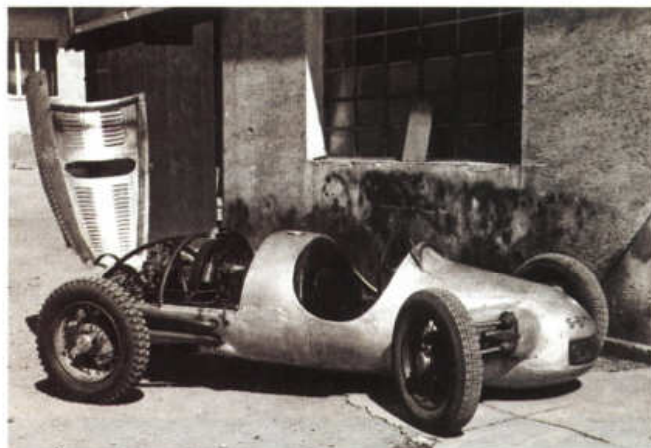
JAN TUČEK

Pozoruhodnou, i když už poněkud zapomenutou kapitolou se do naší poválečné automobilové historie zapsal Július Kubinský, autor řady sportovních a závodních vozů, ale i dalších zajímavých konstrukcí.

Július Kubinský (nar. 1923) se nejvíc proslavil svým elegantním kupé JK 2500 z poloviny padesátých let, o němž jsme podrobněji psali už v **AR 5/2000**. Tentokrát si připomeneme další automobily, jež vytvořil ve čtyřicátých až šedesátých letech. První spatřil světlo světa brzy po válce, v roce 1946 v bratislavské karosárně Koller. Dvoumístný roadster s pontonovou karoserií smíšené stavby (povrchové panely z hliníkového plechu na dřevěné kostře) byl postaven na upraveném podvozku vojenského vozu KdF a poháněl jej známý vzduchem chlazený čtyřválcový „boxer“ uložený za zadní nápravou. Představa o malosériové výrobě těchto vozů však vzala za své spolu se znárodněním bratislavského podniku a Július Kubinský musel pro své nápady hledat uplatnění jinde. Ještě v roce 1946 přesídlil do Brna a začal pracovat v autodílně Jungmann v Cihlářské ulici. Tentokrát se pustil do stavby

závodního monopostu s označením Mono JK. Poháněl jej před zadní nápravou uložený vzduchem chlazený čtyřválcový KdF, jehož výkon o poznání zvyšoval kompresor Roots. Konstruktor dokonce uvažoval o řešení se dvěma spřaženými motory KdF (pro druhý nechal místo těsně za sedadlem jezdce), ale nakonec od této varianty upustil. Zajímavostí bylo, že monopost měl v přední vestavěné světlomety a byl přihlášen do běžného provozu, což ale v poválečných letech nebylo nic tak neobvyklého.

V roce 1949 dokončil Július Kubinský svůj druhý monopost, typ Mono JK II poháněný jedenapůllitrovým motorem V4 italské provenience (přesněji z vozu Lancia Aprilia) opět opatřeným kompresorem Roots a uloženým před zadní nápravou. Finančně se na tomto projektu podílel brněnský obchodník Josef Moudrý, majitel pekárství a nadšený amatérský jezdec, úlohu „ladiče“ a zkušebního i závodního pilota převzal Karel Vlašín, ostrílený závodník, který už před válkou po brněnském okruhu proháněl tovární „zetky“. Koncem 40. let provozoval na brněnském výstavišti zkušebnu motorů, a tak zdál se být ideálním partnerem. Brzy se však ukázalo, že umí jezdit rychle, ale neodpustí si furiantské kousky, které se občas nevyplatily. Při tréninku za jízdy kousal jablko a přitom kynul předjížděným soupeřům, dojem však pokazila srážka se zametacím vozem. Ani při závodech nebyl nijak brilantní - amatér Moudrý dosahoval s monopostem lepších časů, než „profesionál“ Vlašín a tečku za spoluprací udělal proražený blok motoru.



Mono JK měl původně dostat dva spřažené motory KdF, zůstalo však jen u jednoho.



Monopost Mono JK z roku 1946 měl v přední dvojici světlometů.



V roce 1949 poprvé vyjel závodní Mono JK II s motorem Lancia V4 před zadní nápravou.



Vzácný snímek: Mono JK II ještě bez povrchové úpravy při zkoušce na brzdě.

Tehdy šestadvacetiletý Július Kubinský však v roce 1949 pracoval i na dalších projektech - tentokrát sportovních vozů klasické koncepce. Postupně vznikly tři, všechny měly rámy svařené z „recyklovaných“ trubek oválného průřezu, které pocházely z podvozků trofejních Mercedesů, přední nápravy byly opět z KdF. Zadní náprava byla dělená s podélnými rameny a rozvodovkou připevněnou k rámu. Dva automobily s karoseriemi kupé poháněly řadové šestiválce BMW, třetí byl otevřený vůz se šestiválcem Alfa Romeo. Tvarově velice podobná kupé se navzájem lišila výškou karoserie a drobnými karosářskými prvky: např. nižší kupé mělo na zadních blatnících svislé stabilizační plošky ve tvaru trojúhelníkových „křídélek“. Prostornější kupé, které si objednal heršpický stavitel Pospíšil, dostalo do vlnku dvoulitrový jednodobý motor BMW 320 o výkonu 45 koní (33 kW), zatímco nižší vůz s „křídélky“ (jeho majitelem byl již zmíněný Josef Moudrý) pod kapotou ukrýval třikarburátorovou verzi dvoulitrového motoru BMW 328 o výkonu 80 koní (59 kW). Posledním z trojice byl otevřený spider osobitých tvarů s hliníkovou karoserií, jejíž design si navrhl sám majitel - brněnský architekt Vladimír Valenta. Ten si také po čase nechal původně dvouapůllitrový šestiválec Alfa Romeo přestavět, použitím nových vložek válců a pístů bylo vtření zmenšeno tak, aby se motor „vešel“ do dvoulitrové třídy.

Prakticky celou první polovinu 50. let (a ještě několik roků navíc) zasvětil Július Kubinský svému mistrovskému dílu, sportovnímu kupé třídy GT s označením JK 2500, které původně poháněl dvouapůllitrový řadový šestiválec Alfa Romeo a později vzduchem chlazený motor V8 typu Tatra 603. Protože jsme toto kupé popsali už ve zmíněném květnovém čísle, přejdeme k dalšímu projektu JK z přelomu 50. a 60. let.

Byl jím malý závodní monopost Mono JK 500 stavěný podle tehdejších předpisů pro formuli 3. Podle dokumentace dokončené na jaře 1958 měl rozvor 1800 mm a rozchod 1000 mm vpředu i vzadu, byl dlouhý 3050 mm, široký 1250 mm a vysoký jen 810 mm. Před zadní nápravou uložený půllitrový motocyklový jednoválec Eso byl „naladěný“ na výkon 50 koní (37 kW) a spolu se čtyřstupňovou převodovkou měl vozu o hmotnosti necelých 250 kg dodat velice slušné dynamické vlastnosti.

Hlavním trumfem malého monopostu však byla jeho samonosná koncepce - Július Kubinský tak o rok předběhl Colina Chapmana a jeho revoluční Lotus 25! Mono JK 500 totiž de-



Kupé pro Josefa Moudrého se v roce 1949 rodilo v opravdu provizorních podmínkách.

butoval už v sezoně 1961 a mohl se pochlubit vtipně řešenou samonosnou skořepinovou konstrukcí z ocelového plechu, jejíž páteř tvořily dva duté podélné nosníky, jimiž navíc proudil k motoru vzduch potřebný k chlazení. Na skořepinu byla připevněna povrchová část karoserie, kterou z laminátu zhotovila Kovona Karviná. K zajímavostem patřil nejen samostatný pohon zadních kol řetězy (vůz neměl diferenciál), ale také trojice kotoučových brzd vlastní Kubinského konstrukce - vpředu byly brzdy dvě, zadní kola měla jen jednu společnou. Július Kubinský se spolu s partou brněnských nadšenců pustil do stavby celkem tří exemplářů malého monopostu, projekt však skončil neúspěchem. Půllitrová formule 3 už měla odzvoněno a počátek 60. let se u nás nesl ve znamení formule Junior.

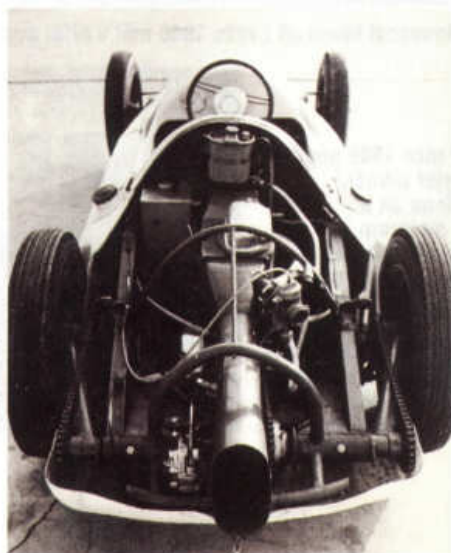
Některé konstrukční prvky monopostu JK 500 však Július Kubinský využil i v následujících letech. Zadní náprava s řetězovým pohonem a rozchodem zvětšeným na 1100 mm se v polovině 60. let objevila (stejně jako kotoučové brzdy) ve dvou prototypech čtyřkolového Velorexu, z nichž jeden měl motor 250 a druhý 350 cm³. Upravená koncepce samonosné skořepiny se uplatnila o pár let později v projektu dvoumístného vozíku Kubicar, jehož nadějný rozběh přerušily události roku 1968 a emigrace několika Kubinského spolupracovníků. To by však už byl námět na jiný článek. ■



Malý monopost Mono JK 500 těsně před dokončením



Moudrého kupé s motorem BMW 328 při jednom ze sportovních klání na brněnské trati.



Pohled do útrobu vozu Mono JK 500 s motorem Eso a pohonem zadních kol řetězy



Dvoumístný roadster brněnského architekta Valenty poháněl šestiválec Alfa Romeo