

Kupé JK 2500 v prvním provedení z roku 1955 - ještě bez mřížky v masce.

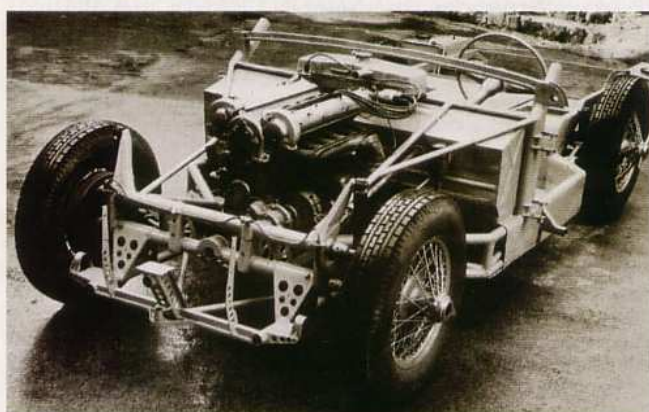
Podvozek JK 2500 se šestiválcem Alfa Romeo před montáží chladiče.

## Brněnský drak: JK 2500

JAN TUČEK

Jednou z výjimečných osobností naší poválečné automobilové historie je Július Kubinský, autor řady pozoruhodných konstrukcí - především sportovních a závodních vozů. Jeho mistrovským dílem je kupé JK 2500 z poloviny padesátých let.

Július Kubinský (nar. 1923) byl a je dodnes především letecký nadšenec - jeho nejnovějším výtvozem je jednomístný ultralehký letoun JK 1 určený zejména k leteckému snímkování. K automobilům se rodák z Prievidze dostal záhy po válce v Bratislavě, kde se v karosárně Koller pokoušel rozběhnout výrobu sportovních vozů na podvozcích válečných KdF. Už v roce 1946 přesídlil do Brna, kde postupně vytvořil několik závodních a sportovních automobilů. K těm se ale ještě na stránkách **AR** vrátíme podrobněji - tentokrát se věnujeme jeho nejatraktivnějšímu vozu, sportovnímu kupé JK 2500. Podnět k jeho vzniku vzešel v roce 1951 od tehdejšího ředitele pobočného závodu Karosa Brno. Sportovní vůz se měl stát náhradním výrobním programem karosárny, která jinak pracovala na armádních zakázkách. Už v polovině října 1951



vznikly výkresy podvozku budoucího automobilu, výkres karoserie v téměř definitivní podobě nese datum 15. srpna 1952. Július Kubinský tehdy projekt označoval svými iniciálami s kódem JK-009 (jako svůj v pořadí devátý automobil) a přívlastkem „závodní supersport“. Realizace nadějněho projektu se ukázala být složitější než se na počátku zdálo. S nástupem studené války dostala Karosa Brno nové vojenské zakázky (především na skříňové nástavby pro terénní vozy Praga V3S) a sportovní automobil musel jít stranou. Celkem šestnáct lidí však na něm pracovalo dál, ovšem v soukromé garáži a dobrovolně - mimo pracovní dobu. Automobil byl dokončen na podzim 1955 a když jej v polovině ledna 1956 představoval časopis Svět motorů pod titulkem „Také to dovedeme!“, prezentoval vznik sportovního kupé JK 2500 vskutku půvabně: „Zaměstnanci n.p. Karosa, závod Brno, zkonstruovali a vyrobili za vedení konstruktéra J. Kubinského prototyp supersportovního vozu jako ukázkou exportního zboží pro náročné zahraniční zájemce. Zaměstnanci prokázali svou politickou uvědomělost nejen tím, že veškeré práce se stavbou vozu spojené vykonali po pra-



Vůz těsně před oplechováním karoserie, za zadními koly jsou vidět nádrže.

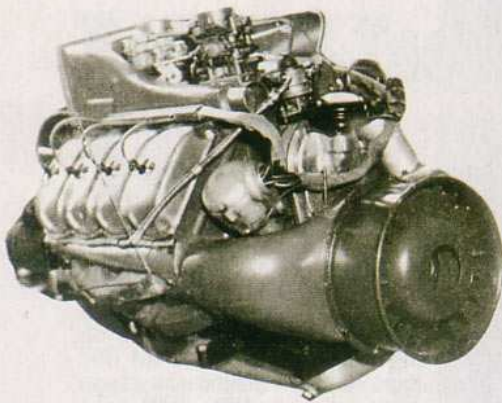
Snímek z testování v Kopřivnici, teď už s motorem V8 a mřížkou v masce.



Typická zád' JK 2500 s malým panoramatickým okénkem.







**Motor Tatra 603 v úpravě vestavěné do sportovního kupé JK 2500.**

**Jen 1220 mm vysoké kupé JK 2500 se vyznačovalo elegantním profilem.**

*covní době jako brigádu, ale i tím, že si jsou vědomi, že chtějí lepší zítřek a mírové budování znamená plánovat do budoucna, aby nás doba nepřekvapila.*

Základ vozu tvořil nízký prostorový rám z ocelových trubek doplněných plechovými díly, přední náprava byla upravená z KdF, zatímco vzadu se - poprvé u nás - uplatnila konstrukce De Dion s odpružením příčných zkrutnými tyčemi. Vůz měl šestnáctipalcová drátová kola s centrální maticí a bubnové brzdy. Zmínku si zaslouží dvě samostatné palivové nádrže (každá o objemu přes 30 litrů) umístěné za zadními koly a kopírující tvar zadních blatníků. Těsně za přední nápravou uložený motor byl kapalinou chlazený řadový šestiválec Alfa Romeo s rozvodem DOHC, který z objemu 2,5 l dával výkon okolo 90 koní (66 kW) a prostřednictvím čtyřstupňové převodovky stejné značky, spojovacího hřídele a rozvodovky poháněl zadní kola. Július Kubinský tento motor i s převodovkou koupil od závodníka Františka Juhana, považoval jej však jen za provizorní řešení - definitivně měl kupé pohánět nový vzduchem chlazený motor 2.5 V8 domácí značky Tatra.

Karoserie měla smíšenou stavbu, na kostru z kovových trubek a dřevěných dílů byly připevněny povrchové panely z ocelového plechu, které podle Kubinského návrhu vytvořil karosář Jan Heger. Někdy se spolupráce neobešla bez menších konfliktů - předmětem sporu se staly např. přední světlomety částečně zapuštěné do blatníků. Při rozvoru 2300 mm a rozchodu kol 1350 mm vpředu i vzadu bylo kupé dlouhé 4050 mm, široké 1620 mm a vysoké jen 1220 mm, vnitřní šířka prostoru pro cestující měla hodnotu 1440 mm. Hmotnost prázdného vozu se pohybovala kolem 1160 kg, z nichž 590 kg (asi 51 %) připadalo na přední a 570 kg (49 %) na zadní kola. Vůz mohl dosahovat největší rychlosti až 170 km/h, zpočátku však k tomu neměl vhodné pneumatiky.

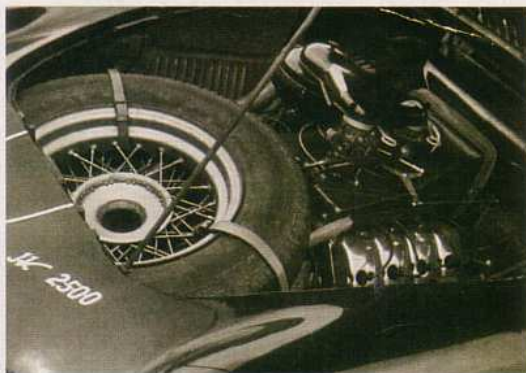
Július Kubinský se svým kupé jezdil řadu měsíců jen s provizorními poznávacími značkami, teprve po více než roce a mnoha peripetech se mu podařilo získat regulérní „espézetky“ pro běžný provoz. Další vývoj vozu se však nezastavil. Neúnavný konstruktér si opatřil motor V8 sestavený z náhradních dílů z lehkého terénního vozu Tatra 805, který z ob-

jemu 2,5 l dával výkon 75 koní (55 kW), a pomocí mezikusu jej spojil s původní převodovkou Alfa Romeo. Vzduchem chlazený osmiválec typu T 603 prošel různými úpravami, především dostal jen jeden větrák chlazení převzatý z Pragy V3S, uložený na předním konci klikového hřídele a pracující jako tlačný. V téhle podobě už se motor V8 vešel pod kapotu sportovního vozu a navíc - po odmontování teď už nepotřebného velkého chladiče vody (zůstal jen malý chladič oleje) - se do přídě přestěhovalo náhradní kolo. Zajímavostí bylo, že ohřátý vzduch z motorového prostoru vycházel otvorem před předním sklem, což bylo vítané především v zimě, kdy se jím ohřívalo čelní okno (proud teplého vzduchu se dal regulovat žaluziemi). Později přibýly i otvory na předních blatnících, jimiž se z motorového prostoru odváděl přebytečný vzduch. Úpravy chlazení Kubinský konzultoval s konstruktéry automobilky Tatra, zejména s ing. Júliem Mackerlem, a na jaře roku 1958 svůj vůz předvedl přímo v Kopřivnici.

Tehdejší ředitel automobilky Tatra ing. Ladislav Hořejský chtěl Júlia Kubinského okamžitě zaměstnat a plánoval výrobu pěti kusů tohoto kupé pro sportovní reprezentaci značky, nakonec se však ambiciózní projekt pro nedostatek financí neuskutečnil. Kupé JK 2500 zůstalo dva týdny v Kopřivnici na testování a jedním z výsledků bylo, že Kubinský dostal zbrusu nový dvouapůllitrový motor V8, tentokrát už ze „šestsettrojky“ a s výkonem naladěným na 140 koní (103 kW). On sám mezitím zkonstruoval a vyrobil nová patnáctipalcová litá kola opatřená větracími otvory a výstupky, které při jízdě vytvářely efekt axiálního ventilátoru. Nové bubnové brzdy menšího průměru, ale účinnější, byly vestavěny přímo v kolech, hlavy kol Rudge and Whitworth převzal z původních drátových kol.

Július Kubinský své červenočerné kupé JK 2500 používal v běžném provozu plných třináct let a rád vzpomíná na řadu „rychlostních“ historek z té doby, např. na průměrných 128 km/h zajetých mezi Brnem a Olomoucí. Koncem šedesátých let vůz prodal, jeho stopu však neztratil. Unikát existuje dodnes a je naděje, že se dočká renovace.

**JAN TUČEK**



**Spolu s osmiválcem se do přídě vozu vešlo i náhradní kolo.**

**Kupé opatřené novými litými koly a větracími otvory v předních blatnících.**

