

To, že sa v Prievidzi narodili alebo žili významné osobnosti na poli kultúry, športu a pod. už vedia mnohí Prievidžania. Ale to, že sa v tomto meste narodil jeden z významných konštruktérov automobilov z obdobia šiesteho desaťročia 20. storočia, vie len málokto. Na pripomenutie života a diela, v tomto prípade úspešnej konštrukcie konkurencieschopného modelu, je spracovaný tento príspevok.

## Úspešný konštruktér automobilov

**J**úlius Kubinský sa narodil 23. novembra 1923 v Prievidzi. Pod týmto menom je uvádzaný vo všetkých dostupných materiáloch, lenže v matrike narodených je jeho meno a meno jeho rodičov zapísané ako – Kobínyi.



Ak by sme pripustili zmenu zápisu mena v slovenskom prepise, i tak by to malo byť v tvare Kubíni. Autorovi príspevku nie je známe, že by v ich rodine došlo k zmene priezviska, lebo o tejto skutočnosti sa v matrikách zvyčajne nachádzajú poznámky, ale v tomto prípade tam takýto údaj chýba.

Už v roku 1946, teda ako 23 ročný, sa podieľal na konštrukcii automobilu K&K Special bratislavskej firmy Koller. Zakrátko prešiel ako úspešný mladý konštruktér do podniku Karosa Brno, závod Královo Pole, kde postavil niekoľko pretekárskych vozidiel. Od roku 1949 sa venoval konštrukcii športových podvozkov s motormi BMW a Alfa Romeo s označením JK SPORT, ktoré mali v oblasti automobilizmu zvláštne postavenie. V rokoch 1951/52, spočiatku na papieri, neskôr, až do roku 1958 so skupinou šestnástich nadšencov v súkromnej garáži a dobrovoľne, pracoval na svojom najznámejšom športovom vozidle triedy GT s typovým označením JK 2500 (s kódom JK 009, čiže v poradí deviate vozidlo), kde písmená sú iniciálkami jeho mena. Kubinského návrhy zrealizoval karosár Jan Heger. Bolo to dvojmiestne dvojdvérové kupé s pôvodne projektovaným vzduchom chladeným motorom Tatra 603 umiestneným vpredu, s pohonom zadných kolies cez prevodovku Alfa Romeo. Pretože vývoj motora Tatra 603 nebol ešte ukončený, uvažovalo sa s náhradným motorom Bugati 1500. Ale nakoniec bolo vozidlo vybavené kvapalinou chladeným motorom Alfa Romeo, na základe

dobrych skúseností s ich použitím v minulosti. Pôvodný zámer podniku, vyrobiť sériu piatich vozidiel, sa kvôli nedostatku financií nenaplnil. Preto tento perspektívny automobil zostal len v jedinom prototypu. Na zvedavé otázky obdivovateľov – „koľko to ide“ – konštruktér lakonicky odpovedal – 200 kilometrov za hodinu. Jeho vzhľad bol v červeno-čiernej farebnej kombinácii atraktívny.

V roku 1961 vyšiel spod jeho rúk športový voz JK MONO 500, ktorý sa tvarom blížil pretekárskym vozidlám formule. V rokoch 1992 až 1993 J. Kubinský konštruoval jednomiestne ultraľahké lietadlo JK 1, ktoré sa tvorilo v jednom byte na brnianskom sídlisku Lesná.

V roku 1973 skonštruoval pre svojho syna štvorkolesové „ľudové vozítko“, tvarom pripomínajúce známejšie invalidné vozidlo Velorex, ktorého konštruktérom bol v roku 1965 Mojmir Stránsky. Líšili sa použitým motorom a počtom kolies. Kým Velorex mal motor Jawa 350 a bol trojkolesový, v Kubinského vozidle bol motor Jawa 250 a štyri kolesá. Počas svojej karosárskej kariéry Július Kubinský vytvoril 11 automobilov, 2 malé vozidlá a už spomínané lietadlo.

Na ilustráciu vtedajších pomerov uvádzame časť príspevku „Kopřivnické intermetzzo“ od Jána Tučeka z časopisu AUTOforum v slovenskom preklade: „Na jar roku 1958 J. Kubinský predstavil svoj automobil v Kopřivnici a zažil tam niekoľko prekvapení – viac i menej príjemných. Vtedajší riaditeľ automobilky Tatra, Ing. Ladislav Hojecký, bol po krátkej zoznamovacej jazde nadšený a ponúkal Kubinskému miesto vo vývoji. Dokonca hovoril aj o tom, že by v Kopřivnici mohli postaviť ďalších päť kupé JK 2500 v „ostrej“ úprave, ktoré by sa uplatnili pri športovej reprezentácii značky vtedajšieho Česko-slovenska. Hlavný konštruktér Vladimír Popelář, jeden z otcov „šesťstotrojky“ od oka odhadol hodnotu športového kupé na dva milióny korún (čo bolo viac ako desaťnásobok vynaložených nákladov). Na jeho otázku „Človeče, kde ste na to vzali?“ – Kubinskému veru do reči nebolo. Nakoniec s malou dušičkou nechal svoj jediný majetok v Kopřivnici na dva týždne testovania, v priebehu ktorých kupé preháňali továrenski jazdci (najmä Alois Mark a Adolf Veřmiřovský) pričom bola ľahko poškodená predná náprava.

Hojeckého plány na výrobu päťice športových vozov podľa typu JK 2500 z finančných dôvodov padli, pozitívnym výsledkom bolo aspoň to, že v kopřivnickom vývoji pre Kubinského pripravili motor V8 – teraz už z Tatry 603 – naladený na výkon okolo 140 koní (103 kW)...

## Úspešný konštruktér automobilov

Historiky nielen rýchlostné – s postupne zdokonaľovaným kupé JK 2500 jazdil jeho tvorca trinásť rokov v bežnej prevádzke a dodnes s úsmevom spomína na to, aké pohoršenie vyvolával. Nejaký čas dokonca vozil v batožinovom priestore plachtu, ktorou zaparkovaný voz prikrýval, aby nepríťahoval toľko zvedavcov. Bežne sa totiž stávalo, že sa napríklad po návrate z kina k nezakrytému autu len s ťažkosťami predieral davom obdivovateľov. To sa aj páni v elegantnom obleku alebo v nažehlenom plášti neváhali vrhnúť na dlažbu, aby si prehliadli podvozok a zavesenie kolies. Dámy zasa prejavovali záujem o elegantný zovňajšok kupé – i jeho šťastného majiteľa. Samotnú kapitolu tvoria Kubinského „*rýchlostné historiky z prvej polovice šesťdesiatych rokov; napríklad tá, o priemernej rýchlosti 93 km/h bežne dosahovanej na trase Brno – Bratislava, ktorú kupé absolvovalo nespočetnekrát.*“

„*Pred rokom nás opustil konštruktér Július Kubinský, preto sme si ho pripomenuli v tomto čísle*“ – bolo uverejnené v časopise Veterán.sk, číslo 4/2009. Presný dátum a miesto úmrtia autorovi článku doposiaľ nie sú známe.

Kvôli všetkému tu zverejnenému je tak trochu aj našou povinnosťou pripomínať si významných rodákov – Prievidžanov. I v tomto prípade sme sa mohli presvedčiť o platnosti vyjadrenia: doma nikdy nie si prorokom. Možno takmer s istotou povedať, že o Júliusovi Kubinskom vedia viac, a viac si ho aj vážia „vonku“, v Čechách, ako v rodnej Prievidzi. Preto sa aspoň takto snažíme vyrovnáť náš „vedomostný“ dlh voči človeku, ktorého je hodné si pripomenúť.

Ján Sabo

### Pramene a literatúra:

<http://korzar.sme.sk/c/4470839/automobily-julius-kubinsky-a-jeho-kupe-jk-2500.html>

MsÚ Prievidza, Matričný úrad, Matrika narodených, zv. 9, str. 22, bežné číslo 127.

<http://www.tatraportal.sk/?ukaz=data/clanky/jk2500>

<http://www.veteransk.sk/index.php?page=1cas&id=64>

Motoristické časopisy: Svět motorů 2/1956, Auto magazín 1/1993, AutoFórum Magazín

3/2000, Automobil Revue 5/2000, Design trend 1/2001, Veterán.sk, 4/2009

Prvotnú informáciu poskytla Margita Kováčová, členka KPHP

**Opisovaný automobil JK 2500 v čase svojej najväčšej slávy, po opustení garáže, kde vznikol.**

