

Tatra 2500 JK – ein Traum vom tschechischen Sportwagen

Diesen Traum erfüllte sich, von vielen Schwierigkeiten und Hindernissen geplagt Mitte der Fünfziger ! ein tschechoslowakischer Konstrukteur und Flugenthousiast Namens Julius Kubinsky (JK). Er entwarf ein Coupé mit Hinterradantrieb, Bremsen von Lancia, ohne Servo und Tatramotor (2500)...



Julius Kubinsky, geboren 1923 in Prievidza, stand eher auf Flugzeuge als auf Autos, die Zeit war aber für dieses Gesinnen nicht günstig...sein Brot verdiente er also doch aber mit Autos, so zu Beginn in Bratislava bei Koller, wo er KdF zu Sportwagen umbaute, dann wanderte er nach Brno und setzte dort seine Konstruktionsarbeit fort,. Er baute verschiedene Sportwagen und Roadster auf Basis von Alfa, BMW und KdF.

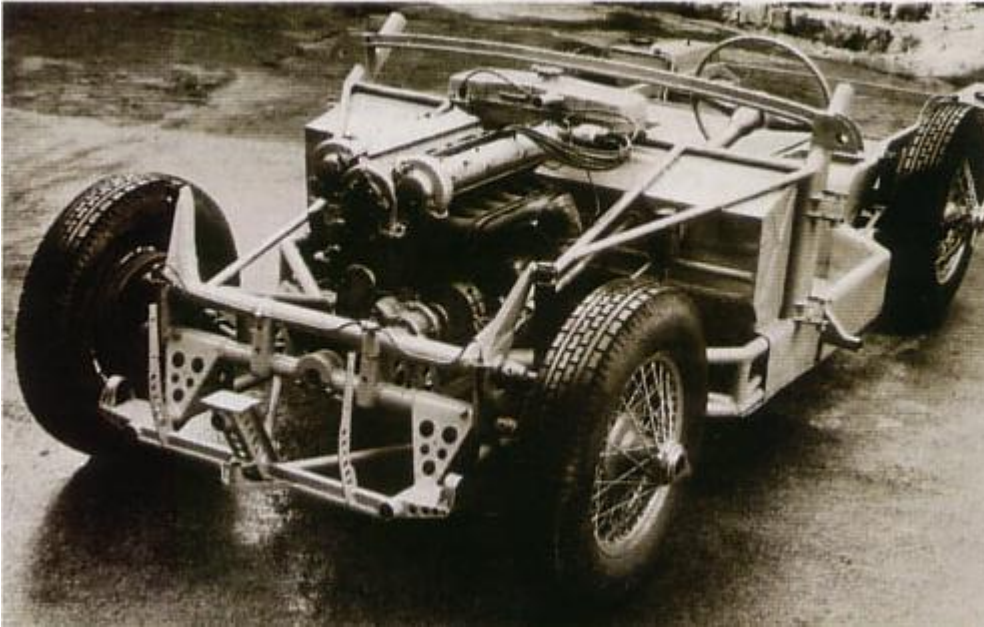


Dieser Wagen trug in Kubinskys

Unterlagen bereits die Nummer 009. In den Jahren 1951-52 arbeitete er in Brno bei Karosa und dort hoffte man die auslaufende Produktion von Armeematerial durch den Bau attraktiver Kleineserien-Autos zu ersetzen. Es blieb bei Plänen und Karosa Brno produzierte Aufbauten für Lastwagen Praga V3S. Kubinsky beschloss mit Hilfe von Kollegen seine Skizzen unter sehr schwierigen Bedingungen umzusetzen.



Eine Art von Gitterrohrrahmen bildete die Grundlage, eine De Dion Achse hinten mit Getriebe, Federung durch Torsionsstäben, vorne verwendete er eine modifizierte Achse des KdF, Lenkung von Skoda 1200. Trommelbremsen und Speichenräder 16“ stammen von Lancia Aprilia. Die Beschaffung aller Bauteile verlangte viel Geduld, Beziehungen und Glück, ausserdem war sie auch teuer.



Die zweiplätzig Karosserie baute Jan Heger und es mangelte nicht an Spannungen zwischen Konstrukteur und Karossier. Teile der Karosserie waren aus Holz, bedeckt mit handgeklopften Stahlpanelen. Die Benzintanks für je 30 L folgten der Form der hinteren Kotflügel. Der Wagenboden war ganz glatt, nicht einmal der Auspuff ragte aus der Karosserie heraus.

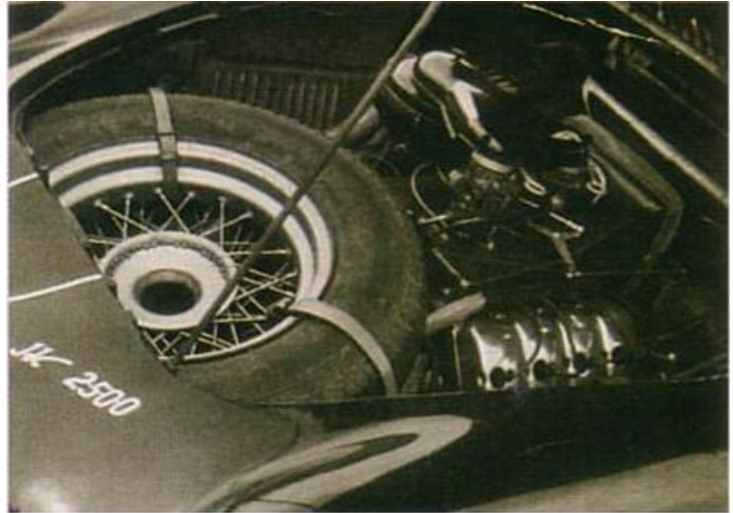
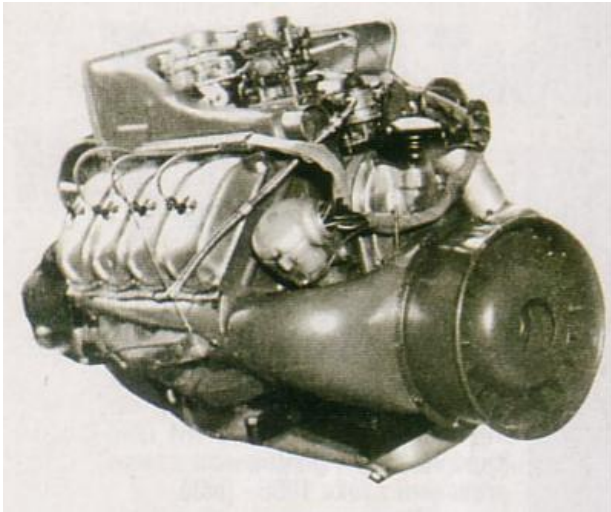


Zustand des Wagens kurz vor der Verkleidung durch handgefertigte Blechteile



Radstand betrug nur 2300 mm, die Spur vorne wie hinten 1350 mm, Gesamtlänge 4050 mm, Breite 1620 mm die Höhe nur 1220 mm. Das Wageninnen war mit 1440 mm sehr geräumig. Leergewicht des JK 2500 Karosserie betrug 1160 kg, wovon

51% lag vorne und 49% auf der Hinterachse. Der Sportwagen soll 170 KMH schnell gewesen sein, dafür fehlten zu Beginn die entsprechenden Pneu.



Die gleichen Schwierigkeiten hatte Kubinsky mit der Beschaffung des Motors. Sein Vorhaben einen Tatra V8 einzubauen musste er noch eine Zeitlang begraben. Der Tatra-Motor wurde eben fertig entwickelt und man montierte ihn in die neuem T 603. Also Kubinsky half sich mit einem Alfa S6 vom tschechischen Rennfahrer F. Juhan. S6 mit 90 PS, DOHC, passte knapp hinter die Vorderachse. Man spekulierte auch mit dem Einbau eines Bugatti 1500 aus dem Auto vom Rennfahrer Bruno Sojka. Schliesslich gelang der Erwerb einer V8 mit bescheidenen 55 kW, der auch in den Lastwagen T 805 Verwendung fand. Es mussten Anpassungen wegen der Grösse und Kühlung des grossen Motors vorgenommen werden.

Im Januar 1956 schrieb die Automobilzeitschrift Svět motorů (Welt der Motoren): „Das können wir auch“, weiter standen im Artikel lauter propagandistische Lügen: Auto hätten die Angestellten der Karosa ... „als politisch aufgeklärte Aktion in Froharbeit nach der regulären Arbeitszeit hergestellt, damit anspruchsvolle ausländische Interessenten auch bei uns etwas zu kaufen hätten...Die Arbeiter bewiesen, dass der Wille nach Frieden und besserer Zeiten nur durch Planung in die Zukunft erreicht werden können, damit uns nichts überrascht“ Heute eher zum Weinen als zum Lachen...



Im Frühjahr 1958 führte Kubinsky seinen Sportwagen in Tatra Koprivnice vor. Damaliger Direktor ing. Hojecky schlug sofort eine Kleinserie für Rennzwecke vor, bot Kubinsky eine Stelle an. Alles scheiterte an den Kosten der Produktion, die aber weckmässig überschätzt wurden. Fahrtests haben erfahrene Piloten Mark und Vermirovsky vorgenommen. Schliesslich ist Kubinsky nicht ganz leer ausgegangen. Er bekam einen Motor T 603 mit 103 kW als Geschenk.. Kubinsky entwarf anschliessend neue gegossene 15“ Felgen, die die neuen Trommelbremsen besser kühlen.



Es haben sich kaum Bilder von der Innenausstattung erhalten. Die Presse wusste zu berichten, dass keine wichtigen Instrumente fehlten, Sitze bequem waren, Bedienungselemente wurden alle rechts, unter der Hand des Lenkers angebracht, sodass deren Bedienung sehr handlich war..

Kubinsky fuhr sein Auto noch weitere 13 Jahre und verbesserte es ständig. Um unterwegs unnötige Aufmerksamkeit zu vermeiden, führte er immer eine Blache mit, mit der er das parkierte Auto bedeckte. Kubinsky fuhr auch schnell, so erreichte er auf der Strecke Bratislava- Brno 93 kmh Durchschnittsgeschwindigkeit oder ein anderes mal fuhr er Brno- Olomouc mit Schnitt von 128 kmh, ohne Autobahn versteht sich damals...Spitze des Wagens muss bei 200 kmh gelegen haben. Eine reguläre Strassenzulassung zu bekommen gestaltete sich ebenfalls als schier unmöglich, schliesslich gelang auch das.

Nach 13 Jahren intensiven Betriebs verkaufte Julius Kubinsky seinen Sportwagen. Das Auto existiert aber immer noch und es ist zu hoffen, dass es restauriert wird und wieder auf die Strasse kommt.

Aus verschiedenen tschechischen Quellen zusammengetragen und sinngemäss ins Deutsche übertragen GWP

Fotos: Archiv J. Kubinsky, Internet, Svet Motoru

(allfällige Rechte wurden keine gefunden, sollte es doch zutreffen, bitte um Mitteilung, Jirka)