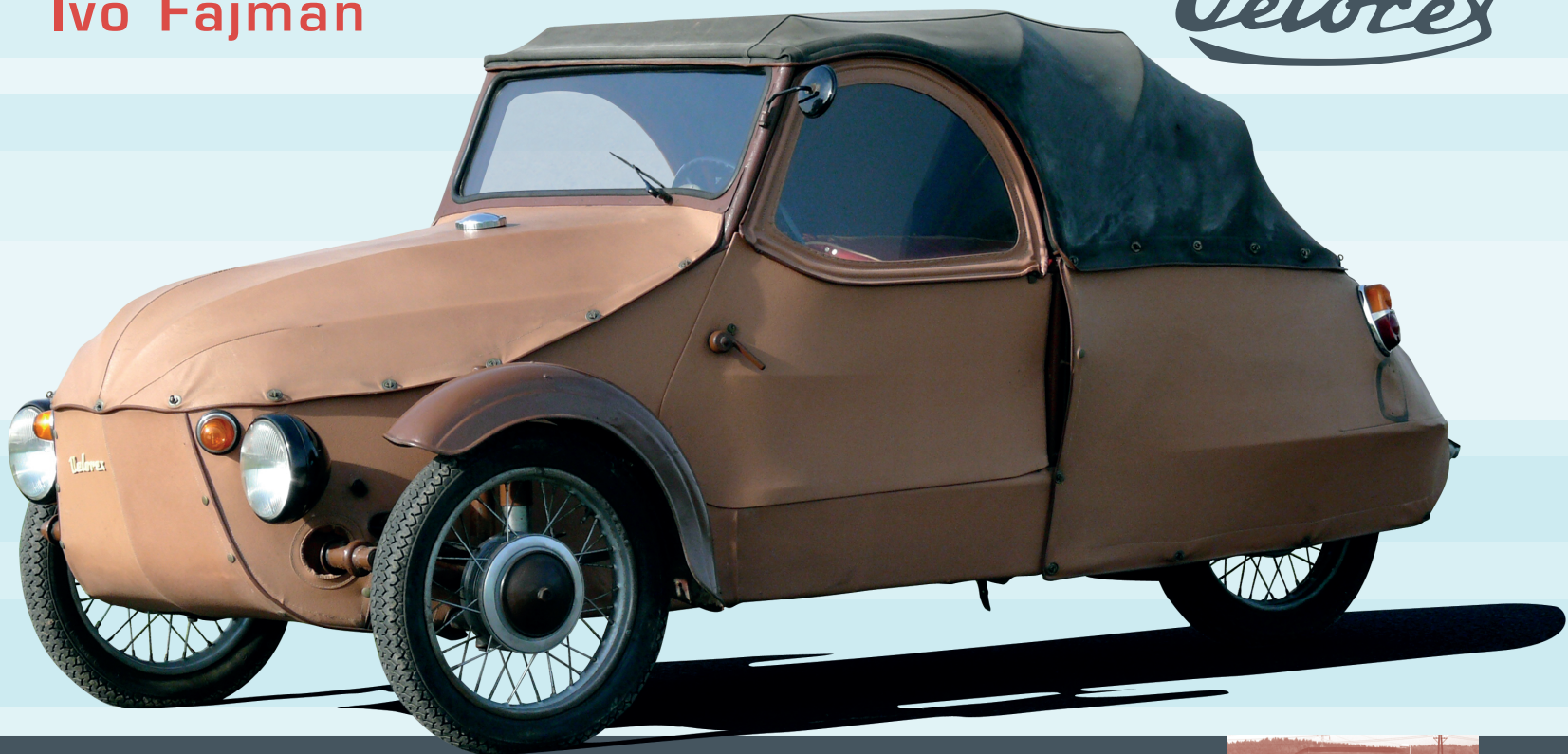


Ivo Fajman

Velorex



Velorex

retro



historie, vývoj, technika, současnost

Ivo Fajman

Velorex

historie, vývoj, technika, současnost

Grada Publishing

Ivo Fajman
Velorex

TIRÁŽ TIŠTĚNÉ PUBLIKACE:

Vydala Grada Publishing, a. s.

U Průhonu 22, Praha 7

obchod@gradapublishing.cz, www.grada.cz

tel.: +420 234 264 401, fax: +420 234 264 400

jako svou 3997. publikaci

Přátelské odborné konzultace Jan Králík

Odpovědný redaktor Petr Somogyi

Grafická úprava a sazba Grafické studio Hozák

Počet stran 140

První vydání, Praha 2010

Vytiskly Tiskárny Havlíčkův Brod

Husova ulice 1881, Havlíčkův Brod

© Grada Publishing, a. s., 2010

Cover & Layout Design © Ivan Hozák, 2010

Názvy produktů, firem apod. použité v knize mohou být ochrannými známkami
nebo registrovanými ochrannými známkami příslušných vlastníků.

ISBN 978-80-247-3274-9

ELEKTRONICKÉ PUBLIKACE:

ISBN 978-80-247-9115-9 (ve formátu PDF)

Obsah

Předmluva.....	7	4 Vývojová dílna	
1 Historie Velorexu.....	11	Doly u Nového Hrádku	59
První plány na zahradě za dílnou	11	Motorex aneb Jawamobil	59
První tříkoly jsou na světě	13	Velorex 1960 aneb „Minifelicia“	65
Rozjíždí se výroba: Třebová a Solnice	14	Velorex 435-D „Dodávka“	69
Šedesátá léta: vrchol a konec	18	5 Konstrukční odlišnosti.....	75
2 Přehled sériově vyráběných typů.....	21	Identifikace tříkolového vozítka	75
3 Lidé kolem Velorexů.....	33	Vývojové prototypy	78
Společná fotografie z roku 1953	33	Rozdíly v konstrukci tříkol od roku 1953 do konce výroby.....	82
Kolektiv pracovníků	34	Čtyřkolový Velorex.....	95
František Stránský.....	44	6 Technické zajímavosti.....	99
Mojmír Stránský	50	Úpravy pro tělesně postižené	99
Jaromír Kábrt	56	Pravostranné řízení tříkol.....	100
		Technické detaily	101

7 Příbuzní Velorexu	105
Super Laminát.....	105
Velorex podle Julia Kubinského	107
HOBA.....	110
8 Novodobá historie	113
Srazy Velorexů	113
Expedice	115
Další aktivity kolem vozítka Velorex	117
Nový Velorex: kruh se uzavírá.....	119
9 Velorex: víc než auto.....	121
Modely	121
Rekordní tříkolka	124
Výtvary inspirované Velorexem.....	126
Velorex ve filmu a televizi	128
10 Barevná příloha	131
11 Závěr.....	137
Použitá literatura a prameny.....	139
Poděkování	140



Předmluva

Tříkolový Velorex jsem poprvé spatřil ve filmu „Vrchní, prchni!“ a protože na silnicích už nebyl téměř vidět, nechápal jsem, co je to za stroj. Tatínek, sám motorista, mi pomohl jeden koupit, a já si ještě v době, kdy Evropu rozdělovala železná opona, vozítko zamiloval. Protože o fenoménu Velorex dosud nevznikla žádná kniha, rozhodl jsem se napsat ji sám. Rád bych tím vyjádřil díky všem, kdo se podíleli na výrobě tohoto vozítka, i těm, kdo ho třeba budou někdy vlastnit – za to, že si k němu našli cestu. Je to totiž báječný stroj.

Informace v médiích o Velorexech nebyly, a tak jsem po nich pátral a sháněl je sám, kde to šlo. Majitelé Velorexů se začali setkávat na srazech, objevil se klubový časopis, pak internet – a dnes už je z kdysi opovrhované tříkoly, jak se stroji v jeho rodišti říkalo, obdivovaný veterán.

Zastavme se u samotného pojmenování tohoto tříkolového vozítka, pohybujícího se někde na pomezí mezi automobilem a motocyklem. V této knize často uvidíte – jako výraz respektu k místním tradicím a zvyklostem jeho tvůrců – v češtině poněkud méně obvyklý výraz „tříkola“. Možná by bylo správnější používat termíny jako vozítko, tříkolové vozítko, tříkolka (a se všemi se můžete v souvislosti s Velorexem setkat), ale v Orlických horách, kde se tento stroj vyráběl, mu dodnes nikdo neřekne jinak než tříkola. Důvod byl stejně pozoruhodný jako vozítko samo: lidé z továrny měli pocit, že slovo „tříkolka“ označuje hračku pro děti a není jejich automobilu důstojné.



Když se na silnicích v osmdesátých letech objevil nějaký Velorex, byla to vzácná výjimka. Už se na něj pomalu zapomínalo. Pokud se už ukázal, stal se spíše terčem posměchu než obdivu. Zřejmě proto, že byl spojován s prázdnou peněženkou a hlavně s tělesně postiženými. Málokdo věděl, že právě toto určení znamenalo jedinou cestu, jak přivést vozítko na svět.

Když jsme v roce 1987 přivezli po ročním shánění jednu tříkolu domů, nevzbudilo to v rodině zrovna nadšení. Po čase se ale z ostudy stal pomocník, který spolehlivě dovezl každého, kam potřeboval. Protože informací o těchto vozidlech bylo poskrovnu, začal jsem je hledat všude, kde to jen bylo možné. Navštívil jsem i jeden sraz fanoušků těchto strojů.

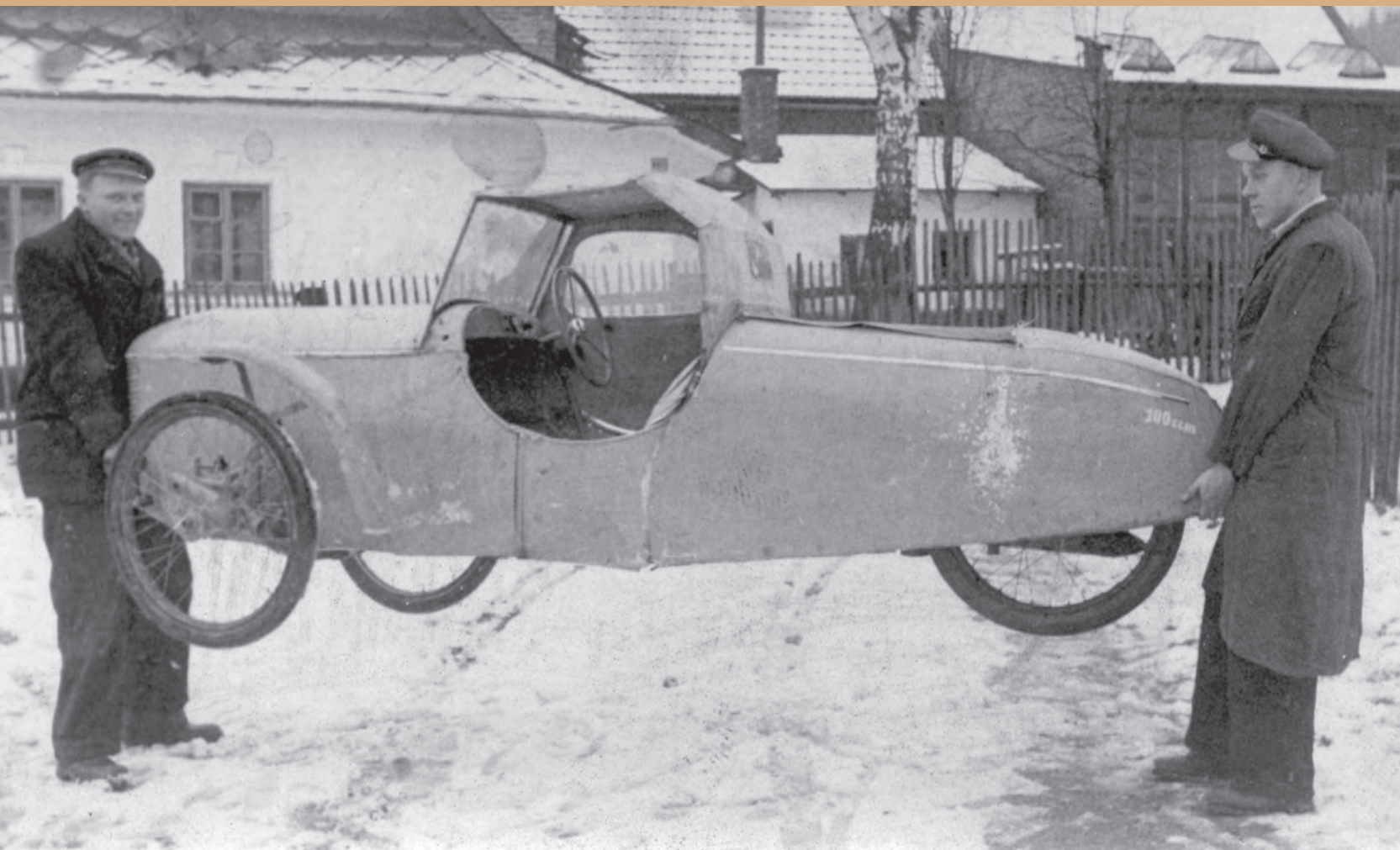
Po listopadu 1989 jsem potkal v Blansku náhodou dva Velorexy a rozhodl se, že zorganizuji podobný sraz sám. Povedlo se a přijel tam zástup sedmi vozítek! Tolik strojů této značky pohromadě jsem nikdy neviděl. Pak už byl jen krůček k tomu, abych založil klub a začal vydával klubový časopis. Museli jsme přece o sobě vědět, vyměňovat si rady, nápady i součástky. Časem jsme se spojili s již existujícími kluby z Prahy a Loun a v roce 2001 pak vytvořili mezinárodní Fan club Velorex.

Veteránisté nás zpočátku zrovna neuznávali – nikdo pořádně nevěděl, do jaké kategorie tuto „automotorku“ zařadit. Mělo to ale i svou výhodu: pořizovací cena nebyla příliš vysoká a majitelé si navzájem pomáhali. Členů klubu přibývalo, velorexáři podnikali daleké zahraniční cesty, z těchto cest se objevovaly různé reportáže a kredit českého unikátu začal zase stoupat.

Zcela náhodou jsem se pak v roce 1995 seznámil s Mojmiřem Stránským, jedním z otců Velorexu, a začal pátrat i po dalších pamětnících vývoje a výroby tohoto vozítka. Měli spoustu fotografií a materiálů, které jsem postupně zveřejňoval v občasníku VelorexKurýr. Přibývali majitelé tříkol a díky tomu přibývalo i srazů nejen doma, ale dokonce i v zahraničí.

Abych zájemcům Velorex co nejvíce přiblížil, rozhodl jsem se pro knihu, ve které bude shrnuto to nejpodstatnější z jeho historie i současnosti, včetně bohatého a mnohdy skutečně unikátního obrazového materiálu. Měla by také představovat určité poděkování všem, kdo se na vzniku Velorexu podíleli, především jeho duchovnímu otci Františku Stránskému. Kniha ovšem vznikla hlavně díky ochotě a spolupráci mnoha lidí, jimž tímto také mnohokrát děkuji.

Ivo Fajman



1

Historie Velorexu

První plány na zahradě za dílnou

Myšlenka na jednoduché a praktické vozítko se Františku Stránskému honila hlavou dlouhá léta. V třicátých letech 20. století dojížděl za prací z České Třebové do Plzně na motorovém kole značky Sachs. Protože ho častokrát zastihl déšť a někdy hrozil i pád, snil o něčem stabilnějším a pokud možno i s ochranou před nepohodou. Do svých plánů zasvětil i svého o deset let mladšího bratra Mojžíra.

Františka Stránského znali v České Třebové jako šikovného opraváře čehokoli. Společně s tatínkem a bratrem přistavěli kolem roku 1935 u svého rodného domu dílnu, ve které začali opravovat motocykly, kola, koloběžky, dětské kočárky, prostě všechno, co mělo kola. Kola dokonce i půjčoval, což byla pro všechny, kdo měli hlu-

boko do kapsy, velká výhoda. Jak to tak bývá, do dílny zručného mechanika se začali stahovat kluci z okolí. Jednak jim za výpomoc sem tam něco opravil, jednak občas někoho svezl na motocyklu. To bylo něco!

Ve volných chvílích začal pomalu realizovat svůj sen o jednoduchém vozítku, pro které stanovil základní podmínku: nesmí být těžší než 100 kg. Dílna nabízela spoustu součástí z bicyklů a motor Sachs, takže na velké zahradě za dílnou se už před druhou světovou válkou odehrávaly první pokusy na třech kolech v trubkovém rámu. František časem definitivně ukončil své působení v Plzni a založil v České Třebové opravnu jízdních kol MOTO-VELO-SPORT, kde opravoval a vyráběl kola, koloběžky a dokonce i dětské kočárky.

V průběhu války pak tříkola dostala postupně odpružená kola přední nápravy a časem dokonce i kyvnou vidlici pro odpružení zadního kola, jejíž konstrukcí předběhli Stránští dobu o téměř deset let. Po válce si tyto konstrukční ná-

◀ Bratři Stránští demonstrují, že hmotnost vozítka nepřesáhne 100 kg



pady nechali patentově chránit. Odpružený rám přinesl nečekaný jízdní komfort. Krytí před nepohodou zatím neřešili, snažili se jezdit a jezdit, aby se včas projevila všechna kritická místa nosné konstrukce. Díly z jízdních kol byly sice zárukou nízké hmotnosti, nikoli však dostatečné tuhosti. Pro zručného Františka však nebyl problém slabá místa zesílit či vyztužit. Jejich první stroj tak poměrně často měnil tvar.

Mojmírovi nedala spát karoserie. Ještě v průběhu války se jim podařilo získat tehdy velmi vzácný duralový plech. V polovině 40. let vzniklo první skutečné tříkolové vozítko. Byli jím nadšeni tak, že si objednali i fotografa, aby první prototyp zdokumentoval. S tímto vozítkem pak jezdili, kde se dalo, jednou dokonce až do Košic, tehdy ujeli asi 1000 km. Pro pohon vyzkoušeli různé dostupné motory – stacionární motor PAL 300 s přídatnou převodovkou z Jawy, dvoupístový jednoválec Manet 90 cm³ a později i ČZ 150 – ty už s nuceným chlazením větrákem. Tříkolové vozítko, pravda, ne zrovna hezké, bylo po válce stále častěji vidět v ulicích České Třebové a blízkém okolí.

Nicméně plechové díly karoserie nepříjemně rezonovaly. V roce 1947 přišli s nápadem, inspirovaným konstrukcí letadel – potáhnout trubkový rám látkou! Letecké plátno by nebylo ani levné, ani snadno dostupné, potáhli tedy kostru papírem na cukrové homole... Pak zkusili plátno, známé jako materiál na montérky. Podle Mojmírových pokynů potah ušila jeho žena Oldřiška. A co až bude pršet? Nevadí, hlavní nápor deště plátno zachytí, na dojetí to postačí.

◀ Původní dílna Františka Stránského na dvoře domku jeho rodičů

◀ U nové dílny v České Třebové zleva mladší učeň Hamous, mistr a šéf František Stránský, starší učeň Mojmír Stránský a na motocyklu jeden z mnoha pomocníků, kteří k nim do dílny často chodili

První tříkoly jsou na světě

První vozítko vyrobili bratři Stránští v roce 1948 na zakázku pro čalouníka, který chtěl jako zvláštní službu svým zákazníkům očalouněný nábytek vozit. To byla výzva. Tehdy Mojmir náhodou sehnal velké kusy koženky, a ta nahradila plátno. Dále zpevnili závěsy kol, použili motocyklová kola, výkonnější motor – a spokojený čalouník jim začal dělat v České Třebové pojízdnou reklamu.

Dalším zákazníkem byl místní tělesně postižený holič, jemuž postavili vozítko bez dveří. V té době mělo automobil jen pár rodin v městě – i motocykl si mohl dovolit málokdo. Takže se začali ozývat zájemci.

Každý z bratrů si pochopitelně postavil svoji tříkolu – jednak jako dopravní prostředek, jednak jako účinnou reklamu. František vymyslel název – „na Ose jezdící KÁRa“ = OS-KAR. Neshodli se ale na pohonné jednotce. Františkovi se díky jednoduchosti líbil jednoválec Jawa 250, Mojmirovi dvouválcová třístapadesátka DKW, kterou vymontoval z jednoho vraku. Nejdříve zkusil, co vydrží – za dílnou spustil motor z třístapadesátky na stojanu a dvě hodiny jej nechal běžet s nuceným chlazením větrákem. Vydržel. František byl ale skeptik. I když svezení bylo příjemnější, příliš tomu nevěřil. Nicméně uznal, že by tímto způsobem mohli uspokojit i náročnějšího zákazníka.

V neděli 9. července 1950 se oba objevili v Praze-Braníku na první soutěži motorových vozítek. Překvapili rychlostí, když hravě překračovali 80 km/h. Často závodili i mezi sebou. Mojmir vzpomíná, jak naložili své partnerky a domluvili se, že se sejdou v Praze u Karlova



- ▶ Mojmir Stránský zkouší prototyp určený pro čalouníka
- ▶ Závod a výstava vozítek v Praze dne 9. července 1950

mostu, ale pojedou každý jinou cestou. Mojmírovi se tehdy podařilo přijet o pár minut dříve, ale bratrovi pochopitelně tvrdil, že už na něj čeká hodnou chvíli.

To už ale začínala padesátá léta, okovy komunistického režimu byly postupně utahovány a nedílnou součástí represí byly i politické tlaky na soukromníky, kteří museli postupně podnikání ukončit. Mnozí své dílny zavřeli, mnozí museli nastoupit jako zaměstnanci do zestátněných podniků, často do těch, které jim původně patřily. Ačkoliv politická situace nebyla v této době podnikání vůbec nakloněna, vydali se někdy kolem roku 1950 Stránští se svým prvním vozítkem do podniku Jawa, domluvit koupi tehdy kvalitních motorů o objemu 250 cm³, montovaných do Péráků. Prý si je někteří pletli s Hanzelkou a Zikmundem. Rozhodli se také vytvořit prototyp ovládaný jen rukama, vhodný pro tělesně postižené, pro které v poválečné době nic podobného neexistovalo (jejich otec byl sám invalidní). Pokud by s tímto řešením uspěli, mohli by se vozítko malosériově vyrábět alespoň v některém výrobním družstvu, která tehdy také vznikala.

Shodou okolností v této době přišel za Františkem invalidní mladý muž, který takové vozítko moc chtěl a potřeboval. Mojmír se s ním vydal do Prahy na ministerstvo zdravotnictví, kde příslušné úředníky přesvědčili, že podobné vozítko by bylo pro tělesně postižené ideální. Neodešli, dokud nedostali povolení vyrábět tříkoly pro invalidy.

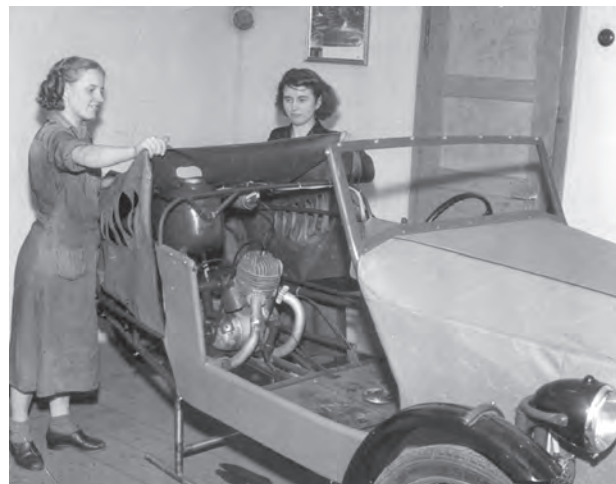
Rozjždí se výroba: Třebová a Solnice

Po dohodě a předvedení speciálního prototypu bez ovládání pedály se koncem roku 1950 otevřela cesta k sériové výrobě. Bratry Stránské přijalo Velodružstvo Hradec Králové a vytvořilo v České Třebové svůj pobočný závod číslo 08 Parník, pojmenovaný podle části města, kde bratři už dříve působili. František totiž dříve uvažoval o přístavbě k dílně v domě rodičů, ale když mu místní

obchodník Šimek nabídl prostory na parnickém náměstí, kde měl obchod s klempířskými výrobky a dílnu, nabídka ho zaujala a v krátké době se tam s bratrem i s rodinami přestěhovali – obchod a dílnu si pronajali a právě zde našel své sídlo i zmíněný pobočný závod.

Zaměstnali bývalého továrníka pana Jindru (u kterého se Mojmír vyučil), pana Hanzla z Brandýsa nad Orlicí a Elišku Hebkovou, sestru Františkovy manželky. Mojmíru Stránskému se povedlo získat ještě dvě slečny pro vyučení – Alenu Slezákovou a Zdenku Procházkovou, které jim pomáhaly pod vedením Mojmírovy manželky Oldřišky s potahováním tříkol a s účetnictvím. O klientelu se starat nemuseli – tu zajišťoval Svaz invalidů v Praze, který zadával i rozsah úprav podle postižení zákazníka.

V České Třebové v dílně na Parníku vzniklo v letech 1950–51 několik sérií po šesti kusech s motory Jawa 250. A protože v poválečné době nebyla o invalidy nouze, žádostí o další vozítka přibývalo. Provozovna však s ohledem na omezený prostor nestačila poptávce, a tak se koncem roku 1951 začalo pátrat po něčem větším. V úvahu připadal přesun do Nového Hrádku v Orlických horách, dokonce už přibrali dva místní zaměstnance, Josefa Drašnara a Antonína Hartmana. Nakonec se ale v létě roku 1952 uskutečnil přesun do objektu v Solnici nedaleko Rychnova nad Kněžnou, do bývalé truhlářské dílny bratrů Jaroslava a Josefa Hajnových. V přízemní části zbudovali tzv. surovou montáž, kde se svařovala základní nosná konstrukce i jednotlivé komponenty, a strojní dílnu, v patře byla tzv. čistá montáž pro elektroinstalaci a kompletaci vozítka. Nejdříve v chodbě a později v malé dílně v mezipatře byla tzv. pošivárna, kde vznikaly potahy a sedačky. Byli přijati další zaměstnanci a bratři Stránští, povzbuzení zájmem, pozvali na jaře 1953 fotografa, aby výrobu zdokumentoval.



-
- ▲ První sériová linka v České Třebové, v části Parník
 - ▶ Alena Slezáková a Zdenka Procházková potahují jedno z prvních sériově vyráběných vozítek bratrů Stránských
 - ▶ Před výrobou v České Třebové stojí zleva Mojžírova tříkola, Františkův stroj, vozítko pro novináře z Prahy a služební vozítko nazývané „Fizoletka“





VI. SEVEROČESKÁ AUTOMOBILOVÁ SOUTĚŽ 1954

-
- ◀ Bývalá truhlářská dílna bratrů Hajnů v Solnici, upravená v roce 1952 pro potřeby Velodružstva
 - ◀ Solnická vozítka se účastnila různých závodů
 - ▲ Často se závodilo i ve sněhu a složitých podmínkách
 - ▶ Účast na oslavách 1. máje byla povinná a byla to vlastně i dobrá reklama



Vedoucím provozovny 09 v Solnici se stal mladší z bratrů Stránských, Mojmir. František, unavený politickou atmosférou těchto nelehkých let, pomáhal především při konstrukčních pracích. Režim na oba bratry, kteří se snažili odolávat politickým tlakům, od počátku hleděl s nedůvěrou, jejich hlavní výhodou však byla skutečnost, že o vozítka pro invalidy byl tehdy značný zájem. Kolektiv v Solnici navíc tvořili lidé tzv. „politicky nespolehliví“, kterým dal Mojmir ve své „automobilce“ práci. Možná i proto vznikla parta, která držela pohromadě a přes všechny problémy této nelehké doby táhla za jeden provaz.

K tehdejšímu „dobrovolným povinnostem“ patřila i účast na oslavách 1. máje. V průvodech tak bylo možné spatřit v Solnici i v Rychnově nad Kněžnou kolonu různě vyzdobených tříkol. Dokonce i na dětských dnech byly

tříkoly v akci. Nejlépe se vozítka osvědčila na různých soutěžích, především zimních, kde díky své nízké hmotnosti porážela na sněhu těžká auta a díky stabilitě i motocykly. Dodnes archivované diplomy a plakety dokazují, že tříkoly měly úspěch.

Vozidla byla však celkově spolehlivá a upravovala se pro různé typy postižení. Výhodou byl ventilátor, který dobře chladil motor i v jízdě do kopců. O vozítka byl velký zájem a majitelé často psali děkovní dopisy, protože se jim díky Velorexu znovu otevřel svět a mohli se dostat dál než do bezprostředního okolí svého bydliště.

Zásadní změny však přinesl rok 1954. V lednu František Stránský v jednom z vozítek tragicky havaroval a zemřel. Mojmir po jeho smrti cítil potřebu postarat se i o bratrovu rodinu a začal tak trávit více času v České Třebové než v Solnici. Vedení družstva začalo mít obavy, že si bude v České Třebové stavět jiná konkurenční vozítka, a tak na něj začalo intenzivně tlačit, aby vstoupil do KSČ a víc se věnoval výrobě. Když to Mojmir Stránský odmítl, byl novým vedoucím zvolen Jaroslav Ehl, který v družstvu již pracoval a měl zkušenosti s vedením podniku – byl totiž dříve ředitelem textilní továrny. V červnu roku 1954 také došlo na valné hromadě v Hradci Králové k oficiální změně názvu na „Velo, lidové družstvo Hradec Králové“. V této souvislosti se změnil i oficiální název vozítek na „Velorex Oskar 54“ – Velorex byla složenina slov VELO (což byl v té době obvyklý název pro kolo), REX (latinsky „král“) a 54 znamenalo rok výroby. Ještě téhož roku se název vozítka upravil podle změny velikosti kol z 19" na 16" na „Velorex Oskar 16“.

Tento rok byl rovněž posledním rokem, který přinesl množství konstrukčních změn. Produkce se nadále zvyšovala, v roce 1954 se vyrábělo 15 tříkol měsíčně, v roce 1958 už to byl dvojnásobek. Do družstva samo-

zřejmě přicházeli noví zaměstnanci, někteří bohužel i s politickým úkolem rozvrátit podezřelý kolektiv. V průběhu roku 1955 byl název „Oskar“ z označení vozítka vynechán a na devět let se ustálil název „Velorex 16/250“, který naznačoval jednak velikost kol, jednak objem motoru.

Šedesátá léta: vrchol a konec

Vedení družstva v Hradci Králové rozhodlo v roce 1957 postavit nový závod pod kopcem Budínem v Rychnově nad Kněžnou. V roce 1960 se tam začala stěhovat výroba komponent pro tříkoly Velorex a po uvedení do provozu v roce 1961 bylo středisko v Solnici začleněno pod závod Rychnov. Vznikl tak jeden z největších závodů lidového družstva Velo. V Solnici se nadále svařovaly kostry, v Rychnově zase ostatní komponenty (kynná ramena, řízení atd.), vozítka se pak kompletovávala opět v Solnici, kde fungovala i zavedená sedlářská dílna. V té době také donutili z politických důvodů k rezignaci vedoucího provozovny v Solnici Jaroslava Ehla. Na protest proti tomuto rozhodnutí několik stálých zaměstnanců odešlo a zaběhlé tempo výroby se načas zadrhlo. Na místo vedoucího byl po různých peripetiích jmenován a až do konce výroby jím zůstal Josef Kosek z Rychnova nad Kněžnou.

Pro generální nebo částečné opravy, většinou po havárii, vznikla vedle Vela opravna, kde se střídali většinou ti nejšíkovnější pracovníci, protože zakázky vyžadovaly mnohdy řemeslníky různých profesí, zejména svářeče a čalouníky.

Zaběhlou výrobu tříkol s motory Jawa 250 zastavil rok 1962, kdy se začaly chystat a připravovat další konstrukční změny. Od jara 1963 začala totiž produkce vozítek s motory ČZ 175, od léta téhož roku pak naběhla sériová výroba typu 16/350 s motory Jawa 350. Družstvo

změnilo 20. prosince 1965 ještě jednou název: „Velo, lidové družstvo“ se přejmenovalo na „Velorex, výrobní družstvo“, stále se sídlem v Hradci Králové.

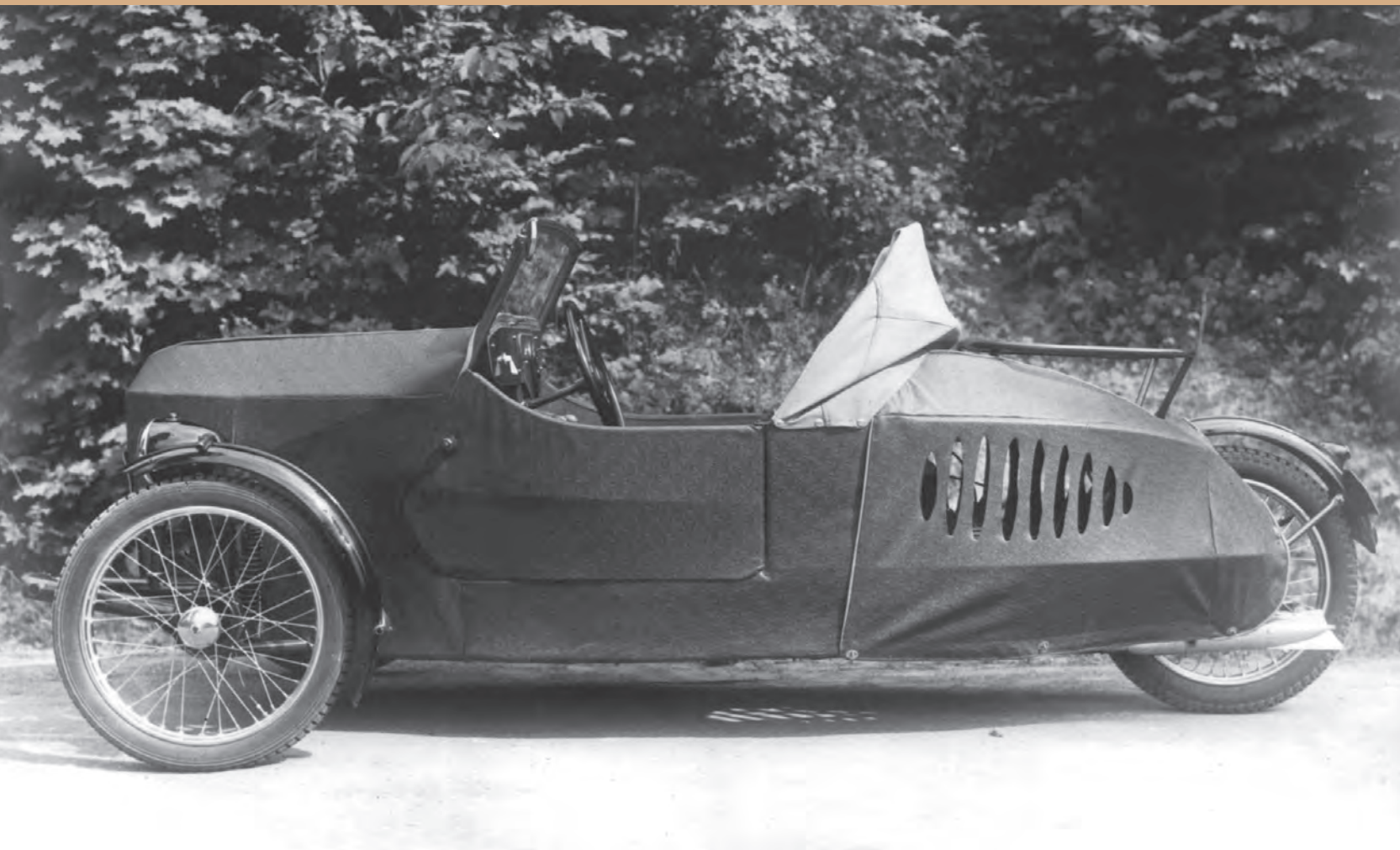
Největší roční produkce tříkol, asi 1300 jednotek, bylo dosaženo v letech 1966–1968, vyrobilo se tedy více než 100 kusů měsíčně. Ačkoliv o tříkoly byl neustále zájem, z politických důvodů (kdy stát preferoval jiné výrobce automobilů) a v důsledku tlaku Svazu invalidů na konstrukčně kvalitnější vozítka byla v listopadu roku 1971 jejich výroba ukončena a tříkoly byly nahrazeny čtyřkolovým osobním vozítkem Velorex. Ten se již částečně vyráběl z laminátových dílů. Čtyřkolky však ani zdaleka nedosáhly popularity tříkolového typu, nejspíše s ohledem na obecný rozvoj motorizmu v 70. letech a také v důsledku tehdy začínajícího dovozu východoněmeckých automobilů Trabant. Výroba Velorexu byla tedy v roce 1973 definitivně ukončena.





-
- ◀ Vedle Velodružstva vznikla v 50. letech i Velo-opravna
 - ▲ Při opravách Velorexů se uplatnilo mnoho profesí a šikovných rukou
 - ▶ Kompletace vozítek v prvním patře solnického závodu, v tzv. čisté montáži
 - ▶ Dobrá parta se smyslem pro humor se projevila i při předávání „upraveného“ vozítka zpěvákovi Vašíčkovi





2

Přehled sériově vyráběných typů

Základní typy sériově vyráběných vozítek byly následující:

1. OS-KAR:

- vyráběn v letech 1950–1952
- vyrobeno asi 36 kusů
- motor Jawa 250 (viz I.)
- kola 19"
- od vozítka OS-KAR z let 1952–54 se odlišoval vysokou přední částí

První sériově vyráběné tříkoly OS-KAR vznikly a vyráběly se v dílně v České Třebové v šestikusových sériích. Kromě prototypů bratrů Stránských měly všechny krátkou střechu, respektive zakončenou hned za zády řidiče a spolujezdce. Přívod chladicího vzduchu k motoru byl zajištěn pouze otvory v zadních bocích vozítka. Znakem vozítek OS-KAR byl tzv. sférický trojúhelník v přední části, který byl z koženky jiné barvy než potah a byly v něm udělány dírky podle toho, který rok byl vyroben.

