

# Velorex trochu jinak

Zajímavý pohled na první exemplář čtyřkolového Velorexu konstruktéra Kubinského - klenuté zadní okno z plexiskla bylo výrazným stylistickým prvkem a dalo se i vyklápět vzhůru.



Dobová fotografie z druhé poloviny šedesátých let: čtyřkolový Velorex pana Kubinského v ulicích Brna.



Červenobílý Velorex se čtyřmi koly a nově tvarovanou záďí byl pozoruhodným zjevením i v době, kdy o jeho tříkolové sourozence nebyla na silnicích nouze.

Tříkolky Velorex, nesmrtelná vozidla s trubkovým rámem potaženým plachtovinou, jejichž jediné zadní kolo poháněl motocyklový motor, se zařadily do zlatého fondu našeho motorismu. Během let se dočkaly nejrůznějších úprav a přestaveb - k nejzdařilejším patří dva čtyřkolové exempláře, které v letech 1966 a 1973 postavil všestranný brněnský konstruktér Július Kubinský.

## JAN TUČEK

Se jménem tohoto podnikavého muže činu jsme se už na stránkách našeho časopisu setkali. V AR 5/2000 jsme si připomněli jeho unikátní sportovní kupé JK 2500 s motorem Tatra 603, v AR 10/2000 pak řadu dalších sportovních a závodních automobilů. Jedním z nich byl i malý monopost JK 500 Mono postavený koncem 50. let pro závody for-

mule 3. Měl před zadní nápravou uložený vzduchem chlazený stojatý čtyřdobý motocyklový jednoválec Eso s dvouvačkovým rozvodem, přičemž pohon zadních kol obstarávaly řetězy. V polovině šedesátých let Július Kubinský toto řešení použil znovu - tentokrát k vtipné přestavbě tříkolky Velorex 16/250 na čtyřkolové vozidlo.

Podnět přišel ze Svazu invalidů a existoval i plán na výrobu čtyřkolových vozidel tohoto druhu v Náměstí nad Oslavou. Nakonec však z projektu sešlo - chyběly finance a družstvo Velorex připravovalo vlastní konstrukci čtyřkolového vozíku, který se po zdoluhavých přípravách - i navzdory svému estetice vzdálenému interiéru - dostal do výroby počátkem 70. let. Vraťme se ale k práci Júlia Kubinského, jehož překonstruované Velorexy představovaly zajímavou možnost přechodu ze tří na čtyři kola. Původní trubkový rám tříkolky se ani nezměnil, stejně tak uložení dvoudobého jednoválce Jawa 250 cm<sup>3</sup>. Z výstupu převodovky se točivý moment přenášel dozadu na předlokový hřídel, na jehož koncích byla ozubená kola, která obstarávala pohon dvou řetězů samostatně pohánějících zadní kola. Ta měla rozchod 1100 mm, přičemž namísto pů-

Světlá střecha zakončená oknem opticky odlehčovala profil první čtyřkolové verze Velorexu 16/250.





Druhý čtyřkolový Velorex brněnské provenience, tentokrát s kratší střechou a výkonnějším dvouválcovým motorem Jawa 350, pocházel z roku 1973.



Pohled do motorového prostoru mladšího z obou čtyřkolových Velorexů konstrukce Júlia Kubinského.

Kromě o poznání většího zadního okna se druhá verze čtyřkolového vozíku odlišovala nově tvarovanou záď s integrovanými zadními blatníky a kruhovými svítilnami z vozu Fiat 850.



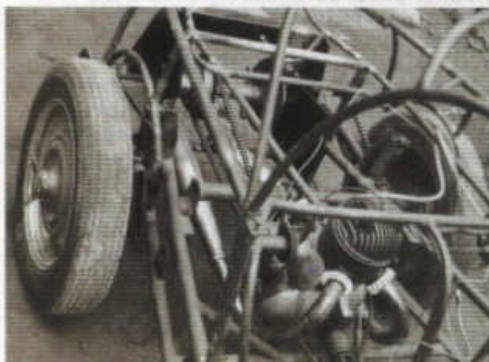
vodních drátových kol byla vpředu i vzadu použita dvanáctipalcová disková kola, která si konstruktér sám zhotovil kovotlačitelskou metodou z 1,5 mm tlustého ocelového plechu. Pneumatiky rozměru 5,20 x 12 pocházely z automobilů Fiat. Nechybělo ani náhradní kolo uložené pod přední „kapotou“ z plachtoviny. Zajímavostí bylo použití kotoučových brzd vlastní konstrukce s kapalinovým ovládním, které se dříve osvědčily na již zmíněném monopostu JK 500.

První čtyřkolový Velorex pana Kubinského byl otypován a přihlášen do provozu v roce 1966. Kromě čtveřice kol

s typickými motocyklovými blatníky se vyznačoval zcela změněným tvarem zadě s rozměrným klenutým oknem z plexiskla a novým zakončením spodní části karoserie se čtveřicí malých svítilen obsahujících koncové, směrová, brzdová a couvací světla. Zadní okno bylo výklopné a pod ním se skrýval malý zavazadlový prostor. Poněkud překvapivou skutečností byla nová zad karoserie z ocelového plechu. Při dvoumetrovém rozvoru byl vozík dlouhý 3,15 m, původní šířka 1,4 m a výška 1,25 m zůstaly zachovány. Čtyřkolový Velorex působil o poznání dospělejším dojmem než původní tříkolka, opticky jej výrazně oživila bílá střecha kontrastující s červenou spodní částí karoserie a není divu, že se těšil značnému zájmu brněnské veřejnosti.

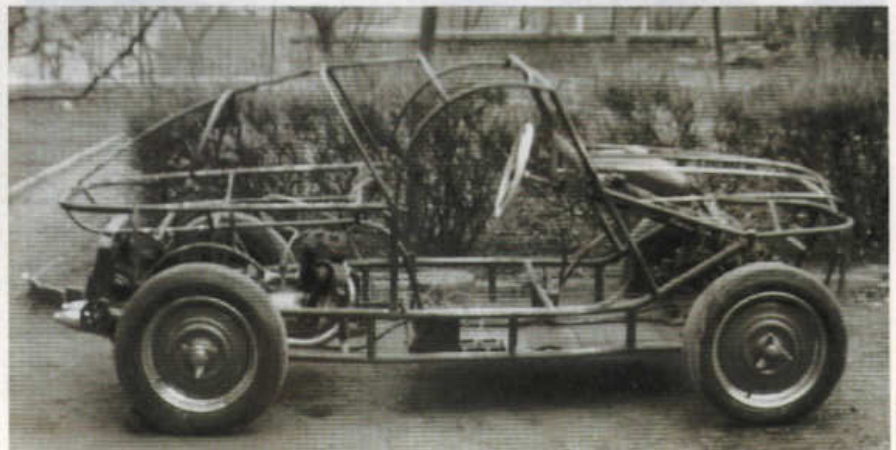
Druhý exemplář čtyřkolového Velorexu následoval o necelých sedm let později - Július Kubinský jej dokončil v roce 1973 coby dárek k patnáctým narozeninám svého syna Petra. Princip přestavby zůstal stejný, řada detailů se však změnila. Motor byl tentokrát výkonnější dvouválec Jawa 350 s chlazením turbínkou v úpravě, jež se montovala také do „továrních“ Velorexů. Samozřejmostí už také byly opět kotoučové brzdy s kapalinovým ovládním. Vzhledem k tomu, že vozíku nechyběl elektrický spouštěč ani zpátečka, choval se jako malý - a poměrně hbitý - automobil, pravda poněkud neobvyklého vzezření.

Plátěná střecha byla tentokrát o poznání kratší a navazovalo na ni velmi rozměrné panoramatické zadní okno, jež výrazně zlepšilo výhled vzad a prosvětlo nepřilíš prostorný interiér. Zcela nově byla tvarována zadní část karoserie: zadní blatníky už nebyly motocyklové, ale integrované do úhledně tvarované partie zakončené svislou stěnou opatřenou mřížkou a dvěma sdrúženými zadními svítilnami z vozu Fiat 850. Nad motorovým prostorem byla vodorovná přepážka, která alespoň trochu tlumila ryčný zvuk dvoudobého dvouválce. Dvojice výfuků vyčnívala pod záď vozíku a kromě dobře známých tónů oblažovala okolí charakteristickou vůní spalin dvoudobé směsi. Ostatně - činí tak dodnes, když jej jeho současný majitel vyjede provětrat.



Řetězový pohon zadních kol si Július Kubinský vyzkoušel už koncem 50. let v malém monopostu JK 500 Mono - tohle je ovšem řešení, které uplatnil ve své první verzi „čtyřkolky“ Velorex.

První exemplář čtyřkolového Velorexu ještě „v negligé“ (může být nějaká konstrukce ještě jednodušší?), před montáží sedadel a oblékáním karosářských dílů.



AK 15/2000