

Tříkolky Orthopedia jsou dnes sběratelskou raritou

Konstrukční motocyklové prvky se často používaly při stavbě ortopedických vozíků nebo malých vozítek pro dopravu drobného zboží. I u nás se vyráběly přibližně v letech 1949 až 1955 dodávkové tříkolky a rikši pro přepravu dvou či tří osob, oblíbené zejména v zemích Středního východu. A přímo i výrobou vozítek pro invalidy se zabývalo družstvo Orthopedia. Jak vzniklo?

Za první republiky bylo v Praze-Bubenči na Uralském náměstí založeno družstvo pro výrobu ortopedických pomůcek, převážně protéz, pod obchodním názvem ODIP. Po druhé světové válce se přejmenovalo na družstvo Orthopedia a počátkem padesátých let se přestěhovalo do prostor bývalé Mautnerovy továrny v Praze-Bubenči, do dnešní Papírenské ulice č. 3. Zde byla výroba rozšířena o další potřeby pro invalidy. A kromě dnes známých vozíků (křesel) se tady vyráběly i vozíky na ruční klikový pohon. Pak přišly pokusy o výrobu vozíku, který by nebyl poháněn silou paží, nýbrž spalovacím motorem. Nejednalo se o závrtné série, ale o deset až dvacet kusů za čtvrtletí, a to po dobu asi dvou až tří let.

Pro úplnost – na počátku 60. let se družstvo Orthopedia přejmenovalo na ERGON a výroba všech ortopedických odvětví zde postupně skončila.

Tříkolky

Jednoduché tříkolky pro osoby postižené poruchami pohybového ústrojí stavělo družstvo Orthopedia s použitím prvků motocyklu ČZ 152 b, t a později typu 125/150 c, přičemž veškeré ovládací prvky byly přizpůsobeny ručnímu ovládní. Tříkolka měla rám s přední motocyklovou vidlicí, která se natáčela dlouhou řídicí tyčí. Byla určena pro jednu osobu



Zajímavostí u některých vozítek byla zadní část rámu za sedadlem, která mohla sloužit pro uchycení sedadla doprovodu.



Technická data: Dvoudobý jednoválec o obsahu 148 cm³, největší výkon 4,6 kW/5000 l/min. Magnetové zapalování 6 V. Trístupňová převodovka v bloku s motorem. Pohon levého zadního kola vačkovým řetězem. Hmotnost 165 kg. Největší rychlost 80 km/h. Spotřeba paliva 3,5 l/100 km.

a vybavena přidavným sedátkem pro doprovod.

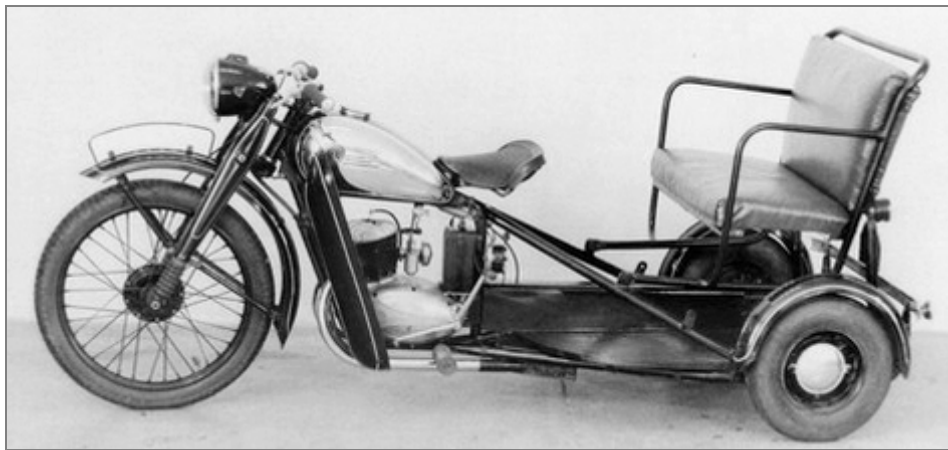
Základ tříkolky tvořil trubkový rám s rozměrným sedadlem, na kterém „seděla“ celá přední část motocyklu. Motor s hnacím kolem bručel po levé straně vozítka a startoval se ručně prodlouženou pákou. Plynová otočná rukojeť se ovládala na samostatné páce, která sloužila též k ovládní táhel zadních brzd. Zadní kola stavitelé stroje uložili na kyvných ramenech, odpružených teleskopickými

tlumiči.

Vzhledem k charakteru použití, malo-sériové výrobě a neustálému vývoji závislém na vývoji použitých dílů sériových motocyklů se konstrukce jednotlivých vozítek mohla zásadně lišit.

*Zdroj: Jiří Bartuš, portál MotoMagazín příznivců historických strojů
www-motomagazin.cz*

(di)



Rikša ČZ 125T umožňovala jízdu zdravému řidiči na klasickém sedle a tělesně handicapované osobě v jednoduchém křesle s polstrovaným sedákem a opěradlem. Přesun vozíčkáře do zvýšeného křesla rikše přes trubkovou konstrukci asi nebyl jednoduchý.