

Restaurátorský záměr

Motocykl AJS 500 OHV m8

1929



Ostrava, březen 2024

Ing. Lukáš Kudrna

Lokalizace památky:

Inventární číslo: KUMS 000000108947

Název památky: AJS 500 OHV m8

Umístění: Muzeum Novojičínska, příspěvková organizace

Údaje o památce:

Typ: AJS 500 OHV m8

Výrobce: A.J. Stevens & Co. Ltd, Anglie

Datování: 1929

Rozměry: d x v x š – 2160 mm x 1010 mm x 900 mm

Převažující materiál: ocel, litina, hliníková slitina

Popis předmětu:

Motocykl AJS 500 OHV m8 z 20. let 20. století patří mezi klasické britské stroje vyráběné firmou A.J. Stevens & Co. Ltd., známou svou precizností a elegancí. Tento model se vyráběl mezi lety 1926–1929 a byl považován za inovativní a spolehlivý stroj své doby.

Technické a designové charakteristiky: Motor: Čtyřtákní jednoválec o objemu 500 ccm s ventilovým rozvodem OHV (Overhead Valve). Tento motor byl navržen pro vyšší výkon a spolehlivost, což bylo tehdy u sportovních a cestovních motocyklů žádané. Výkon: Přibližně 20–22 koní, což umožňovalo maximální rychlost okolo 100 km/h. Rám: Pevný ocelový, trubkový a robustní, zajišťoval stabilitu při jízdě. Převodovka: Třírychlostní, ovládaná ručně pákou na boku nádrže, s řetězovým pohonem zadního kola. Podvozek: Přední vidlice byla paralelogramová s pružinovým tlumením, zadní odpružení chybělo (rigidní konstrukce rámu), což bylo pro tehdejší motocykly typické. Brzdy: Mechanické bubnové brzdy na předním i zadním kole, tehdy ještě poměrně jednoduché. Kola: Drátová kola obutá do úzkých pneumatik, které byly vhodné na šterkové a méně kvalitní cesty 20. let. Palivová nádrž: Kapkovitý tvar a ručně malované linky.

Design a využití: Motocykl měl elegantní a sportovní vzhled, což z něj činilo oblíbenou volbu pro závody i běžné použití.

Popis stavu:

Motocykl je aktuálně v nepojízdném stavu, chybí zde některé části potřebné k řízení stroje. Lakování na motocyklu je původní ale místy byl vlivem provozu opravován a podvozek v minulosti také prošel úpravami. Stroj nemá kompletní osvětlení a chybí akumulátor včetně jeho držáku. Kryt řetězu není kompletní. Pneumatiky jsou zteřelé, ale s největší pravděpodobností jsou to původní pneumatiky, které se na konci dvacátých let na motocykl

dávaly. Jedná se o pneu Kudrnáč. Na některých kovových dílech se vyskytuje mírná koroze či vážné poškození (ohyby, praskliny,...).

Dochování původních lakovaných a galvanických povrchových úprav významně zvyšuje jeho autentickou a dokumentační hodnotu. Předmět je cenným dokladem dobové výrobní technologie, konstrukčního řešení i materiálové skladby.

Předmět je dochován v relativně kompletním stavu s vysokou mírou originality. Zjištěno:

- lokální koroze kovových částí
 - znečištění prachem a mastnotou
 - degradace ochranných vrstev niklu
 - motor a převodové ústrojí nefunkční vlivem dlouhodobé odstávky
 - chybějící přední a zadní svítilna
- Původní lak je dochován a vykazuje známky přirozeného stárnutí.

Koncepce restaurátorského záměru:

Po důkladné celkové prohlídce motocyklu bylo jednoznačné, že v minulosti musel projít úpravami, aby bylo možné udržet motocykl v provozuschopném stavu.. Vlastníka či uživatele motocyklu, jeho příběh, který ho vedl k zásahům na stroji, se zjistit nepodařilo. Vzhledem k chybějícím informacím a technicky spíše provizorním, náhodným úpravám byla po širší konzultaci zvolena koncepce restaurátorského zásahu, která uvede motocykl Motocykl AJ5 500 OHV m8 do podoby produkčního stavu, některé chybějící části stroje budou znova doplněny a nově nalakovány. Následně projdou procesem zestaření. Tedy sjednocení původních a opotřebovaných součástí a nových laků tak, aby stroj co nejlépe prezentoval dobové technické řešení a design historicky cenného motocyklu.

Návrh restaurátorského zásahu:

S ohledem na celkový stav motocyklu bude potřeba celý stroj rozdělat, vyčistit, konzervovat a místy obnovit nátěr.

Stroj bude nezbytné z velké části rozložit a všechny části důkladně zbavit nečistot, jako třeba prachu či starých maziv. Čištění povrchů bude převážně ruční. Pro původnost stroje bude potřeba opatřit ty díly, které v minulosti byly úplně odstraněny nebo vyměněny za jiné, neoriginální.

Motor bude plně funkční tzn. volně protočitelný, včetně ostatních částí (převodovka, ovládací páky apod.) Při obnově bude třeba dbát na to, aby veškeré díly v uzavřených skříních, jako např. převodovka, píst motoru, kliková hřídel, apod., byly pohyblivé součástky zbaveny od nečistot a koroze. Motor a převodovou skříň bude potřeba otevřít a zbavit všech nečistot a

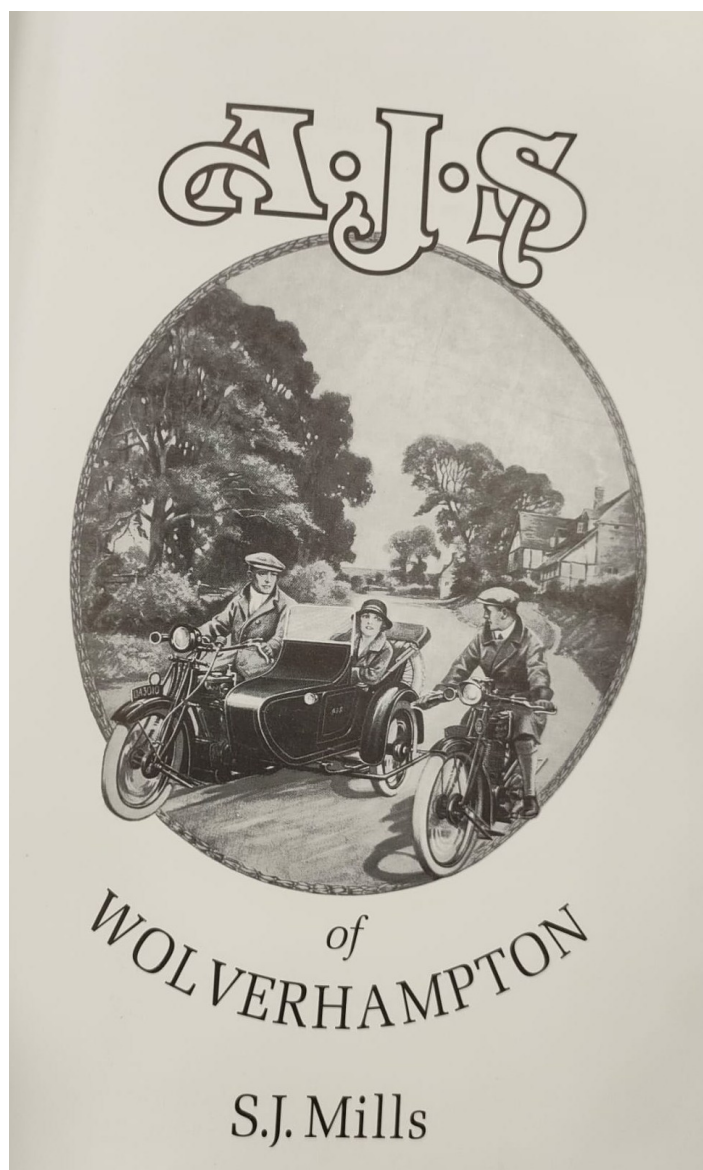
hlavně zbytků starého oleje a po složení doplnit provozní náplně. Veškeré páčky nebo nožní páky musí být volně pohyblivé. Bude potřeba zkontrolovat povrchy vzájemně pohybujících se dílů, odstranit jejich zadírání nebo zbavení od nečistot a důkladně namazat. U mazání bude důležité použít výhradně maziv, které nepodléhají degradaci a nebudou příčinou koroze. Maziva také nesmí vytékat. Dále bude potřeba vyměnit poškozená lanka a bovdenová vedení.

Nátěr na všech lakovaných částech bude kompletně oživen, avšak u nově nalakovaných dílů se provede umělé „zestárnění“ (zmatnění, vyblednutí) laku tak, aby vypadal jako původní a dosáhlo se tak homogenního vzhledu motocyklu.

Ke **konzervaci** dílů nebo poškozených povrchů bude použito odzkoušených přípravků, jako např. Konkor 101 nebo WD-40 pro demontáž, čištění a konzervaci, a elaskon k impregnaci kůže, Tempo Silichrom pro kovové části, Vosková pasta Tempo na lak. K neutralizaci koroze se použije přípravek od společnosti Worko CZ a Resistin ML pro ochranu laku.

Cíle:

- stabilizace hmotné podstaty předmětu
- zachování maximálního podílu autentických povrchových vrstev
- odstranění sekundárních nečistot a korozních produktů
- uvedení mechanismů do staticky funkčního stavu při respektování originality
- doplnění chybějících svítilen formou kopií na základě dobových podkladů s jejich jasnou identifikovatelností



Obr. 2 – Pohled na tehdejší reklamu pro motocykly AJS
Zdroj: Soukromá sbírka

Fotodokumentace:

