

FORUM / 2022 / ROČ. XII / Č. 1

PRO KONZERVÁTORY-RESTAURÁTORY FORUM FOR CONSERVATORS-RESTORERS

2022 / Vol. XII / No. 1
Peer-reviewed open access journal

Chief editor: Ing. Alena Selucká
Editors: Mgr. Pavla Stöhrová, Mgr. Jana Fricová

Editorial Board:

Ing. Ivo Štěpánek (Head of Editorial Board)
doc. Dr. Ing. Michal Ďurovič
akad. mal. Igor Fogaš
Ing. Pavel Jirásek
Ing. Jan Josef
doc. akad. soch. Petr Kuthan
prof. RNDr. Jiří Příhoda, CSc.
Ing. Radka Šefců
Mgr. Pavla Stöhrová (Secretary)

Open access since 2019 available for free
on <https://mck.technicalmuseum.cz/casopis-fkr/>
The journal is indexed and abstracted in EBSCO.

Published by:

Technické muzeum v Brně
Purkyňova 105, 612 00 Brno, Czech Republic

Contact for communication:

fricova@tmbrno.cz / stohrova@tmbrno.cz / selucka@tmbrno.cz

© Technické muzeum v Brně, 2022
ISSN (Online) 2571-4384
ISSN (Print) 1805-0050



VETERÁN ANEB CO S NÍM? POSOUZENÍ PŘÍSTUPU K UCHOVÁNÍ HISTORICKÉHO VOZIDLA

Martin Mrázek • Sylvie Zouharová Dyková

Technické muzeum v Brně

Ing. Martin Mrázek, PhD., v současné době pracuje v Metodickém centru konzervace Technického muzea v Brně jako vedoucí Kovoli-
tecké experimentální dílny a Oddělení konzervace a restaurování.
Dlouhodobě se věnuje konzervaci a restaurování kovů, historických
vozidel a ochraně kulturního dědictví před požáry.
(mrazek@tmbno.cz)

Příspěvek shrnuje parametry posuzování historických vozidel v kontextu muzejních sbírek. V této souvislosti jsou uvedeny možnosti rozsahu přípustných konzervátorsko-restaurátorských postupů a renovačních prací v návaznosti na platnou legislativu týkající se muzejních sbírek, památek a provozování historických vozidel na silničních komunikacích. Pozornost je věnována též etickým standardům, které jsou formulovány v rámci Turínské charty, specifikující míru možných zásahů do historického vozidla. Doplněny jsou dvě případové studie, na kterých je demonstrován odlišný koncept uchování a využívání historických vozů ze sbírky Technického muzea v Brně. Jednak je to stabilizace původního stavu vozu s maximální mírou zachování autentických dílů, dále pak zajištění technické způsobilosti a uvedení vozu do provozuschopného stavu.

Klíčová slova: historické vozidlo, veterán, Turínská charta, kodex FIVA, konzervování-restaurování, renovace, muzejní sbírka

AN OLD TIMER – WHAT TO DO ABOUT IT? ASSESSMENT OF THE APPROACH TO HISTORIC VEHICLE PRESERVATION

The paper summarizes parameters for the assessment of historic vehicles within the context of museum collections. In this respect, the scope of permissible conservation and restoration procedures and renovation works is presented in relation to the current laws regarding museum collections, cultural heritage and operation of historic vehicles on the roads. Attention is also paid to the ethical standards formulated within the framework of the Charter of Turin which specify the extent of possible interventions in a historic vehicle. Two case studies are included to demonstrate the different concept of preservation and use of historic vehicles from within the collection of the Technical Museum in Brno. Firstly, it is the stabilization of the original condition of the car with the maximum degree of preservation of authentic parts, and secondly, putting the car into working condition and getting an approval for its operation.

Key words: historic vehicle, old timer, Charter of Turin, FIVA Technical Code, conservation-restoration, renovation, museum collection

HISTORICKÉ VOZIDLO – DEFINICE A ZÁVAZNÉ DOKUMENTY

Historická vozidla (dále jen HV) jsou dokladem technického pokroku a rozvoje naší společnosti, a proto jsou i důležitou součástí kulturního dědictví. V případě historie značek vozů vyráběných na českém území zvláště vnímáme jejich význam i jako reprezentantů našich tradičních technických dovedností a inovačních inženýrských schopností. V tomto kontextu se tedy snažíme uchovávat hmotné i nehmotné prvky z minulosti vozidla jako přínos současným a budoucím generacím. Historické vozidlo je definováno dle mezinárodního Kodexu FIVA 2010¹ jako mechanicky poháněné silniční vozidlo minimálně 30 let staré, které je uchováváno a udržováno v historicky věrném stavu a není využíváno ke každodenní přepravě. Stejně tak uvádějí české předpisy, že „historické vozidlo nelze provozovat na pozemních komunikacích za účelem podnikání a běžného denního užívání pro vlastní potřeby“.² Pokud je historické vozidlo součástí sbírky muzea či jiné právnické nebo fyzické osoby, která je registrovaná v Centrální evidenci sbírek MK ČR, je nutné s ním nakládat dle zákona o ochraně sbírek muzejní povahy a o změně některých dalších zákonů č. 122/2000 Sb. a dalších souvisejících předpisů.³ Ve smyslu tohoto zákona jsou sbírkové předměty konzervovány a restaurovány, je-li to třeba k jejich trvalému uchování. Přístupy ke konzervování-restaurování jsou vymezeny etickými zásadami,⁴ přičemž podléhají obecně přísným požadavkům na vzdělání a zkušenosti kvalifikovaných pracovníků. V případě předmětů se statutem kulturní nebo národní kulturní památky jsou tyto kvalifikační požadavky dány zákonem o státní památkové péči č. 20/1987 Sb. ve znění pozdějších předpisů. Uvedený legislativní rámec jednoznačně vymezuje povinnosti vlastníků a správců historických vozidel včetně možností jejich využívání. Užitečným návodem a doporučením pro péči o historická vozidla je potom Turínská charta z roku 2013,⁵ která specifikuje přípustný rozsah prováděných úprav, renovací a konzervátorsko-restaurátorských zásahů v souladu s etickými pravidly přizpůsobenými tomuto segmentu kulturního dědictví. V návaznosti na jmenované dokumenty by měl být veden vlastní koncept uchování a zhodnocení historického vozidla (dále jen HV) – od jeho nabytí, posouzení stavu zachování a stanovení rozsahu ošetření vzhledem k předem odsouhlasenému účelu užívání. Rozhodovací proces k rozsahu ošetření je dále popsán a komentován na základě dlouholeté praxe péče o historická osobní vozidla ze sbírky Technického muzea v Brně.

KONCEPT UCHOVÁNÍ A ZHDNOCENÍ HV

Způsob nabytí – nález, výměna, nákup, dědictví, dar

Majitelem historického vozidla (HV) se může v daném okamžiku stát každý. Dříve byla poměrně běžným místem nálezů historických vozidel například stará nebo dlouho neobydlená zemědělská stavení, sklepy, skladovací prostory a půdy. Jsou rovněž známy případy nálezů vozidla pod hromadou uhlí nebo segmentů a náhradních dílů zazděných v obytných prostorech, zakopaných v zemi apod. Dnes již jsou takové případy spíše ojedinělé. Další možností, jak získat HV, je například výměnou za předmět z jiné sběratelské oblasti.

V případě cíleného nákupu je důležité, zda se jedná o zkušeného „veteránistu“ s jasným cílem nebo laika/začátečníka. V poslední době se množí nákupy vozidel jako investice bez jakéhokoli vztahu k historickým vozidlům. Slouží pouze jako dobře uložené peníze, protože se dá předpokládat, že ceny už nikdy nižší nebudou.

V mnohých případech dochází k nabytí historického vozidla v rámci dědického vypořádání po sběrateli-veteránistovi. Velmi podobný je případ daru k životnímu jubileu či rodinné události (svatba, narození apod.). Všechny možnosti nabytí historického vozidla nás však nutně vedou k dalšímu důležitému kroku – rozhodnutí o způsobu jeho následného užívání.

V neposlední řadě je nutné zdůraznit vztah k HV v souvislosti s přístupem zaměstnanců sbírkotvorných institucí (kurátorů, restaurátorů, konzervátorů), který musí být především profesionální a v souladu s výše uvedenou muzejní a památkovou legislativou. Na rozdíl od soukromých vlastníků by měl preferovat důraz na autenticitu a originální zpracování.

Vstupní posouzení

Většinu veteránů získávají sběratelé a lidé, pro něž je historie motorismu životním koníčkem. Může ale nastat výše popsáný případ, kdy se majitelem stane běžný občan. V takovém případě pak mohou provést vlastníky odborné posouzení stavu HV například:

- soudní znalci z oboru,
- odborní pracovníci – kurátoři sbírek historických vozidel renomovaných institucí,
- konzervátoři-restaurátoři z oblasti ochrany technických památek,
- renomovaní sběratelé a provozovatelé HV,
- členové veterán klubů či značkových klubů motoristické historie, například Tatra klub, Auto Z klub, Veteran Car Club Praha apod.

To je pouze stručný výčet těch, kteří jsou schopni uvést neznalého majitele do problematiky historických vozidel. Důležitým faktorem by měla být konzultace a respekt názorů všech zainteresovaných. Výsledkem je rozhodnutí o dalším postupu.

Pro kvalifikovaný názor a konečné rozhodnutí je zásadní určit co nejpřesněji původ vozidla. Autentičnost zkoumaného předmětu je nutné ověřit historickým průzkumem.

Dle Manuálu pro testování dle Kodexu FIVA⁶ je hlavním nositelem totožnosti a historie vozidla podvozek, rám nebo samonosná karoserie. Dále je nutné zjistit výrobce, provenienci, popř. město, značku, model, typ, identifikační číslo a rok výroby. K identifikaci vozidla často pomohou zachované doklady, ať už platné, či propadlé. V případě paměťových institucí je povinností zpracovat evidenční záznam ke každému sbírkovému předmětu, jehož obsahem by měly být i výše zmíněné parametry (ty zpracovává většinou odborný pracovník – kurátor). Při návrhu dalšího postupu hraje velkou roli stav opotřebování a poškození hlavních montážních skupin v závislosti na bezpečném provozování HV, viz kap. Stabilizace stávajícího stavu. Značný vliv na rozhodování má i celková cenová náročnost, ať už samotného zásahu nebo následného aktivního provozování vozidla.

Rozhodnutí o následném využívání HV

Majitel či pověřená osoba oprávněná jednat za majitele musí na základě získaných informací o předmětu rozhodnout, jak bude s HV nakládáno v budoucnosti a za jakým účelem bude využíváno. Postoj a vztah k historickým vozidlům, resp. k veteránskému motosportu, se v průběhu času mění. Zvláště v současných podmínkách, kdy jsou stále více řešeny otázky environmentálního a ekonomického dopadu provozu historických automobilů a jejich role v moderní společnosti.⁷

Nicméně stále musíme vycházet z výše uvedených legislativních norem a platných doporučení, ze kterých vyplývají v zásadě tyto možnosti využívání HV:

- nakládání s HV (jako sbírkový předmět nebo památka) se řídí sbírkovým nebo památkovým zákonem – potom jej lze využívat jen k zákonem daným účelům, tj. pro vědecké a studijní účely včetně zpřístupňování formou výstav a doprovodných akcí,
- v ostatních případech o způsobu využívání HV rozhoduje majitel či pověřený správce.

Do obou variant se v praxi promítá i další aspekt určující způsob využívání HV a tím je stanovení přípustné úrovně zásahu do vozidla a zejména rozhodnutí, zda HV bude uvedeno do provozuschopného stavu. V tomto bodě mohou být muzejní přístupy odlišné od klubových či soukromých majitelů-veteránistů. Z tohoto důvodu jsou dále uvedeny možnosti ošetření a celkové péče o HV.

Ošetření historického vozidla – míra zásahů

Uložení bez zásahu

V případě rozhodnutí majitele uložit HV bez zásahu do více či méně vhodného prostředí se jedná o nevhodný postup z důvodu absence alespoň základních úkonů preventivní či aktivní konzervace vedoucí ke zpomalení nebo zastavení probíhajících degradačních procesů. K tomu dochází v případech, že HV je pouze investiční komodita nového majitele bez vztahu ke kulturnímu dědictví z oblasti motorových vozidel. To se netýká sbírkotvorných institucí, kde musí být vždy zajištěna ochrana, ošetření a vhodné uložení.

Stabilizace stávajícího stavu

V případě rozhodnutí o uložení HV v nálezovém stavu do doby dalšího užívání je nutné v první řadě zajistit zpomalení či zastavení degradačních procesů prostřednictvím vhodného úložného prostoru. Většina HV je konstrukčně složena z kovů, mnohdy dřeva, usně, textilu, skla, gumy, plastů apod., což situaci komplikuje. Následovat by měly další kroky konzervace pro jednotlivé druhy materiálů dle doporučených zásad a postupů. Děje se tak v případě, že instituce nebo jiný majitel HV uvažuje o následném zprovoznění a má odpovídající povědomí o degradačních procesech působících na HV v závislosti na čase. Zásadní je tedy v této fázi nalezení odpovídajícího úložného prostoru či depozitáře (obr. 1).

Z muzejního hlediska nelze očekávat uložení HV v ideálním prostředí, které je dáno minimální fluktuací teploty a relativní vlhkosti vzduchu v doporučených intervalech pro multimateriálové předměty kulturního dědictví. Těchto doporučených hodnot lze v objektech určených pro uložení HV (většinou nevytápěných halách) jen stěží dosáhnout. Pozornost je třeba zaměřit na zajištění těchto základních opatření:

- ochrana proti povětrnostním vlivům,
- relativní vlhkost vzduchu pod 70 %,
- odstranění zbytků starého paliva – obsahuje vodu, koroduje nádrž a palivový systém,



Obr. 1 Ukázka vhodného uložení historických vozidel ze sbírky Technického muzea v Brně v temperovaném depozitáři
An example of appropriate storage of historic vehicles from the collection of the Technical Museum in Brno in a mildly heated depository

- v případě vodou chlazeného motoru – vypustit staré chladivo, nahradit roztokem s přísadou inhibitoru,
- zkontrolovat původní olejovou náplň motoru, filtr, zda neobsahuje vodu,
- v případě, že lze motor protočit, stříknout do válců přiměřenou dávku motorového oleje, aby se vytvořil na stěnách válců film,
- demontáž akumulátoru,
- vypuštění brzdového systému a nahrazení červenou kapalinou, která neabsorbuje vodu,
- kontrola a regulace biologických škůdců jak dřeva, tak textilu,
- gumy udržovat na předepsaném tlaku, povrch ošetřit například glycerolem proti degradaci povrchu,
- nápravy podložit, aby nedocházelo k deformaci pneumatik,
- zamezit přímému působení slunečního záření – UV degradaci barev a laků.

Zprovoznění ve stávajícím stavu – částečná oprava

Na základě detailního průzkumu je nutné provést finanční rozvahu. Náročnost dílčích zásahů je vysoká a zkušených specializovaných odborníků je v současné době jen velmi málo. Existují renomované firmy a menší soukromé dílny, které jsou však velmi vytíženy.

V případě provozování HV ve stávajícím stavu je třeba znát zejména stupeň poškození hlavních montážních skupin:

- podvozek – rám, brzdy, uložení kol, řízení, pérování a tlumiče,
- karoserie – samonosná (plechová), kombinovaná (dřevo – plech – duroplast),
- motor – funkčnost a spolehlivost, úniky maziva a chladiva, kouřivost.

V případě vozidla schopného provozu je důležité zohlednit dobové úpravy a opravy. Jedná se zejména o použití náhradních dílů z novějších typů vozidel, výměny agregátů, karburátorů, spínacích skříněk, doplnění povinných zrcátek, signalizačních světel apod. Tyto úpravy jsou nedílnou součástí životopisu každého provozovaného stroje a je na posouzení odborníka ve spolupráci s majitelem, zda je důležité tento stav ve vztahu k historii daného předmětu zachovat, či nikoli.

Renovace – oprava

Rozhodnutí o celkové renovaci historického vozidla je spojeno s požadavkem na uvedení vozidla do provozuschopného stavu. Cílem je tedy získat technickou způsobilost pro provoz na pozemních komunikacích. Za tímto účelem je nutné podrobit HV zákonnému testování, které se skládá ze dvou úrovní. První část testování je klubové testování historických vozidel, při kterém se kontroluje historická původnost vozidla. Druhou částí je krajskou testovací komisí, která kontroluje technickou způsobilost historického vozidla k provozu na pozemních komunikacích, přičemž se kontroluje stav: přední a zadní nápravy, funkčnosti řízení, funkčnosti osvětlení, funkčnosti brzd, karoserie, rámu, upevnění motoru, stav výfukového potrubí a tlumičů, upevnění sedaček, průhlednosti předních a bočních oken v prostoru u řidiče, opotřebenosti pneumatik, funkčnosti bezpečnostních pásů, je-li jimi automobil vybaven.⁸

Je zřejmé, že požadavky na technickou způsobilost HV musí jít ruku v ruce se znalostí celkové finanční náročnosti plánovaných oprav. Nejde jen o samotný zásah na vozidle, ale i jeho následné uložení a provozování. Jestliže nebude renovaci provádět specializovaná firma formou kompletní dodávky, je důležitým krokem nalezení místa pro zásah, který je většinou dlouhodobý. Vlastní renovace vyžaduje určitý stupeň znalostí, zkušeností a velkou míru zručnosti. Demontáž hlavních skupin, podskupin i detailů je dobré provádět v jednom prostoru z důvodu systematizace ukládání dílů a součástek. Při renovaci historického vozidla je třeba přednostně použít historicky věrné materiály, pracovní postupy a technologie. Výjimkou mohou být případy, kdy to není možné z důvodů jejich nedostupnosti nebo bezpečnostních či legislativních důvodů.

Při renovaci jednotlivých dílů a součástek musíme dbát na volbu vhodné technologie. Minimalizovat abrazivní postupy s velkým ubráním materiálu, jako je tryskání a broušení povrchů, zvláště jako podklad pod chromované části. Při všech dílčích zásazích je třeba se vyvarovat chybně či nepřesně vyrobených replik náhradních dílů zejména od zahraničních výrobců. V některých případech, převážně u soukromých majitelů,⁹ lze nahradit původní funkční díly technolo-

gicky pokročilejšími. Jedná se většinou o výměnu labyrintu za gufero, osinek za ferodo nebo jiný materiál bez azbestu, grafitový kroužek za spojivé ložisko, mechanické relé za elektronické, minerální oleje za syntetiku apod. Při výrobě replik je nutno dodržet nejen velikost, rozměr, ale i materiál a druh povrchové úpravy. Není přípustné použití nepůvodních materiálů náhradních dílů jako například nerezový spojovací materiál, plast apod. Stejně tak je chybné použití nepůvodního spojovacího materiálu, zejména vrutů s křížovou hlavou, matic M8 na klíč číslo 13, plastového či jiného nepůvodního materiálu. Jakákoli vyměněná původní součástka nebo spojovací materiál by měly být označeny v souladu s Turínskou chartou. Použití původních materiálů je obtížné zejména v případě tmelů, barev, textilií a čalounických potřeb. Problematikou barev, laků a tmelů se v současné době zabývá Gundula Tutt¹⁰ a firma Omnia Restoration ve Freiburgu.

Specializované druhy zásahu, jako jsou generální oprava motoru, konečná povrchová úprava a čalounění, je většinou třeba zadat renomovaným firmám. Samotná kompletace a dokončování je dlouhodobý proces vyžadující velkou míru znalostí, šikovnosti a pečlivosti. První vyjížďka je nepopsatelnou odměnou za nespočet hodin pečlivé práce, nervů a rozčilování. O penězích není radno ani mluvit. A to nejen kvůli celkové částce, ale také kvůli podstatnému rozdílu mezi původní rozvahou a finální skutečností.

Restaurování

Doporučení restaurovat vozidlo doprovází rozhodnutí ho v budoucnu neprovázet v plné míře.

Tento způsob je vhodný například pro potřeby paměťových institucí, kdy je možné vozidlo prezentovat ve funkčním stavu mimo veřejné komunikace (například v uzavřeném areálu) a není tak nutné, aby HV prošlo všemi stupni testací dle FIVA, a nemusí být zařazeno do registru historických vozidel. Vozidlo je nicméně rovněž možné ponechat v původním stavu a uvést jej pouze do provozuschopného stavu.

Dalším možným krokem je například rozhodnutí nahradit všechny nepůvodní prvky důsledně původními a ponechat vozidlo ve stavu po dobových úpravách tak, jak se zachovalo. Vozidlo by tak dle kodexu FIVA odpovídalo kategorii B – dobově upravené. Nebo je možné nahradit všechny nepůvodní díly důsledně původními a uvést vozidlo do stavu původního (výrobního – tak jak bylo uvedeno na trh), čímž by HV odpovídalo kategorii A – standardní.¹¹

Omezeně lze prověřit funkčnost agregátů protočením motoru a všech uložení, aby se obnovil mazací film a nedocházelo ke korozi na styčných bodech, například ložisek. V těchto případech není nutné, aby vozidlo bylo celkově v dobré kondici. V průběhu restaurátorského zásahu by měla dominovat snaha zachovat maximum všech původních materiálů z důvodu jejich nenahraditelné výpovědní hodnoty. Zachované původní textilie a laky povrchových úprav jsou nedocenitelným zdrojem informací jak o technologii jejich výroby, tak o způsobu použití, čalounických technikách, tmelení, broušení, nanášení barev apod. V případě hlavních montážních skupin je třeba zachovat všechny díly a součástky, včetně spojovacího materiálu, a to i v případě jejich poškození nebo povrchového narušení. To platí zvláště u pneumatik, hadic, brzd a jejich obložení, uložení kol, řízení, pérování a tlumičů. Velkou komplikací u starších vozů je kombinace dřeva a kovu. Karoserie HV (zejména dřevěná konstrukce, tzv. výdřeva) je většinou natolik poškozena, že bývá jedním z hlavních důvodů, proč nepřistoupit k celkové renovaci a zprovoznění. Motor a ostatní agregáty nebývají problematickými díly a jsou poměrně snadno opravitelné do původního stavu.

Nejdůležitějším krokem je ošetření kovových dílů proti korozi, odstranění nečistot, zakonzervování do možné míry prezentace s patřičným komentářem. Dřevěné díly je nutno ošetřit proti plísni a biologickému napadení biocidními látkami a zpevnit napuštěním pryskyřicí na bázi akrylátu. Ostatní organické materiály, jako je ušně a textil, je třeba sanovat odpovídajícími prostředky. Výsledkem by měl být kulturní statek s maximální výpovědní hodnotou a autentičností. Současně by měl být vůz ošetřen a uložen tak, aby se zabránilo jeho další postupné degradaci případně aby byla v co největší míře zpomalena. Tím se HV stane neocenitelným zdrojem informací k dalšímu studiu původních výrobních technologií a postupů, včetně použitých materiálů. Finanční náročnost zásahu je nesrovnatelně nižší než v případě celkového zprovoznění, ale z pohledu informačního zdroje je nezměřitelná.

Dokumentace

Nedílnou součástí všech zásahů na HV či jejich segmentech by měla být podrobná dokumentace. Skládá se z popisu technologických postupů, použitých materiálů, způsobu povrchových úprav, pracovních náplní, konzervačních prostředků, popř. chemikálií. Tyto informace slouží v případě změny majitele ke kontinuitě kvalitní ochrany a péče o HV. V případě státem nebo územními samosprávnými celky řízených sbírkotvorných institucí je povinností zápis do Centrální evidence sbírek (CES MK ČR). Jak bylo uvedeno v úvodní kapitole příspěvku, základní povinností je potom zajistit ošetření sbírkového předmětu – HV. Standardně se postupuje tak, že na základě průzkumu a rozhodnutí o způsobu následného využívání předmětu se nejprve zpracuje konzervátorsko-restaurátorský záměr. Tato povinnost však neplatí pro soukromého majitele (resp. HV nezařazená v CES MK ČR). Závěr obsahuje historický průzkum a popis všech plánovaných činností a technologií včetně použitých materiálů. Dodržení stanovených kritérií a postupů je doloženo popisem zásahu v konzervátorsko-restaurátorské dokumentaci v souladu s citovanou Turínskou chartou, výměna jednotlivých součástí včetně spojovacího materiálu a použití nových dílů, podrobná fotodokumentace postupu a detailů zásahu. Fotografie markantů může být rozhodujícím faktorem o původu dílů či součástí při sporech o vlastnictví, například v případě krádeže. Plnovýpovědní fotografie by měla obsahovat měřítko a barevnou škálu.

PŘÍPADOVÉ STUDIE

Pro porovnání zde uvádíme příklady dvou možných konceptů uchování a zhodnocení HV na základě posouzení jejich vstupního stavu, které vycházejí z muzejní praxe.

WIKOV 35 limuzína

Vozidlo značky Wikov 35 výr. č. 698 bylo vyrobeno ve firmě Wichterle a Kovářik (Wikov) v Prostějově v roce 1933. Jedná se o šestimístnou limuzínu s dochovanou oddělovací přepážkou, kterou pohání řadový čtyřválcový motor s rozvedem OHC o obsahu 1743 ccm. Automobil byl v provozu až do 70. let 20. století. Vůz byl ponechán ve stavu, v jakém dojezdil. Podvozek je opatřen číslem 698, které odpovídá typu 35. Nicméně vozidlo je zajímavé rovněž typem použité masky, která odpovídá již mladšímu typu Wikov 40. Podle zpracování je pravděpodobné, že se jedná o tovární úpravu po nějaké opravě vozu. Podle provedení masky vozu odpovídá roku 1935, což je jedna z posledních modelových řad. Automobil byl získán do sbírky od soukromého sběratele, který na něm neprovedl žádné úpravy. Vozidlo je dlouhodobě nepojízdné. Vůz však není ve stavu, kdy by se nedal částečně po úpravách provozovat. Vozidlo nemá platné doklady o způsobilosti k provozu na pozemních komunikacích, ale do sbírky byl získán původní Technický průkaz.

Soudní znalec zařadil Wikov 35 dle klasifikace FIVA do typu A – standardní, skupina 2 – autentické, kategorie – třída D (Post Vintage).¹² Vozidlo je uloženo v depozitáři Technického muzea v Brně – Řečkovicích.

Motor, převodovka a diferenciál: Bez zjevného poškození, vůle na rozvedech minimální, předchozím majitelem byla provedena střední oprava. Motor nebyl nastartován, ale jeví se schopný provozu. Náplň neobsahuje vodu, v případě provozování je nutná výměna. Motor nevykazuje výrazný únik oleje.

Převodovka, diferenciál: Bez mechanického poškození, bez velkého úniku oleje, nezkoušeno, jeví se schopný provozu. Aby bylo možné provozování, je nutná výměna náplní.

Podvozek: Poměrně zachovalý, brzdy nebyly zkoušeny. Mechanické části, jako čepy, tlumiče, mechanismy brzd, řízení jsou bez zjevného poškození, vůle odpovídá stáří vozidla. Před případným provozováním je nutné jej namazat a zkontrolovat.

Elektroinstalace a výbava: Elektroinstalace velmi poškozena, je nutné ji nahradit oplétanou kabeláží (elektroinstalací odpovídající dobovému provedení), doplnit elektro výzbroj dle původní dokumentace (zadní světla nejsou shodného typu, vnitřní osvětlení chybí). Ve voze není akumulátor.

Přístrojová deska: Osazení původní, poškozená vlhkostí. Nutno zakonzervovat, případně zařadit novou desku dle původních materiálů. Jsou zde nepůvodní trásně.



Obr. 2 Celkový pohled, Wikov 35 limuzína / General view, Wikov 35 limousine



Obr. 3 Pohled na přední nápravu a tlumič / View of the front axle and shock absorber



Obr. 4 Motor a původní karburátor / Engine and original carburettor



Obr. 5 Přístrojová deska a interiér přední části / Car dashboard and front interior



Obr. 6 Detail poškození laku / Detail of damage in the car paint



Obr. 7 Nedokončený zásah do konstrukce střechy / Unfinished intervention in the roof structure



Obr. 8 Zadní část vozu a světlá / Rear of the car and lights



Obr. 9 Okrasné lišty / Decorative mouldings



Obr. 10 Přední nárazník / Front bumper



Obr. 11 Čalounění dveří / Door upholstery

Karoserie: původní, stav výdřevy pro výstavní účely uspokojivý. Oplechování v dochovaném stavu nevyžaduje velký zásah. Možné po zakonzervování ponechat ve stávajícím stavu. V každém případě je nutno vyztužit namáhané nosné části dřevěného rámu.

Střecha: poškozená působením povětrnostních vlivů. Část původně zakrytá koženkou (fabrikoid), posléze byly, pravděpodobně předchozím majitelem, poškozené zbytky odstraněny. Nutné nově zatěsnit a rekonstruovat tzv. střešovicí při dodržení původních materiálů.

Povrchové úpravy a lak: Při optickém prozkoumání působí jako původní, dobově opravovaný. Pro ověření autenticity laku je nutné odebrat vzorky a provést analýzu zachovaných laků. Pro zachování originality nutné zakonzervovat a částečně opravit. Dochází k odlupování vrstev, k výkyvům teplot a vlhkosti, proto bude v budoucnu stále více degradovat. V případě zachování v původním stavu je nutno reverzibilně zakonzervovat, pro provozování zastavit jeho poškození a zaretušovat.

Pomocí FTIR spektrometrie byl proveden průzkum lakových vrstev červené a černé barvy. Bylo zjištěno, že jejich chemické složení je stejné a jde tedy o lak na bázi alkydových pryskyřic. Vrstva základového nátěru vzhledem k velkému obsahu plniv nebyla identifikována. Na rezervním kole a levém A sloupku byly nalezeny zbytky nátěrů, které byly na bázi nitrocelulózy. Z toho lze soudit, že automobil byl zřejmě celý přelakován. **Lišty:** vnější lišty jsou původní, přední krátce zřejmě při výměně chladiče a masky z jiného vozu stejného typu (lehce odlišný tvar profilu). Chromované díly karoserie vnější: Díly nárazníku a dekorační lišty jsou napadeny střední korozí, je nutné je zakonzervovat.

Chromované, niklované díly interiéru jsou poškozeny střední korozí, některé chybí, stávající je nutné zakonzervovat, chybějící doplnit pro ilustraci v případě vystavení, funkční pro provozování.

Vnitřní dřevěné prvky jsou poškozeny vlhkostí, je možné je nechat v původním stavu, ošetřit, popřípadě napustit vhodným lakem.



Obr. 12 Interiér zadní části / Rear interior

Vnitřní přepážka: poškozena, chybí sklo včetně aretace. Chybí madlo pro nastoupení zadních cestujících.

Čalounění: v tomto voze je poměrně unikátně zachováno čalounění, neboť v přední části určené pro šoféry-řidiče je čalounění sedadel provedeno méně honosným materiálem (manchestrem) bez ozdob, zatímco v zadní části je materiál kvalitnější, vytkávaný a doplněný ozdobnými prýmkami a paspulemi. Odlišení prostor prostřednictvím materiálu bylo typické pro luxusní limuzíny a bývá většinou první věcí, která nenávratně mizí při neodborných zásazích a renovacích. V současné době je velmi málo dochovaných vozů, kde by bylo respektováno oddělení/odlišení prostor prostřednictvím použití odlišného textilního materiálu. Zadní část vozu má ještě prvky původního čalounění, ale kvůli špatnému stavu střechy došlo k velkému poškození podhledu a celkově celého čalounění. V zadní části je poškozeno natolik, že jeho obnovení bude velmi obtížné.

Na základě provedeného průzkumu byly stanoveny možné postupy následného ošetření a využití této historicky cenné limuzíny.

Restaurování a uvedení HV do provozuschopného stavu

Zprovoznění vozidla, včetně zanesení do registru historických vozidel. Zrenovat celý vůz dle původních postupů a materiálů. Historický průzkum, včetně analýz materiálů a laků. Kompletní generální oprava motoru, převodovky a všech částí podvozku a brzd. Výměna nosných dřevěných částí rámu karoserie. Doplnění chybějících součástí interiéru, oprava čalounění a sedadel. Doplnění chybějících či poškozených povrchových úprav a laků. Doretušování a konzervace karoserie. Provedení kompletní dokumentace celého zásahu. Částečná ztráta historické hodnoty a identity.

Předpokládané náklady činí cca 2,5–3 mil. Kč.

Zprovoznění ve stávajícím stavu – částečná oprava

Umožní provoz bez registrace na uzavřených tratích a areálech. Renovace základních součástí podvozku, odpružení, brzd a řízení. Promazání a případné odstranění vůlí. Fixace nosných částí karoserie, zpevnění rámu a konstrukcí dveří, včetně uvolněných sloupků. Zapojení nové elektroinstalace za použití replik, opatřených textilní vrstvou, s možností – motor, převodovka diferenciál, doplnění dílů do původního stavu. Zaretušování lakovaných dílů. Konzervace chromových a niklových povrchů. Oprava čalounění, nová střecha. Ošetření interiéru – dřevo atd. Oprava skla přepážky a jeho aretace, doplnění chybějícího madla, odstranění nepůvodních třásní a ošetření povrchu přístrojové desky. Vozidlo by bylo částečně pojízdné dle možností a stavu motoru. Celkové ošetření vozu přípravky na zastavení koroze. Zachování velké většiny původních dílů, povrchů a čalounění.

Předpokládané náklady činí cca 1,5 mil. Kč.



Obr. 13 Detail čalounění sedáku / Detail of seat upholstery

Stabilizace stávajícího stavu

Všechny kovové povrchy je potřeba ošetřit proti korozi, dřevěné prvky zase proti vlivům vlhkosti a zbytky čalounění proti poškození vlhkostí a biologickými škůdci. Poškozená místa je nutno skeletovat. Všechny kovové povrchy ošetřit proti korozi, dřevěné prvky ošetřit proti vlivům vlhkosti. Zbytky čalounění očistit od prachu, ošetřit proti poškození vlhkostí a biologických škůdců, poškozené části zaskelovat. Mechanizmy podvozku a hnacího agregátu je nutné promazat, vstříknout do válců olej a motor, pokud jde, protočit. Vypustit zbytky benzínu z palivové nádrže a karburátoru. Vypustit obsah chladiče a naplnit jej směsí obsahující inhibitor. Brzdový systém je potřeba naplnit červenou brzdovou kapalinou, zkontrolovat stav náplní převodovky a diferenciálu, popř. vyměnit, zabránit deformaci pneumatik podložením kol. Aby se zabránilo přilepení přitlačného talíře na lamelu spojky, podloží se spojkový pedál. Chromové lišty a ostatní zdobné prvky se opatří ochranným nátěrem vhodného konzervačního přípravku. Předpokládané náklady činí cca 300 000 Kč.

Doporučení

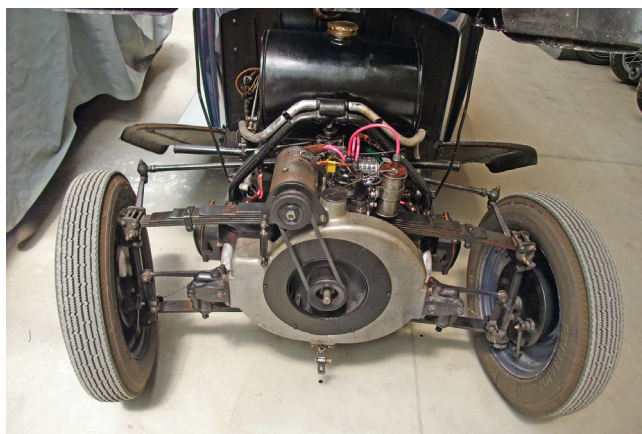
Na základě posouzení rozsahu možností zásahu včetně finanční náročnosti byla doporučena varianta 3 – stabilizace stávajícího stavu, která bude aplikována pro zachování HV Wikov 35 ve sbírce TMB. Vzhledem ke stavu, v jakém se HV dostalo do sbírky TMB, se jedná vozidlo, které je vzácným dokladem minulosti a na němž lze studovat některé použité výrobní postupy i další zásahy. Postupovat se bude s myšlenkou zachování co nejvíce původních částí. V současné době má TMB ve sbírce velmi málo takto dochovaných vozů, ty jsou buď již v určitém stupni po zásahu předešlých majitelů, nebo ve stavu, kdy je nutná celková rekonstrukce dle dobových materiálů. Podvozek a karoserie je možné zachovat v původním dochovaném stavu. Je potřebné doplnit disky kol na stejný typ (dvě rezervy jsou starší), vyměnit zadní světla. V přední části odstranit třásně atd. Doplnit vnitřní kování – kličky, madlo, přepážku. Střecha se musí vzhledem k tomu, že je odstraněna, udělat nově za použití černé koženky hrubšího vzoru a případně podložením žíněmi nebo je možné ponechat ve stávajícím stavu jako ilustraci provedení střechy pro výstavní účely, přičemž jsou většinou tyto části divákům ukryty. Elektroinstalace v případě muzejního exponátu – vše udělat tak, aby po vložení baterie nemohl nastat zkrat, čímž by bylo vozidlo poškozeno. Pokud by bylo účelem, aspoň částečně HV provozovat, tak je vzhledem k bezpečnosti vozidla i posádky nutná nová elektroinstalace.

TATRA 57 „hadimrška“

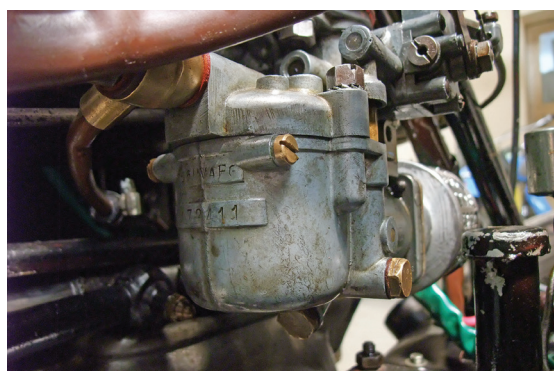
Vůz vyráběný mezi lety 1931–1948 v kopřivnické Tatře, kdy jich bylo vyrobeno 26 985 kusů celkem ve čtyřech modifikacích. Pohon zajišťoval vzduchem chlazený čtyřválcový motor – boxer s výkonem 13,2–18,4 kW (18–25 k). Vůz dosahoval rychlosti 80–90 km/h. V současnosti je poměrně dobře dostupná podrobná dokumentace ke všem verzím. Vozidlo bylo získáno do sbírky Technického muzea v Brně v roce 2019 od soukromého majitele. Datum výroby a první registrace je rok 1932.



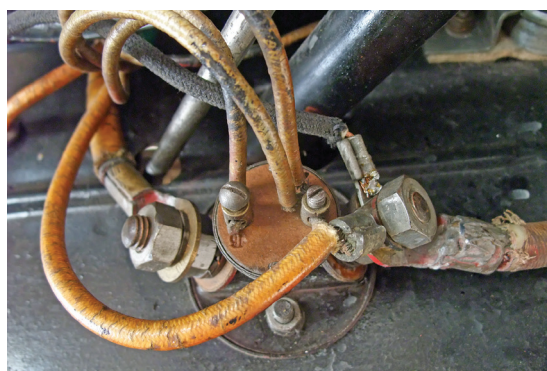
Obr. 14 Tatra 57 polokabrio, celkový pohled / Tatra 57 semi-cabrio, general view



Obr. 15 Motor a elektroinstalace / Engine and wiring



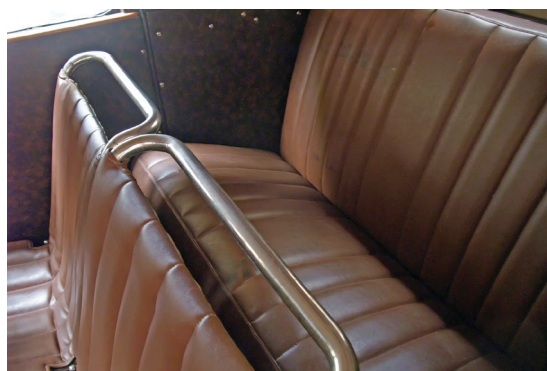
Obr. 16 Karburátor Solex 26 / Solex 26 carburettor



Obr. 17 Původní část elektroinstalace / Original part of the wiring



Obr. 18 Přístrojová deska v původním stavu, nepůvodní tachometr
Car dashboard in original condition, non-original speedometer



Obr. 19 Detail čalounění sedáků / Detail of seat upholstery



Obr. 20 Nepůvodní střecha / Non-original roof

Posouzení stavu vozidla Tatra 57 bylo provedeno ke dni 19. 3. 2020. Historické vozidlo je uloženo v depozitáři č. 50, Technického muzea v Brně – Králově Poli. Vůz je v provozuschopném stavu. Vozidlo bylo získáno do TMB s platnými doklady o způsobilosti provozu na pozemních komunikacích a přidělenou platnou registrační značkou. Klubová testovací komise zařadila vozidlo do třídy D, doporučila vydat průkaz historického vozidla a uznala vůz jako historicky původní s technickou klasifikací A 3.

Původní majitel udává nájezd 170 000 km, generální oprava motoru proběhla v šedesátých letech. V devadesátých letech byl vůz renovován nezjištěnou firmou.

Karoserie: dřevěná konstrukce potažená ocelovým plechem je v dobrém stavu. Dřevo je dostatečně napuštěno, kovové části nejsou napadeny korozí. Povrchy jsou opatřeny ochrannými nátěry.

Podvozek: nosné prvky, pera i tlumiče jsou v dobrém stavu. Chybí kožené manžety konců listových per. Brzdy jsou plně funkční, v případě provozování bude nutná kontrola obložení a uchycení brzdových lan. Řízení vykazuje velkou vůli svislých čepů.

Motor, převodovka a diferenciál: montážní skupiny jsou plně funkční, motor nevykazuje nepatřičné zvuky ani zvýšenou kouřivost. Karburátor je původní Solex 26. Převodovka a diferenciál jsou hlučnější, což odpovídá avizovanému nájezdu. Náplně kvalitativně odpovídají a byly doplněny.

Elektroinstalace: původní, textilní oplet. Vysokonapěťové kabely ke svíčkám jsou nové. Nepůvodní relé umístěné v kabině vozu. Doplněna osvětlená lišta na RZ. Lamy směrových světel jsou repliky.

Přístrojová deska: původní povrch, osazen nepůvodní funkční tachometrem. Spínací skříňka byla po opravě zcela funkční. Z neznámých důvodů jsou v levé straně palubovky vyvrtány tři díry o průměru 4 mm, pravděpodobně sloužící k uchycení nějaké interiérové dekorace.

Čalounění: sedadla a čalounění dveří jsou po renovaci provedeny z koženky odpovídající barvou i povrchem původnímu materiálu.

Povrchová úprava a lak: vůz byl při renovaci opatřen finálním tmavomodrým lakem.

Z automobilu byl odebrán vzhledem k celistvosti laku pouze jeden vzorek v místě levého A sloupku. Na základě FTIR analýzy byl identifikován lak na bázi alkydových pryskyřic.

Doporučení

Vozidlo je v provozuschopném stavu, má platné doklady a registrační značky. Tento typ vozu je poměrně rozšířen mezi sběrateli. Použití nepůvodních dílů, způsob provedení renovace a nedodržení původních technologií i dílů nedává mnoho možností získat cenné informace z jeho historie. Podvozek a karoserie jsou v dobrém stavu, proto bylo rozhodnuto nadále tento vůz využívat na prezentace pro veřejnost. Po provedení lehčích oprav některých montážních skupin, opravě elektroinstalace bude Tatra 57 využívána k předváděcím a propagačním jízdám, soutěžím veteránů a podobně.

ZÁVĚR

Srovnáním dvou uvedených vstupních průzkumů v okamžiku nabytí HV vedlo ke dvěma rozdílným přístupům a rozhodnutím o následném užívání historických vozů. U hodnocení vozu Wikov byla zdůrazněna historická hodnota a autenticita, množství původních dílů a minimum neodborných zásahů. Vzácnost tohoto typu a počet zachovaných kusů umožňuje zkoumat a dokumentovat původní výrobní technologie a materiály. Bylo rozhodnuto o konzervování-restaurování bez obnovení provozuschopného stavu či stabilizaci stávajícího stavu.

Tatra 57 je poměrně rozšířený vůz, k němuž je k dispozici velké množství technické a výrobní dokumentace. Na základě posouzení byly shledány některé zásahy do elektroinstalace, nepůvodní technologie opravy střechy a použití chybného spojovacího materiálu. Předmět neposkytuje mnoho možností zkoumání a dokumentace původních technologií. Vzhledem k celkovému dobrému technickému stavu vozidla a jeho provozuschopnosti bylo rozhodnuto vůz po drobných opravách nadále využívat.

Rozhodnutí o následném užívání historického vozidla musí být podloženo nejen podrobným vstupním posouzením, ale i dalšími informacemi o daném typu vozu, počtem vyrobených kusů apod. V případě možnosti zprovoznění vozu je třeba zohlednit i finanční náročnost zásahu. Historická vozidla jsou jedinečným dokladem řemeslné zručnosti našich předků a našim úkolem je zachovat tyto kulturní statky v dobrém výpovědním stavu dalším generacím.

Recenzovaný článek vznikl na základě institucionální podpory dlouhodobého koncepčního rozvoje výzkumné organizace Technické muzeum v Brně poskytované Ministerstvem kultury ČR.

POZNÁMKY

- ¹ FIVA – Fédération Internationale des Véhicules Anciens (Mezinárodní federace historických vozidel), založená v roce 1966, od roku 2017 je rovněž partnerem organizace UNESCO; Dostupné z: <https://www.fkhv.cz/fiva/kodex/>.
- ² Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích – zákon č. 56/2001 Sb., Část osmá – historická a sportovní vozidla; Vyhláška o stanovení způsobu a podmínek registrace, provozu, způsobu a podmínek testování historických a sportovních vozidel – vyhláška č. 355/2006 Sb.
- ³ Vyhláška č. 275/2000, kterou se provádí zákon č. 122/2000 Sb.
- ⁴ Muzea a galerie sdružená v Asociaci muzeí a galerií ČR respektují Dokument o profesi konzervátora-restaurátory <https://www.cz-museums.cz/web/amg/zakladni-dokumenty-amg>, který vychází z etických kodexů mezinárodních organizací ICOM-CC, E.C.C.O. a Victoria and Albert Museum.
- ⁵ Turínská charta byla ratifikována FIVA dne 29. 1. 2013, měla sloužit členům jako určitý návod při rozhodování a péči o historická vozidla. Turínská charta je souborem základních návodů a postupů pro používání, údržbu, uchování, renovaci a opravy historických vozidel. Tato charta se inspiruje obdobnými dokumenty a vychází z Benátské charty UNESCO (1964), Barcelonské charty (historická plavidla, 2003) a Řížské charty (kolejová vozidla, 2005). Dostupné z: <https://www.fbhvc.co.uk/news/article/charter-of-turin/>
- ⁶ Dostupné z: <https://www.fkhv.cz/dokumenty/manual/>
- ⁷ Viz socioekonomický mezinárodní průzkum FIVA „Udržet vozidla včerejška na silnicích dneška“, 2020/2021. Dostupné z: <https://www.autoklub.cz/wp-content/uploads/2021/07/socioekonomicky-pruzkum-fiva-cr-2020-2021.pdf>
- ⁸ Příručka pro testování silničních a historických vozidel FIVA, dostupné z: https://4117bd75fe.clvaw-cdnwnd.com/94ba41b266287f-9a69673c6869c86f2c/200012177-9963599637/P%20C5%-99%C3%ADru%C4%8Dka_2021-%20C4%8D%C3%A1st-I-final_-04-2021.pdf
- ⁹ Tento postup není vhodný u pamětových institucí – muzeí, které by měly v prvé řadě zachovávat autenticitu a historicky odpovídající stav.
- ¹⁰ Tutt, Gundula. *Kutschenlack, Asphaltsschwarz und Nitroglanz*. Karen Publishing 2018.
- ¹¹ Manuál pro testování dle Kodexu FIVA, dostupné z: <https://www.fkhv.cz/dokumenty/manual/>
- ¹² Zařazení odpovídá vyhlášce č. 355/2006 Sb. Znalecký posudek č. 78/7/19 o stanovení ceny historického automobilu Wikov 35 ze dne 29. 11. 2019.

LITERATURA

- Conserve O Gram 10/3: Preparing Historie Motorized Vehicles For Storage Or Exhibit, Number 10/3, September 1999.
- JANÍK, Martin. Tatra: osobní a sportovní automobily Tatra a NW. 1. vyd. Brno: Computer Press, 2008. 200 s. ISBN 978-80-251-2237-2.
- KOHLÍČEK Jiří – KVAPILOVÁ-NOVÁKOVÁ Michaela: Wikov – továrna automobilů (3 díly), Studio Guliver s.r.o., 2017, 850 s., ISBN 978-80-2607-423-6.
- TUTT, Gundula. *Kutschenlack, Asphaltsschwarz und Nitroglanz*. Karen Publishing 2018.
- Vyhláška č. 275/2000, kterou se provádí Zákon č. 122/2000 Sb.
- Vyhláška o stanovení způsobu a podmínek registrace, provozu, způsobu a podmínek testování historických a sportovních vozidel – Vyhláška č. 355/2006 Sb.
- Zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.
- Zákon o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.
- Zákon č. 56/2001 Sb., Část osmá – Historická a sportovní vozidla.
- závody Ringhoffer-Tatra a.s.: Příručka pro vzduchem chlazený čtyřválec Tatra 57, osmé vydání září 1939.