

ZNOVU DO KRÁSY

Setkání historických vozidel jsou pro návštěvníky místem k obdivu nad prací řemeslníků minulosti. Patří ale šikovnost jen historii?



1) Celkový stav vozu byl hrozný. Karoserie musela být vyztužena aby nezkolabovala, neboť prahy zcela zmizely.

2) Část zadního podběhu ještě chybí, ale nová podlaha je částečně hotová

3) Celkový pohled na střední část rekonstruované podlahy ukazuje nově vyrobené části. Přední nápravu ještě čeká odrezání, rekonstrukce a nalakování.

4) Nyní již jen vyřídít potřebné doklady a kabriolet může vyrazit ze Šumperka do Curychu

5) Mercedes-Benz 220 S cabrio znovu v plné kráse u Rudy nad Moravou



Kdo někdy nahlédne pod nablýskanou krásu starých aut a zaposlouchá se do barvitého vyprávění jejich majitelů zjistí, že za každým z těchto krasavců se skrývá příběh, ve kterém zručnost a fortel i dnes hrají hlavní roli. Ani v době robotů a automatů se šikovné ruce neztrácejí. Bohužel již většinou nevytvářejí nová díla. Namísto toho se snaží udržet při životě technickou krásu z minulosti.

Doktor Pollak z Curychu má slabost pro stará auta, zvláště pro ta „nahofe bez“. Ve své garáži má několik krásných kabrioletů. Každý z těchto vozů kupoval ve stavu zralém spíše pro vrakoviště než pro veřejnou prezentaci. Dnes je již situace jiná, neboť jeho kabriolety znovu září a lákají k projíždkám na slunci. Pro nás jsou auta pana doktora zajímavá ze dvou důvodů. Díky svému českému původu má důvěru ve zručnost českých a moravských rukou a své klenoty z velké části nechává restaurovat u přátel na Moravě. Navíc je doktoru Pollakovi jako zubnímu lékaři vlastní pečlivost. Proto nám mohl poskytnout detailní fotografickou dokumentaci restaurace svých kabrioletů. Díky tomu vám můžeme předložit jeho „Rezavý příběh“, jehož hlavním hrdinou je kabriolet Mercedes-Benz 220 S a především Petr Turek z Rudy nad Moravou, pod jehož rukama se zkorodované plechy znovu proměnily v okouzlující automobil.

Kabriolet již v roce 1985 v Německu prodělal částečnou rekonstrukci karoserie, ale práce tehdy nebyla provedena kvalitně. Vyztužovací plechy byly přivařeny nepřesně a například závěs zadní nápravy byl na zkorodovaném místě připevněn pouze drátem.

Pro puntičkáře dodejme, že se jedná o model vyrobený v létě roku 1958 a přes čtyřstupňovou převodovku jej pohání zážehový šestiválec 2172 cm³ o výkonu 74 kW. Kabriolet byl postaven na zkráceném podvozku sedanu (rozvor 2700 mm, délka 4670 mm). Pohotovostní hmotnost otevřeného vozu činí 1450 kg. Největší rychlost dosahuje téměř 160 km/h a spotřebuje 13,5 l benzínu na 100 km. 