

VE STOPÁCH

JUHANA

Po šedesáti letech zaznamenala slavná mexická soutěž opět českou stopu a české vítězství v jedné třídě...



1



2



3

JIRÍ VINTR

1 Vojtěch Štajf (Subaru GSR Coupé) vyhrál třídu Historica A Plus

2 Interiér Štajfova Subaru z roku 1972 si svou úroveň nezádá se soudobými soutěžními speciály

3 Největším soupeřem Vojtěcha Štajfa byl Raúl González (VW Karmann-Ghia)

Carrera Panamericana byla od roku 1950 pořádána mexickou vládou, původně na oslavu dokončení dálnice, která spojovala severní hranice s USA a jižní s Guatemalou. Během pěti ročníků 1950 – 1954 přitáhla pozornost motoristického světa i továrních týmů Ferrari, Mercedes-Benz a Porsche, v němž účinkoval český rodák Jaroslav Juhan. Ten totiž po emigraci z Československa zřídil v Guatemale zastoupení Porsche pro Latinskou Ameriku. Právě Juhan má hlavní podíl na tom, že značka Porsche nejen Carreru obsadila, ale také převzala jméno závodu pro označení nejvýkonnějších typů. První éra Carrery skončila v roce 1955, těsně před jejím konáním, jako reakce na neštěstí ve 24h Le Mans... Carrera Panamericana byla obnovena v roce 1988 z iniciativy Eduarda La Leona, který zůstává jejím promotérem dodnes. Na původní trati, už na uzavřených rychlostních zkouškách, závodí speciálně upravené historické vozy, dnes rozdělené do deseti

kategorií. Čtyři z nich se vztahují na vozidla z let 1950 – 1954, další jsou pro automobily mladší až do roku výroby 1972. V závislosti na kategorii jsou povoleny rozsáhlé úpravy karoserie, podvozku i motoru. Povinností je samozřejmě zástavba certifikovaného ochranného rámu a bezpečnostních sedaček, stejně tak časté je používání systému ochrany krční páteře jezdců HANS. Motory nesmějí být vybaveny vstříkovaním paliva ani přepřehňováním, plnění válců je zabezpečeno výhradně klasickými karburátory. Ročníku 2014 se prvně zúčastnil se třemi speciály náš La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Team. Vojtěch Štajf přivedl poprvé vůz Subaru na Carreru, a to hned vítězně. Speciál Subaru GSR Coupé vychází z řady Leone, vyráběné od roku 1971 pro asijský a severoamerický trh. Štajfův automobil pochází z vraku nalezeného v Portugalsku, zachovává pohon předních kol. Původní boxer 1,4l nahradil modernější z Imprezy 1,6l z devadesátých



4



5



6

LA CARRERA PANAMERICANA 2014

1. Erik Comas/Isabelle de Sadeleer	Studebaker	4 h 49:13,5
2. Douglas Mockett/Angélica Fuentes	Oldsmobile	4 h 59:35,0
3. Luis Alfonso a Luis Pablo Cervantes	Studebaker	5 h 03:54,8

13. Vojtěch Štajf/Vladimír Zelinka	Subaru GSR	5 h 37:54,6
17. Petr Kačírek/Jaroslav Jugas	BMW 3.0 CS	5 h 41:58,8
35. Jaroslav Petrášek/Karel Jirátko	Porsche 911 S	6 h 32:04,2



7

ve třídě Historica B, vypsané pro šestiválcové do 3,0l. Jaroslav Petrášek předvedl v Mexiku soutěžní verzi Porsche 911 S z roku 1972, upravenou podle předpisů rally historických automobilů. I přes dvě neprojeté etapy kvůli problémům s elektroinstalací však Petrášek dokázal soutěž dokončit na pětáctém místě. Od roku 1993 závodu vládnou upravené speciály na základě automobilů Studebaker (typy Commander a Champion), jež jsou vybaveny šestilitrovými osmiválci (většinou z produkce General Motors) o výkonu až 460 kW (626 k), propracovaným zavěšením kol a řadou moderních prvků. V letošním ročníku se o prvenství dlouho přetahovali Mexičan Emilio Velázquez a Francouz Erik Comas, bývalý jezdec formule 1 (59 startů na Larrousse a Ligieru v letech 1991 – 1994), který po Velázquezově havárii slavil při první účasti zasloužený triumf. Druhý dojel American Douglas Mockett (Oldsmobile Super 88). O náročnosti letošní Carrery svědčí skutečnost, že i přes možnost posádek vynechat etapu nebo její část a do závodu se s penalizací vrátit, ji dokončila méně než polovina startujících. Češi v Juhanových stopách ovšem dojeli do cíle všichni. Vozy zaniklé americké značky Studebaker vyhrály dvacet ze sedmadvaceti ročníků (od 1988), mezi vítězi mj. najdeme slavná jména Alain de Cadenet, Pierre de Thoisy (vyhrál sedmkrát!), Stig Blomqvist, Harri Rovanpera a Erik Comas (všichni na Studebakeru).

let, jenž se dvěma dvojitými karburátory Weber dává výkon 105kW (143k), omezený kvůli zachování životnosti na dlouhé trati (přes tři tisíce kilometrů). Štajf se Zelinkou kromě vítězství ve třídě Historica A Plus (HAP), v níž svedli tuhý boj s domácím Raulem Gonzálezem na dvoulitru VW Karmann-Ghia, obsadili také 13. místo v absolutním pořadí. Petr Kačírek zůstal věrný značce BMW, kterou reprezentuje také v českém okruhovém mistrovství; jeho BMW 3.0 CS vychází z kupé 2800 CS z roku 1969. Karoserie byla vyztužena a vůz obsahuje mnohem větší podíl původních dílů než Štajfovo Subaru. Řadový šestiválec 3,0l s trojicí dvojitých karburátorů Weber dosahuje výkonu 150kW (204k). Kačírek se spolujezdcem Jaroslavem Jugasem obsadil 17.místo a čtvrté

4 Český tým pro Carreru Panamericana 2014 s vozy Porsche, Subaru a BMW
5 Petr Kačírek (BMW 3.0 CS) obsadil čtvrté místo ve třídě Historica B
6 Od roku 1988 vyhrály vozy Studebaker 20 ročníků (Ford a Mercury mají po dvou triumfech; Oldsmobile, Kurtis a Jaguar po jednom vítězství)
7 Ročník 2014 vyhrál Erik Comas, bývalý závodník F1