



La Carrera Panamericana patří k automobilovým legendám. Stačily čtyři ročníky v letech 1950-54, aby si získala skutečně světový věhlas. Takový, že po pětadvaceti letech byl tento závod v Mexiku obnoven. Na startu sice stály historické vozy, ale jejich souboj neztratil nic na atraktivitě, a tak se dodnes těší zájmu jezdců i obrovské popularitě mezi fanoušky.

DOBRODRUŽSTVÍ V MEXIKU

Letos na podzim se pojedou 27. ročník a pořadatelé opět očekávají více stovku aut s jezdci z dvaceti zemí. Poprvé se mezi nimi představí čtyři posádky Czech Republic Rally Teamu: Petr Kačírek-Jaroslav Jugas (BMW 3,0 CS), Vojtěch Štajf-Vladimír Zelinka (Subaru coupé), Jaroslav Petrásek-Karel Jirátko (Porsche 911) a Josef Vyšejn-Jiří Vacek (Porsche 912). Patronkou akce je herečka Anna Polívková. Vpadesátých letech patřil její dědeček Jaroslav Juhav továrním týmu Pors-



che k jezdeckým hvězdám La Carrery Panamericana. Soutěž sice startuje až 17. října, ale příprava týmu má už dnes slušné obrátky. Postavit historické vozy, tak aby vydržely náročnou, tři a půl tisíce kilometrů dlouhou bitvu, na-

víc v mexických podmínkách, kde trať vede až do nadmořské výšky kolem tři tisíc metrů, je časově hodně náročné. A tak jsem se Petra Kačírka zeptal:

Petře, kdy počítáte s předsta-

vením a také s prvními testy vašich soutěžních aut? Příprava probíhá kontinuálně na všech čtyřech vozích. Rádi bychom měli auta hotová do poloviny června, kdy by měl proběhnout jejich slavnostní křest na festivalu Legen-

dy v pražských Bohnicích za účasti patronky projektu Anny Polívkové a spolu s ní i jeho excelencí Pablem Macedem, mexickým velvyslancem v Praze. Kromě toho předpokládáme start na některé z domácích soutěží jako ostrý, závodní test, ale chybět nebude ani testování v Alpách, abychom auta vyzkoušeli ve vysokohorském prostředí. V srpnu se pak máme představit na Barum rallye. V září vozy uložíme do kontejnerů a vydají se na měsíční cestu do Mexika.

Narazili jste při stavbě aut na nějaké problémy, se kterými jste nepočítali?

Bylo by jich asi hodně, ale loni jsme se do Mexika na Carreru Panamericanu naštěstí vydali, takže jsme si mohli udělat obrázek o tom, co nás vlastně čeká. Původně jsme třeba počítali s tím, že vozy postavíme přesně podle přísné homologace FIA, abychom s nimi pak mohli soutěžit i v Evropě. Jenže na vlastní oči jsme se mohli přesvědčit, že postavit vozy tímto způsobem a chtít v Mexiku uspět, by nebylo reálné. V podstatě u všech částí auta jsou nutné úpravy oproti homologaci, hlavně pak na motoru, brzdách, diferenciálu a podvozku. Nezbytné je chlazení všeho, co se v autě točí nebo protýká, a také upravit prostor pro posádku a v nepo-

slední řadě při pohledu na srázy kolem tratě mít ve voze i ochranný rám. Bude to prostě mexický speciál.

Které auto sis vybral na tuto soutěž?

Na okružích závodím už řadu let s vozy BMW, takže jen tato značka přicházela z mého pohledu v úvahu. Jediným omezením bylo, že v Mexiku mohou startovat pouze vozy roku výroby 1972a starší. Já jsem objevil své auto ve Švýcarsku. Je to BMW 3,0CS z roku 1969. Koupil jsem ho

od jednoho renovátora starých vozů, až později jsem ale zjistil, že je to spíše obchodník. Většina těchto bavoráků bývá ve velmi špatném stavu, ale tohle auto mělo celkem slušný lak a na první pohled se zdálo, že to s opravami karoserie nebude tak strašné. Po rozebrání se však jeho

stav ukázal v celé „kráse“. Pavlovi Janouškovi nezbývalo nic jiného než kromě střechy postavit a vymodelovat zcela novou karoserii... Naštěstí se dodnes dá na takto starý vůz BMW skoro všechno sehnat a je to i finančně dostupné. V současné době je již karoserie po všech úpravách





popisek popisek popisek popisek popisek



v lepším stavu než když byla nová, a nyní se do ní „vevařuje“ rám. Pak se nalakuje do týmových barev. Základem bude bílá, doplněná trikolórou. Jan Kubíček dává dohromady podvozek a není to snadná práce. Musíme jet například na čtrnáctipalcových kolech, a tak na velké brzdy můžeme zapomenout. Z pneumatik to zatím vypadá, že použijeme Yokohamy. A František Pulkrábek připravuje výkonné srdce našeho bavoráka. Počítáme s výkonem 220 – 230 k.

Jak se těšíš na závodění a la padesátá léta minulého století?

Po více jak dvaceti letech na okruzích a v poslední době i na soutěžích mě tento závod láká nejen svojí náročností, ale právě i typem aut, které v něm mohou startovat. Závod se sice nazývá rally a je při něm důležitý itinerář i rozpis, ale nejede se po rozbitých cestách a po příkopech. Styl řízení se blíží spíše k okruhovému, převážně je třeba držet čistou stopu a nechat auto jet. Nemáte ale žádné elektronické pomůcky pro diferencál, ani suchou či mokrou mapu, ani sekvenční převodovku či ALS v turbu... Prostě je to klasika, která vyžaduje cit pro vůz a slušné zacházení. Myslím, že je to podobná výzva, jakou pro mne kdysi byla čtyřadvacetihodinovka v Dubaji. La Carrera Panamericana je tedy logické pokračování. A ještě na jednu věc se těším. Závod provází nádherná atmosféra ve všech městech, kterými se projíždí. Současně jsme se přesvědčili, že Carrera Panamericana má perfektní organizaci a vše od zabezpečení rychlostních zkoušek po zajištění bezpečnosti posádek je velice profesionální. Přesto je to velké dobrodružství, kde svoji roli hraje i souhra posádky a práce navigátora. Čeká nás 3500 km a o to víc platí, že cesta k úspěchu začíná na dílně.

Děkuji za rozhovor ■

