



Jaroslav Juhan (v partičce druhý zprava) závodil na závodě Carrera Panamericana v Porsche 550 Spyder s číslem 56. Pětapadesátku nesl v roce 1954 vůz Juhanova kolegy Hanse Hermanna.

DURCH MEXIKO

ČEŠI JEDOU CARRERU!

Jára Petrásek si plní sen. Postavil si Porsche 911 z roku 1972 a vydává se s ní do Mexika na závod Carrera Panamericana, který dal nejslavnějšímu sportáku jméno!

TEXT ADAM MARŠÁL FOTO JAKUB FREY A ARCHIV JÁRY PETRÁSKA

CO KDYŽ SE TĚ NĚKDO ZEPTÁ, JESTLI JE TO NĚCO JAKO DIAMOND RACE?

Tohle je normálně oficiální závod s uzavřenými silnicemi na erzetách. Nasazeno bude kolem stovky policejních aut. Jediné, v čem se carrera liší od evropských závodů, je, že se tam tak trochu na mexický způsob závodí i o přejezděch mezi erzatami. Pro nás to znamená hlavně to, že si skoro neodpočineme. Mexičani to berou jako velký svátek. Není nic neobvyklého, že se za policejníma autama s houkačkou letí kilo přes město. Policajti berou jako výzvu, že si můžou zajezdit rychle se závodákama.

V ČEM JE ZÁVOD NÁROČNEJ?

Šedm dní po sobě se jede v nehořlavém

prádle v autě, kde není vůbec nic. V té době tam bude kolem třiceti stupňů a v autě ještě o hodně víc, protože tam samozřejmě není klimatizace.

ZÁVODÍ SE JENOM V HISTORICKÝCH AUTECH NEBO JSOU TAM I JINÉ KATEGORIE?

Je to čistě závod historiků. Podmínkou je, že se můžou účastnit pouze auta vyrobená do roku 1972. Auta musí mít karburátorový motor, ale připuštěny jsou úpravy na podvozku, na brzdách atd. Vyhrávají upravené vozy dávno zaniklé značky Studebaker, což jsou v podstatě auta z Nascaru, které mají šest set koní a na rovinkách letí 300 km/h. Tratě jsou hodně různorodé od serpentin až po dvoukilometrové rovinky, kde mají tyhle



V CARRERA PANAMERICANA EQUIPO MEXICANO
PATROCINADO POR
Las Embotelladoras Autorizadas de Coca-Cola en la República

silný auta jasnou výhodou. Jedou o sto kilometrů v hodině než moje porsche, které to vytáhne maximálně na dvě stě. A loni se ukázalo, že v podstatě neztrácejí ani v zatáčkách.

MINULÝ ROK JSTE BYLI JEN JAKO DIVÁCI?

Jeli jsme na poznávací misi. Projeli jsme si celou trasu a pochopili, že to vůbec nebude nějaká slavnostní krasojízda veteránů, ale opravdový tvrdý „race“ se vším všudy.

DÁ SE TO SROVNAT S NĚJAKOU TRATÍ ZE SVĚTOVÉHO POHÁRU V RALLY?

To se asi úplně nedá, protože ten závod je opravdu dlouhý. Výhoda je to, že se jede celý po asfaltu, takže auta trpí podstatně míň, než kdyby to bylo v terénu jako třeba na africké Safari

I takhle to může skončit



rallye. Startuje se v jedné části Mexika a jede se na opačný konec. Tímhle způsobem se přes kontinent stěhuje 110 závodních vozů plus podpůrné vozy.

JAKOU PODPORU SI POVEZETE VY?

Každé auto bude mít dva mechaniky. Kromě toho budeme mít i mediální tým a kamarád Jerry bude za kuchaře! Celkem nás bude 25 lidí. Jede s námi i Anča Polívková, která je nejen dcerou Bolka Polívky, ale shodou okolností i vnučkou Jaroslava Juhana, takže bude patronkou našeho týmu. Bude to přesně šedesát let poté, co tam její děda závodil.

JEZDÍ SE NA STEJNÝ TRATÍ JAKO KDYSI?

Jede se to zhruba stejným směrem, ale tratě už jsou jiné. V padesátých letech to byl náročný a nebezpečný závod. Dneska jsou tam taky riziková místa, ale bezpečnostní prvky, které jsou dnes v autech, jsou úplně jiné, než když se jezdilo dvě stě na šotolině v otevřeném autě s čepicí na hlavě.

DÁ SE NA TAKOVĚJHLE ZÁVOD TRÉNOVAT? JAK SE PŘIPRAVUJES?

Připravuju se tak, že se snažím co nejvíc najezdit s mým novým autem, který jsme teď dokončili. Musím ho co nejvíc poznat.

KDE JEZDÍŠ?

Na okruzích během dnů otevřených pro veřejnost a po okružkách.

MÁŠ NĚJAKOU OBLÍBENOU? TIP PRO NÁS, KDE SE DÁ DOBRĚ JEZDIT?

Dobry je to na Karlštejsku. Jsou přehledné úseky, kde se to dá do zatáčky poslat, protože vím, že nikdo nejede proti.

KDE SE VLASTNĚ VZAL NÁPAD S CARREROU?

Baví plnit si sny. Dříve jsem profesionálně snowboardoval. Jezdil jsem freeridy na nejlepších místech včetně Aljašky. V Argentíně nad Andami

Klasická amerika s příběhem...



Naprostá vzácnost Subaru Leone, v němž pojede Vojta Štajf.



jsem udělal český rekord v plachtějí. Na jachtě jsme s kamarády dojeli až na Norrkapp. Letos jsme měli v plánu Spicberky, ale to už bych nestihl. Dozrál totiž nápad, který jsme před třemi lety rozpracovali s českým rally závodníkem Vojtou Štajfem. Bavili jsme se a úplnou náhodou přišla řeč na možnost projetí panametské dálnice v Mexiku. A znáš to. Heclí jsme se a začali to řešit. Shodou okolností jsme se dozvěděli o Jaroslavu Juhanovi.

JAROSLAV JUHAN JE KDO?

Závod Carrera Panamericana se jezdil na začátku 50. let. V té době Čech Jaroslav Juhan emigroval do Guatemaly, a protože se stal nejvíce prodejcem Porsche v Jižní Americe, přitáhl automobilku na Carreru. Právě on se zasloužil o to, že model 911 dostal název Carrera. Sám se závodů zúčastnil a skončil na čtvrtém místě. V knížce Život bez brzd se dokonce píše, že mohl být i výš, ale přepustil své místo

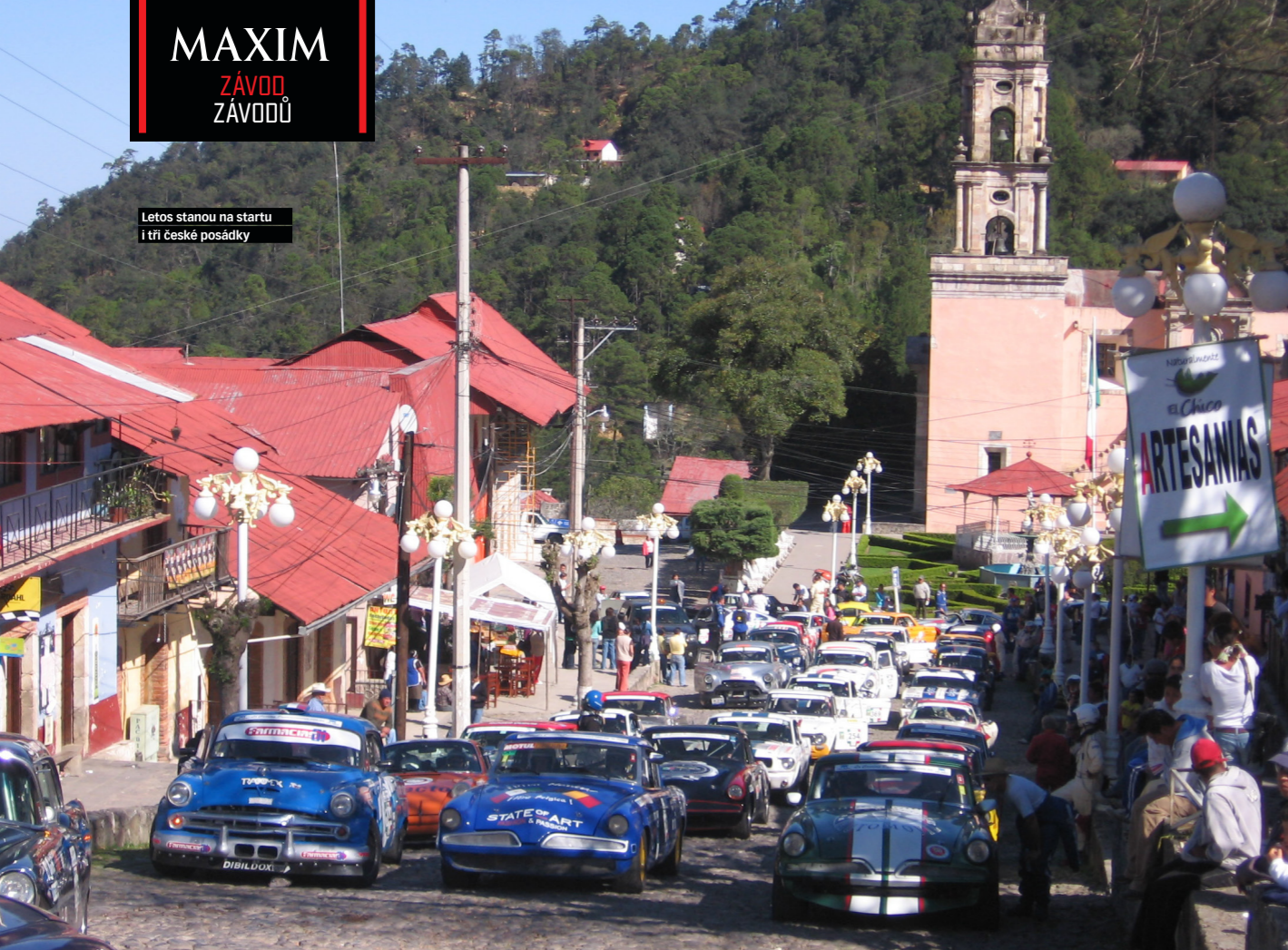


Adam a Jára v kokpitu. Carrera je síce z roku 1972, ale vnitřek je jak v novém závodáku.



Pilot a redaktor piji mexické pivo. Do vozu právě nahlíží jeho excelence, velvyslanec Mexika v ČR.

Letos stanou na startu
i tři české posádky



Pro všechny Mexičany
je Carrera ve jedna
velká fiesta



Sponzoři se mění,
ale auta zůstávají

továrnímu jezdcí Hansi Hermannovi. Na počest Jardy Juhana jsme se rozhodli zúčastnit se obnoveného závodu.

KDO VŠECHNO POJEDE?

Z rozhodnutí bylo nejdřív jedno auto, pak to byly dvě auta, pak se k nám přidaly další posádky, takže se to navýšilo na čtyři. Konečný počet budou tři auta.

V ČEM POJEDEŠ TY?

Rozhodl jsem se pro porsche už jen proto, že jsem vždycky chtěl porsche. Je to krásná věc, klasika a v souvislosti s Jardou Juhánem mi to přišlo smysluplný. Akorát jsme tam jeli loni na inspekční cestu a zjistili, že to nebude jenom o tom postavit veterána, ale že se tam opravdu hodně závodí, jezdí se fakt rychle, je tam kladen velký důraz na bezpečnost a bylo jasné, že budeme muset postavit opravdový speciál. Přeci jen je to tři a půl tisíce kilometrů a z toho je asi 600 km rychlostních

zkoušek.

CO BYS NÁM KE SVÉMU AUTU ŘEKL?

Postavil jsem ho podle pravidel mezinárodní automobilové federace FIA, abych se s ním mohl zúčastnit evropských nebo českých závodů veteránů i v budoucnu. Pro Carreru je to ideální auto, protože se jede ve vysoké nadmořské výšce až ke třem tisícům kilometrů, kde se projeví výhody vzduchem chlazeného motoru.

JAK BUDOU VYPADAT DALŠÍ DVĚ AUTA?

Půjde o Subaru a Bavorák, které vznikají kvůli závodu jako absolutní speciály.

Z aut zbyl jenom úplný základ, jinak se všechno dělá nově. Od základu se připravily i podvozky, se stavitelným odpružením.

BUDOU LEPŠÍ NEŽ TVÁ CARRERA NEBO NAOPAK?

Pro závodění budou lepší subaru s bavorákem, protože vznikají na základě soudobých technologií, které se implementují do stávajících vozů. Kluci mají taky nejspíš větší ambice co do umístění, protože Vojta Štajf závodí dvacet let v rally a Petr Kačírek se patnáct let pohybuje kolem závodění na okruzích.

Já jsem v tomhle oboru úplný začátečník a podle toho k tomu přistupuji.

JAK SE TAKOVĚ PORSCHE ŘÍDÍ? JE HODNĚ NEBO JE TO BESTIE?

Vlastně ani jedno. Koncepte porsche je všeobecně známá. Má vzadu hnanou nápravu a nad ní uložený motor. Auto má proto těžiště spíš vzadu, takže v některých situacích může chovat velmi přetáčivě. V okružku, kdy se auto dostane do smyku a člověk ubere plyn, tak..

UMŘE!

No tak mrtvej není, ale skončíš v lese. V lepším případě. Je to auto, které má specifické jízdní vlastnosti, ale zase je výzva. Je to jenom kastle, motor, pár drátů, bezpečnostní rám, nádrž a hásící přístroj. Má to kolem 200 koní na 890 kilo. Jede to fakt pěkně, ale pořád jde o auto z roku 1972.

JAK BUDE ZÁVOD VYPADAT?

Každý den se startuje z města, kam se dojelo den před tím. Denně nás čeká kolem šesti set kilometrů, z toho kolem stovky měřených erzet. V polovině dne je asi hodinová přestávka na servis.

KOLIK SI S SEBOU DO MEXIKA BERETE NÁHRADNÍCH DÍLŮ?

Spoustu. Do Mexika posíláme dva kontejnery. Máme celou náhradní

převodovku, ramena a dalších mechanicky věci, které se můžou nejpravděpodobněji rozbít. Ale může se stát cokoli. Může odejít motor. Nebo dáme ránu.

KDO TI DĚLÁ NAVIGÁTORA?

Česká navigátorská legenda Karel Jirátko. Je to člověk, který jel svůj první závod už v době mého tatínka kolem roku 1977, kdy jsem se narodil. Kolem motorsportu se točí celý svůj život. Jeho nejslavnější období bylo v osmdesátých letech, kdy Leo Pavlík + Karel Jirátko jezdili s audi quattro za Slušovice a stali se několikrát mistry republiky. Jirátko pak dlouhý léta jezdil se Siberau světový pohár a v devadesátých letech dokonce sám řídil. Myslím, že o mě bude postaráno.

VĚTŠINOU SI ŘÍDÍŠ NA JÍZDÍ TRASY PŘED ZÁVODEM A DIKTUJE NAVIGÁTOROVI, KDE A JAK HO MÁ NAVIGOVAT. TENHLE ZÁVOD JE HROZNĚ DLOUHÝ A HROZNĚ DALEKO. JAK JSTE SI S TÍM PORADILI?

Tady je to jinak. Všichni dostanou itinerář od pořadatele a tím se řídí. Je pro všechny stejný a je na navigátorovi, jak si s tím poradí. Vtip je v tom zorientovat se v něm tak, aby se s rozpisem šzil a četl ho řidiči přesně ve správnou chvíli. I tady bude velká výhoda v Karlovi, který se navigováním zabývá celý život a má obrovské zkušenosti.



Sen většiny kluků poveze
do cíle českou posádku
Petrásek + Jirátko



V obnovených ročnících
se nejvíc daří americkým
studebakerům s motory
o výkonu přes 500 koní

**CARRERA
PANAMERICANA**

Když legenda, tak pořádná!

Carrera Panamericana je automobilový závod od hranic ke hranicím Mexika založený v roce 1950 po vzoru slavných Targa Floria nebo Mille Miglia. Dodnes je považovaný za jeden z nejnebezpečnějších závodů. První ročník, který oslavoval novou dálnici vinoucí se přes kontinent o délce 3373 km, měl devět etap rozdělených na šest dní. Účastníci se ho piloti všech možných disciplín od formule přes rally, závody do vrchu až po vytrvalostní závody. Protože startoval u hranic s Texasem, přitáhl spoustu amerických jezdců Indi Cars a NASCAR. Už během druhého ročníku se zabila spousta jezdců, z nichž někteří patřili k favoritům soutěže. Noviny El Universal psaly, že povolit takový závod byl zločin. V roce 1952 vznikly dvě kategorie: sériové vozy a sportovní vozy, protože americké limuziny nestihaly na evropské speciály. Šestý ročník závodu se už neuskutečnil. Jeho působení ukončily desítky obětí. Zajímavé je, že přípravy na něj přitom probíhaly. V Porsche vyrobili dosud nejmodernější model 550 Spyder. Když byla Carrera zrušena, Němci auto prodal herci Jamesu Deanovi, který se v něm 23. září 1955 zabil. V roce 1988 byl závod obnoven a běží až dodnes.