



PO STOPÁCH JAROSLAVA JUHANA

Je to několik let, co jsem objevil útlou knížku Živod bez brzd o Jaroslavu Juhanovi. Autor Jan Králík v ní „naslouchal“ a pak zapsal vyprávění muže, který v roce 1951 odešel z tehdejšího Československa. Doma přestal existovat, i když se brzy zařadil mezi výrazné osobnosti světové motoristické scény nejen jako úspěšný automobilový závodník, ale také jako obchodník i poradce a spolupracovník závodních týmů předních automobilových značek. Jeho jméno je především spojeno s vozy Porsche a Lotus. A byl to právě Jaroslav Juhan, kdo přivedl Porsche na slavnou mexickou Carreru Panamericanu v roce 1953.

Příznám se, že knížku, která připomněla i jeho bratra, vynikajícího motocyklového jezdce Františka Juhana, jsem tehdy přečetl jedním dechem. O to pozorněji jsem pak sledoval přípravy tří posádek Czech Republic Rally Teamu, které se vydaly po stopách Jaroslava Juhana a po šedesáti letech se v říjnu postavily na start současné La Carrera

Panamericana. V dnešní podobě sice patří historickým vozům, ale nabízí neméně napínavou a dramatickou bitvu, která se na počest nově otevřené Panamerické dálnice odehrávala v Mexiku začátkem padesátých let za účasti řady jezdeckých hvězd té doby. Navíc neopakovatelná atmosféra stále přitahuje obrovské množství fanoušků.

Nováčky na La Carrera Panamericana úspěšně moc nebývají, závod nedokončil napoprvé ani Jaroslav Juhan, ale tentokrát se český tým postaral o senzaci. Všechny tři vozy dojely do cíle soutěže, která měřila 3500 km, Vojtěch Štajf s vozem Subaru vyhrál třídu Historica A Plus, Petr Kačírek s BMW skončil ve třídě Historica B na čtvrtém a Jaroslav Petrásek s Porsche na osmém

místě. A tak jsem po návratu požádal Petra Kačírka o rozhovor.

Petře, kdo vlastně přišel první s nápadem vyrazit do Mexika po stopách Jaroslava Juhana na La Carreru Panamericana?

S nápadem přišel Vojta Štajf. Ta myšlenka se mi líbila, protože v sobě obsahovala nejen start na slavné soutěži

v atraktivní zemi, ale nabízela i krásný lidský příběh. Na druhou stranu bylo jasné, že nás čeká velice náročná příprava. Na výlet jsme tam jet nechtěli. Nakonec to trvalo bezmála dva roky. Vyplatilo se nám udělat si čas a vyrazit do Mexika na La Carreru Panamericanu v roli pečlivých pozorovatelů. Ukázalo se, že nejen technické předpisy úpravy aut se od těch evropských výrazně liší. Jiné jsou i podmínky, za kterých se soutěž koná, protože se závodí v nadmořské výšce kolem tří tisíc metrů. Neskutečně dlouhé a rychlé jsou přejezdy mezi rychlostními vložkami a jednoduchá není ani logistika. A my se chystali vyrazit do Mexika se třemi závodními auty a v týmu bylo nakonec osmadvacet osob. Pověstné mexické „mañana“, což zname-



ná zítra, musíte vzít prostě jako fakt a nějak se s tím vyrovnat. Ovšem byly to někdy nervy.

Bylo něco, co tě potěšilo už před odjezdem do Mexika?

V té první „domácí“ části jsme nad očekávání dobře zvládli public relations kolem této akce. Dokázali jsme probudit zájem mnoha lidí o náš start v Mexiku. Patřil k nim nejen mexický velvyslanec v Praze, ale také ministr zahraničí Lubomír Zaorálek. Na tiskové besedě před odjezdem nás potěšil svojí účastí a překvapil, jak byl o našich přípravách

i o samotné soutěži informován. Jak nám pak prozradil, líbilo se mu i to, že někdo za ním přišel s něčím pozitivním, zatímco on většinou řeší jen ty negativní věci, jako jsou následky přírodních katastrof či válečných konfliktů. Proto náš start v Mexiku rád podpořil. Akce se líbila mexickému velvyslanci natolik, že nás na 27. ledna příštího roku pozval, aby nám osobně poděkoval, Setkání se zúčastní i Lubomír Zaorálek. Současně jsme měli velice šťastnou ruku při výběru patronky a mediální tváře našeho týmu. Stala se jí herečka Anna Polívková, která je jinak

vnučkou Jaroslava Juhana. Když to pořadatelé zjistili, tak se proměnila v nejobletovnější osobnost letošního ročníku soutěže. Předávala ceny vítězům etap a snad každý se s ní chtěl vyfotografovat.

La Carrera Panamericana se jezdí s historickými závodními vozy, které nesmějí mít rok výroby mladší než 1972. Jak striktní jsou pravidla jejich úprav?

Motor i převodovka musejí být původní, ale dál už může mít vůz i moderní úpravy. Záleží už na každém, kolik chce investovat peněz. Já jsem na svém BMW například použil ten nejlepší podvozek, který je k dispozici, a další úpravy. Vše, co je třeba, jsme zjistili při loňské cestě do Mexika. Na základě toho jsme pak doma už připravili naše auta. Výběr těch správných „historiků“ ale nebyl jednoduchý. Vojta Štajf, který jezdí domácí šampionát v rallye se Subaru, našel nakonec vzácné kupé na bázi Subaru Leone z roku 1972. A protože já více jak patnáct let startuji v okruhovém šampionátu s BMW, tak jsem zvolil kupé 3000 CS z roku 1969. Jaroslav Petrásek vsadil na Porsche 911. Všechny tři vozy se upravovaly v dílnách Subaru Czech Rally

Teamu pod vedením mechaniků Pavla Janouška a Jana Kubíčka, dva motory a převodovky do BMW postavil můj okruhový mechanik Fanda Pulkrábek. Subaru a BMW se stavěly prakticky celé znova, protože ty původní byly dost poškozené korozí. Spoustu dílů tak bylo potřeba poshánět a současně najít, vymyslet a udělat potřebné úpravy. Na vozech se pracovalo po celý rok. Jak se ale ukázalo, startovali jsme na skutečně skvěle řemeslně zpracovaných soutěžních speciálech.

Jak vás přivítalo Mexiko?

Ze strany pořadatelů bylo přijetí našeho týmu skvělé. Vyplatilo se nám, že jsme letos pozvali ředitele soutěže k nám do České republiky na závod Legend. Současně jsme ho zde seznámili s přípravou našeho týmu. Potěšilo ho, že rozšíříme evropskou rodinu a že připravujeme dokonce tři závodní vozy. Přesto jsme pořadatele zaskočili. Před startem například zjistili, že jsme do Mexika přijeli závodit se zcela profesionálním

týmem, který měl k dispozici perfektní zázemí, početný, jednotně oblečený doprovod, a vše natáčel televizní štáb. Při slavnostním startu tak musel náš tým nastoupit před účastníky a ředitel nás oficiálně přivítal. Byla to velká sláva a také výborná reklama České republiky. A další šok jsme jim připravili v cíli soutěže, protože tam dojela všechna naše tři auta, která navíc bojovala v jejím průběhu ve svých třídách neustále o stupně vítězů. Vojtovi po skvělém finiši se nakonec podařilo vyhrát, mně třetí místo uteklo o dvě minuty.

Vybavíš si, kdy jsi prožíval nejtěžší chvíle na soutěži?

Nejhorší byly z mého pohledu první tři dny soutěže.





Bojovali jsme doslova s přívaly vody. A když vykouklo sluníčko, bylo rázem přes třicet stupňů. Všechno bylo v autě vlhké, skla se neustále potíla. Do toho neznámá trať, kdy jsme se teprve seznamovali se zdejšími asfaltem a testovali, jak dalece je kluzký. Zvykali si na charakter rychlostních zkoušek a ještě víc na dlouhé přejezdy mezi nimi, kde byly doslova našponované průjezdní časy. Přitom se jelo za normálního provozu mezi kamiony, pickupy, kolaři, chodci a někdy i zvířaty. Nej-

komplikovanější ale byly průjezdy městy. Sice za asistence policie, ale ta pouze tolerovala rychlost a občasné přejíždění plné čáry. Takže občas nezbylo, než projet ulicemi stopadesátikilometrovou rychlostí. Jinak to nešlo, když jsem nechtěl být penalizován. Denně jsme mimo rychlostní zkoušky najeli kolem šesti set kilometrů. Ne náhodou se tady říká, že se závodí na přejezdových etapách, zatímco na rychlostních vložkách se odpočívá. Úskalím byly i velké výškové rozdíly. Závodily historické

vozy, ale v žádném případě to nebyla projížďka Mexikem, která každý den končila velkou party. Tak to na La Carrera Panamericana není.

Jak tedy vypadala jedna etapa na této rallye?

Vstávalo se někdy po páté hodině, protože se startovalo už v 6 hodin. Rychlostní zkoušky, v průměru jich bylo osm denně, měřily kolem 150 km denně a k tomu na 600 přejezdových kilometrů. S krátkou polední pauzou jsme dojížděli do cíle

kolem sedmé hodiny večer. Cíl každé etapy byl v historickém centru měst a posádky tam vítaly desítky tisíc fanoušků. La Carrera Panamericana je stále obrovsky populární, a tak další tisíce lidí stáli také podél trati. Pokud člověk špatně odbočil, tak to poznal velice rychle. Když fandové chyběli u cesty, nezbylo, než auto obrátit. V cíli jsme měli strávit alespoň dvě hodiny, aby si lidé mohli prohlédnout auta a samozřejmě se vyfotit se závodníky a získat jejich podpisy. Člověk by mohl podpisovat snad do rána, takže nezbylo, než po dvou hodinách zmizet. Pak ještě absolvovat vyhlášení výsledků etapy, takže na hotel jsme se dostali někdy kolem půlnoci. Následovala příprava na další den a pak rychle do postele, aby se člověk tři, čtyři hodiny prospal. Podobně na tom byl i náš doprovod. Mechanici přitom pracovali přes noc a spali při přejezdech. Pro všechny to bylo nesmírně náročné. Byl to sedmidenní sprint, při kterém únava rychle narůstala. Naštěstí k žádné nehodě v našem týmu nedošlo.

Jak jsi zvládal výjezdy do nadmořské výšky kolem tří tisíc metrů?

My jsme si přilet do Mexika na-

plánovali týden před startem, a tak jsme se celkem aklimatizovali. Samozřejmě člověk je unavenější, hůř se dýchá, ale dá se to překonat. Připravit motor auta na to, že chvíli budete závodit ve třech tisících metrech a pak rychle spadnete do výšky 1500 m, je už horší. A já měl šestiválcový motor se třemi karburátory. Směs v karburátorech musela být maximálně bohatá, podle toho se pak měnily trysky. Důležitý ale byl i způsob jízdy. Musel jsem stále držet otáčky motoru nahoře, jak spadly, auto zpomalilo. Tohle všechno soupeři znali a byli ve výhodě. Přesto jsme dokázali bojovat o stupně vítězů.

Jak vypadalo startovní pole?

Přihlášeno bylo 99 posádek. Tak asi třetina z nich měla silná závodní auta a piloti závodit uměli. Druhá třetina jezdců měla dobře připravené vozy, ale bylo vidět, že nejsou tak



vyježdění. A zbytek tvořili vyloužení hobíci. Do cíle dorazilo 45 vozů. Absolutním vítězem se stal Francouz Erik Comas se Studebakerem 1953. Vítězný vůz se ale hnal po rovinách rychlostí přes 250 km/h. Auto, které kdysi jezdilo seriál NASCAR, mělo osmiválcový

motor s výkonem přes 500 k. Druhý skončil Američan Douglas Mockett s Oldsmobilem 1954 a třetí byl Mexičan Luis Cervantes s vozem Dodge 1954. V první desítce se objevily ještě Porsche 356, Datsun 260 Z, Ford Mustang, Chevrolet Camaro. V mé třídě Historico B

startovalo osmnáct posádek a vítěz Taz Harway s Datsunem obsadil osmé místo absolutně.

S jakou taktikou jste vstupovali do soutěže?

Rozhodli jsme se, že začneme opatrně. Nevěděli jsme, jak moc budeme muset šetřit



auta, aby dojela do cíle. A také jsme se chtěli rozkoukat. Po dvou dnech, když jsme si zvykli na mexické podmínky a auta ukázala, že jsou připravena dobře, tak jsme zrychlili. Ukázalo se, že jsme s Vojtou schopni v našich třídách jet naprosto vyrovnaně se špičkou. V absolutní klasifikaci nám chyběl výkon motoru. Ve druhé polovině soutěže jsme s Vojtou už těžili z našich jezdeckých zkušeností a také perfektně připravených aut.

Absolvovali jste soutěž bez technických problémů?

Vojta jel nejen dobře, ale měl i potřebné štěstí. Prasklé táhlo plynového pedálu postihlo Vojtu na přejezdu, takže jízda na ruční plyn byla určitě nebezpečná, ale zvládl to. Pak mu praskla přední poloosa v etapě do Moreile. Ztratil bezmála deset minut a zdálo se, že na vítězství už nedosáhne. Jenže na technických rychlostních zkouškách svého soupeře postupně stahovat, a ten znervózněl. Předposlední den měl Gonzalez poruchu olejového čerpadla a musel z etapy odstoupit. Rozhodla až poslední etapa, ve které Vojta další

zvrát nepřipustil a zvítězil rozdíllem 16 sekund. Zároveň obsadil celkové 11. místo v absolutním pořadí. Já měl smůlu právě ve třetí etapě. Měl jsem problém se špatnou funkcí zapalování a ještě mi stávkovaly stěrače. Na rychlostní zkoušce ve strašném lijáku jsem jel dvanáct kilometrů velmi pomalu podle žluté čáry uprostřed cesty a modlil se, aby byla namaľována až do cíle. Přitom Carrera byla považována za soutěž, kde neprší. Podle sdělení pamětníků z řad soupeřů na Carreře nepršelo 22 let. Desetiminutová ztráta

z Toluky mě stála stupně vítězů. V cíli mi chyběly na třetí místo dvě minuty... Jaroslav Petrásek měl potíže s rozdělovačem, které mu neumožnily odstartovat do druhé a třetí etapy. Předpisy Panamericany však umožňují posádkám za neprojeté etapy se do každé nové etapy vrátit, ale je za to penalizace. Pořadatelé chtějí umožnit jezdcům, aby si soutěž maximálně užili. Petrásek po návratu do závodu chytil správný rytmus a skončil osmý ve třídě a na 35. místě absolutně.

Start na La Carreta Panamericana plánujete i v příštím roce. Máš představu, co vylepšíš na svém voze?

Vím, kde jsem ztrácel a co musím udělat, abych mohl jet na vítězství ve třídě. Oproti letošnímu ročníku si mohu dovolit zvýšit výkon motoru. Změním současně převodovku a diferenciál. Důležité bude i naladění podvozku právě na základě letošních zkušeností. Z Mexika se nám auta vrátila 10. prosince a hned po tom začala příprava na nový ročník. S kolika vozy ale budeme nakonec startovat, se ještě ukáže. Už dnes máme další vážné zájemce o start.

Děkuji za rozhovor.

