

ROZHOVOR | La Carrera Panamericana



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.

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 RallyTeamu: Petr Kačírek-Jaroslav Jugas (BMW 3,0 CS), Vojtěch Štajf-Vladimír Zelinka (Subaru coupé), Jaroslav Petrásek-Karel Jirátko (Porsche 911) a Josef Vyštejn-Jiří Vacek (Porsche 912). Patronkou akce je herečka Anna Polívková. V padesátých letech patřil její dědeček Jaroslav Juhan v továrním týmu Porsche k jez-

DOBRODRUŽSTVÍ V MEXIKU



La Carreru Panamericana provází skvělá atmosféra v ulicích mexických měst

deckým 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:

Petre, kdy počítáte s předsta-

vením a také s první jízdami testy vašich soutěžních aut?

Příprava probíhá kontinuálně na všech čtyřech vozech. 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 Panamericana 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 při pohledu na srázy kolem tratě



Posádka Petr Kačírek-Jaroslav Jugas s patronkou projektu Annou Polívkovou

mít v autě skutečně pevný ochranný rám. Bude to prostě mexický speciál.

Které auto sis vybral na tuto soutěž?

Na okruzích 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 renová-

tora 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“. Pavloví Janouškoví 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 v lepším stavu než



BMW 3,0 CS z roku 1969

ROZHOVOR | La Carrera Panamericana 2014



Atmosféra při loňském ročníku La Carrera Panamericana



když byla nová, a nyní se do ní „vevaňuje“ 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 okružovému, převážně je třeba držet čistou stopu a nechat auto jet. Nemáte ale žádné elektronické pomůcky pro diferenciaci, 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 čtyřihodinovka 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 ■