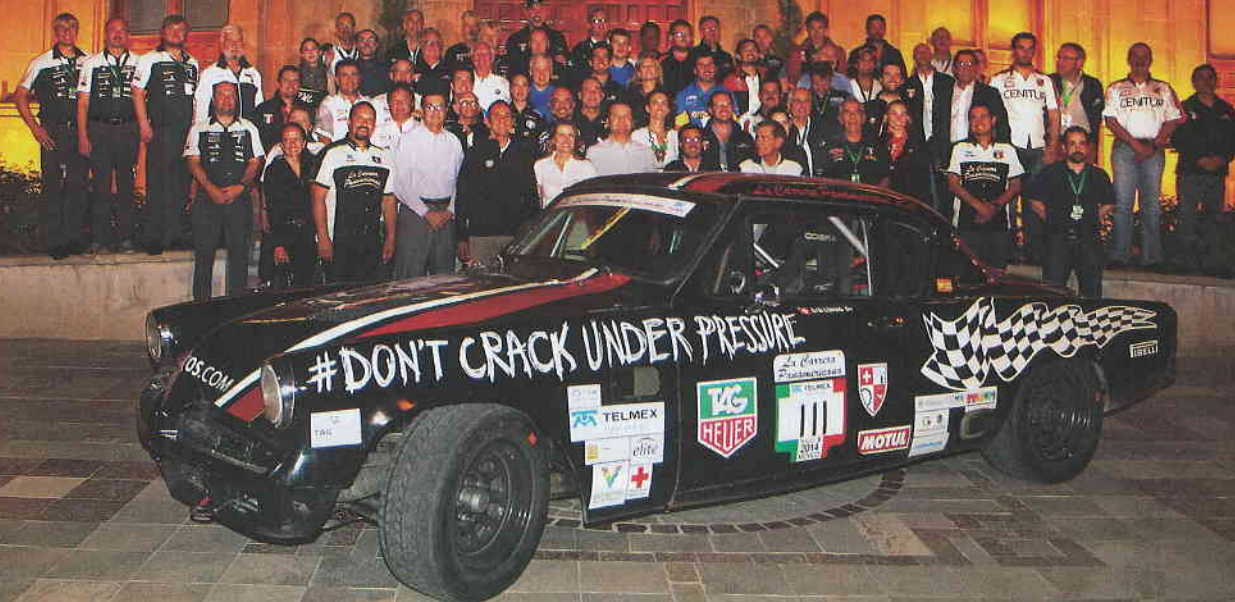


Češi dobyli Panamericanu!

Svou historicky první účast v novodobé historii závodu La Carrera Panamericana ozdobil český tým stoprocentní úspěšností, byť soutěž dokázala dokončit méně než polovina účastníků i přes možnost se do závodu po opravě vozidla v další etapě vrátit. Navíc Vojtěch Štajf dokázal vyhrát svou třídu a Petr Kačírek skončil jen těsně pod pódiem...



CARRERU Panamericanu poznamenala česká stopa už v 50. letech minulého století, kdy na ní v letech 1953-54 závodil pražský rodák Jaroslav Juhana. Zejména jeho druhá účast za tovární tým Porsche, jež díky němu, v té době již občanovi Guatemaly, pojmenovalo své sportovní modely právě Carrera, náramně vyšla, když po celou dobu sahal po celkovém vítězství. Právě pro souznění s juhanovskou tradicí vyrazil český tým do Mexika s mottem Po stopách Jaroslava Juhana, ale také s Juhanovou vnučkou, herečkou Annou Polívkovou, jako patronkou týmu.

Po mimořádně technicky, organizačně i logisticky náročné přípravě stanuly v přímořském Veracruz tři speciály z Česka: Subaru GSR Coupé Vojtěcha Štajfa a Vladimíra Zelinky, BMW 3,0 CS Petra Kačírka a Jaroslava Jugase a Porsche 911S Jaroslava Petráska a Karla Jirátky. Úvodní týden příprav na mexické půdě ohraničilo nervy drásající vyjednávání s místními celníky o vydání zásilky technického materiálu včetně opravného motoru Petráskova vozu, zasláného do Mexika letecky, bez něž nebylo možné odstartovat. Vše se nakonec povedlo, a tak 17. října večer, stylově v české kšiltovce, odmávl promotér soutěže Eduardo Lalo León všechny tři české vozy spolu s necelými 90 dalšími posádkami do 27. ročníku Carrery.

To už měli všichni za sebou rozřazovací prolog, v němž skončili Češi ve středu pole (35. Kačírek, 41.



Štajf, 57. Petráska). Na sprinterské trati nemohly kvality českých speciálů vyniknout, jenže už v prvních dvou etapách k tomu dostaly příležitost. Technické úseky v horách ve spojení s mimořádnou nepřízní počasí se podílely nejen na rušení některých "erzet" (jízda favorizovaných studebakerů o výkonu 650 koní by na hladkých pneumatikách v prudkém dešti byla příliš

nebezpečná), ale i na utěšeném postupu Štajfa s Kačírkem celkovým pořadím. Univerzálnost českých pilotů, umění využít relativně menšího výkonu motorů ve vysoké nadmořské výšce naplno i precizní jízdní vlastnosti ve spojení s měkkou směsí pneumatik hnaly české piloty výše, a tak už ve druhé etapě dojel Štajf na 13. místě, o dvě příčky před Kačírkem!



La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Team: Petrásek, Jirátko, Želinka, Štajf, Jugas a Kačírek

27. La Carrera Panamericana 2014

1.	Comas - de Sadeleerová (CH - Studebaker)	4:49:14
2.	Mockett, Fuentesová (USA/MEX - Oldsmobile)	4:59:35
3.	Cervantes, Cervantes (MEX - Dodge)	5:03:55
4.	van der Straten, Froal (B/MEX - Studebaker)	5:23:26
5.	Campero, Camperová (MEX - Porsche 356)	5:30:30
6.	Harvey, Vajdák (USA - Datsun 240Z)	5:14:57
7.	Brunner, Trümpfer (CH - Ford Mustang)	5:18:23
8.	Fruchbom, Slocum (USA - Porsche 911)	5:26:00
9.	Rocha, Iecanda (MEX - Studebaker)	5:30:05
10.	Dobitsch, Dobitsch (I - Chevrolet Camaro)	5:31:11
11.	Štajf, Želinka (CZ - Subaru GSR Coupé)	5:37:55
	(1. ve třídě Historica A Plus)	
15.	Kačírek, Jugas (CZ - BMW 3,0 CS)	5:41:14
	(4. ve třídě Historica B)	
34.	Petrásek, Jirátko (CZ - Porsche 911)	6:32:04
	(8. ve třídě Historica B)	

oblíbeným náčiním pro tento druh závodu díky lehké konstrukci a zdařilé aerodynamice karoserie, jež spatřilo světlo světa už na počátku 50. let. Nejprve tahal za delší konec v Mexiku žijící Francouz Hillaire Demiron, poté jej v čele vystřídal Mexičan Emilio Velazquez, jenž si postupně vybudoval drobný náskok před expilotem formule 1 Erikem Comasem ze Švýcarska. Poslední etapa rozhodla nejen o Štajfově prvenství, ale i o celkovém vítězi: Velazquez opustil trať a odstoupil, zatímco Comas chybu neudělal, a tak se trofej za celkové prvenství stěhuje do Švýcarska. Comasovi ovšem zdatně sekundoval prošedivělý Američan Douglas Mockett s imponantním a velmi výkonným Oldsmobilem.

Napřesrok chce být La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Team na startu 3500 kilometrů dlouhého závodu zpátky. A protože při své mexické premiéře uspěl na výbornou, není vyloučeno, že bude v ročníku 2015 ještě početnější. ☺



Všechny tři české posádky si ale také vypily svůj kalich smůly. Petrásek nemohl odstartovat do druhé a třetí etapy kvůli závadě na elektroinstalaci svého porsche a po návratu pokračoval s penalizací, která ho ovšem nakonec příliš hluboko pořadím nesrazila. Štajf se na drakonickém přejezdu do Mexico City zdržel s prasklým táhlem pedálu plynu, který musel ručně lankem nataženým do okénka přidávat navigátor Želinka. To měl pražský jezdec ještě štěstí v neštěstí, zato ve čtvrté etapě při dotahování náskoku největšího soupeře Raula Gonzaleze na VW Karmann praskla Štajfovi přední poloosa, a tak musel vynechat trojici odpodělných vložek a po penalizaci už se zdálo, že Gonzalezův náskok nebude možné stáhnout. Kačírek ve třetí etapě laboroval se zapalovacími svíčkami a v dešti i s nefungujícími stěrači.

Ve čtvrté a páté etapě zajel pódiové umístění ve třídě Kačírek a byl v obou případech nejrychlejším z českých pilotů. Tou dobou Štajf znovu stahoval náskok

svého hlavního soupeře, který si podobný díl smůly jako pražský jezdec vybral předposlední den, nefunkční olejové čerpadlo mu totiž vystavilo stopku na odpolední "erzety" a šance tak byly před poslední, rozhodující etapou v horách nedaleko Duranga opět srovnány. Tam Štajf už drama nepřipustil a vyhrál napoprvé svou kategorii dvoulitrových čtyřválců Historica A Plus i s motorem o objemu 1,6 litru, porazil domácího matora Gonzaleze a ozdobil tak premiérovou účast vozu subaru na Carreře. V absolutním pořadí na dohled první desítky s vozem o zhruba pětinovém výkonu, než měly speciály hlavních favoritů! Kačírek mu zdatně sekundoval a do Duranga dojel po technických problémech ve třetím dni nakonec nejen čtvrtý ve třídě, ale dokonce patnáctý absolutně. Petrásek dokázal Carreru dokončit osmý ve třídě a celkově na 34. místě.

V celkovém pořadí bylo od počátku jasné, že si to o vítězství rozdají specialisté na Carreru s vozy Studebaker Champion a Commander, který je po léta

Jan Kubíček: Základem je důkladné testování!

Autorem technického návrhu úprav historického Subaru GSR Coupé a BMW CS byl Jan Kubíček. S ním jsme si popovídali o záludnosti příprav na Carreru Panamericana.

Jak se lišila příprava všech tří závodních speciálů a co měly v tomto směru vozy společného?

"Mohu mluvit pouze za dva vozy, a to subaru a BMW, protože na přípravě porsche jsem se nepodílel. Rozsah přestavby obou aut byl velmi podobný. Přestože šlo o historické vozy, byly stavěny v totožném duchu, jako třeba speciály WRC. Začíná se u optimálního rozložení vah, a to v podélném i příčném směru, a v neposlední řadě jde o výšku těžiště vozu. Dalším bodem je bezpečnostní rám, který má sice z principu dle názvu hlavně chránit posádku, ale z konstrukčního hlediska se stává základním vyztužovacím prvkem celého skeletu vozu a uložení náprav. Právě zavěšení kol doznalo na obou vozech změn, ale na každém jinak. U subaru, u něhož se vědělo, že bude disponovat poměrně malým výkonem, bylo potřeba jak přední, tak především zadní nápravu kompletně navrhnout, spočítat, nakreslit, vyrobit a namontovat do vozu, přitom alespoň vizuálně zachovat jeho původní vzhled. U BMW byly zásahy do náprav mírnější a většina součástí náprav zůstala původní. Úpravy byly pouze takové, jaké umožnil předpis pro Carreru. Hnací ústrojí, diferen-

ciály, odpružení a brzdy byly naopak u obou vozů navrženy velmi obdobně. Rezervy máme určitě, pokud jde o hmotnost vozů, na příští rok musíme nachystat určitou „odtučňovací kúru.“

Který ze speciálů bylo technicky obtížnější upravit a proč?

"Jednoznačně subaru, protože u něj bylo možné použít moderní motor od stejné značky, ale s daným objemem 1,6 litru. Touto změnou vyvstává nutnost přestavět opravdu vše - převodovku, která musí s motorem korespondovat nejen spojením, ale i správným napřevodováním. Zástavba těchto komponent do karoserie je časově i výrobně velmi náročná. Pokračuje to výrobou poloos, a jak už jsem zmínil, nápravami a součástmi podvozku."

Jak zásadně se liší technické předpisy Carrery od těch, podle kterých homologujeme vozidla v Česku?

"Diametrálně. Základem je bezpečnost. Bezpečnostní prvky jsou předepsány ještě přísnější než ty od FIA, ze

kterých jsou odvozeny i předpisy v Česku. Motor smí používat pouze karburátory, nikoli přímé nebo nepřímé vstříkávání, a je také povolena pouze synchronní převodovka, tedy systém řazení, jak jej známe ze sériových vozů. Povoleno rozměr pneumatik a kol se také řeší u nás odlišně. Ostatní úpravy jsou ovšem poněkud volnější."

Jak jste spokojen s vystoupením vozidel v soutěži?

"S výsledkem jistě ano, s ohledem na malou porci testovacích kilometrů před odesláním aut do Mexika. Počítal jsem s tím, že auta před odjezdem stihneme vyzkoušet mnohem důkladněji. Díky štěstí a obětavosti mechaniků všechny vozy víceméně bez větších problémů dojezy do cíle. Podle svých vlastních standardů bych byl spokojen, kdybychom s každým vozem najeli alespoň 1000 testovacích kilometrů, při nichž nejen nastavíte vůz přesně na podmínky daného závodu, ale zároveň odstraňujete i jeho „dětské nemoci“. Jsem tedy sebekritický, a i když byl výsledek vynikající, vstup do tohoto projektu bych si podruhé více rozmyslel, pokud bych neměl k dispozici více času na přípravu a testování."

■ Vojtěch Štajf s Annou Polívkovou

Vojtěch Štajf Subaru GSR Coupé, č. 281

1. Přípravy začaly v dubnu 2013, kdy jsme koupili z Portugalska základ pro stavbu našeho speciálu. Samotné přípravy v roce 2013 běžely dobře, ale relativně pomalu. Jen celková generálka a příprava karoserie trvala tři měsíce, další měsíc pak aplikace ochranného rámu a tři týdny pak byla karoserie v lakovně. Protože se kvůli časovému skluzu první testy našeho Subaru GSR Coupé uskutečnily až koncem srpna 2014 a kontejnery odjžděly 10. září, neměli jsme vyrobené všechny náhradní díly podvozkových skupin. Při testech bylo nutné ověřit, že konstrukční řešení je správné, v případě jednoho dílu na přední nápravě se ale ukázala nutnost úprav, což nebylo možné do odjezdu kontejnerů stihnout. Posílali jsme tak tyto díly do Mexika 14 dnů před startem letecky, a i když na místě byly včas, celníci několik dnů řešili, k čemu díly slouží a jak vypočíst clo. Spodní ramena, bez kterých bychom nemohli do závodu odstartovat, jsme nakonec z celnice dostali pouhé dva dny před startem, a to už mě málem trefil šlak.

2. Nejobtížnější pro nás byla druhá etapa, kdy neustále přišlo, a protože na Carreře je povinností startovat do rychlostní zkoušky se staženými okny a napnutou bezpečnostní sítí, do auta nám tak strašně přišlo. Na měřených úsecích navíc panovaly

3 otázky pro piloty La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Teamu.

1. Co pro Vás bylo v přípravě na Carreru nejnáročnější?

2. Jaký okamžik závodu byl pro vás nejtěžší a proč?

3. Jaké možnosti budoucího vývoje vozu vidíte pro Carreru Panamericana 2015?

■ Petrásek - Jirátko





Kačírek - Jugas

opravdu těžké podmínky, déšť vyplavoval na silnici bahno a písek, na cestě se tvořily velké kaluže, kvůli kterým jsme často chytali aquaplaning. S tím jsme nepočítali: i Mexičané říkali, že takové podmínky byly na Carreře naposledy před 22 lety. Zejména pro Vládu Zelinku to bylo složité, protože voda mu skrz otevřené okno stříkala na brýle a kapky mu padaly přímo do rozpisu.

3. Zcela jednoznačně potřebujeme auto odlehčit alespoň o 50 kg a chceme se zaměřit na vylepšení zadní nápravy. Rádi bychom taky "dohnali" alespoň 20 koňských sil navíc, jistě nám k tomu pomůže mexické palivo, které se nám vrátilo v nádrži vozu. Naladění motoru na brzdy tak bude přeci jen spolehlivější, teď bylo uděláno spíš bezpečněji pro opravdu nekvalitní benzín. Poslední věcí je změnit zpřevodování, zejména pátý rychlostní stupeň je moc dlouhý a ve stoupáních to v té nadmořské výšce motor neutáhne.

Petr Kačírek BMW 3,0 CS č. 307

1. Chtělo by se říci, že nejobtížnější byla stavba a příprava aut, ale protože jsem to nechal na týmu našich mechaniků, byť samozřejmě za neustálých společných konzultací, byla stavba vozidel náročnější pro ně než pro mě. Já osobně jsem měl nejvíce práce s přípravou toho ostatního, hlavně logistika byl nesnadný úkol. Připravit technicky i časově nákladku všeho potřebného do dvou kontejnerů a nastavit to tak, aby všechno bylo nachystáno ve Veracruz 10. října, to byl pro všechny zúčastněné nádherný úkol.

2. Nejnáročnější byl třetí den, kdy se ráno před startem moje auto ztratilo při převozu na start kdesi v Mexico City a navíc poté, co jsme ho po zbesilém hledání na poslední chvíli našli i se zoufalým mechanikem za volantem, nešlo nastartovat. Do startu etapy zbývalo pět minut a my nevěděli, kde jsme! Nakonec jsme se stihli na poslední chvíli, ale ta událost poznamenala celý den, navíc jsme odpoledne ještě laborovali v ližáku s nefungujícími stěrači. Nabrali jsme časové manko, které nás v konečném pořadí stálo umístění na pódiu ve třídě Historica B.

3. Na voze je opravdu hodně práce, protože teprve až v závodním režimu se vše projeví. Víím, že můžeme určitě přidat na výkonu motoru a on to bezpečně vydrží. Potřeboval bych také jinak odstupňovanou převodovku a musíme si pohrát s naladěním podvozku i rozložení vah. Z dalších věcí by se nám hodil dobrý tripmaster, i když jsme to zvládli i bez něj, ale měli jsme pár horkých chviliek. V neposlední řadě by bylo dobré připravit se na to, že při závodě může být mnohem větší vedro než při letošním ročníku, charakterizovaném chladným počasím.

Jaroslav Petrásek Porsche 911S, č. 308

1. Rozhodně to byla příprava vozu. Z velkého náskoku (jak jsme si všichni mysleli) po pořízení prakticky hotového vozu se postupem času stala stavba FIA homologované nové "devětsetjedenáctky". Auta se připravovala současně, a jak to bohužel bývá, stavba nabírala mírný skluz proti plánu. Kvůli naladění karburátorů bylo v plánu i testování ve vyšších

nadmořských výškách, vždyt celý závod se jede v oblastech přes 2300 metrů nad mořem. Nakonec vše dopadlo dobře a auto se nám povedlo pokřtít na Legendách, představit na Bohemce a opravdu pěkně jsme se svezli na Barum Rally ve Zlíně.

2. Pro mě nejtěžší okamžik bohužel začal ještě v Čechách. Po posledním testu dva dny před nákládkou došlo k poruše motoru, která si vynutila opravu, již nebylo možné provést dříve než cca za týden. Opravy motoru se v rekordní době pár dní zhostil Pavel Bejda, kterému tímto děkuji, protože opravdu nebylo lehké rozhodnutí poslat auto do Mexika bez motoru s tím, že ho tam později doručíme letecky! To, že nám ho pak šest dní v Mexiku nechtěli z celnice vydat a dostali jsme ho s Karlem až den před závodem, už bylo s velkou nadsázkou v pohodě. Po počáteční bezmoci, co jsme s Karlem prožívali v Mexico City, jsme pak přes noc upalovali do Veracruz a byli celí šťastní, že jsme zase zpět ve hře.

3. Určitě zapracujeme na motoru, hlavně na jeho výkonu a naladění pro vyšší nadmořské výšky. Budu muset taky hodně zapracovat na sobě, jízdní vlastnosti porsche jsou prostě výrazně jiné než u klasické koncepce s motorem vpředu. S Karlem se mi povedlo získat obrovskou zkušenost, kterou chceme spolu v dalších letech zúročit nejen na Carreře. Oproti tomuto ročníku bychom také chtěli jet s normálním rozpisem, což by nám mělo přidat na jistotě, a hlavně by Karel byl zase "doma" a nemusel se spolehnout na to, co mu vytvořil někdo jiný. Na přípravě se také opravdu projeví to, že auto je už prakticky hotové a my se budeme moci věnovat testování, ladění drobností a závodění. ☺