



VÍTĚZSTVÍ

Štajf a Subaru. Tato dvojice na první pokus zvítězila v náročném historickém klání v Mexiku, které jim nic nedalo zadarmo. Navíc to byla úplně první účast vozu značky Subaru v závodě považovaném v padesátých letech minulého století za nejnebezpečnější rallye na světě.

Text: Richard Herbich, Vojtěch Štajf Foto: Petr Fryba

Přes tři tisíce kilometrů
z Veracruz do Duranga.
Boj může začít!



DVOUS





Deště zastihly většinu závodníků nepřipravenou.

VĚHLASNÁ RALLYE LA CARRERA Panamericana je pro našince navždy spojena se jménem Jaroslava Juhana. Čechoslovák, který v roce 1954 dojel druhý ve své třídě s Porsche 550 Spyder a čtvrtý celkově. Přesně o šedesát let později se naše národní barvy objevují na startu tohoto znovuobnověného a pekelně nebezpečného závodu. Sedm dní, 3300 kilometrů, vysoká nadmořská výška a riziko na každém metru trati – za úspěch se tu považuje i samotné dojetí do cíle. Vojta Štajf společně s navigátorem Vladimírem Zelinkou sedlali Subaru GSR Coupe z roku 1972, další dvě posádky českého týmu tvořily dvojice Kačírek a Jugas s BMW 3.0 CS a Petrásek-Jirátko s Porsche 911. Pro celý český tým to začalo už 10. října v mexickém přístavu Veracruz, kde bylo třeba převzít auta a materiál po třítydenním transportu z Evropy. Hned v úvodu také český tým zažil horké chvíle – jednu bednu s náhradními díly mexičtí celníci zadrželi, protože se jim nezdály deklarované ceny specifických dílů. Nakonec se k nezbytným součástkám tým dostal pouhý jeden den před startem závodu. Až do samotného startu probíhaly poslední úpravy na strojích, technické přejímky a pak obhlídka blízkých tratí. Šestnáctého Carrera Panamericana začíná, úvodní prolog se jede na venkovské silnici zhruba padesát kilometrů od města, v nadmořské výšce pouhých 200 metrů. Jde sice „jen“ o stanovení startovního pořadí do první etapy, ale už tady se ukazuje, že boje se budou odehrávat nejen na vytyčených tratích. Přejezdy mezi rychlostními zkouškami mají velmi těsný časový limit, do toho se pletou všudypřítomné zpomalovací prahy, které nízkým závodním autům ani trochu nesvědčí. Posádka Subaru je přejíždí „na štorc“, aby nepoškodila spodek. Všechna auta české výpravy prolog zvládla, posádky

i doprovodný tým musejí sklidit zázemí a připravit ho k přesunu do Oaxaky. Zítra už se jede na ostro.

První etapa potvrdila zkušenosti z předchozího dne. Oproti 106 kilometrům rychlostních zkoušek je tu 414 kilometrů přesunů. Problémy působí jak nepřítomnost některých orientačních bodů, tak průjezdy městy, samostatnou kapitolou je nadmořská výška. Startovalo se ve městě Boca del Río u moře, během dne se závodníci dostali nad tři tisíce metrů nad mořem. Subaru s atmosférickou šestnáctistovkou často lapalo po dechu, ze 130 koňských sil nabrzdných v Praze zbyla v Mexiku sotva stovka.

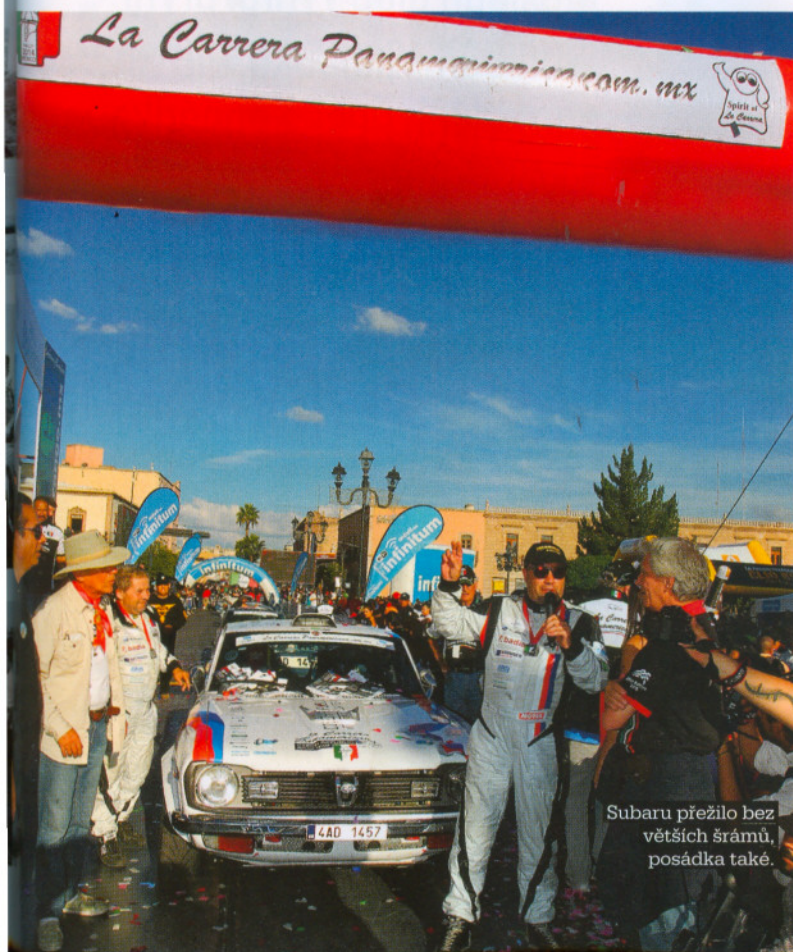
I přesto, že se tu na pravidla silničního provozu moc nehledí a při přejezdech auta často dosahují až sto padesátky, času je extrémně málo a stále hrozí nebezpečí. Na vlastní kůži se o tom přesvědčila posádka českého Porsche, ke kterému se při předjíždění přiřtil italský závodník. Výsledek? Očesaný bok auta, ale mohlo to dopadnout mnohem hůř. Stejný problém mají i mechanici, kteří podobně vysokými rychlostmi vodí pětileté Fordy F-350, jen aby stihli včas připravit zázemí. Pro představu, závodí i americké Studebakery Champion Regal Starliner z padesátých let, ovšem poháněné vyladěnými osmiválci, které si nezdají se stroji z NASCARu. S výkonem okolo 650 koní



Díky Juhanovi se čtyřváčková Porsche jmenují Carrera.



Štajf brzdil, řadil a zatáčel, navigátor Zelinka ovládal plyn ručně. Představte si takhle jedoucí čtyřicet let staré závodní Subaru...



Subaru přežilo bez větších šrámů, posádka také.

jsou schopny na některých úsecích jezdit až třístovkou, letos je ovšem maximální rychlost omezena na 250 km/h. Poslední zkouška se kvůli dešti jede volným tempem, na konci dne je české Subaru druhé ve své třídě Historica A pro čtyřválcové do dvou litrů.

Jako na houpačce. Tak se dá shrnout další etapa Carrery – v Mexiku nastaly deště a kvůli špatnému počasí jsou zrušeny první čtyři z osmi rychlostních zkoušek. Závodníci to i tak nemají lehké – pneumatiky se vzorkem tu nemá nikdo, ale český tým dobře využil rozměrů svých gum a také velmi měkké směsi. Bez boje to ale nešlo. U Porsche kvůli závadě na elektroinstalaci těsně před startem zhasl motor a muselo celý den vypustit. Štajfové Subaru na přejezdu do Mexico City v dešti prasklo lanko plynového pedálu. V odstavném pruhu dálnice ve společnosti kamionů přišly ke slovu zlaté české ručičky. Nové lanko se protáhlo skrz díru v kapotě do kabiny přes pravé okno. Vojta Štajf brzdil, řadil a zatáčel, navigátor Zelinka ovládal plyn ručně. Představte si takhle jedoucí čtyřicet let staré závodní Subaru na dálnici se stojatou vodou a v provozu... Zadařilo se a posádka se dostala do Mexico City, kde ji chránil policejní kordon. V cíli etapy byla druhá a celkově na šestnáctém místě.

Nová etapa, nové výzvy ve formě třinácti erzet. Zatímco BMW posádky Kačírek-Jugas trápily svíčky a tím pádem slabý výkon motoru, plus ke konci nefunkční stěrače, Subaru se přetahovalo o prvenství ve třídě s místním borcem Raulem Gonzálem. Ten sedlá dvoulitrový VW

Karmann Ghia, takže má výhodu výkonu, Štajf těžil z jízdnic vlastností svého stroje a zkušeností na různých typech povrchu. Ale už další den se objevují vážné problémy. Posádka si opět vedla skvěle, ale těsně před koncem poslední dopolední zkoušky praskla pravá přední poloosa. Do časové kontroly se auto ještě dostalo, pak ho museli odtlačit diváci. Je nutné dostat se do servisní zóny, ale v časovém limitu. Zpočátku táhne ochromené Subo posádka českého BMW, ale kvůli vysokým zpomalovacím prahům to jde ztěžka – lano praská a po dohodě obou pilotů Kačírek pokračuje sám. Pomocnou ruku nabídl i rakouský soupeř a nakonec přišel na řadu Chevrolet Aveo českých novinářů. K odpoledním zkouškám japonský stroj nemohl nastoupit, i když auto bylo během poledního servisu v pořádku. Přichází penalizace: Z každé neabsolvované rychlostní zkoušky čas prvního (tedy Gonzálese) plus dvě minuty, navíc třicet sekund za každou neprojetou časovou kontrolu. České Subaru tedy bylo nakonec odsunuto v celkovém pořadí o téměř deset minut.

Do konce Carrery zbývají tři dny. Gonzáles má pohodlný náskok, ale tady se závodí do poslední chvíle. Už zdravé Subaru se vrací na dopolední část v plné síle a kvalitu posádky potvrdilo prvním místem ve své třídě. Mexičanovi nadělilo i přes výkonový deficit minutu a čtvrt. Ten sice odpoledne stahuje dvacet sekund, ale i tak Čechům v pátém dni náleží první příčka.

Karta se obrací. Naši vědí, že Gonzáles je porazitelný, kvůli poruše olejového čerpadla byl pomalý už v dopolední části šestého dne a odpolední musel úplně

vypustit. Štajf se Subaru si vedl skvěle jak dopoledne v mlze a dešti, tak odpoledne, kdy se některé zkoušky jely z kopce a menší motor vůbec nevdal. Gonzáles do poslední a podle některých nejnáročnější etapy nastoupí, o vítězi v třídě Historica A Plus se rozhodne v samotném závěru Carrery. Grandiózní finále! Mexičan sice vyhrál první rychlostní zkoušku, ale ve zbylých česká posádka s hrdinným Subaru zvyšuje svůj náskok. V cíli pod katedrálou města Durango je první a dojela i obě další auta – Petr Kačírek s BMW je ve třídě Historica B čtvrtý a Jaroslav Petrásek zajížděl po technických problémech ve více etapách v posledním dni časy okolo 32. místa absolutně. První pokus, velký úspěch – Juhan by měl radost. Za něj se tak v cíli raduje jeho vnučka, herečka Anna Polívková, která se stala týmovou patronkou a během celého závodu se setkávala s nadšenými reakcemi pamětníků, kteří na jejího dědečka dodnes vzpomínají. Vždyť v některých hospodách na trase závodu visí Juhanovy zarámované fotky dodnes. ●



Neplýtvat rychlostí, šetřit brzdy. Tak bojovalo Subaru s nižším výkonem.



Mexičan sice vyhrál první rychlostní zkoušku, ale ve zbylých česká posádka zvyšuje svůj náskok.



Podvozek trpěl hlavně na zpomalovacích prazích.



I v říjnu teploty v Mexiku přesahují třicet stupňů.