

Výzva jménem La Carrera Panamericana!

Na slavnou Carreru se vůbec poprvé vydal český tým. A aby bylo těch prvenství ještě víc, ekipa pod vedením Vojtěcha Štajfy přihlásila do soutěže vůbec poprvé vůz Subaru, vzácný speciál GSR Coupé na bázi modelu vyráběného počátkem sedmdesátých let, jehož se po celém světě dochovalo jen pár desítek kusů...

TEXT: JIŘÍ VINTR, FOTO: PETR FRÝBA

Jak jsme vás informovali už v minulém čísle Subaru magazínu, La Carrera Panamericana byla odstartována poprvé před 64 lety. Stala se motoristickou soutěží, jež se svými specifiky zařadila na samotný vrchol obtížnosti automobilového závodění po druhé světové válce. Podrobněji se o její historii dozvíte na následující dvoustraně, tady se chceme věnovat jen snímekům z letošního ročníku a statečnému vystoupení historicky první posádky s vozem Subaru na trati.

Účast La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Teamu znamená tři posádky s automobily tří značek. Vojtěch Štajf s navigátorem Vladimírem Zelinkou startovali ve voze na bázi typu GL Coupé, který se v Evropě ani neprodával, byl určen pro trh Asie a Severní Ameriky. Štajf nakonec našel po Evropě celkem čtyři exempláře různých druhů karoserie, z nichž ten první byl příliš zachovalý pro to, aby padl za obětí přestavbě na závodní vůz. Vůz, který byl nakonec přestavěn pro Carreru, našel Štajf na jedné portugalské zahradě v křoví. Pro vyproštění a naložení zrezlého vraku bylo dokonce třeba porazit strom! Auto se ihned ujala sehraná parta mechaniků Subaru Czech Rally Teamu pod vedením Pavla Janouška. Více než rok prací zahrnoval nejen kompletní renovace a úpravy karoserie, včetně jejího rozšíření o nové lemy blatníků, ale také zástavbu zcela nového podvozku (tehdejší Subaru ještě neměla poháněna všechna kola) podle konstruktérského projektu Jana Kubička, a samozřejmě také zcela nový motor, pocházející z jedné z předešlých řad Imprezy, ovšem přepracovaný na plnění pomocí karburátorů, jak velí předpisy. Výsledná podoba automobilu zahrnuje

rovněž zástavbu bezpečnostního ochranného rámu přesně dle soudobých standardů.

Český tým čítal celkem 28 lidí, včetně mechaniků, logistiků, novináře, fotografa, kameramanů, tlumočnicka, kuchaře i fyzioterapeuta. Mimo třech soutěžních speciálů se napříč Mexikem přemisťoval v devíti pronajatých servisních a osobních vozech. Každý den čekalo na závodníky hned několik rychlostních zkoušek v délce okolo 100 kilometrů a dalších 400–500 kilometrů v ostrém tempu zvládali na přejezdech. Celková délka soutěže přesahuje 3000 kilometrů a převýšení tratě osciluje mezi úrovní hladiny moře a horskými průsmyky v nadmořské výšce 2500 m. Servisní zóny byly povoleny uprostřed etap a pochopitelně na jejich konci, mezi diváky, jichž bylo v latinskoamerických městech tradičně dost. Na cestě z Veracruz do Duranga vznikl krátký dokumentární film pro Českou televizi i spousta dalšího materiálu, pro webové stránky týmu i na Facebook.

Štajfovými kolegy byli Petr Kačírek, který do Mexika připravil kupé BMW 3,0 CS z roku 1969 a Jaroslav Petrásek, jenž sedlá Porsche 911 S – navazuje tak na tradici započatou právě Jaroslavem Juhánem. Oba navigovali velmi zkušení spolujezdci z českých rallye, Kačírka Jaroslav Jugas a Petráska legendární Karel Jirátko.

Česká sestava se vydala po stopách Jaroslava Juhana příznačně spolu s Juhánovou vnučkou, kterou je herečka Anna Polívková, patronka týmu a jeho mediální tvář.

Ročník 2014 odstartoval do sedmi etap v přístavu Veracruz na pobřeží Mexického zálivu 17. 10. a skončil ve vnitrozemí ve městě Durango 23. října. A jak tedy dopadla česká výprava v konkurenci 87 soutěžících posádek při svém prvním startu na slavné Carrere?

VÍTĚZSTVÍ!

První start značky Subaru na legendárním závodě skončil triumfem! Vojtěch Štajf s Vladimírem Zelinkou v Subaru Coupé z roku 1972 zvítězili ve třídě Historica A+ (čtyřválce do dvou litrů obsahu) a i jejich konečné umístění v absolutní klasifikaci bude víc než příznivé. Úspěšně si vedly i další dvě posádky české ekipy, takže první česká účast na Carrere byla mimořádně vydařená. Podrobnou reportáž ze závodu přineseme v příštím čísle Subaru magazínu.





Porsche 911 (rok výroby 1972) posádky
Jaroslav Petrásek–Karel Jirátko



Subaru Coupé (rok výroby 1972) posádky
Vojtěch Štajf–Vladimír Zelinka



BMW 3.0 CS (rok výroby 1970) posádky
Petr Kačírek–Jaroslav Jugas



Tým mechaniků, pečující o vozy
české ekipy, pracoval
dnem i nocí. Porce spánku
prý často nepřekročila
2 hodiny za noc

Mexická (i česká) hrdost

La Carrera Panamericana se poprvé jela v roce 1950, tedy ve stejném roce, v němž vznikla formule 1.

Soutěž vypsala tehdy mexická vláda na oslavu otevření transmexické dálnice Panamericana, jež spojovala severní hranice Mexika s USA a jižní s Guatemalou. Je tedy logické, že se závodilo jen po asfaltové trati.

První ročník přitáhl jak domácí specialisty a amatéry, tak velká jména z americké Indy car a NASCAR. Nemí bez zajímavosti, že vítěz už tehdy dosáhl průměrné rychlosti 132 km/h. Věhlas Carrery o sobě dal rychle vědět i v tehdejších podmínkách polarizovaného světa a málo rozvinutých komunikačních prostředků a o rok později přitáhl první evropskou automobilku, totiž Ferrari, včetně hvězdného Alberta Ascariho. Další rok přijel do Mexika už perfektně organizovaný tovární tým Mercedesu se speciály 300 SEL a získal první „double“, když zvítězil Karl Kling před Herrmannem Langem.

TEXT: JIŘÍ VINTR, FOTO: PETR FRÝBA



Jaroslav Juhan – první a dlouho jediný Čech ve startovním poli slavného závodu

ČESKÁ STOPA

Rok 1953 znamenal určitý přelom i z pohledu českého fanouška, který ale v tehdejší době neměl a ani nemohl mít o Carreře potuchy. Český rodák Jaroslav Juhan, který se po emigraci před komunismem usídlil v Guatemale a zřídil tam zastoupení značky Porsche pro Latinskou Ameriku, přitáhl tovární tým Porsche v rámci propagace značky na novém kontinentu i na slavnou Carreru. Tým obstál dobře a Juhan se dlouho držel v popředí závodu, před jehož koncem byl bohužel pro technické potíže nucen odstoupit. To už byla Carrera velkou mexickou pýchou, měla punc nejtěžší soutěže světa a její věhlas se šířil přes všechny kontinenty, bohužel mimo dosah socialistického Československa, v němž mělo Juhanovo jméno zůstat navždy zapomenuto.

OKAMŽIK ZLOMU

V ročníku 1954 startoval Juhan, na rozdíl od předchozího roku, bez spolujezdce a skončil na výborném čtvrtém místě, když do poslední etapy usíloval o celkové prvenství. Sám Juhan, který se nikdy necítil být závodníkem na plný úvazek, ale jen závodícím nadšencem,

poté absolvoval řadu slavných klání v Evropě i Jižní Americe, včetně ročníku 1955 na 24hodinovce v Le Mans, v němž skončil na šestém místě. Byl právě na trati, když se přímo před jeho očima udála nejstrašnější nehoda v dějinách motoristického sportu, při níž zahynulo několik desítek diváků. Snad i v reakci na tuto tragédii se mexický prezident rozhodl další ročník Carrery krátce před jeho startem definitivně zrušit. I Carrera zaznamenala za svoji krátkou historii četná úmrtí, vždyť v posledním ročníku už dokázali někteří závodníci zajíždět etapy s rychlostním průměrem nad 220 km/h. Snaha o vítězství za každou cenu se dostala příliš daleko.

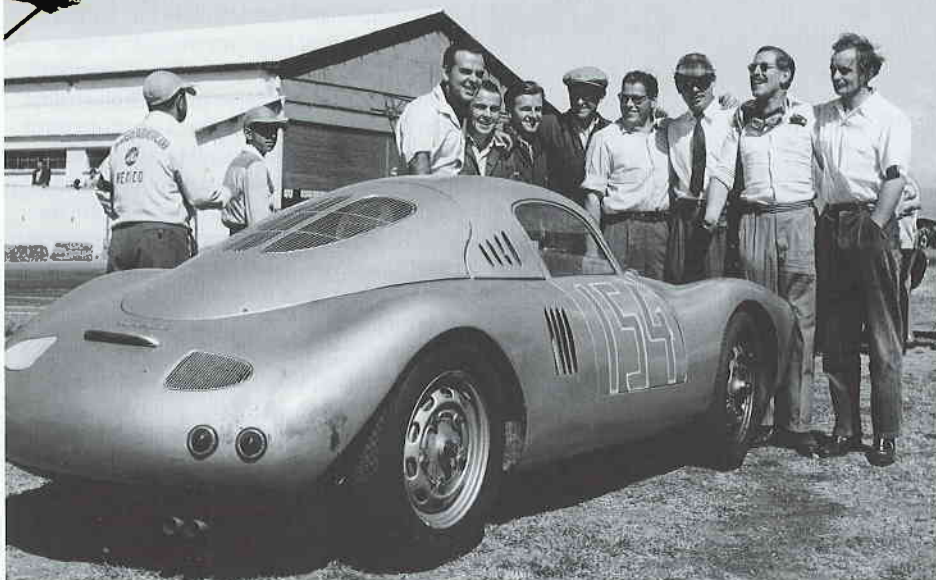
RESTART

Více než třicet let zůstala Carrera jen legendou ve vzpomínkách. Díky Juhanově iniciativě si její název osvojila značka Porsche pro své nejsportovnější modely. V roce 1988 začal obnovenou Carreru pořádat tým Eduarda Leóna, podle dobových tradic, se soudobými bezpečnostními předpisy, znovu po asfaltové trati, ale už na uzavřených rychlostních zkouškách. Aby se dobová atmosféra původní



Anna Polívková obnoví na Carreře po dvou generacích rodinnou stopu, Vojta Štajf, Vladimír Zelinka i Subaru tu pojedou poprvé

Juhan (první zprava) skončil v ročníku LCP 1954 těsně pod stupni vítězů, na 4. místě...



ELEGANCE ZAČÍNÁ OD HLAVY

Pohledný světlý design všech tří speciálů české ekipy pro Carreru Panamericana je dílem Pavly Moravcové a týmu z kreativní agentury Jean La Taupe z Prahy včetně celého komplexního grafického servisu. Podobné ztvárnění dostaly i závodní kombinézy jezdců a také helmy. Design je ruční prací Josefa Hegenbarta z Chodova v západních Čechách, velkého fanouška vozů Subaru. Civilním povoláním je vedoucím prodejce u autorizovaného dealera Subaru v Sokolově, firmy ALGON.

Josefova láska k malování, designu a zdobení čehokoli se projevovala od mládí, nevyšel mu však záměr dostat se na prestižní designerskou školu.

V roce 2004 našel na internetu instruktážní video k tomu, jak využívat techniku lakování airbrush. Zakoupil základní sadu a dal se do práce. Zároveň založil webové stránky své firmy V8 design a vystavoval všechna díla právě tam. Zájemci začali přibývat, Josef začal tvořit design motocyklových nádrží a přileb, krytů motorů, kapot, ale i hokejových helm a oblíbených brankářských masek, které dělá jak pro naše extraligové brankáře, tak i pro zájemce ze zahraničních lig.

Práce pro Vojtu Štajfa byla už druhá v pořadí, jedna helma ze sezony za volantem produkčního Subaru už vznikla. „Klíčové bylo, že Vojta měl o designu velmi konkrétní představu. Já jsem chtěl design vyvést stejný, jako mají soutěžní auta, je totiž decentní a velmi povedený, prolíná se vším, co tým má a dělá. Proto jsme zachovali trikolory, mapu Mexika, Logo La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Team a portrét pana Juhana. Vojtovi jsem zaslal základní návrh, ale on je velmi zaměřený na detail, měl řadu připomínek, což je dobře, má cit pro design a má vkus. Výsledek vidíte na fotografiích,“ říká Josef.



...a šedesát let poté protančila startovní rampou legendárního závodu jeho vnučka Anna Polívková, patronka české ekipy

Carrery nevytratila, závodí se s historickými vozy, nejmladší mohou pocházet z roku 1972, pod dobovou karoserií však mohou skrývat moderní techniku. Dnes je rally, rozdělená do deseti tříd podle věku a autentičnosti, pořádána na trati bezmála 3500 kilometrů dlouhé.

A my cítíme opravdovou hrdost, že letošní účast La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Teamu obnovila českou stopu v tomto slavném závode.

