



# La Carrera Panamericana



# ■ V Juhanových stopách

Text : **Jiří Vinter**  
Foto : **Petr Frýba**

Když se řekne La Carrera Panamericana, většině Čechů se donedávna nic nevybavilo. Přitom slavná mexická automobilová soutěž nese už šedesát let výraznou českou stopu. Šest desetiletí po slavné účasti pražského rodáka Jaroslava Juhana vyjeli v jeho stopách závodit na Carreru závodníci z České republiky. Vojtěch Štajf, Petr Kačírek i Jaroslav Petrásek zanechali v Mexiku neméně výraznou stopu, to vše za osobní podpory herečky Anny Polívkové, Juhanovy vnučky.

Závod La Carrera Panamericana začala pořádat mexická vláda v roce 1950 na připomenutí dokončení transmexické části Panamericany, dálnice spojující sever amerického kontinentu s jihem, v mexickém případě severní hranici se Spojenými státy a tu jižní s Guatemalou.

Carrera se rychle etablovala jako jeden z nejnáročnějších podniků svého druhu na světě a už o dva roky později začaly z Evropy přijíždět tovární týmy Ferrari, Lancia nebo Mercedes a osobnosti jako Fangio, Chiron

nebo Kling, aby pokořili sedmíetapový závod napříč Mexikem. Tak velký ohlas měla soutěž až v daleké Evropě.

Od roku 1953 k nim přibyla značka Porsche. Bylo to právě Juhanovou zásluhou poté, co Jaroslav po emigraci z komunistického Československa zapustil kořeny v Guatemale a založil tam zastoupení Porsche pro Střední Ameriku. Kvůli propagaci značky v regionu pozval tovární tým na Carreru a sám s jeho vozy také závodil. A šlo mu to dobře, už v roce 1954 bojoval o vítězství, ale po tuhém



souboji nakonec skončil těsně čtvrtý. Byl to také poslední ročník Carrery, mexická vláda se závod rozhodla v reakci na tragédii při závodě na 24 hodin v Le Mans (sám Juhan se tohoto ročníku Le Mans také zúčastnil, v době tragédie byl dokonce na trati a v cíli byla jeho posádka nakonec klasifikována šestá) zrušit. Závod se stal legendou a zůstal jen jako vzpomínka pamětníků.

Trvalo to do roku 1988, od té doby pořádá obnovenou verzi Carrery soukromý promotér Eduardo León. Aby zůstal věrný historické tradici a zachoval punc legendy, smějí se Carrery účastnit pouze historická vozidla, ta nejmladší mohou pocházet z roku 1972. Míra technických úprav i modernizací původně historických skvostů je ovšem značná, pořadatelé nedělají kompromisy ani v otázce moderní bezpečnostní výbavy. Posledních dvacet let hrají prim americká sportovní kupé Studebaker Champion a Commander s osmiválcovými motory o výkonu až 650 koní, dosahující na mexických silnicích rychlostí přes 250 km/h!

### Hledání veteránů

A do takového prostředí se rozhodl pražský rallyový závodník Vojtěch Štajf zasadit svůj projekt, pro nějž rychle našel týmové kolegy v Petru Kačírkovi a Jaroslavu Petráskoví. Aby Češi vyhověli liteře předpisů, museli sehnat odpovídající techniku, která by jednak splnila věková kritéria, a přitom ji bylo možné připravit jako konkurenceschopné soutěžní náčiní.

Štajf po většinu své aktivní kariéry v Česku i v zahraničí propaguje značku Subaru. Obtížné hledání vhodného modelu skončilo u kupé z roku 1972 z modelové řady Leone. Najít správný exemplář bylo ovšem jako pověstné hledání jehly v kupce sena. Japonský výrobce Štajfovi sdělil, že z přibližně 3500 vyrobených kusů se jich dochovalo jen pár desítek, vozy se nakonec v Evropě vůbec neprodávaly. Nakonec Štajf našel vhodné kupé na jedné z portugalských zahrad. Pro naložení zdevastovaného vraku bylo dokonce nutné porazit strom

Kvůli nutnosti mít nějaké náhradní díly navíc sehnal Štajf ještě tři vzácné kousky, z nichž jeden byl v příliš dobrém stavu na to, aby se do něj začalo řezat.

Petr Kačírek po léta závodí na okruzích ve speciálu BMW – volba tedy padla na elegantní kupé 2800 CS z roku 1969, které dovezl v žalostném stavu ze Švýcarska. A aby byla česká účast v Juhanových stopách



stylová, jiný Jaroslav – Petráska – opatřil pro Carreru originální soutěžní verzi Porsche 911 s platnou homologací pro závody veteránů.

Zbýval rok práce, při nichž v soutěžácké dílně pod vedením hlavního mechanika Pavla Janouška a šéftechnika Jana Kubíčka vznikly tři skvostné soutěžní speciály, v nichž by původní vraky už nikdo nehledal. Naopak, po první české účasti na Carreře lze bez uzardění konstatovat, že kvalitou stavby vozidel i úrovní dílenského zpracování nastavili Češi v tomto mexickém klání laťku tak vysoko, že ji jen obtížně bude někdo překonávat.

Postavením vozů ovšem mise neskončila, spíše jen začala. Češi rychle usoudili, že mají-li se tak specifického závodu zúčastnit, disponují sice značnými zkušenostmi z domácí scény, ale nakouknutí pod pokličku mexického závodu

## **La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Team 2014**

### **Soutěžní posádky:**

Č. 281: Vojtěch Štajf, Vladimír Zelinka (Subaru GSR Coupe)

Č. 307: Petr Kačírek, Jaroslav Jugas (BMW 3,0 CS)

Č. 308: Jaroslav Petrásek, Karel Jirátko (Porsche 911)

### **Technická podpora:**

Šéftechnik Jan Kubiček

Šéfmechanik Pavel

Janoušek

### **Mechanici:**

Miřchal Emmer, Jakub Závora (Subaru)

František Adámek, Milan Pálek (BMW)

Martin Kýbl, Martin Mraček (Porsche)

### **Logistická podpora:**

Jiří Kačírek, Marcela Ehlová,

Jan Jeřábek

### **Mediální podpora:**

Jiří Vintř, Petr Frýba, Tomáš

Forejt, Vlasta Čtvrtníčková

**Patronka:** Anna Polívková

bude nutností. Proto se už loňského ročníku Carrery zúčastnili nejen všichni tři závodníci, ale i šéfmechanik Pavel Janoušek, všichni jako posádky press carů. Důvod byl jasný: nasát atmosféru, vytvořit kontakty, poznat mexické tratě, udělat si obrázek o nutnosti logistického zázemí, okouknout ubytovací možnosti, získat obrázek o technice vozidel, která Carreru dnes jezdí, ale také projet si tratě rychlostních zkoušek, byla toho spousta.

Po návratu pak bylo nutné všechna data profesionálně zpracovat a usměrnit návazné aktivity žádoucím směrem. Z řady mexických erzet, které posádky přivezly na videozáznamu, vznikly klasické rally rozpisy v evropském stylu, s nimiž si zkušení navigátoři pochopitelně dokázali poradit. I s jejich pomocí dokázaly všechny tři české posádky ve druhé polovině závodu výrazně zrychlit, což by v situaci, kdy by byly odkázány na vágní itinerář pořadatelů a jeli erzety proti místním specialistům jen „na oči“, bylo stěžejí možné...

### **Naplnění snu**

Samostatnou kapitolou byla fáze organizační a mediální. Stovky maličkostí čekaly na realizaci, včetně týmového oblečení, objednávkou dopravy cenného nákladu ve dvou

40stopých kontejnerech, ale také zajištění logistiky přímo v Mexiku.

Pomohl kontakt na firmu, která pronajala servisní vozy (trojice mastodontních Fordů F-350), dodávku, mikrobuse, press car, ale i dvojici přívěsů pro naložení závodních aut nebo vozidla pro VIP hosty týmu. Do toho běžela dostavba soutěžních vozidel, běžný závodní program všech posádek a nutnost soutěžní vozy pro Carreru ještě otestovat. Den D se blížil rychleji než rychle, protože celý náklad musel opustit týmové dílny už sedm týdnů před startem, aby byl v místě startu, v přístavu Veracruz, včas...

První část týmu tak do Mexika vyrazila už více než týden před startem. Bylo třeba vyzvednout oba kontejnery, vyskládat náklad do připravených vozidel a nachystat celé logistické zázemí týmu pro snadný přesun mezi servisními zónami. Do toho všeho bylo ještě třeba vyzvednout z celního úřadu zásilku s dalšími speciálními díly, které do Mexika putovaly následně a bez nichž bylo obtížné pokračovat. Mexičtí celníci nechtěli původně náklad vydat a s pomocí obou ambasád se Češi dostali ke svým věcem až den před startem... Začátek těžkého závodu tak byl vlastně vysvobozením a naplněním snu, jímž všichni žili uplynulý rok a půl.



# INZERCE



*Závod La Carrera Panamericana začala pořádat mexická vláda v roce 1950 na připomenutí dokončení transmexické části Panamericany, dálnice spojující sever amerického kontinentu s jihem, v mexickém případě severní hranici se Spojenými státy a tu jižní s Guatemalou.*

Úvodní prolog nedaleko Veracruz měl pouze určit startovní pořadí do první etapy. Češi začali opatrněji – nejlépe z nich zajel Kačírek na 39. místě, Štajf byl 45. a Petrásek 57. První etapa už zavedla závodníky do vysokých hor a nadmořských výšek nad 3000 metrů, v nichž atmosférické závodní motory, záměrně nevytvořené na maximální výkon (důvodem byla jednak jejich životnost v závodě dlouhém 3500 kilometrů, ale také fakt, že motory dostávaly méně kvalitní mexické palivo) poněkud ztrácely dech. Na tratích rychlostních zkoušek se tu a tam vyskytoval i dobytek. Letošní ročník Carrery navíc provázela nepřízeň počasí – první polovina závodu vysloveně popršela.

Čechům to však vyhovovalo. Štajf i Kačírek v dosavadní závodnické praxi přivykli schopnosti přizpůsobit se jakýmkoli podmínkám i druhům povrchů, a to se projeвило jako velká výhoda. A tak již ve druhé etapě dokázal Štajf i přes jistý výkonový a objemový handicap zajet 13. nejrychlejší čas, druhý ve své třídě, a to ještě na přejezdu do cílového Mexico City musel improvizovat s prasklým lankem plynového pedálu – zatímco Štajf brzdil, řadil a točil volantem, navigátor Vladimír Zelinka

tahal za plyn lankem nataženým do okénka – museli projet nejen horskou dálnici v prudkém lijáku, ale překonat i nástrahy velkoměsta až do cíle.

### Krizové momenty

Své krizové momenty si vybrali také zbylí Češi. Kačírek ve třetí etapě laboroval se zapalovacími svíčkami motoru a po jejich polední výměně mu v dešti přestaly fungovat stěrače. To vše znamenalo jistý ústup z dosavadních pozic, ne však kritický. Jaroslav Petrásek musel vynechat druhou a třetí etapu kvůli závadě na elektroinstalaci.

Carrera Panamericana se zrodila z lásky k vůni benzínu, a tak nechají pořadatelé v další etapě pokračovat s penalizací i ty posádky, které musely z různých důvodů předešlou etapu vynechat.

Druhá polovina závodu už byla ve znamení českého útoku. Štajf bojoval o prvenství ve třídě Historica A Plus s místním matadorem Raulem Gonzalezem na zajímavě zpracovaném speciálu VW Karmann, vybaveném dvoulitrovým motorem. Gonzalez získával v pasážích, které vyžadovaly vyšší výkon motoru, tedy dlouhé rovinky a táhlé úseky do kopce. Při klesáních se naopak projevíly

lepší jízdní vlastnosti Štajfova Subaru o objemu jen 1,6 litru i schopnost jezdce udržovat rychlost v zatáčkách a neztrácet ji zbytečným brzděním.

Když ve čtvrté etapě Štajfa zastavila prasklá poloosa a pražský jezdec musel odstoupit z odpoledních erzet, zdálo se být rozhodnuto. Jenže i na Gonzaleze si smůla ukázala v nejméně vhodný moment – v předposlední etapě musel odpoledne vynechat i on kvůli rozbité olejové pumpě motoru. Štajf se už dostal do vedení klasifikace třídy, ale až závěrečná nejtěžší etapa do Duranga toto vedení potvrdila v konečných výsledcích. Češi šedesát let po Juhanovi oslavili v Mexiku zasloužený triumf. Celkově dokončil závod na 11. místě, a to stál na startu zástup Studebakerů s motory o pětinasobném výkonu!

Závěr vyšel i oběma zbylým českým posádkám. Kačírek byl ve čtvrté, páté i šesté etapě nejrychlejším z našich a v klasifikaci třídy Historica B nakonec zůstal jen těsně za stupni vítězů. I on si polepšil v absolutní klasifikaci, skončil patnáctý. Petrásek se do soutěže vrátil ve čtvrté etapě a postupně ukrajoval ztrátu z penalizací, nakonec skončil na 35. místě a osmý ve skupině Historica B, v níž startoval s dvoulitrovým motorem v kategorii třílitrů...

Bylo dobojováno a pro český tým po zasloužených oslavách přišla ještě jedna etapa: tisícikilometrový přesun veškeré techniky nejprve do hlavního města Mexico City, kde všechny tři vozy na jeden den ozdoby největší nákupní centrum ve Střední Americe expozicí propagující Českou republiku, pak následně zpět do Veracruz. Bylo třeba znovu vše naložit do kontejnerů a poslat lodí domů.

Bývá novinářským klišé, děkovat po úspěšném závodě podpůrnému týmu, ale v případě české účasti na Carreře Panamericana je to na místě. Od šéftěchnika Jana Kubíčka, který dokázal vdechnout nový závodnický život díky moderním technologiím autům, která byla zralá na průchod vysokou pecí, po mechaniky v čele s Pavlem Janouškem. Kdo neviděl jejich pracovní nasazení, které nezřídka trvalo až do rána, a tak si občas před přesunem do další etapy četa mechaniků ani nestihla zdřímnout, neuvěří. Po tom všem ještě museli také mechanici zvládnout rychlé přesuny mezi servisními zónami. Carrera Panamericana je totiž závodem i mimo rychlostní zkoušky.

A byla u toho také Anna Polívková, vnučka Jaroslava Juhanu. Viděla na vlastní oči to,

jak šedesát let po jejím dědečkovi český tým navazuje na jeho odkaz. Češi se napřesrok chtějí na Carreru Panamericana vrátit. Ostatně úspěch i juhanovská tradice zavazuje, a tak mají v úmyslu přijet ještě ve větším počtu než v roce své úspěšné premiéry.

