

Po stopách JAROSLAVA JUHANA



Letošního ročníku slavného klasického závodu La Carrera Panamericana se zúčastní hned tři české posádky, půjde tak o historicky první oficiální účast českých účastníků v tomto mexickém závodě.

Text PETR HORÁK

Foto ARCHIV





P

PŮVODNÍ LA CARRERA

Panamericana se jezdila na začátku 50. let minulého století a byla organizovaná mexickou vládou jako oslava dostavby dálnice spojující severní a jižní hranice Mexika – na severu s USA, na jihu s Guatemalou. Svým charakterem to byl závod velice podobný dalším klasickým podnikům, jako jsou italské Mille Miglia a Targa Florio, měl ovšem svá specifika, která jej pasovala do pozice nejnáročnějšího závodu světa.

První ročník se jel v roce 1950 ze severu na jih, na účastníky čekalo 3373 km rozdělených do devíti etap, na které bylo šest dnů. Trasa vedla převážně podél nově dostavěné dálnice a hned prvního ročníku se účastnila řada velkých jmen světa motorsportu, včetně pilotů F1. Výrazné zastoupení měli pochopitelně Američané ze všech nejrůznějších disciplín od Indy Cars po NASCAR, na startu nechyběl například zakladatel série NASCAR Bill France. Závod byl vypsán pro pětimístné sedany, proto Alfa Romeo musela pro své piloty F1 Piera Taruffiho a Feliceho Bonetta připravit speciální verze kupé, postavených pouze pro tento závod. Na startu tehdy bylo 132 vozů, většinou rychlých nadšenců, kteří si svou účast platili z vlastní kapsy. Proti původním předpokladům byla soutěž nakonec rozdělena do šesti etap pro šest po sobě následujících dnů. Jelo se v nadmořské výšce od 100 do 3195 m, přičemž většina trasy vedla v nadmořských výškách mezi 1500 a 2400 m. To pochopitelně vyžadovalo úpravu nastavení karburátorů s ohledem na řidší vzduch, atd. Historicky prvním vítězem se stal Hershel McGriff s Oldsmobilem 88, dosáhl průměrné rychlosti 142 km/h. Jeho lehký vůz

měl v úzkých a klikatých sekcích navrch nad sice výkonnými, ale těžkými Lincolny a Cadillaky. Projevilo se to i na brzdách, když McGriff odjel celou soutěž s jednou sadou destiček, zatímco soupeři na těžkých vozech měnili destičky po každé etapě. Bez zajímavosti není ani fakt, že McGriffa auto přišlo na 1900 dolarů, ale za vítězství si odnesl 17 tisíc...

V roce 1951 se jelo opačným směrem, z jihu na sever, z evropských automobilek jako první svůj tým vyslalo Ferrari. Nasadilo několik vozů včetně 212 Export LWB Vignale. Druhý ročník ovšem poznamenaly dvě tragédie. Josého Estrada; úspěšný prodejce vozů z Mexico City a veterán závodů na startu prohlásil, že buď závod vyhraje, nebo zemře. Bohužel to druhé se stalo skutečností, když se jeho Packard zřítil ze stodevadesátimetrového srázu. Zahynul nejen on, ale i jeho spolujezdec Miguel Gonzalez. Hned následující den zahynul Carlos Panini, průkopník mexického letectví. Ten dokonce neměl ani řidičský průkaz a v době soutěže byl nemocný. Měl pouze navigovat svou dceru Teresu, ale očití svědkové nehody, včetně Bobbyho Unsera, s jehož vozem Panini kolidoval těsně před osudným nárazem, potvrdili, že za volantem seděl právě Panini. První dvě místa připadla dle očekávání Ferrari (Piero Taruffi a Alberto Ascari), další dvě místa už ale patřila typickým americkým vozům, za jejichž volanty seděli Bill Stirling a Troy Ruttman. Ruttman své Mercury se sníženými hlavami válců koupil v bazaru v kalifornském El Monte za 1000 dolarů, a přesto dokázal za sebou nechat několik továrních Lancií a Ferrari.

Rok 1952 přinesl rozdělení startovního pole do dvou kategorií – Sport Cars a Stock Cars – protože velké americké křižníky silnic nedokázaly konkurovat evropským sportovním

vozům. Velké automobilky už zaznamenaly závod a Mercedes-Benz do třetího ročníku vyslal velký, profesionálně organizovaný tým s Mercedesy 300 SL. Mohl si odvézt kompletní stupně vítězů, kdyby mechanik Američana Johna Fitcha neporušil pravidlo, které zakazuje mechanikům se vozu dotknout během posledního dne závodu. Mercedesům proto připadl pouze double, zvítězil Karl Kling před Hermannem Langem. Kategorii Stock Cars ovládl Chuck Stevenson s Lincolnem. V tomto ročníku došlo k jednomu zásadnímu momentu, který ovlivnil celou řadu motoristických disciplín až do současnosti. Klenk a jeho spolujezdec Kling si v přípravě před závodem přichystali jednoduchý itinerář složený ze zkratk popisujících sled zatáček a jejich tvar. To se ukázalo tak efektivní, že se to vyvinulo až do dnešních itinerářů používaných například v rallye.



Následující ročník v roce 1953 dále rozdělil obě kategorie na další dvě. U sportovních vozů to bylo na auta s motory o objemu do a nad 1600 cm³, u Stock Cars byl touto hranicí objem 3,5 litru. Svůj tovární tým nasadily Lancia a Lincoln a obě automobilky ve svých kategoriích pro sebe získaly kompletní stupně vítězů. Jako vítěz kategorie sportovních vozů s motorem o objemu nad 1,6 litru se do historických tabulek zapsal Juan Manuel Fangio. Bohužel i tento ročník poznamenala celá řada hrozivých havárií a smrt účastníků soutěže. Systém Mercedesu z předešlého ročníku o kus dál posunula Lancia. Její piloti Bonetto a Taruffi si před soutěží celou trasu projeli, před nebezpečnými místy si udělali značky a do závodu nastoupili bez spolujezdců. To bohužel stála Benetta život. Závod vedl a když jel pod tlakem Taruffiho, přehlédl svou značku a vřít se do vesnice Silao, v níž místo asfaltu byla šotolina, příliš vysokou rychlostí, narazil do domu a byl na místě mrtev.

V roce 1954 byl už patrný posun od amatérského závodu k vysoce profesionální bázi. O tom hovoří také fakt, že závěrečnou, 365 km dlouhou etapu pozdější vítěz Umberto Maglioli prolétl se svým Ferrari s rychlostním průměrem 222 km/h! Vítěz prvního ročníku McGriff potřeboval na ujetí celé vzdálenosti závodu 27 hodin, Kling a Klenk s Mercedesem byli o pouhé dva roky později už o osm hodin rychlejší!

Ve stínu tragické nehody v Le Mans v roce 1955 byl další ročník závodu La Carrera Panamericana kvůli obavám z bezpečnosti zrušen. Prezident Adolfo Ruiz Cortines prohlásil, že účel propagace nové dálnice byl naplněn. Během pěti odjetých ročníků zahynulo v závodu 27 lidí a dodnes si uchovává nejvyšší poměr úmrtnosti v historii motorsportu. Na vině byly především vysoké rychlosti, nízká bezpečnost vozů i touha závodníků zvítězit za každou cenu.

La Carrera Panamericana byla oživena až v roce 1988. V sedmi dnech na účastníky



'Ruttman své Mercury se sníženými hlavami válců koupil v bazaru v kalifornském El Monte za 1000 dolarů, a přesto dokázal za sebou nechat několik továrních Lancií a Ferrari'

Harri Rovanperä, ve startovním poli se pak objevil například i bývalý pilot Indy Car Michel Jourdain Jr.

ČESKOU STOPU V ZÁVODĚ LA CARRERA

Panamericana zanechal i pražský rodák Jaroslav Juhan. Po emigraci z tehdejšího Československa v roce 1952 se usídlil v Guatemale a s guatemalskou licencí také v mexickém závodu startoval v letech 1953 a 1954. V obou případech seděl za volantem Porsche 550 Spyder a byl to právě Juhan, kdo založil zastoupení Porsche ve Střední Americe, kdo německou automobilku přiměl k účasti v Carreře Panamericana a vlastně i Porsche přivedl na myšlenku, aby své vrcholné modely označovalo slovem Carrera. V roce 1953 Jaroslav Juhan se svým spolujezdcem Antoniem Asturiasem Hallem cíl neviděli, o rok později už bez spolujezdce skončil čtvrtý!

V letošním roce, 60 let po poslední účasti Jaroslava Juhana, se na start La Carrery Panamericana postaví opět posádky s českými kořeny, ba co víc, i s českými vlajčkami na vozech. Celý projekt se několik let rodil a rozvíjel v hlavě Vojty Štajfa, úřadujícího mistra republiky v rallye ve skupině produkčních vozů. Vojta už pár zajímavých akcí absolvoval – dvakrát jel Rallye Monte Carlo i Arctic Lapland

čekalo 3200 km, které zčásti vedly po cestách, na nichž se závodilo v 50. letech. Závod se nyní skládá z uzavřených rychlostních zkoušek a přejezdů, na nichž se nezřídka kdy dosahuje rychlostí hodně přes 200 km/h. Vozy jsou rozděleny do tříd podle věku a autentičnosti. Ve své podstatě se závodu může zúčastnit jakékoli auto s historickou karoserií. Velkou část startovního pole tvoří americké vozy z 50. a 60. let, nejoblíbenější je díky své povedené aerodynamice Studebaker Champion Regal Starliner z roku 1953. Nezřídka se v útrobách vozů skrývají motory ze speciálů NASCAR s výkonem okolo 700 koní! Z evropských vozů jsou na startu nejčastěji k vidění Alf Romeo Giulietta, Jaguar E-Type, Porsche 356 a 911, ale také Saaby 96, Volva PV544 a Jaguar MkII. Mezi vítězi znovuoživené Carrery Panamericana najdete i velká jména současného motorsportu – v roce 2009 zvítězil Stig Blomqvist, o rok později





Rally za polárním kruhem, jel dakarskou rallye v Jižní Americe i ruskou Silk Way Rally. Příští rok v říjnu čeká v Mexiku na českou výpravu celkem 3500 kilometrů v sedmi dlouhých etapách, v horku a vysokých rychlostech. Tato kombinace sama o sobě představuje logisticky a organizačně jednu z nejkomplexnějších účastí českého závodního týmu v zahraničním podniku.

Vojta Štajf pro svou účast připravuje vzácné Subaru Coupé z roku 1972, kterého bylo vyrobeno pouze 3500 exemplářů a které nebylo nikdy oficiálně prodáváno v Evropě. Vcelku volně technické předpisy dovolují postavit opravdu

plnohodnotný závodní speciál, do něhož jako spolujezdec k Vojtovi usedne zkušený navigátor Vladimír Zelinka.

Jenže příběh toho, jak se elegantní kupé s hvězdami ve znaku dostalo nejen ke Carreře, ale hlavně do Čech, je mnohem květnatější. Vojtovo auto je z roku 1972, tedy nejmladší přípustný ročník, který předpisy závodu povolují. V té době se samozřejmě v tehdejším Československu vozy Subaru neprodávaly a chyběly i na většině západoevropských trhů. Japonské značky pronikaly do Evropy jen pozvolna a Subaru se soustředilo na domácí a na severoamerický trh. Když se tedy Vojta poohlédl po vhodném typu,



bylo jasné, že vhodný exemplář v tuzemsku ani nebude k mání. „Určil jsem si model GL Coupé z produkce typové řady, která se v Severní Americe na počátku 70. let prodávala pod jednotným jménem Leone. Procházení nejrůznějších veteránských webů mi zabralo spoustu času, než se mi podařilo narazit na první kus. Byl trochu mladší a měl zajímavou historii. Do Evropy ho dovezl tehdejší první dealer značky v Beneluxu, pan Huisman v Holandsku. Ten ho pečlivě udržoval, šlo o verzi hardtop bez středních sloupků a se čtyřmi světly. Koupil jsem ho od německého sběratele, jemuž Huisman vůz prodal v roce 1998,“ vzpomíná Vojta.





Vpravo: V Portugalsku bylo kvůli vyproštění starého kupé nutné pokácet strom. **Nahoře:** Po odstrojení nebyl na auto pěkný pohled. **Dole:** Po pár měsících je auto téměř připraveno na cestu do Mexika.



Na první pohled bylo vyhráno, ne však docela: „Auto bylo poněkud mladší, ale hlavně krásně zachovalé. Šlo o jediný exemplář poměrně unikátního typu, který se v Evropě ani neprodával, a já ho přivezl domů pro přestavbu pro závodění v Mexiku. Nakonec jsem usoudil, že na to, abychom do auta začali řezat a dělat z něj závodní speciál pro Carreru, je ho škoda. Nezbylo než hledat dál,“ pokračuje Vojta.

Další stopy malého kupé vedly až do dalekého Portugalska. Exemplář, který se podařilo dohledat, se nacházel v dost ubohém stavu a aby ho bylo možné naložit, bylo nutné dokonce porazit strom!

„Tohle byl úplně jiný příběh. Našli jsme auto v naprosto zuboženém stavu. Jezdil s ním Portugalec, který zastupoval americkou firmu v Maroku – firma ho vybavila právě tímhle služebním autem, v Americe se takhle auta prodávala. Když dotyčný u firmy končil, vůz si odkoupil do soukromého užívání. Po jeho smrti zůstalo auto osmnáct let stát na zahradě, jeho paní s ním nejezdila. Mezitím vedle něj stihl dokonce vyrůst strom! Když jsme vůz objevili, neměl už ani motor a pneumatiky, byl pořádně prorezlý, celý vnitřek byl vybrakovaný. Ale usoudili jsme, že to je auto, z něhož začnu stavět závodní speciál. Za 250 euro jsem ho

koupil a poslali jsme pro něj z Prahy odtahovku, která vyšla podstatně draž než vůz samotný. Strom, který u auta rostl, bylo nutné porazit, teprve potom šel vrak naložit. Že jsme byli s transportem tak daleko od domova, mezitím jsem v Portugalsku našel ještě jedno auto – červený sedan v pojízdném, leč domácími kutily poznamenaném stavu. Prodávali ho manželé, kteří vůz od otce ženicha dostali jako svatební dar. Když zemřel, teprve pak se rozhodli auto prodat. Z Portugalska s námi tedy do Prahy přijela Subaru dvě – kromě kupé ještě sedan, který byl zcela rozebrán a stal se jakýmsi dárcem orgánů,“ dodává Vojta. Ke třem vozům poté přibyl přes Švýcarsko a Francii ještě čtvrtý, pro změnu dvoudveřový sedan, který po částečné renovaci na své využití teprve čeká a není vyloučena jeho další úprava pro veteránské rallye dle předpisů FIA.

Portugalského vraku se ihned ujali mechanici vedení šéfmekanikem Pavlem Janouškem a začal postupný přerod elegantního kupé v závodní speciál. První se ke slovu dostaly brusky a svářečky, karoserii bylo potřeba



‘Dcerou Jaroslava Juhana je herečka Evelyn Steimarová a Anna Polívková je tak vnučkou slavného českého závodníka. A právě Anna Polívková je patronkou La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Teamu’

LA CARRERA PANAMERICANA

kompletně vyztužit a vyvařit, zároveň také připravit pro instalaci ochranného rámu kabiny a rovněž nového motoru. „Původní kupátko vážilo 740 kg a poháněl jej čtyřválcový boxer o objemu 1,4 litru a výkonu 61 koní. Kdybychom s tímhle měli závodit a vyjeli v Mexiku do výšky 3000 metrů, ze šedesáti koní by bylo koní čtyřicet. Do auta proto byla zabudována šestnáctistovka z Imprezy z 90. let, ostatně předpisy pro Carreru to umožňují. Protože je však zakázáno přepřínování i jakékoli vstříkovací systémy, motor musel být předělán pro plnění pomocí karburátoru. Po povolených úpravách by měl dávat výkon 160–170 koní, což je v kombinaci s hmotností pod 800 kg opravdu zajímavá kombinace,“ poukazuje pilot.

Před čtyřiceti lety ještě Subaru nebylo průkopníkem stálého pohonu všech kol, a tak má GL Coupé pohon předních kol, a u toho také zůstane v případě závodního speciálu. Z Imprezy dostane vůz rovněž přední nápravu, odpružení i tlumiče budou ryze soudobé. Celý projekt přestavby původního veteránu vznikl pod vedením šéftechnika Jana Kubička. Kola dle tehdejší módy byla pouze 13“, což poněkud limituje velikost kotoučových brzd – auto však dostane alespoň závodní pneumatiky široké 205 mm. Spousta dílů musela být vyrobena

speciálně právě pro tento jeden závodní speciál – u Subaru se náhradní díly po dvacátém roce od ukončení výroby už nevyrobějí. „Některé součásti šlo dovézt z Ameriky, ale řadu z nich jsme museli vyrobit sami. Jedno je jisté, jde o svěbytný a zcela unikátní závodní speciál na bázi modelu, který v naší části Evropy prakticky nikdo nemá,“ dodává Vojta.

A abychom českou účast zkompletovali, pak s Porsche 911 se na start závodu postaví

Jaroslav Petrásek navigovaný Karlem Jirátkem a Petr Kačírek a Jaroslav Jugas spolu usednou do BMW 2800 CS. Kruh se uzavírá. Dcerou Jaroslava Juhana je herečka Evelyn Steimarová a Anna Polívková je tak vnučkou slavného českého závodníka. A právě Anna Polívková je patronkou La Carrera Panamericana Czech Republic Rally Teamu! Držíme českému týmu palce, aby se mu povedlo na úspěchy slavného českého rodáka důstojně navázat. **x**

