

TEXT A FOTO TOMÁŠ PLACHÝ, JIŘÍ VINTR  
FOTO PETR FRYBA, ARCHIV

# Český tým je zase blíže mexické pouti

Po české posádce se stala mexická La Carrera Panamericana výzvou. Chtějí pokořit v historických vozech jeden z nejnáročnějších a nejslavnějších závodů na americkém kontinentu. Panamericana je jakousi obdobou slavných podniků Mille Miglia, Targa Florio nebo Monte Carlo.

První Panamericana se uskutečnila v květnu 1950. Původně se jednalo o oslavu otevření trans-mexické dálnice od severu k jihu, z USA do Guatemaly. V současné podobě měří trať něco kolem tří tisíc kilometrů a po bývalé trase se jezdí jen částečně. Závodí se v deseti kategoriích podle stáří vozu, autenticity a zdvihového objemu motoru. Nejvíce jsou ve startovním poli zastoupeny americké cestovní vozy z padesátých a šedesátých let. Z posledních devatenácti ročníků hned sedmnáctkrát triumfovaly vozy Studebaker, značky, která už neexistuje. Ve spojení s tímto vozem se do galerie vítězů zapsal třeba sedminásobný vítěz Francouz Pierre de Thoisý nebo skandinávští soutěžící Stig Blomqvist a Harri Rovanperä. Na aktuální stav příprav jsme se zeptali trojice českých jezdců - Vojtěcha Štajfy, Petra Kačírka a Jaroslava Petráska.



**Vojtěch Štajf - Vladimír Zelinka**  
Subaru GL Coupé

► **1.** "Naše Subaru se v první polovině sedmdesátých let vyrábělo s pravostranným řízením pouze pro trhy v USA a Izraeli. Po dlouhém hledání se mi podařilo najít americkou verzi vozu v Portugalsku, kam byl tento konkrétní kus dovezen. Původní majitel totiž pracoval v letech 1973-1975 v Maroku pro americkou firmu. Toto vozidlo měl jako služební, následně si ho odkoupil a přivezl do Portugalska. Auto jsem koupil od jeho syna, který vůz po smrti otce před devatenácti lety odstavil a prodal mi ho ve zcela nepojízdném stavu. Do Česka jsem ho dovezl v dubnu 2013 a od té doby probíhá renovace a stavba. Vše je mnohem složitější kvůli tomu, že se na tento model prakticky nedají sehnat náhradní díly, Subaru na takto stará auta už náhradní díly nedodává. Vše se tedy musí vyrábět, případně shánět po celém světě z existujících aut. V současné chvíli máme hotovou karoserii, do které se instaluje ochranná konstrukce, souběžně se připravuje motor, převodovka a tlumiče."

► **2.** "Příprava probíhá kontinuálně na všech vozech. Rádi bychom je měli hotová do poloviny června, kdy by měl proběhnout jejich slavnostní křest na pražském festivalu Legendy. Tam by je měla pokřtít patronka celého projektu Anna Polívková, spolu s jeho excelencí Pabem Macedem, mexickým velvyslancem v Praze. Jako ostrý test na Mexiko plánujeme start na některé z domácích soutěží. Mezi možnostmi jsou například Rallye Bohemia nebo Barum rally, vždy v rámci 'legend'."

► **3.** "To je spíše otázka na Jana Kubičku jako hlavního technika projektu, případně šéfmechanika Pavla Janouška. Každopádně závod je velmi specifický a platí zde volnější technické předpisy, než je tomu na závodech FIA. Vzhledem k možnému použití modernějšího agregátu, avšak ve spojení s karburátory a také volností u transmisí, se jedná o konstruktérskou výzvu. Navíc je zde například nutnost dodělat chlazení převodovky, posilovač řízení či na míru stavěné brzdy. Pokud chcete

## Otázky:

1. Jaký je původ soutěžního vozu, se kterým budete startovat, a jaký je aktuální stav jeho přípravy?
2. Jak bude Vaše příprava na mexický start probíhat? Kde se vůz do startu závodu objeví?
3. Museli jste řešit nějaké zásadní problémy při stavbě vozů s ohledem na mexické podmínky?
4. V čem vidíte hlavní výzvu startu na tomto závodě?
5. Loni jste se mexického maratonu zúčastnili jako diváci. Co Vás nejvíce na tomto závodě uchvátilo?



► Servisní areál při loňském ročníku mexického maratonu



na Panamerice uspět, musíte stavět speciál jen pro tento závod. Carrera má mnoho kilometrů a jede se v náročných podmínkách, ve vysokých nadmořských výškách a teplotách kolem třicítky. Takže takové podmínky bude velmi obtížné při testech simulovat. Navíc mexický benzin je horší kvality než ten náš, takže i s tím se při ladění motoru musí počítat."

> 4. "I když tento závod není v Evropě tak známý, jako je tomu v celé Severní Americe, jedná se o velkou klasiku mezi historickými světovými závody a obrovskou výzvu z jezdeckého i z logistického hlediska. Jelikož jsem si již díky dvěma úspěšným startům na Rallye Monte Carlo splnil sen startovat v neklasičtější rally světa, rád bych ještě zažil v roli jezdce výzvu v podobě startu v nejslavnějším závodě na americkém kontinentu. Navíc, kvůli emigraci, Jaroslav Juhan nemohl v minulosti reprezentovat naši vlast, takže bychom jako celý tým chtěli spolu s jeho vnučkou Annou Polívkovou konečně přivést do cíle auta a posádky v barvách české tricolory."

> 5. "Na prvním místě samozřejmě úžasná atmosféra ve všech městech, kudy celé závodní pole od startu až do cíle projíždí. Musím ale zmínit i perfektní organizaci a spolupráci pořadatelů, federální a místní policie, vše od zabezpečení rychlostních zkoušek až po zajištění bezpečnosti posádek i doprovodů je velmi profesionální a dodává účastníkům klid na závodění."

Na druhou stranu je Carrera Panamericana velké dobrodružství, protože trať je dlouhá, pro všechny neznámá a rychlostní zkoušky mají každý den odlišný charakter. Je to velmi náročný závod i pro navigátory, takže to nebude jen o rychlosti, ale o celkové souhře posádek. Navíc právě zde, na 3500 km trati, platí o to více rčení, že úspěch začíná na dílně..."



**Petr Kačírek - Jaroslav Jugas**  
**BMW 3,0CS**

> 1. "Auto BMW 3,0 CS pochází z roku 1969 a získal jsem ho ze Švýcarska od jednoho renovátora starých vozů (až později jsem zjistil, že to byl spíše obchodník...). Sehnali jsme ho celkem lehce, i když řada těchto vozů se nachází ve velmi špatném stavu a ty pěkné 'kousky', opravdu zrenovované, se prodávají až kolem 50 tisíc eur. Toto auto mělo celkem slušný lak a na první pohled se zdálo, že to s opravami karoserie nebude tak strašné. Jeho stav se však po rozebrání ukázal v celé 'krásě' a Pavlovi Janouškovi nezbyvalo nic jiného než kromě střechy postavit a vymodelovat zcela novou karoserii. Naštěstí oproti subaru se dodnes dá na takto starý vůz BMW skoro vše sehnat a na rozdíl od speciálů porsche je to i finančně dostupné."

V současné době je už karoserie po všech úpravách v lepším stavu, než když byla nová, je osazena rámem, pak se nalakuje do týmových barev a Pavel Janoušek ji 'nastrojí'. Honza Kubiček se pokusí implantovat podvozek, který vymyslel, Fanda Pulkrábek mu připravuje výkonné srdce a já se s tímto novým krasavcem pokusím domluvit, aby mě provedl všemi mexickými nástrahami."

> 2. "Příprava bude v obdobném duchu, jak už popsal Vojta Štajf. V červnu bychom rádi 'bavoráka' pokřtili na festivalu Legendy. Jako ostrý test počítám s účastí na některé z domácích soutěží v rámci 'legend'."

> 3. "Konkrétní technické úpravy jsou opravdu otázkou pro Pavla Janouška s Honzou Kubičkem, ale obecně se dá říct, že velké plus pro nás všechny bylo, že jsme se účastnili závodu jako doprovod rok před naší účastí. Na vlastní oči jsme se mohli přesvědčit, že postavit vozy podle přísné homologace FIA a chtít na Panamerice uspět, by bylo nereálné. V podstatě u všech částí auta jsou nutné úpravy v nesouladu s homologací, hlavně na motoru, brzdách, diferenciálu, podvozku, chlazení všeho, co se v autě točí nebo protýká, prostoru pro posádku se všemi možnými přístroji, v neposlední řadě i ochranné konstrukce při pohledu na srázy kolem tratě. Bude to opravdu mexický speciál pro tamní závod."

> 4. "Po více než dvaceti letech na okruzích a pětiletém potloukání se po soutěžích mě tento závod láká svojí náročností a typem aut, které v něm mohou startovat. Závod se sice nazývá rally a je při něm důležitý itinerář i rozpis, ale nejede se po rozbitých cestách a po příkopech ani 'nesežerete hromadu vyházeného šterku'..."

Styl řízení se blíží tomu okruhovému, převážně je třeba zde držet čistou stopu a nechat auto jet. V autě

nejsou žádné elektronické pomůcky pro diferencíál, suchá nebo mokrá mapa, ani sekvenční převodovky, ani ALS v turbu. Prostě klasika, která vyžaduje cit pro auto a slušné zacházení. Myslím, že je to závod, kde bych mohl, nebo spíše měl zúročit zkušenosti z celé své dosavadní kariéry. Na nějaký dobrý výsledek na Monte Carlu jako Vojta už asi v mém věku nedosáhnou, ale to, co pro něj bylo Monte, pro mě byly čtyřicetihodinovky v Dubaji. La Carrera Panamericana je tedy logické pokračování."

> 5. "Vojta to popsal dostatečně, s tím musím jen souhlasit a snad pouze doplním, že Mexičané jsou skvělí a milí lidé, i když jejich výbornou tequilu si nechávají pro sebe a do Evropy posílají jen 'odpad' z její výroby! Kdo neochutná tu místní a způsob jejího pití, nikdy nepozná, jak může být výborná. Letos to však bude tvrdý sport od startu až do cíle, takže tequila přijde na řadu až v cíli. Kdo se do něj však dostane v celku a na čtyřech kolech, bude hrdina."

## Jaroslav Petrásek - Karel Jirátko

### Porsche 911



> 1. "Porsche 911 S z roku 1972 není potřeba příliš představovat. Tento konkrétní vůz postavil a provozoval automobilový závodník Jiří Fajtl, který se s ním účastnil mnoha domácích závodů v letech 2001-2002, kde jste ho ve výrazné zelené barvě mohli vidat. Vůz byl zakoupen v září minulého roku. Po pár testech a krásném poježdění s historickým závodním vozem jsme se pustili do kompletní repase. Jak to tak bývá, z repase se stala tak trochu nová stavba, včetně nového laku, nových bezpečnostních prvků apod. V tuto chvíli Tomáš Albrecht dokončuje repasi motoru a náš šéfmechanik Pavel Janoušek pracuje na novém laku. Když vše půjde jak má, tak v průběhu května vyrazíme na další testy."

> 2. "Devětsetjedenáctka' bude novým vozem i pro mě, proto se chystáme dostatečně testovat a zúčastnit se několika závodů v rámci českého poháru. Chtěli bychom celkově absolvovat tak tři čtyři tisíce kilometrů pro poznání jízdních vlastností i odzkoušení funkčnosti porsche v zátěži, abychom byli co nejlépe připraveni na tak dlouhý závod, jako je La Carrera Panamericana."

> 3. "Je-li to možné, chceme dále účastnit rally historiků, tak vůz vzniká dle homologace FIA. Porsche je vůz, který na startu tohoto závodu tradičně nechybí. Naši prioritou, i s ohledem na náročnost závodu, je především zajištění jeho spolehlivosti. Máme i dost času na

testování, takže budeme věci 'ladit' za provozu. Vojta Štajf s Petrem Kačírkem jsou na tom v tomto ohledu hůře, protože staví opravdové speciály na Carreru s mnoha novými prvky. My navíc při vývoji hodně spolupracujeme s Richardem Trajboldem, který má s naším modelem letité zkušenosti ze závodů a bude i mechanikem našeho vozu v Mexiku."

> 4. "Pro nás i pro techniku to bude velká výzva. Jedná se o dlouhý závod v krásné krajině, kde se opravdu závodí. Závod je specifický i tím, že se nejede dle klasického itineráře, ale podle 'rozpisu', který dostanete od pořadatele. Rychlostní vložky jsou popsány s přesnými metry mezi zatáčkami, ale ty už jsou označeny slovy, zjednodušeně 'lehká', 'těžká' či 'za roh'. Je potřeba se s tímto systémem sžít a pochopit, jak to organizátor myslí. V tomto směru by mně měl být velkou oporou spolujezdec Karel Jirátko, kterého asi není nutno představovat. Samozřejmě se budeme snažit o rozumný výsledek, ale hlavním cílem bude především dojet do cíle a sbírat zkušenosti pro další ročníky."

> 5. "Všechno zásadní již řekli moji kolegové. Mexiko je zajímavá země, kterou jsme z velké části projeli během závodu minulý rok. Poznali jsme, jak zrádnosti závodu, tak i nástrahy 'všedního života'. Ale to by asi vydalo na další článek s titulkem 'Co a jak můžete zažít v Mexiku'." ☺

## Anna Polívková je patronkou české účasti na Panamericaně

LA CARRERA PANAMERICANA CZECH REPUBLIC RALLY TEAM A ANNA POLÍVKOVÁ. TOTO SPOJENÍ OTEVÍRÁ ČESKÉ HERECCE SPOLEČNOU "JÍZDU" PO STOPÁCH JEJÍHO DĚDEČKA JAROSLAVA JUHANA (13. ŘÍJNA 1921 - 28. ŘÍJNA 2011), KTERÝ BYL PRŮKOPNÍKEM ÚČASTI VE SLAVNÉ EPOŠE CARRERY V PRVNÍ POLOVINĚ 50. LET MINULÉHO STOLETÍ.

ANNA POLÍVKOVÁ se tak pomyslně vydá za slavným dědečkem, vyobrazeným na fotografii, která ozdobila automobil Subaru Vojtěcha Štajfy při nedávném týmovém focení. "Na Jardu - nikdy mi moc nešlo říkat mu děda - mám vzpomínky jako na úžasného gentlemana a frajera. Byl vždy elegantní a vtípkoval v každém z osmi jazyků, které perfektně ovládal a plynule přecházel z jednoho do druhého. Nesmírně ráda jsem poslouchala jeho vyprávění," říká Anna Polívková a dodává: "V Mexiku je Jarďa prý stále živou legendou, vždyť v roce 1954 dojel na celkovém čtvrtém místě a to o bronz přišel až v poslední etapě. Právě on inspiroval firmu Porsche k tomu, aby svoje špičkové modely začala nazývat Carrera. Díky závodě také dostal guatemalské občanství. Do tohoto středomořského státu se dostal neuvěřitelnou náhodou, ale takové náhody byly v jeho životě zřejmě naprosto běžné."

Populární Carrera se uskuteční v termínu od 16. do 23. října 2014 na 3500 km dlouhé trati mezi mexickými městy Veracruz a Zacatecas.

