



## Jak se jezdí v Mexiku (po stopách Jaroslava Juhana)

Český tým se při premiérové účasti vydal na závod La Carrera Panamericana 2014 v počtu úctyhodných 28 členů

**MEXIKO JE ZEMÍ UŽ NA PRVNÍ POHLED AUTOMOBILŮM ZASLÍBENOU. BEZ AUTA SE TU NIKAM NEDOSTANETE A MEXIČANÉ MOTORISTICKÝM DĚNÍM DOSLOVA ŽIJÍ. NENÍ DIVU, ŽE PRÁVĚ V TÉTO ZEMI OSLAVIDI DOKONČENÍ VÝZNAMNÉHO DOPRAVNÍHO UZLU – MEXICKÉ ČÁSTI DÁLNIČE PANAMERICANY, KTERÁ SPOJILA SEVERNÍ HRANICE ZEMĚ SE SPOJENÝMI STÁTY A JIŽNÍ S GUATEMALOU – ORGANIZACÍ VÝZNAMNÉHO AUTOMOBILOVÉHO ZÁVODU ZVANÉHO LA CARRERA PANAMERICANA.**

Legendární Carrera se konala v letech 1950–1954, v její první éře se uskutečnilo pět ročníků, kterých se účastnily i tovární týmy z Evropy, a nikoli nevýznamné: Ferrari, Lancia, Mercedes... a také Porsche, značka, jejíž středoamerické zastoupení založil po emigraci z Československa pražský rodák Jaroslav Juhan a který se úspěšně Carreru v letech 1953–54 zúčastnil. V roce 1955, jako reakce na tragédii při závodě na 24 hodin v Le Mans, mexická vláda Carreru přestala pořádat, a dlouhých 33 let se tak závod stal jen pamětnickou legendou. Až od roku 1988 tým pořadatelů v čele s promotérem Eduardem „Lalo“ Leonem organizuje Carreru znovu – opět po asfaltových tratích, znovu na trasách přibližně kopírujících původní umístění závodu, ale také s his-

torickými vozy, byť často výrazně upravenými.

Šedesát let po Juhanově 4. příčce se na Carreru Panamericana vydal první český tým se závodníky Vojtěchem Štajfem, Petrem Kačírkem a Jaroslavem Petráskem, s krásnými historickými speciály tří značek, Subaru, BMW a Porsche. Téměř dvouletý projekt byl tedy korunován památným vystoupením českého týmu, nad jehož účastí převzal záštitu jak velvyslanec Mexika v ČR Pablo Macedo, tak i jeho protějšek Lubomír Hladík. Všichni Češi dokázali Carreru Panamericana dokončit. Vojtěch Štajf obsadil v absolutním pořadí 11. místo a zvítězil v hodnocení dvoulitrových čtyřválců Historica A Plus. Petr Kačírek obsadil v absolutní klasifikaci velmi hodnotné 15. místo a zůstal jen o jednu příčku za stupni

vítězů ve třídě třílitrových šestiválců Historica B. Ve stejné kategorii obsadil Jaroslav Petrásek 8. místo.

### Z Mexico City na jih, na start...

Abychom se dokázali dostat na start legendární Carrery Panamericana, musíme nejprve opustit Distrito Federal neboli Ciudad de México, tedy hlavní město Mexico City. Téměř dvacetimilionová metropole se s nikým nemazlí. Bez kvalitní navigace si tu mnoho neporadíte, byť svislé dopravní značení je tu a tam k vidění a většinou i korektně umístěné. Jenže tak živý a neustále se měnící celek má i systém výpadek, okruhů a obchvatů vybudován poněkud chaoticky, jak je ostatně v Mexiku zvykem. Nelze to kritizovat, určitý zmatek musíte zkrátka v Mexiku přijmout za svůj, musíte s ním po-

čítat a při plánování trasy raději uvažujte s velkou rezervou časovou i emoční.

Cesta na jih vede právě po Panamericana – zde je značena pod kódem D150. Pro Středoevropana, nevyvíčeného agresivními řidiči metropolí rozvojových zemí, je přivyknání si mexickým poměrům malým očistcem. V Mexico City musíte být schopni bez okolků odbočit o čtyři, pět jízdních pruhů vlevo nebo vpravo. Znamení o změně směru jízdy tu sice dát můžete, ale nikdo s ním a priori nepočítá. Nezbyvá nic jiného než vystrčit příď vozu do žádoucího prostoru a doufat, že se ostatní přizpůsobí. Funguje to překvapivě dobře. Občas pomůže významně i silný klakson – ostatně všechna tři naše závodní auta jím byla vybavena. Mexičané zatroubení neberou jako výraz agrese a nezlobí se na vás, dáte tím spíše najevo, že tu jste, ja-



Mexická města při pohledu shora působí jako velká mravenišť



Přepravu nákladů ve stopadesátimilionové zemi zajišťují převážně podobné kamiony



Se startovním číslem 281 odstartovalo v Mexiku vůbec první Subaru v historii závodu



Krásné BMW 3.0 CS představili na tratích Carrery Petr Kačírek s Jardou Jugasem



Jarda Petrásek a Karel Jirátko dojeli při své premiéře jako osmí ve třídě



Úspěšné posádky spatřily cílovou rampu v Durangu po ujetí 3300 km

ko byste právě zadali svoji GPS souřadnici. Mexická auta nosí nějaký ten „uliční lišej“ v opravdu hojně míře, ale věřte nebo ne, za celých 5000 kilometrů ježdění po této zemi jsme tam neviděli jedinou dopravní nehodu.

První setkání s Panamericanu bere dech, a to doslova, protože vzduch vysoko položené oblasti v kombinaci se zplodinami vozidel je tu poněkud řidší. Když si odmyslíte nekonečné moře chudinských slumů všude okolo (Mexico City má i bohaté a moderní čtvrtě, ale jejich plocha je ve výrazně menší), musíte mít oči nastražené a vyhýbat se obrovským dírákům v asfaltu i vyjetým kolejmům od kamionových souprav, které váží až 70 tun. Dálniční poplatky se platí ve formě mýtného na řádných mýtnicích, kde můžete platit v hotovosti i pomocí místních spe-

ciálních karet. Není to levná záležitost – 450 kilometrů trasy nás vyšlo v přepočtu na 700 korun. U mýtných bran vás budou čekat prodavači čokolady – suvenýrů, limonád, zeleniny a když budete útlocitní, třeba si k sobě vezmete i malé štěně. K tomu počítejte v blízkosti měst s přebíhajícími chodci, cyklisty na krajnici a často i v protisměru, občas i s pobíhajícími dobytky. Dodnes jsme se nedozvěděli, jaké jsou vlastně v Mexiku rychlostní limity – doporučení místních zní: jeďte podobně jako ti ostatní a policie si vás nebude všimát. Tedy pokud nejste součástí Carrery Panamericany, ale o tom se ještě zmíníme.

### Ve výškách dochází dech

Specifikem ježdění v Mexiku je vysoká nadmořská výška. Hlavní město leží

ve výšce 2300 metrů nad mořem a cestou na jih překonává ještě jeden horský masív, který tvoří jeho přirozenou hranici. Počítejte s tím, že vypůjčené auto budete zřejmě považovat za vadné, byť bude vše v nejlepšímu pořádku. Motory zde ztrácejí výkon a benzinový atmosférický dvoulitr po cestě do dálničního stoupání nejede více než stovkou. Podobně jako ve Spojených státech, má i v Mexiku benzinový pohon dominantní pozici na trhu, i zde se prodávají benziny s oktánovými čísly 87 a 91 a při dýchavičném překonávání horských stoupání je stejně jedno, který z nich tankujete. Nafta je jen pro nákladáky. Čerpací stanice náleží monopolní státní organizaci Pemex a zpravidla nabídnou dostatek místa jak řidičům osobních vozů, tak i obřím truckům. Zatímco za načerpaný benzin zaplatíte při-

mo obsluze stojanu, drobné potraviny a pití zakoupíte v přílehlém obchůdku Oxxo, kterých jsou po celém Mexiku snad desetitisíce. Cena benzínu je na polovině úrovně známé v České republice a nutno dodat, že i jeho kvalita za evropským standardem poněkud zaostává.

### Těžkou vzbou vpřed!

Cestou po mexické dálnici můžete obdivovat vozový park místních kamionových dopravců. Jasně prim zde hrají americké značky. Na evropského výrobce kamionů tu, na rozdíl od Jižní Ameriky, vůbec nenarazíte. Největší zastoupení má Kenworth, až daleko za ním jsou Freightliner, Navistar, GMC a Peterbilt. Přestože tu najdete řadu starých kusů, nelze o Mexiku hovořit jednostranně jako o odkládišti amerických vraků. Naopak, řada dálkových →



Podobný obrázek z center cílových měst se naskytl na konci každé etapy



Mexická federální policie hlídala bezpečný průběh závodu na každém kroku



Nejúspěšnější česká posádka Vojtěch Štajf-Vladimír Zelinka vyhrála svou třídu



Český tým na Panamericaně byl bez přehánění tím fanoušky nejobdivovanějším

→ trucků je relativně nových. Specifikem Mexika je tzv. B-train, tedy dlouhá souprava třínápravového tahače a návěsu, který za sebou táhne dvounápravový přední podvozek s točnou, na níž je zapřažen druhý návěs. Snad každá třetí souprava je v této impozantní konfiguraci a nechceme si raději představovat nutnost s takovým vlakem někam zacouvat a jakkoli manévrovat. Ona už jízda s podobným monstrem na stejné dálnici není žádné potěšení: do kopců se tato monstra táhne rychlostí 15-20 km/h (pozor na špičaté matice předních kol, jimiž mexičtí řidiči své trucky rádi vybavují, nepřibližujte se tedy příliš natěsno), na rovinkách a z kopců pádí místní truckeři rychlostí až 130 km/h a zadní konec soupravy jim občas pořádně zavlaje (na omezovač rychlosti pro nákladáky v Mexiku zapomeňte). Na ohleduplnost mexických truckerů jsme si ovšem stěžovat nemohli...

Vozový park mezi osobními auty je ovšem daleko rozmanitější a vůbec neplatí zažitá představa o odkladišti aut z USA. Zastoupení evropských značek je tu znát, ostatně mnohé z nich tu mají svůj výrobní závod (jako je ten od VW v Pueble, kolem kterého cestou do Veracruz budete projíždět). Volkswageny, Peugeoty, Renaulty, ale i korejské značky, kaž-

dá si chce ukrojit kousek z velkého mexického trhu. Přesto je asi nejvíc zastoupen severoamerický Chevrolet (s produkcí z USA i jihokorejskou) a Ford se svými nezbytnými pickupy. Když se něco porouchá, nevěšte hlavu, nemusíte hned hledat autorizovaný servis (ostatně, ani by se vám to nemuselo podařit). V mexických městech jsou alespoň dvě malé autodílny v každé ulici a místní mechanici jsou šikovní a levní, jak jsme se mohli přesvědčit při opravě ukroucených šroubů kol na naší dodávce Hyundai. Vsadíme se, že ty, které nám bůhvíjak opatřili a namontovali, byly o mnoho kvalitnější než kusy namontované výrobcem přímo v továrně.

### Carrera i v plném provozu...

Pokud patříte ke Carreře Panamericaně a máte takto označené vozidlo, je před vámi složitý logistický úkol, být včas v místech servisních stanic i v cílových městech. Při těsných časových intervalech, kterými pořadatelé mexický závod sešňerovali, vám nezbyvá, než v jednom kuse porušovat jeden dopravní předpis za druhým. Rychlostní limity za plného provozu nemohou dodržovat ani samotní závodníci (mezi místními auty klíčkují třeba i dvoustovkou), jinak by se do cíle

včas nedostali. Logistická podpora týmů na tom není jinak – pekelně uhnět je nutno pořádku, i přes dvojitou plnou čáru, s hlasitým troubením lze překonat i červené světlo na semaforu. Pořadatelská služba je překvapivě málo početná, a tak se o veškeré zajištění tratě stará armáda a federální policie v součinnosti s místními složkami, jimž nezbyvá, než před nebezpečným počínáním šoférů v soutěžních a doprovodných vozidlech přivírat oči. Chlapci v černých uniformách se netváří vůbec přívětivě, ostatně takový je i jejich úkol. Pokud se budou pokoušet vás zastavit, nesnažte se jim ujet. Jednak se vám to nepodaří a jednak tihle „federálové“ mají své pomocníky – uliční patroly, projíždějící městy, jsou klasické černé Fordy F 150, na jejichž korbě stojí několik po zuby ozbrojených chlapů (i dívek!) v přilbách a neprůstřelných vestách. Před sebou mají na stojanu kulomet s nataženým nábojovým pásem. Pokud se oni dostanou do akce, zbývá už jen jediná cesta.

A tak je jediným samozřejmým prostředkem regulace dopravy v Mexiku běžný zpomalovací pás. Jsou jich tu desítky milionů, každá vesnice má při průjezdu hned několik sekcí, často jdoucích i těsně za sebou. Pokud si představíte pražské prahy, které vás občas pěkně naštvou, v Me-

xiku jsou minimálně dvoj- až trojnásobné výšky, některé mají formu kovových boulí a musejí být schopny účinně zpomalit i nákladák. I závodníci českého týmu se s nimi museli naučit vyrovnat, být jejich přejíždění je stálo nemálo času. Někdo je přejížděl zešikma (nezapomínat na nízkou světlovou výšku závodních speciálů!), jiný se rozhodl je účinně skákat. Přestože se závodním posádkám muselo o zpomalovacích prazích i v noci zdát, s utrženým kolem či poškozeným podvozkem nedojel do servisní zóny nikdo z nich.

Mexiko je země kontrastů a podobně jako v USA se ani tady bez auta nikam nedostanete. Abyste se vždy dostali do cíle své cesty, musíte být trpěliví, ukáznění, dobře plánovat tankování, nesmíte být arogantní k autoritám a samo o sobě bylo výhodou ukázat, že patříte k legendární Carreře Panamericaně. V těch ostatních případech se ovšem do zcela neznámých a neosvětlených míst raději nevydávejte. Řidiči vozidel náležejících k legendárnímu závodu se sice setkali s otevřenou náručí, ale místní drsný kraj nemusí být za všech okolností plný tak přátelských lidí, jaké jsme na cestě po stopách Jaroslava Juhana potkali my. ●

Jiří Vintř

Foto Petr Frýba a archiv

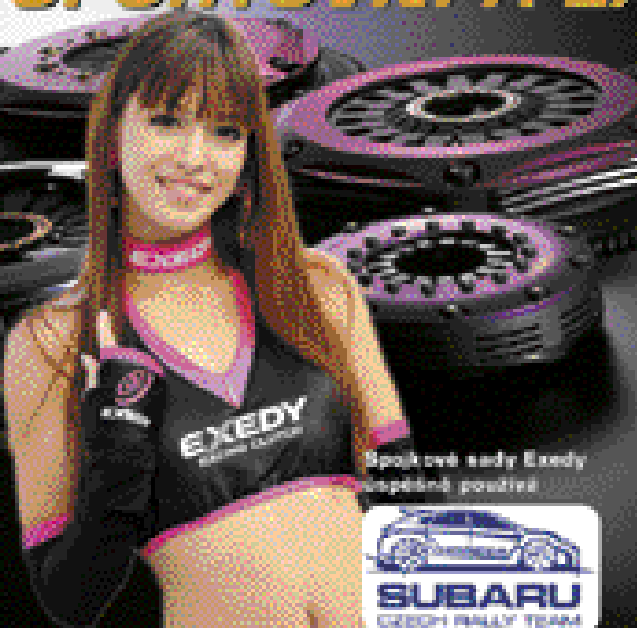
INZERCE

## SPORTOVNÍ A ZÁVODNÍ SPOJKY

**EXEDY**  
RACING CLUTCH

- Společně japonští výrobci i inovativní lamely z organiky či keramiky a příslušné talíře, jedno-, dvo- i tříotáčkové provedení, odlehčená konstrukce
- Přesná až 1200 Nm točivého momentu! Aplikace pro běžný provoz, rallye, drift, okružní, bobstopy
- Aplikace pro SUBARU STI, MITSUBISHI EVO, MAZDA RX-8, HONDA TYPE-R a další japonští a výborní evropské sportovní vozy
- Dvořadové dodací balíky (volitelně na dobití), možnost montáže po dobití v naší dílně
- Na míru editce náložky i celé odlišné telegrafníky na 802 228 788 nebo e-mailem [spojky@exedy.cz](mailto:spojky@exedy.cz)

• **PROJEKT SPOJKY**  
Závodní spojky sada s keramickými odlehčenými třpytkovými lamelami  
pro **MITSUBISHI EVO** 18.700 Kč,  
pro **Subaru STI** 14.300 Kč,  
Cena bez DPH.



Najdete si svou aplikaci na [www.exedy.cz](http://www.exedy.cz)