

# ČEŠI DOBYLI SLAVNOU LA CARRERU PANAMERICANU



*Tři české posádky se vydaly po šedesáti letech po stopách Jaroslava Juhana. Hned při své první účasti na slavné Carreře dokázali dojet se všemi třemi vozy do cíle 3500 kilometrů dlouhého závodu, k tomu dokázal Vojtěch Štajf proměnit vůbec první historickou účast vozu Subaru ve vítězství ve třídě Historica A Plus, přičemž Petr Kačírek a Jaroslav Petrásek skončili ve své kategorii Historica B na 4. resp. 8. místě.*

Plán na účast ve slavné Carreře uzrál v hlavě Vojtěcha Štajfa, jinak úřadujícího českého šampiona v rally v kategorii produkčních vozů, více než dva roky před samotnou účastí. Carrera Panamericana skrývá atraktivní a zároveň tajemnou českou stopu. První epocha soutěže, konaná v letech 1950-1954, zaznamenala úspěšnou účast českého rodáka Jaroslava Juhana, který na věhlasnou Carreru přivedl značku Porsche. Od té doby se Carrery Češi neúčastnili. Štajf pro svůj nápad rychle získal závodníka Petra Kačírka a také Jaroslava Petráska, který se sportovně do té doby etabloval spíše ve snowboardingu a v bezmotorovém létání. Rychle přibyl i spolujezdci, Vladimír Zelinka, Jaroslav Jugas a Karel Jirátko. Komplikovanější byla otázka soutěžní techniky. Carrera se jezdí s upravenými historickými vozy, z nichž ten nejmladší smí být z roku 1972. Štajf pro svůj záměr našel velmi vzácné kupé na bázi Subaru Leone z roku 1972 a navázal na dlouholetou spolupráci s japonskou značkou, Kačírek zůstal věrný vozu BMW, tedy značce, s níž běžně závodí na okruzích, pro Carreru získal krásné kupé 2800 CS

z roku 1969. Petrásek, rovněž Jaroslav, šel v Juhanových stopách a vybavil na Carreru sportovní Porsche 911.

Všechny tři vozy vznikaly v dílnách Subaru Czech Rally Teamu pod vedením šéfmechanika Pavla Janouška. Zejména Subaru a BMW se stavěly prakticky celé znova, původní vozy byly značně poškozené korozí, spoustu dílů bylo potřeba poshánět a řadu řešení naopak vymyslet, navrhnout a zrealizovat úplně nově. Na vzech se pracovalo po celý rok, ke konci i dnem a nocí tak, aby se

skvostné a skvěle řemeslně zpracované soutěžní speciály vydaly začátkem září spolu s celým servisním materiálem ve dvou kontejnerech přes moře do Veracruz, což je mexický přístav, kde soutěž také začínala. Paralelně probíhalo mediální, marketingové a finanční zajištění účasti, která byla asi největší výpravou na jakékoli soutěži v historii českého motoristického sportu. Tým v Mexiku doplnila i herečka Anna Polívková, vnučka Jaroslava Juhana, která se po celý rok před soutěží i během ní stala patronkou týmu a jeho mediální tváří.

*Češi na Carreře uspěli. Zaujali pořadatele, místní média a politiky i soupeře samotné, kteří oceňovali jejich profesionalitu, vybavenost, obrovské pracovní nasazení a um mechaniků, perfektní řemeslné zpracování vozů, přátelské chování i smysl pro atraktivní design soutěžních vozidel a oblečení všech členů týmu. Získali si v Mexiku zasloužený respekt, důstojně navázali na dávný Juhanův odkaz, a tak není divu, že se příští rok chtějí na legendární Carreru vrátit, pokud možno v ještě hojnějším počtu. Je totiž na co navazovat!*

Hned od úvodu se Češi rozhodli vsadit na jistotu a s narůstajícími zkušenostmi postupně zrychlovat. Celou rallye poznamenaly dva faktory: zaprvé to byla vysoká nadmořská výška, která v kombinaci s nízkooktanovým mexickým benzínem zásadně omezovala použitelný výkon motorů. Posádky se s ní potýkaly od začátku do konce, pohybovaly se běžně v nadmořských výškách od 2800 do 3400 metrů nad mořem. Druhým faktorem byla mimořádná časová napjatost celé soutěže, která znamenala nejen nutnost závodit na rychlostních zkouškách, ale být maximálně rychlý a efektivní i na přejezdech

mezi nimi. Rychlostní průměry při přejezdech se nezdálo od těch na erzetách nelišily. Podobně efektivní musela však být i doprovodná vozidla. Carrera se tak stala mimořádně vypjatou honbou závodníků na rychlostních zkouškách i mimo ně, ale i doprovodů, které k veškeré práci ještě musely denně překonat stovky kilometrů ve svérázném prostředí mexického silničního provozu.

Nejlépe si přesto od začátku vedl Vojtěch Štajf. Přestože měl ve své dvoulitrové třídě mezi místními matadory



výkonový handicap s motorem o objemu 1,6 litru a jeho vůz ve vysokých nadmořských výškách ztrácel výkon, brzy se etabloval na druhém místě v pořadí své třídy. Spoléhal hlavně na vynikající jízdní vlastnosti svého Subaru i na výkonné brzdy, stejně tak na maximálně čistou jízdu v zatáčkách, aby každé zpomalení nebylo násobeno další časovou ztrátou, která by plynula ze zhoršené akcelerace. Štajfa se však drželo i štěstí – zásadní porucha v podobě prasklého táhla plynového pedálu byla nepříjemná a jízda na ruční plyn byla i nebezpečná, ale stala se na přejezdu mimo rychlostní zkoušky, následovaném policejním doprovodem až do cíle etapy. Když už se zdálo, že se Štajfovo Subaru přece jen protlačí před svého soupeře Raula Gonzaleze na dvoulitrovém Karmannu, přišla porucha v podobě prasklé poloosy v etapě do Morelie. Štajf ztratil téměř deset minut a souboj o čelo třídy se zdál být na první pohled ztracen. Jenže na technických rychlostních zkouškách začal Štajf svého soupeře postupně stahovat, a ten znervóznil. Předposlední den navíc Gonzalez zaznamenal poruchu olejového čerpadla a musel z etapy odstoupit, vynechal tři odpolední sekce, souboj byl znovu srovnán a rozhodnout musela poslední etapa, ve které Štajf už další zvrat nepřipustil a zvítězil rozdílem 16 sekund. Zároveň obsadil celkové 11. místo v absolutním pořadí, což je úspěch o to obdivuhodnější, že v soutěži startoval početný zástup speciálů až čtyřnásobně silnějších!

Petr Kačírek přivedl na Carreru novotou zářící speciál BMW 3,0 CS a postupně se prodíral dopředu. Nezaznamenával časové ztráty a postupně obsazoval pozice ve druhé desítce celkového pořadí. Výjimkou byla třetí etapa do Toluky, v níž laboroval se špatnou funkcí zapalování a stávkujícími stěrači. Déšť byl totiž dalším rozhodujícím faktorem letošní Carrery, která byla jinak vždy považována za suchou soutěž. Podle sdělení pamětníků z řad soupeřů na Carreře nepršelo 22 let! Právě komplexní schopnosti Čechů na površích s různým stupněm adheze stály za konečným úspěchem. Ztráta z Toluky nakonec stála Kačírka umístění na pódiu ve třídě Historica B, ale jezdec sám byl dle svých slov po všech strastech náročné přípravy s konečným umístěním velmi spokojen.

Jaroslav Petrásek měl cestu Carrerou Panamericanou složitější. S dvoulitrovým Porsche ve třídě třílitru byl poněkud výkonově handicapován už od počátku, navíc po první etapě přišly potíže s elektroinstalací vozu (rozdělovač), které mu neumožnily odstartovat do druhé a třetí etapy. Předpisy Panamericany však umožňují posádkám s penalizací za neprojeté erzety se do každé nové etapy vrátit. Pořadatelé chtějí umožnit posádkám, aby si soutěže především maximálně užily. Petrásek s Jirátkem po návratu do soutěže chytili správný rytmus a skončili v absolutním pořadí pětatřicátí, hlavně však dovedli své Porsche s jedním drobným šrámem po kolizi s neopatrným soupeřem na přejezdu do cíle. ■





**CONSTRUCT**  
JEDINÁ JISTOTA PRO VÁS VŮZ

[www.construct.cz](http://www.construct.cz)

