

# Ogrodnik rajdowcem

Miał uprawiać ogórki w szklarniach w Skierniewicach, a tymczasem **MACIEJ WISŁAWSKI** stał się najbardziej utytułowanym polskim pilotem rajdowym



Syrena Bosto oczywiście nie służy panu Maciejowi do ściągania się, lecz do zadawania szyku podczas przejażdżek po rodzinnych Skierniewicach

Jest rok 1994, jedziemy z Hołkiem na Rajdzie Krakowskim jakieś 150 km/h. Długa prosta droga skręca przed murkiem z którego uciekają widzowie. A ja dyktuję: lewy dno 100, zobacz jak spie.....ją, przy trzy minus 200 prostować.

I pomyśleć tylko, że gdyby nie studia na SGGW oraz specjalizacja w hodowli ogórków nigdy byśmy pewnie nie usłyszeli o takich przygotowaniach pilota rajdowego Macieja Wisławskiego.

Tak, tak naprawdę, bo wszystko udało się dzięki pracy w Instytucie Warzywnictwa w Skierniewicach, hodowli ogórków oraz... wprowadzeniu przez Gierka podatku wyrównawczego od upraw kwiatów.

Nie byłoby mnie w rajdach, gdyby nie Krzysiek Materzyński. Jego rodzice hodowali kwiaty, ale po wprowadzeniu przez Gierka podatku wyrównawczego od takiej dzia-

bała, że stałem się serwisantem, czyli kimś, kto woził kawę, kanapki czy koło zapasowe, aż wreszcie wystartowałem swoją Syreną 104.

Później były jeszcze starty Wartburgiem czy Fiatem 127 Sport, ale kibicom pan Maciej jest znany przede wszystkim jako pilot rajdowy. I to w dodatku najbardziej utytułowany polski pilot rajdowy. Zanim jednak przyszły sukcesy, trzeba było rozpocząć poważne ściąganie

**Ze szklarni z ogórkami na... rajdowe trasy**

się, a do tego potrzebne były duże pieniądze. Na szczęście, rajdy to nie tylko kierowca, lecz także pilot. To okazało się szansą dla pa-

na Maćka. Byłem postrzegany jako poważny facet, który nie robi awantur i poważnie traktuje sport. Efekt? Propozycja startów w rajdach w ramach działu sportu FSM, ale jako pilot Andrzeja Lubiaka. Wówczas startowali Polskim Fiatem 126p i, co ważne, wcale nie za

każdym razem byli na straconej pozycji, mimo że niektórzy konkurenci mieli znacznie mocniejsze pojazdy. Przecież w rajdach liczy się nie tylko moc, lecz także po-

**Pilot musi mieć manieri dżentelmena, saperską umiejętność rozbrajania napięcia w zespole, świetnie czytać trasę i pamiętać, że wywiadu i tak udzieli kierowca**

łałości chcieli uprawiać również ogórki i pomidory i poprosili mnie o pomoc. Tymczasem Krzysiek startował już w rajdach Alfą Romeo GTV. Pokazał mi zdjęcia. Pojechałem jako kibic i tak mi się to spodo-

ważne wyczucie samochodu oraz dobra technika. W końcu na odcinkach specjalnych często zdarzają się sytuacje, gdy mocy nie można w pełni wykorzystać. Jechaliśmy raz z Andrzejem Lubiakiem ▶

Fot. Archiwum prywatne, Andrzej Borowczyk, Jacek Górnicki, Robert Szuman, Mariusz Czulkowski, Tadeusz Patan, Lukasz Kufner



**Przez** trzy lata Maciej Wisłowski był pilotem Andrzeja Kopera. Później jeździł z Krzysztofem Hołowczyem



**Z kierowcą** z Olsztyna w 1997 roku zdobył mistrzostwo Europy



**Wśród** kierowców, z którymi startował Maciej Wisłowski, nie zabrakło również Kajetana Kajetanowicza

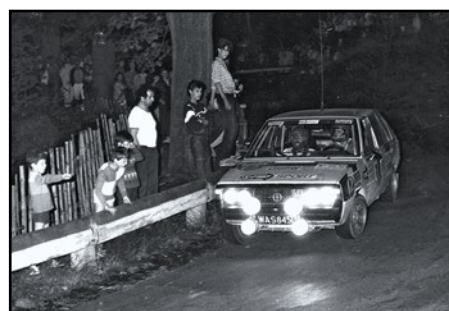




Jednym z samochodów, którym M. Wiślawski startował razem z K. Hołowczycem, było Subaru Impreza WRC. Takim autem załoga zajęła 7. miejsce podczas Rajdu Argentyny



**Pierwsze** poważne ściganie rozpoczęło się, gdy Maciej Wiślawski partnerował jako pilot Andrzejowi Lubiakowi, startując Polskim Fiatem 126p



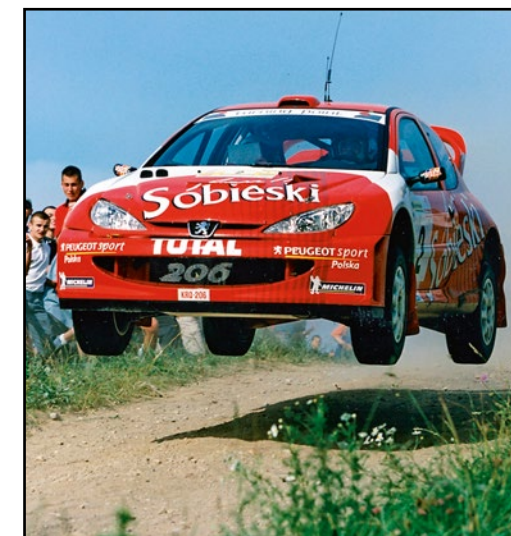
**Na trasach** rajdowych Macieja Wiślawskiego można było zobaczyć również w Poloniezie 1600. Startował nim z Pawłem Przybylskim od 1987 roku



**Na początku** startów Maciej Wiślawski partnerował Andrzejowi Lubiakowi, a później nie zabrakło przygody z jego synem Maciejem



**VW Golf** GTI 16V to samochód, którym jeździła załoga Andrzej Koper i Maciej Wiślawski. Startując takim samochodem, panowie wygrali Rajd Elmot w 1990 roku



**Sobieski** Rally Team i Peugeot 206 WRC, a w nim Krzysztof Hołowczyc z pilotem Maciejem Wiślawskim. Załoga w 2011 roku zwyciężyła w Rajdzie Krakowskim

► w Rajdzie Wisły. Mokra, liście na drodze, ślisko, mgła, do tego droga wąska i wijąca się w górach, a my jedziemy jak najszybciej się da. Na mecie okazało się, że jesteśmy w czołówce klasyfikacji. W efekcie na wyniki trzeba było czekać do późna w nocy, bo były liczone kilka razy. Nikt nie mógł uwierzyć, że Maluchem można wykręcić taki wynik. Prawda jest taka, że w tych warunkach nie liczyła się duża moc silnika, ale technika jazdy.

Po dziewięciu latach startów załodze Andrzeja Lubiaka z Maciejem Wiślawskim udało się zdobyć kilka tytułów mistrzów Polski w klasie samochodów o pojemności 600 oraz 650 ccm.

Następny etap kariery to trzy lata startów z Pawłem Przybylskim, ale tym razem w dziale sportu FSO. Starty ponownie pozwoliły na zdobycie kolejnych tytułów mistrza Polski, ale tym razem w klasie Polskiego Fiata 125p oraz Poloneza.

W 1989 roku nastąpiła przesiadka do pierwszego zagranicznego samochodu, bo w czasie startów z Andrzejem Koperem pan Maciej siedział na fotelu pilota w VW Gol-

fie GTI. W ciągu trzech sezonów startów załoga często stawiała na podium rajdów rozgrywanych w ramach eliminacji mistrzostw Polski, a w pierwszym roku startów udało im się zwyciężyć w Rajdzie Elmot.

Wreszcie w 1993 roku dla pana Macieja zaczął się etap kariery, który kibicom chyba najbardziej zapadł w pamięć. Nie tylko dlatego że było to całkiem niedawno, lecz także z racji długoletniego partnera i a Krzysztofowi Hołowczycowi oraz sukcesów, jakie obaj osiągnęli w sporcie rajdowym, a także samochodów, którymi startowali w zawodach.

Niewątpliwie każdy, kto choć trochę interesuje się rajdami, pamięta największe ich osiągnięcie – oczywiście zdobycie w 1997 roku tytułu mistrza Europy podczas startów Subaru Impreza. Wówczas zwyciężyli również w zagranicznych rajdach: Albena (Bułgaria), Elpa (Grecja) oraz kończącym sezon

rajdzie Cypru. Poza tym stanęli na najniższym stopniu podium w Rajdzie Polski.

Dla pana Macieja ważny jest nie tylko wynik końcowy, lecz także radość, jaką daje się swoimi startami kibicom. Hołek lubił jeździć poślizgami ku uciesze publiczności. Na jednym z Rajdów Niemiec, kiedy pozycje ustaliły się już, bo różnice czasowe między zawodnikami

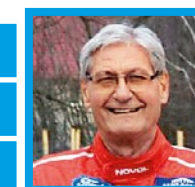
były zbyt duże, żeby jeszcze o coś walczyć, na jednym z ostatnich OS-ów Hołek zaczął jeździć szerokimi slajdami, a na jednym

z zakrętów nawet wykonał efektownego bączka. Zrobił to specjalnie dla kibiców, którzy przyjęli to z ogromną radością.

Okazuje się jednak, że sukcesy, które nasz bohater osiągnął w parze z Krzysztofem Hołowczycem, nie były na szczęście ostatnimi. Wśród kierowców, z którymi jeździł Maciej Wiślawski później byli m.in.: syn Andrzeja Lubiaka Maciej, Kajetan Kajetanowicz, Le- ►

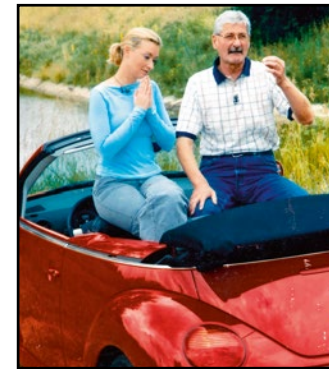
**To jedyny polski pilot z tytułem mistrza Europy**

Pilot rajdowy musi pamiętać o odpowiedzialności. Pomyłka nie zawsze ma tragiczne konsekwencje, ale na pewno sprawia, że zaufanie do niego spada





Obecnie Maciej Wisławski partneruje jako pilot Łukaszowi Byśkiniewiczowi. Na trasach rajdowych możemy ich zobaczyć w Fordzie Fieście



**Przygoda** z telewizją. Pan Maciej wraz z Martyną Wojciechowską prowadzili program „Automaniak”



**Nie zawsze** dopisywało szczęście. W 1996 roku Panu Maciejowi jadącemu z Krzysztofem Hołowczycem nie udało się ukończyć Rajdu Niemiec z powodu pożaru samochodu - Toyoty Celiki Turbo 4WD



Z każdym kierowcą, z którym startowałem, dobrze mi się pracowało. Poza tym od każdego uczyłem się czegoś nowego i z każdym praca była tak samo ważna

► szek Kuzaj, czy Andrea Mancin, a obecnie Łukasz Byśkiniewicz. Z wieloma z nich ponownie udało się wygrać, ale to z Mancinem przyszedł kolejny duży sukces, gdy w 2009 roku załoga zdobyła drugie miejsce w Rally America. Starty w Ameryce były szczególnie trudne, bo: otrzymuje się opis trasy, ale się jej wcześniej nie przejeżdża. Dlatego tam praca pilota jest ważniejsza niż w Europie, gdzie mamy możliwość zapoznać się z odcinkiem specjalnym. Poza tym w USA jedzie się po 180 km/h i praca pilota ma szczególne znaczenie. Tyle lat startowałem, a dopiero tam

**W karierze nie zabrakło również sukcesu w USA**

zobaczyłem, że moja rola może być jeszcze ważniejsza niż myślałem. Oprócz dni radości, gdy można się było cieszyć z wygranej, trzeba było również czasem przełknąć gorzkie porażki. Pamięamy Rajd Niemiec w 1996 roku, gdy załoga (Hołowczyc/Wisławski) wyczołowała się z powodu pożaru Toyoty Celiki, czy poważnie wyglądający wypadek podczas Rajdu RAC w Wielkiej Brytanii – samochód koziołkował kilkadziesiąt metrów ze skarpy. Na szczęście, załoga wyszła z auta o własnych siłach. Wypadki zdarzały się także z Maciejem Lubiakiem, Kajetanem Kajetanowiczem czy

Radosławem Typą. Jednak o takich sytuacjach później się nie myśli. Staram się do nich nie wracać, bo przecież są elementem rajdów, tak jak kontuzje zawodników w innych dyscyplinach sportu. Kilkadziesiąt lat startów, różni kierowcy, tysiące przejechanych kilometrów i ogromne sukcesy sprawiają, że Maciej Wisławski jest najbardziej utytułowanym pilotem w historii polskich rajdów. Czy oznacza to, że czuje się spełniony? Zawsze, gdy ktoś mnie pyta, jaki był mój największy sukces odpowiadam, że owszem moje osiągnięcia takie, jak mistrzostwo Europy czy drugie miejsce w Ameryce były ważne i znaczące, ale cały czas czekam, bo mój największy sukces jest jeszcze przede mną.



**Podczas** startów Toyotą Celiką Turbo 4WD załoga zdobyła mistrzostwo Polski w 1995 oraz 1996 roku. Celiką wygrali m.in. Rajd Polski w 1996 roku



**Z Kajetanem** Kajetanowiczem w sezonach 2007-2008 jechali Mitsubishi Lancerem Evo IX (N4). Już w pierwszym wspólnym starcie wygrali Rajd Elmot



**Chwila** chwały po udanym sezonie. Gdy w 1997 roku załoga Krzysztof Hołowczyc oraz Maciej Wisławski zdobyła mistrzostwo Europy, miała okazję świętowania sukcesu na gali FIA, która odbyła się w Monako



**Pan** Maciej został honorowym członkiem eskadry myśliwców. Z tyłu jeden z polskich samolotów F-16