

Profesor Wiślak



Gdyby w tej dziedzinie były przyznawane stopnie i tytuły naukowe, to bez wątpienia ten sportowiec byłby już doktorem habilitowanym z prestiżową belwederską profesurą. I do tego miałby niezliczone doktoraty honorowe!



Ogromne sukcesy odnosił Wisławski wspólnie z Krzysztofem Hołowczycem
Fot. Lukasz Miklasinski



Przez trzy sezony u progu XXI wieku Maciej Wisławski pilotował Macieja Lubiaka.
Fot. Grzegorz Chmielewski

Ale Maciej Wisławski pozostaje skromnym absolwentem Szkoły Głównej Gospodarstwa Wiejskiego, magistrem inżynierem ogrodnictwa; jego imponujący dorobek sportowy pozostaje bez związku z wyuczonym zawodem.

Na początku była Syrena

Wisławski pochodzi ze Skierniewic, tam przyszedł na świat 19 stycznia 1944. Mia-

sto było silnym ośrodkiem sadownictwa, warzywnictwa i kwicciarstwa. Od lat 50. XX wieku działał tam najpierw Instytut Sadownictwa, potem także Instytut Warzywnictwa. Nic więc dziwnego, że Maciek po maturze wybrał studia ogrodnicze, a po ich skończeniu podjął pracę właśnie w skierniewickim Instytucie Warzywnictwa. Stał się specjalistą w dziedzinie hodowli ogórków!

Na przełomie lat 60. i 70. od skierniewickich przyjaciół (a przede wszystkim od Krzysztofa Materzyńskiego, wówczas właściciela imponującej rajdowej Alf

Romeo 2000 GTV) zaraził się rajdową pasją. Najpierw pilotował Materzyńskiego, a z czasem własną Syreną 104 zaczął startować w popularnych imprezach samochodowych (dosyć szybko został zresztą mistrzem okręgu warszawskiego). W 1973 w tej właśnie Syrenie wystartował w 11. Rajdzie Warszawskim (9-11 listopada, 5. runda Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski). Nie tylko wystartował, ale i ukończył rajd – w historii tej imprezy ponoć była to pierwsza Syrena, która osiągnęła metę!

W 1974 zrobił kolejny odważny skok na głęboką wodę RSMP. W 12. Rajdzie Warszaw-

skim (15-16 listopada) Wisławski zasiadł na fotelu pilota u boku Henryka Mandery, wielce utytułowanego kierowcy Automobilkлубu Śląskiego (Mandera był nazywany królem dwusuwów, bowiem liczne sukcesy osiągnął startując Wartburgami). Zajęli 5. miejsce w międzynarodowej klasyfikacji generalnej; było to zarazem 3. miejsce w krajowej klasyfikacji RSMP.

■ Droga na szczyt

W sezonach 1975-76 Maciek łączył swoje własne starty za kierownicą Fiata 128

NASZ PRZYJACIEL WIŚLAK

Maciej Wisławski to prawdziwy człowiek-instytucja. Trudno w to uwierzyć, ale w rajdach jest obecny od blisko półwiecza! W tym czasie zyskał międzynarodową sławę i szacunek nie tylko pośród tych, z którymi współpracował, ale również wśród tych, z którymi konkurował. Jest niczym wzorzec metra z podparyskiego Sevres; Wisławski stał się prawdziwym wzorem wszelakich cnót rajdowych, a nade wszystko sportowej postawy, życzliwości oraz przyzwoitości. Bez niego polskie rajdy stałyby się znacznie mniej ciekawe i barwne. Dla kilku już rajdowych pokoleń Maciej Wisławski jest symbolem tego, co najlepsze w polskim sporcie samochodowym. Przyjaciele z rajdowego środowiska zgodnie to potwierdzają w swoich wypowiedziach i opiniach.

KRZYSZTOF MATERZYŃSKI:

Na samym początku swojej rajdowej drogi Maciek był moim pilotem, jeździliśmy Alfa Romeo, ale z czasem nabrał takiego apetytu, że postanowił zdobyć licencję i zaczął jeździć samodzielnie – wpiersz Syreną 104, potem Wartburgiem 353, następnie Fiatem 128 Sport. W końcu został najlepszym polskim pilotem. Zawsze ma wokół siebie liczną rzeszę wiernych kibiców. Jest supergościem! Mam nadzieję, że będzie pilotować jeszcze moje wnuki...

ANDRZEJ LUBIAK:

On jest zupełnie jak wino – im starszy, tym lepszy. Żyje bardzo intensywnie – i zawodowo, i sportowo. Jeździ na rowerze, na nartach, pływa, żegluguje. Czterdzieści lat temu wszystkie drogi zaczęły mnie prowadzić do Skierniewic, do domu Maćka, w którym stale panuje wspaniała atmosfera, przepojona serdecznością i ciepłem.

JAN CHMIELEWSKI:

To człowiek o nadzwyczajnej pogodzie ducha, pełen ciepła i serdeczności – również w stosunku do konkurentów. Wiem to, bo przecież w ostatnich sezonach nasze załogi ostro ze sobą rywalizowały. Pomimo swojego ogromnego doświadczenia, pełnego sukcesów, dorobku, no i bądź co bądź słusznego już wieku, Maciej Wisławski nigdy nie okazuje zniecierpliwienia czy wyższości w stosunku do młodych. Wciąż jest na luzie, uśmiechnięty, przepelniony życzliwością i dla rywali, i dla kibiców, właściwie dla całego świata. Po prostu młody gość. Taki pilot to we współczesnych rajdach prawdziwy majątek!



Wisławski jest doskonale rozpoznawalny także dzięki programom telewizyjnym. Na zdjęciu z Martyna Wojciechowską, z którą przez dziesięć lat prezentowali „Automaniaka”.
Fot. Jan Chmielewski

Sport z pilotowaniem Henryka Mandery (wtedy już jeżdżącego z licencją Automobilkлубu Stomil Dębica).

W 1977 zaczął się dla Wisławskiego zupełnie nowy etap – został reprezentantem Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej i przez osiem lat startował jako pilot Andrzeja Lubiaka w Polskim Fiacie 126p. Wspólnie zdobyli cztery tytuły mistrzowskie, jeden wicemistrzowski.

Następny rozdział otworzył się w 1987, kiedy Wiślak został pilotem Pawła Przybylskiego. Razem startowali przez trzy sezony w barwach FSO Sport w fabrycznych autach z Żerania (FSO 1600, Polonez 1600, Polonez 1500 turbo).

Rok 1990 to pręsiadka na trzy następne lata do Andrzeja Kopera (Volkswagen Golf GTI 16v). W 1994 Wisławski wspiął się na najwyższy krajowy poziom – jako pilot Krzysztofa Hołowczyca znalazł się w prawdziwie elitarnym zespole Toyota Motor Poland. Z czasem obaj pręsiadli się do Subaru, żeby w 1997 Imprezą 555 zdobyć tytuły mistrzów Europy. W swoim dorobku mieli między innymi 7. miejsce we wliczanym do klasyfikacji mistrzostw świata Rajdzie Argentyny 1998 (już jadąc w Subaru Imprezie WRC). Wspólnie zajęli pierwsze miejsca w Rajdach Polski (1996, 1998), Rajdzie Hebros (1996), Rajdach Albena, Elpa, Cypr (1997).

ANDRZEJ KOPER:

Maciek potrafił wprowadzać nastrój spokoju i równowagi. Wszystko robił bardzo profesjonalnie, ale spokojnie, z luzem, w nastroju trochę takim kawiarnianym... Jest bardzo towarzyski, aktywnie działa na rzecz promocji sportu samochodowego, i to jest jego wielka pasja i zarazem zasługa.

KRZYSZTOF HOŁOWCZYC:

Uważam, że Maciek jest najwybitniejszym pilotem w historii polskich rajdów i jestem przekonany, że nikt mu nie odbierze tego tytułu. Zawsze pogodny, z uśmiechem na twarzy. Swoją dobrą energią mógłby obdzielić całe boisko zawodników. Potrafi pięknie przeżywać swoje życie; on to życie kocha, ale zarazem kocha ludzi. Dyktował perfekcyjnie, precyzyjnie, z wzorową intonacją i dykcją, przy tym spokojnie, zupełnie tak, jakby deklamował. Jest kimś wyjątkowym, jeśli chodzi o opanowanie i o tworzenie w samochodzie dobrego nastroju.

MACIEJ LUBIAK:

To dzięki niemu zacząłem startować. Kiedy przyjeżdżał do naszego domu „kochany wujek Wiślaczek” (jest moim chrzestnym!), wciągał mnie w to, „podkręcał” rajdową atmosferę. Nauczył mnie wewnętrznej dyscypliny, ale także dystansu do siebie i do życia. Bardzo miło wspominam ten okres, kiedy był moim pilotem. To był dla mnie czas wielkiego przełomu. Przez jego szkołę przeszło wielu młodych kierowców.

PAWEŁ PRZYBYLSKI:

To jest niezwykle człowiek, czas spędzony z nim w samochodzie to była dla mnie ogromna przyjemność. Jest jak drogowskaz i zarazem latarnia, rozświetlająca drogę wszystkim zagubionym w życiu w pogoni za pieniędzmi czy sławą.