



Maciej Wisłowski

(Nie)profesjonalny pilot

Nie ma drugiej takiej postaci w polskim motorsporcie. Gdy zaczynał karierę, rodziła się dopiero idea mistrzostw świata (i to tylko producentów, a nie kierowców). Przeżył czasy grupy B, a następnie grupy A, jeździł pierwszymi wurcami i ściga się do dziś **bez przerwy od 40 lat**. Pomimo wielkich sukcesów wciąż jest tym samym człowiekiem – jak sam podkreśla, stara się być „correct”. **Maciej Wisłowski** uśmiechnięty i pełen werwy nie myśli o końcu motorsportowej przygody i wciąż ma ochotę na kolejne starty.

Rozmawiał: Kacper Kapsa

WRC: Zabrakło cię na starcie Rajdu Rzeszowskiego, co się stało?

Maciej Wisłowski: Trafiłem do szpitala na profilaktyczne badania, które niestety odrobinę się przedłużyły i nie mogłem dotrzeć na czas do Rzeszowa. Jednak na 100 proc. pojawię się u boku Łukasza Byśkiniewicza w Rajdzie Wisły.

Ubiegłoroczna edycja tego rajdu okazała się dla ciebie poważna w skutkach. Po wypadku doznałeś kontuzji, która wyeliminowała cię ze startów w dalszej części sezonu. Myślałeś wówczas o zakończeniu kariery?

Jeśli decydujesz się na udział w jakiejś dyscyplinie sportu, to musisz się liczyć z pewnymi niedogodnościami z tym związanymi. Nigdy po żadnym wypadku nie rozpatrywałem zakończenia kariery. Dla mnie rajdy to po prostu sposób na aktywną rekreację, na bycie w tym światku motoryzacyjnym. Mogę przestać startować tylko w jednym przypadku, gdy ta jazda przestanie mi dawać satysfakcję, a wyniki już nie będą mnie cieszyć. Wypadki nie kładą się cieniem na fakt mojego uczestnictwa w rajdach, ponieważ rozumiem, że mogą się zdarzyć. Dziękuję tylko Bogu, że mogę po tych przygodach nadal stać na własnych nogach.

Po tylu latach w rajdach mógłbyś bez nich żyć i robić coś innego?

Przede wszystkim nie uważam się za profesjonalnego pilota. Owszem, staram się robić wszystko bezbłędnie i na najwyższym poziomie. Świetnie jednak funkcjonuję bez rajdów czy też bez dziennikarstwa i *Automaniaka*. Po prostu szybko dostosowuję się do nowych sytuacji. Życie to nurt, bez sensu płynąć pod prąd. Nie chodzi tu absolutnie o brak ambicji, tylko o racjonalne myślenie. Dzielę zresztą ambicję na dwie – zdrową i pozytywną oraz tę chorą i fałszywą. Może się czasem wydawać, że jestem mało ambitny, ponieważ staram się trzymać z boku, ale nie jest to prawda – zachowuję się po prostu racjonalnie. Dlatego nie uważam się za zawodowego pilota. Z wykształcenia jestem ogrodnikiem. Rajdy to wielka przygoda, która wynikała tak naprawdę z przypadku. Mam pewien zbiór cech, które pomogły mi zacząć to robić. Potrafię skutecznie działać w miejscach, gdzie nie ma miejsca na błąd, a takimi są zespoły rajdowe.

Jak to wszystko się zaczęło?

Po studiach pracowałem w szklarni w Warszawie. Syn właścicieli miał taką fanaberię i jeździł na rajdy za kierownicą Alfę Romeo 2000 GTV, która w tamtych czasach była niemal jak Maybach. Wciągnęli mnie w to. Pojechałem jako kierowca kilka KJS-ów i zrobiłem licencję, która uprawniała mnie do jazdy w mistrzostwach okręgu. Zacząłem starty za kierownicą Syrenki 104, ale traktowałem to cały czas jako rozrywkę – oderwanie się od ogrodniczej

rzeczywistości. Przy okazji udawało mi się osiągać całkiem przyzwoite wyniki w klasie. Dzięki temu dość szybko zdobyłem licencję 1 i okazjonalnie zacząłem pojawiać się w mistrzostwach Polski – czy to w Rajdzie Warszawskim, czy w zimowym Rajdzie Stomilu. Nie nastawiałem się cały czas na żaden wynik.

Kiedy padł pomysł, by przesiąść się na prawy fotel?

Gdy jeździłem w mistrzostwach Polski, poznałem Andrzeja Lubiaka, który prywatnym Fiatem 126p potrafił być szybszy od kierowców fabrycznych. Dzięki temu dostał propozycję od zespołu FSM (Fabryki Samochodów Małolitrażowych). Wtedy Andrzej zaproponował mi wspólne starty, ponieważ widział, że od dłuższego czasu kręcę się przy tych rajdach i miałem już na koncie pojedyncze występy w roli pilota z Henrykiem Manderą. Miałem opinię porządnego gościa – nie upijałem się, nie robiłem zadym, nie białem się z perkusistą, żeby usiąść za bębny jak Andrzej Jaroszewicz. Jeżdżenie w dziale sportu wiązało się z pewnego rodzaju reprezentacją, musiało kojarzyć się pozytywnie i być po prostu przyzwoitym człowiekiem umiejącym się dostosować do sytuacji. Zgodziłem się i od 1977 roku przez wiele lat jeździłem w dziale sportu w FSM. W pierwszym sezonie udało nam się wygrać niemal wszystkie rundy – nie ukończyliśmy tylko Rajdu Warszawskiego. Pamiętam, dostaliśmy wtedy od magazynu „Motor” przepiękny srebrny puchar dla najaktywniejszej załogi. Kryterium była największa liczba wygranych oesów. Mam w domu jakieś 250 pucharów, ale ten cały czas ten ma swoje specjalne miejsce w tej kolekcji. Z Lubiakiem startowaliśmy aż do 1985 roku, w tym czasie jeździliśmy różnymi ewolucjami Malucha. Udało nam się naprawdę sporo osiągnąć. Bardzo dużo się przez ten czas nauczyłem, sporo wiedzy zdobyłem podczas występów w mistrzostwach krajów republiki ludowej, wiele z tych rajdów stało się później rundami europejskiego czempionatu. Jeździliśmy tam, ponieważ byliśmy w rajdowej reprezentacji Polski – obok Polonezów 1600, Fiatów 125p były tam zazwyczaj dwa Maluchy – to była wizytówka polskiego przemysłu motoryzacyjnego. Rosjanie jeździli Ładami, Zaporozcami, Wołgami, Niemcy – Wartburgami, a Czesi – Skodami. Takie to były czasy.

Kolejnym krokiem był Ośrodek Badawczy FSO...

Byłem już znany w środowisku, więc gdy skończyłem współpracę z FSM, natychmiast dostałem od nich ofertę. Zaproponowali mi, żebym został pilotem Pawła Przybylskiego. Kryteria były podobne jak FSM – przyjmowali tylko kierowców najlepszych. W tym czasie wśród kierowców stałe startujących w mistrzostwach Polski zawodnikiem wyróżniającym się – takim brylantem – był właśnie Przybylski.

Paweł miał jednak mały problem. Większość pilotów bała się z nim jeździć, a on sam też był bardzo wymagający. Śmiano się, że jeździ z nim dwa rajdy – pierwszy i ostatni. On się denerwował, bo piloci się mylili, ale też nie ma się co im dziwić. Przybylski bowiem zawsze jechał pełną bombą. Ja nie miałem takich problemów po doświadczeniach z Andrzejem Lubiakiem, który potrafił Maluchem w czasie deszczu dojechać na metę na czwartym miejscu w generalce! Jak wsiadłem do Poloneza z Pawłem, to dla mnie była to bułka z masłem – szybciej jechało się pod górę, ale w dół na liczniku było tyle samo. Jeździliśmy razem przez trzy lata.

Waszym kolegą z zespołu był wówczas Marian Bublewicz. Mogliście liczyć na jakieś rady?

Nie bardzo. Paweł jest dużym indywidualistą – miał swoją wizję jeżdżenia. Ci dwaj kierowcy mieli kompletnie różne filozofie. Bublewicz pracował ciężko jak kowal, a Przybylski był jak jubiler. Podczas jazdy z Pawłem miałem wszystko perfekcyjnie przygotowane. To były super czasy.

Jak zakończyła się wasza współpraca?

Spotkaliśmy się po Rajdzie Barbórki w 1989 roku u niego w domu, gdzie poinformował mnie, że będzie jeździł z Krzysztofem Gęborysem, który załatwił sponsorów i samochód na kolejny sezon. Powiedział mi wtedy: „Pamiętaj, jeżeli kiedykolwiek będę mógł decydować, to wracasz do mnie”. To był ładny gest.

Da się porównać Pawła Przybylskiego z Krzysztofem Hołowczycem?

Krzysiek to taki konglomerat Mariana i Pawła – wielki talent, który od dziecka wiedział, co chce robić. To jego pracowitość i pasja pozwoliły mu tak dużo osiągnąć. Jedną z jego najlepszych cech jest świetne „widzenie drogi” podobnie jak u Kajetana Kajetanowicza. Obaj świetnie „malowali” obraz trasy. Hołek miał też dużą intuicję, wiedział, kiedy zdjąć nogę z gazu. Mieliśmy taką sytuację na zapoznaniu z trasą w Grecji. Wyprzedzaliśmy samochody jeden za drugim. Nagle Krzysiek zwolnił, a w tym momencie za szczytu wyłonił się ogromny ciągnik, a my wtedy poruszaliśmy się z prędkością 130 km/h... Było wiele takich przykładów. Paweł miał także ogromny talent i predyspozycję, by osiągnąć naprawdę bardzo dużo.

Pierwszy start z Hołkiem zaliczyliście w 1989 roku. To była miłość od pierwszego wejrzenia?

W czasie Rajdu Polski Paweł Przybylski dostał zgodę na pierwszy start Audi Coupe Quattro w barwach Texasu. Szef zespołu OBRSO Jacek Bartoś zaproponował wówczas, żebym pojechał z Krzyśkiem, który wtedy w naszej klasie zawsze przyjeżdżał tuż za nami. Znałem się już z nim bardzo dobrze, w czasie startów zawsze wypijaliśmy jakąś kawkę czy w wolnej chwili chodziliśmy na basen. Kiedyś było więcej czasu na takie sprawy, teraz to nie ma chwili wytchnienia. Wystartowaliśmy i zaliczyliśmy udany występ. Hołek do dziś podkreśla, że wprowadziłem go w ten świat sportu. Po sezonie '89 Krzysiek zastąpił nas w teamie FSO.

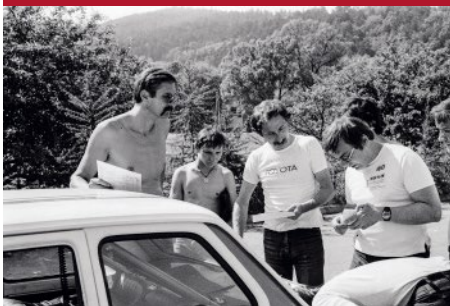
Jednak na jego prawym fotelu usiadł Robert Burchard...

Mnie po rozstaniu z Pawłem od razu zgarnął Andrzej Koper. Hołek chciał ze mną jeździć już na stałe, jednak nie było takiej możliwości. Byłem lekko przyblokowany przez ludzi z Warszawy. Po sezonie '92 Koper wycofał się z rajdów po wypadku Mariana



ANDI MANCIN

– Podczas ostatniej rundy Rally America walczyliśmy z Maćkiem Wiślaskim o podium w klasyfikacji końcowej cyklu. Niestety, na drugim oesie nasza strata do konkurentów była już spora, więc musiałem jechać na 110 proc. – sporo ryzykowałem, ponieważ liczył się tylko końcowy sukces. W pewnym momencie Wiślak przestał dyktować i usłyszałem: „Andi, zatrzymaj auto i zawieź mnie na dworzec PKP”. Zapytałem się, o co mu chodzi? On szedł w zaparte, mówił mi, że nie ma zamiaru dłużej ze mną jeździć i mam go odstawić natychmiast na PKP, bo tu za rogiem jest stacja. Nie przemawiał do niego argument, że jestem w Stanach Zjednoczonych, gdzie o PKP nikt nigdy nie słyszał.



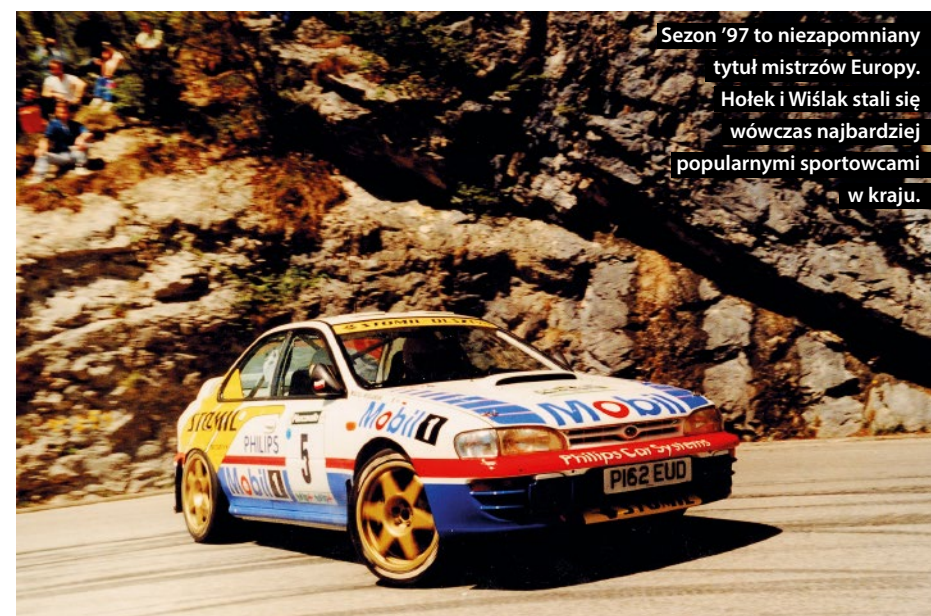
OBECNY W RAJDACH OD 40 LAT MACIEJ WISŁAWSKI OD ZAWSZE BYŁ DUSZĄ TOWARZYSTWA.



”
JESTEM SKROMNYM CZŁOWIEKIEM ZE SKIERNIEWIC – TE RAMPY, SZARFY, GIRLANDY NIE MIAŁY ŻADNEGO ZNACZENIA. ZNAM SWOJE MIEJSCE NA ZIEMI I STARAM SIĘ BYĆ OSOBĄ SZCZERĄ, KTÓRA NIE MA NIC DO UKRYCIA.



Uśmiechnięty i ze stoperem na szyi – cały Wiślak.



Sezon '97 to niezapomniany tytuł mistrzów Europy. Hołek i Wiślak stali się wówczas najbardziej popularnymi sportowcami w kraju.

Bublewicz a sprzedał Golfa wraz ze mną na kredyt Włodkowi Skrodzkiemu. Byłem gwarantem, że samochód nie rozbi się na pierwszym rajdzie, więc pojechaliśmy wspólnie dwie imprezy i przesiadłem się w końcu do Hołka.

To był okres pełen sukcesów – dwa tytuły mistrza Polski w 1995 i 1996 roku oraz w końcu słynny sezon '97. Jadąc na mistrzostwa Europy, czuliście się faworytami?

Każdy rajd traktuję tak samo odpowiedzialnie. Nigdy nie czułem się faworytem, moim celem jest dojechanie do mety – to jest priorytet. Trzeba respektować zasady panujące w każdej dyscyplinie. Rajdy są sportem nieprzewidywalnym, gdzie wynik nie jest uzależniony tylko od człowieka. Trzeba myśleć odpowiedzialnie, ponieważ można zniszczyć komuś życie oraz zaprzepaścić naprawdę ogromne pieniądze.

Być może mój punkt widzenia nie był taki sam, jak moich kierowców, ale generalnie nasze cele były te same – być na mecie.

Nie przytłoczył was ten sukces?

Jestem skromnym człowiekiem ze Skierniewic – te rampy, szarfy, girlandy nie miały żadnego znaczenia. Znam swoje miejsce na ziemi i staram się być osobą szczerą, która nie ma nic do ukrycia. Nie chcę kreować się na kogoś, kim nie jestem. Tytuł mistrza Europy był wielkim sukcesem, ale nie może mieć wpływu na relacje z innymi ludźmi. Musisz pozostać normalny, a nie stawiać się jakimś „celebrytą”. Nasze sukcesy były niesamowite, ale nie mają one prawa mnie zmienić. Po tych wszystkich latach potrafiłem startować z Łukaszem Byśkiniewiczem w Rajdowym Pucharze Polski i nie miałem z tym żadnego problemu. Jestem wdzięczny Opatrzności, że takim mnie stworzyła.



ŁUKASZ BYŚKINIEWICZ

W 2013 roku podczas Rajdu Polski pomiędzy odcinkami specjalnymi mieliśmy około 1,5 godziny przerwy. Maciek zawsze lubił zatrzymać się w jakimś barku na kawkę czy „kolażkę”. Stanęliśmy i zaproponowałem, żebyśmy coś zjedli. Wiślak z grubej rury powiedział, żebym zamówił golonkę. Zgodziłem się i zjedliśmy ją wspólnie, z tym że ja wsunąłem nieco więcej. Ruszyliśmy na kolejny oes, na którym wydawało mi się, że pojechałem świetnie i czas powinien być dobry. Okazało się, że byliśmy o 30 sekund wolniejsi niż na pierwszym przejeździe... Wiślak tylko się zaśmiał i powiedział: „I widzisz? To jest właśnie ta golonka! Głowa ci się skupiła na trawieniu, a nie na jeździe”. Wkręcił mnie w to jedzenie po to, by udowodnić mi, że tak opychać się nie wolno.



Po 1998 roku przestałeś pilotować Hołka...

Po zdobyciu mistrzostwa Europy wystartowaliśmy w mistrzostwach świata, gdzie kilkakrotnie mieliśmy dobre wyniki. Jednak szły na to ogromne pieniądze, jeżdżenie pod koniec pierwszej dziesiątki nie było wynikiem „na plakat” dla sponsora. W tamtych czasach jeden występ kosztował ponad 200 tysięcy dolarów... Rajdy były ciężkie, brakowało satysfakcji sportowej, więc ośmieliłem się zwrócić uwagę, że można byłoby cofnąć się do mistrzostw Europy. To nie był przejaw braku ambicji, a bardziej uczciwego i rozsądnego myślenia. W Europie mieliśmy przewagę własnego boiska i były duże szanse na powtórkę wyniku z 1997 roku. Dwukrotni mistrzowie Europy – to byłby wielki sukces. Zespół odebrał to jednak jako przejaw wycofywania się na z góry wypatrzone pozycje. Zapytali mnie, czy chcę w ogóle jeździć w mistrzostwach świata... Powiedziałem im, że chodzi tylko o racjonalne myślenie. Jeśli jednak chcą dalej jeździć w WRC, to niech zaangażują profesjonalnego pilota. Jak już wspomniałem, ja takim zawodowcem nigdy się nie czułem. W Polsce nie było nikogo, kto mógłby mnie zastąpić, zasugerowałem więc Jeana-Marca Fortina, który jeździł z Gregoirem De Mevusem w bliźniaczym Subaru Impreza WRC z Prodrive – reprezentowaliśmy razem w 1998 roku stajnię All Stars. Jednak gdy ścigaliśmy się na oesach, to praktycznie oni zawsze byli szybsi od nas. W 1999 roku Belgowie mieli jeździć Nissanem Almerą Kit Car, ale Japończycy wycofali się kilka miesięcy przed sezonem. Fortin był do wzięcia.

Sponsorzy oczekiwali wówczas, że będziecie wygrywać rajdy w mistrzostwach świata?

Myśleli, że będzie lepiej... Pierwszy rajd dla naszych partnerów był zimnym przysnkiem. Oczekiwali, że będziemy bić się z Juhą Kankkunenem czy Colinem McRae, ale rzeczywistość szybko zweryfikowała te poglądy. Też byłem lekko zawiedziony, bo myślałem, że będziemy walczyć na sekundę z fabrycznymi załogami, a to było minuty...

Jednak w 1999 roku byłeś nadal obecny w zespole.

Moją rolą było ustawianie serwisu i zbieranie informacji. Na odcinku stało kilka osób z telefonami komórkowymi, dostawałem wiadomości o warunkach pogodowych. Raz moja praca poszła na marne... W 1999 roku podczas Rajdu Polski wiedziałem, że padało na oesie – nie uwierzono mi i załoga założyła slicki. Hołek prowadził



KAJETAN KAJETANOWICZ

To była końcówka mojego pierwszego rajdowego sezonu z Wiślakiem na prawym fotelu. Zaczęliśmy go bardzo mocno, bo od mojej pierwszej wygranej rundy RSMP w karierze. Miałem już wtedy świetne auto, lojalnych partnerów, legendarnego pilota, więc jedyne, czego mogłem chcieć, to kolejnych spektakularnych sukcesów. Tymczasem Maciek doskonale wiedział, że zbyt mocno rozbudzona ambicja może mnie rozproszyć, wytrącić z drogi do celu, a nawet zgubić. Ciągłe powtarzał mi to swoje powiedzenie „łyżeczka, a nie chochlą”, ale chyba nie potrafiłem albo nie chciałem go wtedy posłuchać. Nie trafiły do mnie te mądre słowa rajdowego autorytetu. Rzecz dzieje się we wrześniu 2007 r. Przed nami ostatnia runda RSMP, czyli szutrowy rajd w Płocku. Po pierwszym dniu byłem średnio zadowolony ze swojej jazdy. Chyba za bardzo chciałem być przed Michałem Bębenkiem. Mieliśmy wtedy identyczną liczbę punktów, więc wynik ostatniej rundy sezonu miał zadecydować o tym, który z nas będzie wyżej w klasyfikacji mistrzostw. Ja ambitnie chciałem skończyć sezon przed bardziej doświadczonym Michałem. Do drugiego dnia ruszam z mocnym postanowieniem dopadnięcia braci Bębenków. Dwoję się i troję za kierownicą Lancera. Jadę na maksa, staram się wycisnąć wszystko z „miśka”, ale Michał nadal jest wyżej w klasyfikacji. Do końca rajdu

już niewiele kilometrów, ale nie poddaję się i szukam sekund, gdzie się da. Na przedostatnim odcinku specjalnym mocno opóźniam hamowania, aż w końcu przesadzam. Było za późno, za grubo i w efekcie wpadamy do rowu. Samochód jest cały, ale zawieszenie już nie. Rzucam okiem i widzę, że mamy po drążku kierowniczym. To koniec jazdy. Siedzimy więc z Maćkiem na pobliskiej łące. We mnie miesza się sportowa złość z wściekłością na siebie samego i rozczarowaniem. Tymczasem Wiślak, jak to Wiślak, zachowuje stoicki spokój i w pewnym momencie mówi do mnie: „Kajetan, a mówię ci – łyżeczka, a nie chochlą...”. I to był chyba jeden z przełomowych momentów w mojej karierze, pamiętam go do dzisiaj. Nie wiem, co mnie wtedy tak uderzyło – czy to przejmujący spokój Wiślaka, czy ciepły, wręcz serdeczny ton, jakim to wypowiedział, ale efekt był taki, że zadziałało. Maciek jak prawdziwy mentor i autorytet tak długo starał się dotrzeć do mnie z filozofią małych kroków, aż w końcu mu się udało. Ta sytuacja na pewno miała duży wpływ na to, jak teraz jeżdżę i gdzie jesteśmy. Bez wątpienia tym jednym zdaniem, tym jednym momentem Wiślak pozytywnie wpłynął na moją skuteczność i uzmysłowił mi, jaka jest droga do stabilnej formy, która w dłuższej perspektywie daje wymarzone wyniki. I za to jestem mu wdzięczny do dziś.

pewnie w tym rajdzie, ale na tamtym oesie wypadł z drogi i pożegnał się z imprezą.

Jak układała się współpraca Hołka z Fortinem?

Nie mogli złapać wspólnej fali. Angielski Krzyśka nie był wówczas na najlepszym poziomie, więc przebywanie z gościem, z którym komunikacja ogranicza się do „left, right, cut” nie była zbyt komfortowa.

Wróciliście do siebie w 2001 roku.

Zespół odrobinę się szamotał. Pojechałem cztery rajdy, potem pojawił się Łukasz Kurzeja, a na jeden start wrócił nawet Jean-Marc Fortin. Mam pewną filozofię – mogę, ale nie muszę, więc nigdzie się specjalnie nie pchałem. Taki mam charakter. Na przykład nigdy nie rozmawiam o finansach i przez to jeżdżę w rajdach za nieduże pieniądze. Jednak nie narzekam – mam dobre buty, skórzaną teczkę pilota, palę nawet najdroższe papierosy świata ☺. Niczego mi nie brakuje!

Po rozstaniu z Hołowczycem jeździliście z różnymi kierowcami m.in. z synem Andrzeja Lubiaka.

Maciek miał ciężki wypadek w 2002 roku, w którym zginął jego pilot Bartek Sitek. Jestem jego ojcem chrzestnym i widziałem, że bardzo cierpi. Zaproponowałem, że mogę mu pomóc wrócić do rajdów. Już pod koniec tamtego sezonu wystartowaliśmy razem w Rajdzie Cieszyńskiej Barbórki, potem udało nam się porozumieć z Castroliem i przejeździliśmy razem cztery sezony. Maciek był bardzo skrupulatnym zawodnikiem, zawsze był znakomicie przygotowany, dbał o kondycję fizyczną. Miał

dobre nastawienie do rajdów i bardzo rozbudowany opis trasy, przez co musiałem się więcej nagadać ☺. W tamtych latach trafiliśmy jednak na bardzo mocno obsadzoną N-kę. Miejsca w pierwszej piątce były naprawdę dobrymi wynikami – zwłaszcza że jeździliśmy „czystym” samochodem. Byłem rozpoznawalną osobą i nie mogłem sobie pozwolić na tego typu zagrywki. Od każdego zespołu wymagałem, żeby samochód był zgodny z przepisami. Maciek miał potencjał, ale nie mogliśmy pewnych rzeczy przeskoczyć.

Po Maćku był Kajetan Kajetanowicz...

Wiedziałem, że w 2007 roku nie będę jeździł z Maćkiem, ponieważ on dogadał się z Fiatem. Przedstawiciele włoskiego producenta zażądali, żebym przestał udzielać się w szkole jazdy Skody, na co nie mogłem się zgodzić. Z Kajetanem dogadaliśmy się na Torze Kielce. Nastroje u niego nie były za dobre, ponieważ po 2006 roku zarówno on, jak i jego żona Ola byli zdyskwalifikowani. Przy luźnej rozmowie zapytałem go, czy mógłbym z nim kiedyś pojechać. Nikt nie wiedział jeszcze o moim rozstaniu z Lubiakiem, więc ku ich zaskoczeniu zgodziłem się. Na szybko wszystko pozatwierdziłem, Kajetanowi udało się odzyskać licencję i ruszyliśmy do walki. Zaczęliśmy od wygranej w Rajdzie Elmot...

Ma szanse na powtórzenie waszego sukcesu z 1997 roku?

Ma bardzo duże szanse – tak samo, jak miał Leszek Kuzaj czy Janusz Kulig. Trochę pomijam, z całym szacunkiem, Michała Sołowowa, który ścigał się



fot. Maciej Niechwiadłowicz



fot. Archiwum Andiego Mancana



fot. Jacek Mazur

REKLAMA

inter rally
wszystko do motorsportu

WWW.INTER-RALLY.PL
SPRZEDAŻ DETALICZNA I HURTOWA

OFICJALNY DYSTRYBUTOR W POLSCE
FASTIME
Reliable Stopwatches – Speedy Service

ZEGARKI I STOPERY DLA PILOTÓW



NAJLEPSZE ZEGARKI DLA PILOTÓW RAJDOWYCH

UŻYWANE PRZEZ WSZYSTKIE ZAŁOGI WRC

w dziwnym okresie dla tego cyklu. Kajetan ściga się tak samo, jak my w generalce także z lokalnymi kierowcami. Przez te wszystkie lata nasi konkurenci starali się zdeprecjonować nasz tytuł, ale mija właśnie 18 lat od tego wydarzenia i nikt nie powtórzył tego wyniku.

Doszliśmy w końcu do Łukasza Byśkiniewicza. Jak doszło do tej współpracy?

Spotkaliśmy się podczas Rajdu Skierniewickiego, na który zawsze staram się zapraszać dziennikarzy. Byłem pod wrażeniem jego wiedzy i rajdowej pasji. WTVN Turbo nie było wówczas żadnego programu sportowego. Zaproponowałem więc szefostwu jego jako prowadzącego. Łukasz zbliżył się mocno do świata motosportu, zaczął jeździć wyścigi, które go jednak nudziły. Zaproponował mi start w Rajdzie Mazowieckim i zaczęliśmy jeździć.

Wciąż nie ma czasu na nudę...

Słowo klucz to aktywna rekreacja. Niech zwykły człowiek spróbuje wsiąść ze sto razy do takiego rajdowego samochodu – nie ma szans. To daje efekt lepszy niż trzy tygodnie chodzenia na siłownię non-stop. Trzeba być cały czas w formie.



MACIEJ LUBIAK

Podczas jednego z naszych startów walczyliśmy o zwycięstwo w klasie – byłem mocno skoncentrowany na wygranej. W przerwie pomiędzy oesami Maciek wyskoczył nagle z samochodu i pobiegł do pobliskiego lasku, przy którym pewna pani sprzedawała rydze. Stwierdził, że wieczorem u swojego kolegi w restauracji zrobi sobie te grzybki, ponieważ bardzo je lubi. Nie wiedziałem do końca, jak mam się zachować, a on w międzyczasie spakował te rydze w plastikową torebkę i wpakował je pod swój fotel. Podróżowaliśmy z nimi przez cały dzień. Przed dwoma bodaj najważniejszymi oesami na dojazdówce Wiślak wylał swoich znajomych, zatrzymał ich i przekazał im te rydze, dokładnie tłumacząc, gdzie i do kogo mają je zawieźć. W całym tym rajdowym zamieszaniu on potrafił jeszcze myśleć o tych rydzach... Jeśli ktoś miał mnie nauczyć spokoju w rajdówce, to tylko on.



Wymarzony debiut Maciej Wiślawski zaliczył z Kajetanem Kajetanowiczem. W 2007 roku w Rajdzie Elmot odnieśli zwycięstwo. Wiślak powtarza, że Kajto ma potencjał na zostanie mistrzem Europy.



W Stanach Zjednoczonych Wiślak wylądował w 2009 roku. Wraz z Andim Mancinem zdobył wówczas wicemistrzostwo Rally America.

Podczas Rajdu Mazowieckiego 2011 Wiślawski po raz pierwszy usiadł na prawym fotelu Łukasza Byśkiniewicza. Panowie startują razem do dziś.

