



W swoim pierwszym wspólnym starcie na obczyźnie – w ostatniej rundzie Rally America 2008, którą był szutrowy Lake Superior Rally – Andi i Wiślak zajęli 4. miejsce w generalce.



W potężnej ciężarówce Volvo zespołu Revo-Racing znajduje się przytulne mieszkanie, mogące zawstydzić niejedno polskie M4. Są tam: kuchnia, łazienka, wygodna sofa i fotele. W drugiej części pojazdu mieszczą się: warsztat, magazyn z częściami i oponami oraz garaż na dwie rajdówki.



UCZESTNICY SERIALU RALLY AMERICA – ANDI MANCIN I MACIEJ WISŁAWSKI

## AMBITNY KIEROWCA I PILOT GLOBTROTER

Połączyła ich znajomość z Kajetanem Kajetanowiczem. Utworzyli załogę i postanowili wyruszyć na podbój Stanów Zjednoczonych. Ich wspólnym marzeniem jest walka o medale w dyscyplinie Rallying podczas tegorocznych letnich igrzysk X-Games. Jak zamierzają tego dokonać oraz co ciągnie ich za Wielką Wodę, o to zapytaliśmy Andiego Mancina i Macieja Wisławskiego.

☺ Tekst: **Lukasz Lach** ☺ Zdjęcia: **Marcin Czaicki**

### WRC: Andi, Andrzej czy Andrea?

**Andi:** Sprawa jest dość śmieszna. Moje prawdziwe imię to Andrea, ale poza Włochami utarło się, że to żeńskie imię. Polski odpowiednik to w pewnym sensie Andrzej, a coś pomiędzy tym to Andi – tak mówili do mnie w motocrossie. Tak właśnie wszędzie się przedstawiam i tak mam wpisane w rajdowej licencji.

### Ostatnio pojawiła się pewna nieścisłość, więc może wyjaśnijmy na wstępie – Wiślak nie jest do wynajęcia?

**Wiślak:** Nie jestem do wynajęcia i jadę z Andim wszystkie rajdy w Stanach. Aczkolwiek niewykluczone, że pojawią się również w mistrzostwach Polski z kimś, kto będzie miał sensowny i konsekwentny program. Jest jeszcze opcja, że będę z Kajetanem jeździł Mitsubishi. Ale jeśli on przejdzie

do Subaru, to ze względu na układy sponsorskie nie mogą być jego pilotem. Dla mnie propozycja startów w Stanach jest fenomenalna i bardzo mi pasuje.

Na koniec kariery rajdowej będę wspierał kolejnego młodego kierowcę. Na przestrzeni mojej 30-letniej kariery zawsze zdarzało się, że jeździłem z młodszymi od siebie, ale zwłaszcza w drugiej połowie tej 30-tki byli to kierowcy ponaddwukrotnie młodszy. To dla mnie bardzo nobilitujące, że tak młodzi ludzie widzą we mnie partnera w tak ciężkim oraz odpowiedzialnym sporcie, jakim są rajdy. Uważam, że jeśli kierowca ma pewien talent i potencjał, jak Maciek Lubiak, Kajetan czy Andi, to potrzebuje pilota, do którego będzie miał zaufanie. Specjalnie nie mówię o złym czy dobrym pilocie, bo na tym poziomie nie ma takiego podziału. Mówimy

o 20-30 najlepszych polskich pilotach. Wszyscy są mniej więcej jednakowi, mają wysoki poziom, doświadczenie, system pracy. Reszta zależy już wyłącznie od kierowcy. To oni dzielą się na lepszych i gorszych.

### Dość ciekawie dobieście pilotów. Rysiek Ciupka, Kuba Gerber, Maciej Wisłowski. Wszyscy mają spore doświadczenie. Ile przez to wnieśli do twojej jazdy?

**Andi:** Rajdowanie zaczynałem z Ryśkiem. Wtedy jeszcze robiłem dużo błędów w opisie. Jakub to także profesjonalny pilot, miał swój system i jeździło nam się bardzo fajnie. Z Wiślakiem czuję się teraz zupełnie inaczej. Jestem pewny siebie. To, że na Lake Superior Rally nie zrobiłem ani jednej rysy na samochodzie, zawdzięczam jemu. To, co w opisie organizatora jest jako lewy 4, dla mnie wyglądało na

3 minus. Ale z Maćkiem jakoś się udawało przejechać na granicy. On potrafi porozmawiać z kierowcą, przekazać taką pozytywną energię. Teraz dopiero potrafię jechać spokojnie, czysto i nie przejmować się różnymi rzeczami. Maciej mówi mi, gdzie mam zwolnić, przewiduje różne sytuacje, dokładnie mnie prowadzi i zawsze wszystko się sprawdza. Nie wiem, jak on to robi. Pewnie to kwestia doświadczenia i tego, że jeździł już z tyloma kierowcami.

### Jak wyglądają rajdy w Ameryce?

**Andi:** Tam ten sport dopiero się rozkręca. Tylko pierwsza siódemka to profesjonaliści, a reszta traktuje to jak hobby i nawet nie mogą się równać do naszego PPM. Subaru pompuje niesamowitą kasę w rajdy w Ameryce. Wielką gwiazdą jest Travis Pastrana. Dla mnie to kosmita. Gość ma nierówno pod sufitem. Chciałem sprawdzić, czy faktycznie z niego taki kozak. Kiedy przed PKC poszedł za potrzebą z za drzewko, w regionie, gdzie grasują niedźwiedzie, zaryczałem na niego z zaskoczenia i... jednak się wystraszył, prawie wskoczył na drzewo ☺. Pastrana strasznie przegina za kierownicą. Jego przeciwieństwem jest Ken Block – kierowca techniczny, bardzo dokładny we wszystkim, co robi.auta czołwki wyglądają bardzo niepozornie. Bardzo szybki Kyle Sarasin ma w swoim Subaru starą, żółtą budę. Samochód wygląda jak klasa historyczna, a w środku wszystko jest topowo zrobione przez Prodrive. Przez to samochód stracił na wadze i równo skacze na hopach. Oni przywiązują dużą wagę do takich rzeczy. Block używa nawet specjalnego programu komputerowego do szacowania prędkości najazdu przy danym nachyleniu hopy. Lancery mają natomiast tendencję do spadania na przód. Trzeba coś z tym zrobić, bo po grubej hople od razu idą do wymiany intercooleru i chłodnicy. Tanner Foust, mistrz driftingu, ma znowu budę ze starego Hyundai'a, a pod maską mnóstwo mocy, sekwencyjną skrzynię – wszystko z Lancera. W Polsce nikt by tego samochodu nie dopuścił do startu, a tam – pełen luz, bezstresowo, wszyscy z uśmiechem na twarzy. Nie szkodzi, że nie przysłałeś jakichś papierów. Nie ma kary. A po rajdzie – szampany, pogawędka i od razu zabierasz auto, a nie tak jak u nas, że co chwila musimy od nowa składać silnik do Lancera Kajtki, bo wszystko jest przetrzpane i rozkręcone do ostatniej śrubki. Nie wspominając o tym, ile nas to kosztuje.

### Jesteś zachwycony Rally America...

**Andi:** Tam są przepiękne trasy, nieporównywalne nawet z Finlandią. Szutry ciągną się w nieskończoność. Jest równo, nie ma kolein, samochód się nie niszczy. Faktycznie, jestem zachwycony Ameryką. Zaczęło się od tego, że pojechaliśmy z Maćkiem na rajdową WOŚP do USA. Z Maćkiem kumpłowaliśmy się jeszcze za czasów, gdy jeździł z Kajtkiem. Pewnego razu powiedział do mnie – chodź, pojedziemy do Stanów, to jest dobry pomysł. Mówię – czemu nie? I tak jakoś wyszło z rozmowy, że postanowiliśmy spróbować. W Stanach podoba mi się organizacja. Kibice nie stoją byle gdzie na trasie, tylko w specjalnie wyznaczonych punktach. Przykładowo, na 15-kilometrowym odcinku jest 7 takich miejsc. Na Lake Superior Rally o godz. 2 w nocy organizatorzy dowiedzieli się, że ktoś chodzi po trasie. Musieliśmy czekać 20 minut, dopóki ich nie przegonili. Natomiast w Polsce zdarzył mi się taki przypadek: przy trasie stało mnóstwo ludzi; kiedy w końcu zaczęli się stopniowo rozchodzić i wydawało się, że już będzie dobrze, to nagle pojawił się nawalony koleś, który szedł środkiem drogi. Nie wyobrażam sobie, by przy tej popularności rajdów w Polsce dało się wprowadzić takie restrykcje jak w Stanach.

**Wiślak:** USA to w ogóle inna bajka, inne regulaminy, oznakowania, wzornictwo, kolorystyka znaków – dosłownie wszystko. Co najważniejsze, na starcie dostajesz gotowy opis trasy, której wcześniej nie widziałeś na oczy. Dopiero na niektórych rajdach można tylko raz zapoznać się z trasą. Dlatego trzeba przy tym być cholernie skoncentrowanym i dawać z siebie wszystko. Ci, co jadą *Walim-Rościszów* z zamkniętymi oczami, to, za przproszeniem, w USA nie nadawali by się nawet do noszenia wody. I na tym obcym terenie do boju staje załoga Mancin/Wisłowski. Tutaj ważne jest wzajemne zaufanie członków załogi. Mój wkład pracy w wynik jest teraz bardzo duży. Jestem motywowany bardzo dużym wyzwaniem!

### Andi, wspomniałeś o bezpieczeństwie w rajdach. Pod tym względem nie masz chyba ciekawych doświadczeń...

**Andi:** Pamiętny Rajd Festiwalowy, kiedy jakaś pani wyskoczyła mi prosto pod koła. Miałem do wyboru trafić albo w nią, albo w drzewo. Widziałem już siebie na drzewie, ale jakoś się udało. Kolejny przykład: wypadek na Elmocie. Na zakręcie

było sporo syfu, slick nie pokleił, postawiło nas bokiem i wyrzuciło w drugą stronę. Tylko dlatego że zatrzymał nas pień, nie doszło do tragedii. W przeciwnym razie pewnie byśmy rolowali prosto na ludzi. Dobrze, że skończyło się szczęśliwie. W tamtym miejscu nikt nie powinien stać, ale, niestety, taka jest polska mentalność. Niektórzy kibice trochę wypiją i myślą, że są bogiem i mogą stać wszędzie.

### Wspólnie z Arkadiuszem Gruszką utworzyliście w USA zespół Revo-Racing. Na czym polega ten układ i ile jest w tym udziału twojego IM Racing?

**Andi:** Idea była taka, żeby to, co mieliśmy w Polsce, zrobić w Stanach. Stworzyć zespół oparty na samochodach Mitsubishi i zajmować się ich wynajmem, serwisem i sprzedażą akcesoriów. I tak wspólnie z Arkadiuszem Gruszką założyliśmy Revo-Racing (od Revolution). Arek to wspaniały człowiek. Ma niesamowity zapał. Widzę w nim siebie sprzed kilku lat, kiedy wszystko dopiero tworzyłem. W Stanach będzie przedstawicielem wszystkich naszych firm mieszczących się w Bielsku-Białej. Ma ku temu świetne warunki – potężne zaplecze techniczne, warsztat, w którym jest sterylnie jak w szpitalu, i potężną ciężarówkę jak z reklamy Coca-Coli. To taki motorhome po amerykańsku, wszystko jest XXL. Buduje się już czwarte auto i wszystko jest na dobrej drodze. Byliśmy już gotowi wziąć tam Kajtkę, ale przez ten kryzys na razie jest to niemożliwe. Moim głównym sponsorem jest nadal kopalnia kruszywa KAM. Liczymy też na wsparcie amerykańskich firm. IM Racing będzie nadal działać w Polsce, a Rallytechnology zajmować się serwisowaniem samochodów itp.

### Co będzie z Kajetanem Kajetanowiczem? Rozejdą się wasze drogi?

**Andi:** Życzę mu jak najlepiej. Cieszę się szczęściem Kajtki. Wspierałem go przez ostatnie 2 lata. Widujemy się prawie codziennie, chodzimy razem na imprezy. Ale nie wiem, co będzie teraz robił. Może będzie jeździł Subaru. Na pewno w miarę możliwości będę mu kibicował na rajdach. Boję się jednak, że jeśli zostanie w N-ce, to nie wywalczy mistrza. Co innego, gdyby miał do dyspozycji S2000. Myślę, że w końcu Bouffier miałby godnego siebie rywala i cięliby się na sekundy. Były plany związane z S2000, ale kiedy Kajtek zaistniał medialnie, to na świecie zaczęły się



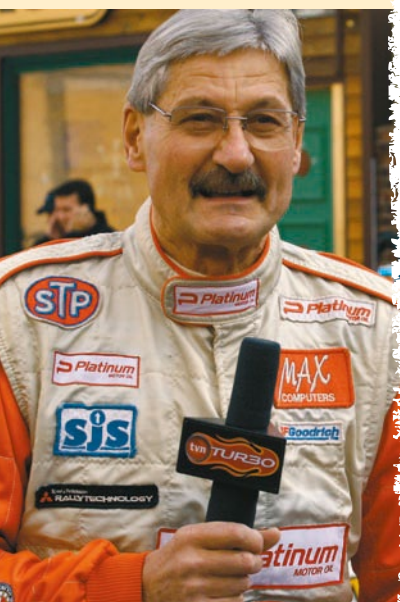
Polska załoga nie uniknęła przygód w czasie inauguracji nowego sezonu mistrzostw Ameryki, podczas prawdziwie zimowego rajdu Sno\* Drift w stanie Michigan, ale szczęśliwie dotarli do mety, ponownie na 4. miejscu.



Wicemistrz Polski oraz szef IM Racing pozują z faworytami Rally America, Kenem Blockiem i Travisem Pastraną.



Niemal N-grupowy Mitsubishi Lancer Evo IX Mancina dotychczas nie mógł równać się z potworami z amerykańskiej grupy Open. Od następnego rajdu ma się to zmienić, głównie za sprawą mocno zmodyfikowanej jednostki napędowej.



Maciej Wisłowski przed telewizyjnymi kamerami czuje się bardzo swobodnie. Przez kilka lat wraz z Martyną Wojciechowską prowadził program Automaniak. Aktualnie realizuje się jako fachowiec w Szkole Auto.

problemy finansowe. Myślałem, że po tych sukcesach otworzą mi się drzwi, a tu nic z tego. W tym kraju wszystko jest do góry nogami. I tak ma niezłe wsparcie sponsorów, ale uważam, że duże firmy powinny w niego więcej inwestować. Przecież ma mnóstwo kibiców. Mnie już nie stać na to, żeby wykladać pieniądze z własnej kieszeni. Bo nie sztuka kupić S2000, ale utrzymać takie auto. W sumie to są o około 50-60% większe koszty niż w przypadku N-ki. Zauważyłem, że mało ludzi zdaje sobie sprawę z tego, ile jest roboty, stresu, nerwów, żeby zorganizować nasze starty. Jak dwa lata temu Kajtek wygrał Elmot, to krzychałem z radości. To jest złoty chłopak. Cieszę się, że w życiu mogłem spotkać takich ludzi, jak Kajtek, Wiślak czy moi mechanicy. A że się na razie tak skończyło... No cóż, może za rok znowu będziemy jeździć w jednej ekipie. Na pewno niczego nie żałuję. To, co przez ostatnie lata zrobiłem i przeżyłem, jest dla mnie bezcenne.

#### Ala ty nigdy nie narzekałeś na brak budżetu.

**Andi:** To nie jest tak, że Mancin to jest bogaty koleś, jak myśli wielu ludzi. Nie jestem milionerem. To jest kwestia odpowiedniego załatwienia niektórych spraw. Prowadzę odpowiedzialny biznes, który polega na kontroli jakości dla Fiata. Mam na głowie mnóstwo rzeczy, a oprócz tego całą rajdową, załatwianie sponsorów itd. Kasa mi nie leci z nieba. Bez pomocy życzliwych ludzi sam nie dałbym rady. Kiedy zaczynałem w tym sporcie w 2004 r., trafiłem na ekipę supermechaników. Zawieszania Extremetech to też mój pomysł. Pomyślałem, że skoro jeździ na tym Citroen i Loeb, to coś w tym musi być. Umówiłem się na rozmowę i tak zostałem przedstawicielem tej firmy w Polsce. Jest też Motec, dużo pomógł mi szef Lico, kiedyś była Toora. Nie jestem w stanie wymienić tych wszystkich firm. Kajtkowi też chciało pomóc wielu ludzi. Byłem pod wrażeniem. Nawet nie musiałem dokładać do tego interesu, aż do momentu, kiedy rozbił samochód na Rajdzie Subaru...

#### Wtedy pojawiły się problemy finansowe...

**Andi:** Jechaliśmy za Kajtkiem. I nagle widzę rozbite auto. I mówię – no co za idiota, przecież był tak blisko Bouffiera. Mógł mi spojkojnie 2. miejsce. Byłem wkurzony na niego. Jeszcze patrzę kątem oka, a tu Lancer w ogóle nie ma kół. Z samochodu niewiele zostało.

Zrobiliśmy selekcję tego, co było dobre, a reszta poszła na szrot, razem z budą. Wcześniej nasz budżet mocno nadwyrężył wypadek Łukasza Sztuki na Rajdzie Elmot.

**Wiślak:** Nasz wypadek rzeczywiście był bardzo ciężki. Dobrze, że to się tylko tak skończyło. Było mi bardzo przykro, bo mieliśmy szansę na drugie miejsce, a może nawet i pierwsze. To był błąd taktyczny. Wiedząc, jakie robimy czasy, powiedziałem mu przed startem do tego oesu – nie jeźdź tak szybko. Nie musieliśmy przecież wygrać oesów z innymi o 40 s. Jak byliśmy szybsi na odcinku o te 5 s, to już oznaczało, że mamy dobre, bezpieczne tempo. Rajd wystarczy przecież wygrać jedną sekundą. Ale on, niestety, raz nie posłuchał starszego kolegi i skasował auto za kilkaset tysięcy złotych, wpędzając Andiego w ogromne koszty. Ale że Andi jest człowiekiem wielkiego serca, to sprawa dobrze się skończyła. Na następnych rajdach – Orlenie czy Dolnośląskim – jego jazda była już bardzo czysta. Mieliśmy awarie, a on jechał wolniej, rozważniej, żeby nie zakatować auta.

#### Jak się oglądało z zewnątrz jazdę załogi Kajetanowicz/Wisłowski, to Lancer aż trzeszczał na każdym zakręcie. Jak to wyglądało od środka? Twój kierowca nie za bardzo przeginał?

**Wiślak:** Nie. Uważam, że Kajtek nie przeginał. Po prostu tak trzeba jeździć. On prezentuje poziom godny mistrzostw świata. Tego się nie da powiedzieć. Coś jest w tym człowieku, co ma niewielu ludzi. Czasami jechał tak szybko, że ledwo nadążałem z dyktowaniem. Potrafił mnie zaskoczyć tempem jazdy.

#### W rajdach ścigaszą się stosunkowo od niedawna, ale korzystałeś już z rad wielu znakomych kierowców. Jak oceniasz efektywność treningów z Janim Paasonem, Łukaszem Sztuką, Sebastianem Fryczem czy wicemistrzem Szwecji Tobiasem Johanssonem?

**Andi:** Z tym Szwedem to w ogóle nic się nie nauczyłem. Z Sebą się przyjaźnimy, ale też nie jeździliśmy razem za dużo. Podobnie jest z Łukaszem Sztuką. Z kolei Paasonem nie wsiądzę z tobą do samochodu, jak chcesz szybciej pojechać. Natomiast bardzo dużo nauczył mnie... Kajtek. Na przykład ja popełniałem na początku taki błąd, że na siłę ciągnąłem samochód po obrotach na każdym biegu. Takie przyzwyczajenie z ośki, a w N-ce tak się nie robi.

Byliśmy na jakichś testach z Kajtkiem na Dolnym Śląsku. Jadę z nim i widzę, jak na starcie wrzuca kolejno biegi – 1, 2, 3, 4, 5 i na piątce został do końca odcinka. Pomyślałem sobie – no, chłopie, jeźdź coś trochę. Na tym oesie potrafiłem dwa razy zejść do trójki i zdawało mi się, że silnik fajnie ciągnie, a to była tylko strata czasu. Na tych kilku kilometrach sporo mi włożył. Bo w Lancerze to jest tak, że najlepsze efekty są, kiedy ci się wydaje, że jedziesz jak ciota ☺. Na Rajdzie Sno\* Drift przejechałem ponad 200 km na zwykłej zimowce, bo tam nie wolno używać opon z kolcami. Jak przyjechałem do Polski, to zrobiliśmy trening na śniegu. No więc założyłem dłuższy kolca i na pewniaka mówię Kajtkowi – chodź, teraz ci pokażę, jak się jeździ. W końcu udało mi się go wystraszyć, z czego się bardzo cieszę ☺. Jak z nim jadę na prawym, to póki jedziemy w górę, jest jeszcze spoko, ale na spadaniach wołam do niego, żeby się uspokoił ☺. Jak on jedzie ze mną, to cały czas mi mówi, co i jak mam robić. Jest świetnym nauczycielem i potrafi przekazać dużo informacji.

#### Jesteś niesamowicie wszechstronny. Nie sposób wymienić wszystkich dyscyplin sportów motorowych i serii wyścigowych, w których brałeś udział. Nigdzie jednak nie osiągnąłeś naprawdę spektakularnego sukcesu.

**Andi:** Dlatego od teraz olewam już te wszystkie autocrossy, skuterki śnieżne, wyścigi, NASCARy i tak dalej. Mój błąd był zawsze taki, że próbowałem robić parę rzeczy naraz. Wynika to z tego, że Kocham sporty motorowe. Na crossie nie mogę już jeździć przez dawną kontuzję kręgosłupa. W wyścigach zrobiłem mistrza Polski w klasie i wicemistrza generalki, ale jeżdżenie w Polsce nie sprawiało mi frajdy. Fajnie było za granicą. I tak szukałem czegoś nowego, a że zawsze lubiłem rajdy, to w to się angażuję. Był jeszcze autocross, ale skończyło się na tym, że za bardzo podpaliłem się w ostatnim wyścigu na tytuł wicemistrza Europy Centralnej i zrobiłem sobie krzywdę. Teraz nastawiam się na Stany.

#### Wiesz, jaki jest najlepszy wynik Polaka na rajdzie w Ameryce? Dasz radę go pobić?

**Andi:** To drugie miejsce naszego śp. przyjaciele Janusza Kuliga. Będę się bardzo starał. Jestem bardzo napalony przez to, że będziemy mieć mocny silnik i zmieniamy dużo innych części. Jestem ciekaw,

czy będę potrafił wykorzystać większy potencjał samochodu. Arkadiusz Gruszka ma już w ten sposób przygotowany samochód i jazda nim daje straszną frajdę. Tylko że on dopiero zaczyna przygodę z rajdami.

#### Nie jest czasem tak, że klasa Open to przerost formy nad treścią? Dużo mocy i kiepskie zawieszanie. W Europie przywiązuje się znacznie większą wagę do zawieszania. Może to będzie twoją przewagą. W końcu używasz Extremetecha, takiego samego jak w Lancerze Kajetanowicza.

**Andi:** Zawodnicy z czołówki pod każdym względem mają bardzo dobrze przygotowany samochód i używają komponentów z najwyższej półki. Reszta stawki się nie liczy. Z Kajtkiem jeździliśmy bardzo dużo na treningach, żeby do perfekcji ustawić zawieszanie. Łukasz Sztuka miał trochę inny styl, ale my zawsze sobie doradzaliśmy. Tak naprawdę na Sno\* Drift jechałem na ustawieniach Kajtka z Rajdu Magurskiego. Może jedynie podnieśliśmy nieco samochód. Ostatecznie udało się zająć 4. miejsce, ale dużo przegraliśmy z Pastraną. Mieliśmy jednak sporo przygód. Siedzieliśmy minutę w zaspie, była awaria dyfra i tył nie ciągnął, przez co obróciliśmy się kilka razy. Mieliśmy szczęście, że w ogóle dojechalibyśmy do mety. Ostatnie oesy błagałem auto, żeby wytrzymało.

#### Jak oceniasz ubiegłoroczny sezon mistrzostw Polski? Na Rajdzie Subaru zdobyłeś pierwszy punkt. Na Rajdzie Karkonoskim znowu byłeś ósmy, a na Orlenie – dziewiąty.

**Andi:** Miałem stosunkowo niewielki budżet. Nie wymienialiśmy części na zapas, tylko dopiero jak się zużyły, oszczędzaliśmy opony. Ale z czasem było coraz lepiej. Nie jestem Kajtkiem. Jestem Mancinem i nie mam takiego talentu. Dochodzę do wszystkiego stopniowo. Dużo rajdów jechałem dopiero pierwszy raz w życiu. Znałem tylko Elmot i Polski, więc większość odcinków była dla mnie nowa. Myślałem, że Orlen to będzie bułka z masłem – kilka prostych i zakrętów, ale potem była masakra. Szczególnie te koleiny. Ale udało się wykręcić nawet piąty czas. Fajnie jechało mi się na Rzeszowskim. Mieliśmy szansę na 7. miejsce, ale w końcówce przytrafiły się przygody i kapeć. Zresztą kapci złapałem w sezonie całe mnóstwo, jak nigdy przedtem.

#### Wiesz, jak sobie niektórzy radzili z nieznajomością odcinków?

**Andi:** Nigdy w życiu nie zapoznawałem się nielegalnie z trasą. Znam takie przypadki i dla mnie jest to niesportowe zachowanie. Ja wolę spędzić czas z moją żoną Asią i synkiem, a nie jeździć gdzieś tam po nocach. Dlatego cieszę się, że w Stanach wszyscy mają równe szanse. Dostajemy ten sam gotowy opis i jazda. Cieszę się, że mogę pościągać się z takim Pastraną, który w czasach kiedy bawiłem się w te wszystkie sporty ekstremalne, był dla mnie jednym z największych gigantów na świecie. Albo gwiazda BMX-ów Dave Mirra – teraz jest za mną i go leję ☺. Moim wielkim marzeniem jest dostać się na X-Games.

#### Jakie są szanse?

**Andi:** Wiem, że jesteśmy w pierwszej kolejności do zaproszenia. Osiem miejsc jest już obsadzonych. Zostało jedno wolne. Jeśli zbieramy dość punktów, to się złapiemy. Szansa na to, że się uda, są duże. Mamy jeszcze kilka rajdów. Cel jest taki, żeby wbić się do pierwszej trójki generalki. Tylko wcześniej musimy przygotować samochód w grupie Open. Dotychczas jeździliśmy N-ką ze zwężką 34 mm, ale na seryjnym motorze, w którym w ogóle nie czuć tej różnicy. Na Acre 100 Wood przygotowujemy nowy silnik, prawie jak do A czy H grupy – 370 KM, ładowanie 2,5 bara. Znowu będę jeździł z bananem na twarzy, bo samochód będzie bardzo szybki.

#### Zaliczyłeś już trzy rundy mistrzostw świata, które są marzeniem każdego kierowcy. Zamierzasz jeszcze kiedyś pojawić się na trasach RMŚ?

**Andi:** Jak minie kryzys ☺. Szwecja, Monte Carlo i Finlandia – bardzo dobrze wspominam te wszystkie rajdy. Tam naprawdę czuć, że jeździsz rajd mistrzostw świata. Tyle ludzi co na Monte Carlo to w życiu nie widziałem. Przypomniały mi się czasy B-grupy, kiedy ludzie się rozstępowali przed rajdówką. To samo było w Finlandii, gdzie rajd był istnym świętem narodowym. Przy czym ja jestem zwolennikiem szutrów. Jest bezpieczniej, istnieje większy margines błędu, można wrzucić samochód slajdem. W końcu po to mamy napęd na cztery koła. Na asfalcie to jest zupełnie inna jazda. W takich warunkach S2000 zawsze będzie górą, a N-ka jedzie jak taksówka.

#### Wiślak, masz 65 lat. Twoi rówieśnicy mówią, że już by nie usiedli na prawym. Tymczasem ty wychowujesz kolejne pokolenia i z nowymi

#### kierowcami lecisz dwie paki wąską leśną drogą między drzewami.

**Wiślak:** Do wszystkiego można się przyzwyczaić. Na niektórych wielkie wrażenie robi, jak przy prędkości 60 km/h wpadną w poślizg, a kto inny pozostaje niewzruszony przy 130 km/h. Ja należę do tych ludzi, którzy wierzą, że tak ma być i tak się jeździ. Bez żadnych problemów znośłem bardzo szybką jazdę z Kajetanem. Dla mnie to było po prostu normalne.

#### Po wygraniu Rajdu Elmot w 2007 r. nazwano ciebie i Kajtkę „młodym pazurem i doświadczonego wilkiem”. Jak określiłbyś załogę Mancin/Wisłowski?

**Wiślak:** Młody ambitny kierowca i globtroter wśród pilotów ☺.

#### Twoje słynne powiedzenie – „nie za to ojciec bił syna, że grał w karty, ale to, że się odgrywał” – przeszło już do annałów polskich rajdów. Jest jakieś życiowe przesłanie, które chciałbyś przekazać Andiemu?

**Wiślak:** Słuchaj zawsze swojego starszego partnera ☺.

#### Czym jest dla ciebie Szkoła Bezpiecznej Jazdy? Zwieńczeniem kariery?

**Wiślak:** Uważam, że moja praca w Szkole Auto to nic innego jak wykorzystanie ogromnych doświadczeń człowieka, który przejechał około 100 tys. km na samych odcinkach specjalnych. W zeszłym roku liczyliśmy to nawet z Kajetanem. Wyszło jakieś 1,5 miliona km na rajdach i do tego kolejny milion na zapoznaniach. Niewyobrażalne liczby. To się przełożyło na ogromne doświadczenie i jakiś tam autorytet. A dobrze jest, kiedy studenci słuchają człowieka, któremu wierzą i który coś dla nich znaczy. Uważam, że to był świetny pomysł, że przed czterema laty Szkoła Auto to dostrzegła i zaproponowała mi udział w tym projekcie. Będę z nimi związany co najmniej do końca tego roku.

#### Po tylu tytułach i latach jeżdżenia można mieć jeszcze jakieś sportowe marzenia?

**Wiślak:** Marzenia zawsze są. To one napędzają, to jest cała lokomotywa działań i wszystkich przedsięwzięć. Ja marzę teraz o tym, żeby zakwalifikować się do największego show sportów ekstremalnych w USA, czyli letnich igrzysk X-Games. Taki jest cel mojego kierowcy i jego marzenia pokrywają się z moimi. Bardzo bym chciał, żeby Andi zdobył tę nominację i mógł tam wystartować. Marzę też o podium w mistrzostwach USA i to również leży w zasięgu Andiego. [www](#)



Andrea Mancin, urodzony 6 grudnia 1976 r. w Bielsku-Białej, przez wiele lat mieszkaniec Turynu, aktualnie kierowca rajdowy i szef kilku firm. W swojej karierze jeździł najróżniejszymi maszynami – od motocykla crossowego, przez samochody wyścigowe, głównie Alfy Romeo 147, aż po rajdowe: Fiata Stilo, Subaru Impreza N11, Mitsubishi Lancer Evo. W prywatnej kolekcji posiada m.in. 800-konnego Dodge Interpid z serii NASCAR i amerykańskiego low-ridera. Za domem zbudował tor kartingowy, na którym jego synek będzie mógł wkrótce zdobywać pierwsze szlify z kółkiem.

