

WRACAM SILNIEJSZY

Powrót do RSMP z nowym pilotem



► Rozmawiał: Rafał Rezier

Przez ostatnie trzy lata na krajowe oesy wpadał sporadycznie – przy okazji startów w mistrzostwach Europy i świata. W nadchodzącym sezonie bronią **Maćka Oleksowicza** nadal będzie Fiesta S2000, ale mimo to czekają na niego spore zmiany. Podczas rozmowy dowiedzieliśmy się, jakie doświadczenia zebrał za granicą i dlaczego powraca do rywalizacji w RSMP.

► **WRC:** Dlaczego jeździsz w rajdach? Czy to, co popchnęło cię do tego sportu, nadal cię w nim trzyma, czy może odnalazłeś jakieś inne magnesy?

Maciek Oleksowicz: Do tego sportu popchnął mnie w pewnym sensie przypadek. Moją przygodę ze sportem zacząłem od windsurfingu, co sprawiało mi wiele radości, ale przy moich warunkach fizycznych nie miałem większych szans na znaczące osiągnięcia. Przyjaciele, z którymi wspólnie pływałem na deskach windsurfingowych, startowali także w KJS-ach i to dzięki nim trafiłem najpierw na prawy fotel; kilka razy pojechałem jako pilot. Przygodę z KJS-ami rozpocząłem jako kierowca Fiata Cinquecento. Na początku była to oczywiście zabawa, chęć rywalizacji i przeżycia czegoś ciekawego. Natomiast później na pierwszy plan wysunęła się chęć walki, która zaczęła mnie popychać do tego, by iść coraz wyżej, zrobić licencję i wystartować w pierwszym rajdzie jeszcze tym KJS-owym Cinquecento. Mniej było w tym świadomego planowania i zrozumienia tego sportu, a więcej młodzieńczej fantazji. Później, dzięki pomocy rodziny, która umożliwiła mi finansowanie kolejnych startów i zakup następnego samochodu, czyli Volkswagena Polo, który był już rajdówką z prawdziwego zdarzenia, poczułem ten smak „dorosłej” rywalizacji, który do dziś trzyma mnie w tym sporcie. Oprócz tego magnesami są chęć nauki, rozwoju i bycia coraz lepszym.

► **Który z twoich samochodów darzysz największym sentymentem?**

Najlepiej jeździ mi się oczywiście Fiastą, bo to najbardziej zaawansowany samochód z tych, którymi miałem okazję się ścigać. Tak naprawdę każdy kolejny samochód był lepszy i nie mam szczególnego sentymentu do tych starych aut. Kiedyś, po pół roku ścigania się w Subaru, wsiadłem do Polo, którym dawniej byłem zachwycony. Po kilku kilometrach w Volkswagenu wydawało mi się, że to jest jakieś nieporozumienie, że ten samochód chyba jest zepsuty, bo wszystko źle pracuje. Podobne odczucia mam teraz, gdy wsiadam do Subaru po kilku latach doświadczeń z samochodami S2000.

► **Po wypadku na Rzeszowskim 2005 przez dłuższy czas paraliżowało cię na oesach rozgrywanych na mokrym asfalcie. Czy już sobie z tym poradziłeś?**

Chyba każdy zawodnik ma pewien respekt przed mokrą nawierzchnią. To są warunki, w których granica błędu jest bardzo cienka – wystarczy pojechać minimalnie za szybko, by znaleźć się poza drogą przy prędkości, która na mokrym asfalcie nierzadko jest całkiem spora. Dużo niebezpieczniejszą sytuację przeżyliśmy na Rajdzie Warszawskim, kiedy wypadliśmy z drogi, samochód ściął trzy drzewa i był właściwie całkowicie zdemolowany.

► **Jak w kontekście twoich preferencji, umiejętności i doświadczenia oceniasz kalendarz tegorocznych RSMP?**

Podoba mi się – myślę, że jest to dobry kompromis. Wiadomo, że świetnie byłoby mieć rajd zimowy, który sprawia ogromną frajdę, zwłaszcza że lubię

oesy Rajdu Lotos. Patrząc jednak na realia, w których wielu załogom jest naprawdę ciężko zgromadzić odpowiedni budżet, te dodatkowe dwa miesiące powodują, że zapewne więcej załóg przystąpi do sezonu z myślą o przejechaniu wszystkich siedmiu rund. Cieszę się, że mamy dwa rajdy szutrowe, bowiem ja prawie cały rok 2012 spędziłem na ściganiu się po luźnych nawierzchniach. Czuję się dobrze na szutrze, choć w poprzednim sezonie miałem poczucie, że na asfalcie jestem jednak bardziej konkurencyjny. Moim zdaniem idealnie byłoby, gdybyśmy mieli sezon podzielony na pół – tyle samo rajdów asfaltowych, co szutrowych. To pozwala zespołom na przykład zużyć opony, które zostały po poprzednim rajdzie, a i tak musiały być kupione. Wiadomo, że na rajdy szutrowe trzeba mieć odpowiedni zapas nie tylko opon, ale także pewnych części zamiennych, a do tej pory można było to wykorzystać tylko w Rajdzie Polski. Łatwiej jest wydać na to pieniądze, mając w perspektywie trzy starty na szutrze zamiast jednego. Nie wiem, jaka w tym roku będzie charakterystyka oesów Rajdu Polski, ale wiem, że Fiesta S2000 bardzo dobrze radzi sobie w trudnych rajdach na luźnych nawierzchniach. Pokazał to zeszłoroczny Rajd Portugalii, na którym panowały naprawdę mordercze warunki – wielkie kamienie, błoto, rozmokła glina, ogromne dziury, woda, a Fiasty mimo to docierały do mety. Oczywiście na serwisach co chwilę wymienialiśmy różne elementy, które łapały lekkie luzy, ale auto jechało, czego nie można było powiedzieć o samochodach N-grupowych.

► **Ile twoich możliwości i rezerw leży w psychice, a ile jest kwestią talentu i wypracowanych umiejętności?**

Myszę, że jestem typem kierowcy, który większość swojej prędkości zawdzięcza ciężkiej pracy. Oczywiście chciałbym być zawodnikiem, który może powiedzieć, że ma wielki talent i w każdym aucie doskonale się odnajduje, ale w moim przypadku tak nie jest.

Muszę spędzić w aucie trochę kilometrów, żeby je dobrze poczuć, a progres prędkości nie następuje nagle, lecz systematycznie z każdym przejechaniem odcinkiem. Wiem, że dla mnie bardzo istotne są testy przed rajdem. Ważne jest to, żeby przed startem się „rozjeździć”, nabrać przekonania, że samochód jest odpowiednio przygotowany, tak żeby od pierwszego oesu wszystko działało, jak trzeba. Czuję się gotowy na wyzwania, jakie niesie ze sobą udział w RSMP, zarówno psychicznie, jak i kondycyjnie.

► **Myślisz sobie czasem: „Po co ja to robie? W domu czeka na mnie rodzina, a ja latam po świecie, żeby gnać między drzewami?”**

Zdarzają się takie momenty, kiedy mam ochotę powiedzieć: „Dość, wystarczy – zobaczyłem spory kawałek świata, przeżyłem wiele przygód” i skupić się na przykład na biznesie, na rodzinie. Czuję jednak, że w moim przypadku to jeszcze nie ten moment i w pewnym sensie byłoby to poddanie się, a ja zdecydowanie wolę walczyć i czuję, że mam jeszcze o co powalczyć w rajdach samochodowych.

► **Kiedy Andrzej Obrębowski wsiadł na twój prawy fotel?**

Na mój pierwszy KJS pojechałem z Andrzejem. Później kilka razy jeździłem jeszcze z innymi pilotami, w tym także z moją przyszłą żoną, ale tak naprawdę w zdecydowanej większości profesjonalnych imprez startowałem razem z Andrzejem.

► **Nie myślałeś o tym, że zmiana pilota mogłaby pozytywnie wpłynąć na twoją formę?**

Andrzej jest doskonałym pilotem i chciałbym podkreślić, że bardzo dobrze nam się pracowało. W tym momencie jednak dalsze wspólne starty nie będą możliwe i rozglądam się za nowym pilotem. Andrzej najprawdopodobniej pozostanie w zespole i będzie nam pomagał w kwestiach organizacyjnych.

► **Czy podczas twojej współpracy z Andrzejem w czasie przygotowania opisu ty dyktowałeś, a Andrzej skrupulatnie notował, czy też zdarzało mu się wtrącać swoje uwagi czy sugestie?**

Owszem, zdarzało się tak, choć były to raczej sporadyczne sytuacje. Przytrafiało się to najczęściej w jakichś wyjątkowych miejscach, w których mówił, że – jego zdaniem – tu powinno być jednak szybciej albo wolniej. Ja te jego uwagi zawsze bardzo ceniłem. Uważam, że pilot zawsze ma prawo do zgłaszania takich korekt odnośnie tego, co widzi kierowca, ale oczywiście ostateczną decyzję podejmuje zawsze kierowca.

► **Jak się przez te lata dogadywaliście? Ty wydajesz się człowiekiem, który bardzo spokojnie i rzeczowo podchodzi do rozwiązywania problemów, a Andrzej jest bardziej impulsywny.**

Przez te wszystkie sezony Andrzej trochę się zmienił. Faktycznie, kiedyś był mocno impulsywny, a teraz

wiele rzeczy przyjmuje dużo bardziej spokojnie. Pewien wpływ na to miały z pewnością te wszystkie przygody, które ze mną przeżył, więc teraz mało co robi na nim wrażenie, co oczywiście jest jego ogromnym atutem, tak samo jak dokładność i sumienność.

► **Czy zastanawiałeś się kiedyś nad tym, jaki wpływ na twoją skłonność do jazdy na limicie ma fakt, że w domu czeka na ciebie rodzina?**

Jestem na tyle świadomym kierowcą, że zdaję sobie sprawę z tego, co może się zdarzyć. Wiadomo, że z jednej strony taka świadomość w pewnych miejscach hamuje człowieka, ale pozwala jednocześnie na to, żeby ścigać się przez wiele lat i cały czas czerpać z tego przyjemność. Jest bardzo wielu niesamowicie szybkich kierowców, którzy kończą uszkodzeni albo demoluja tyle samochodów, że później nie mają już budżetu na kontynuowanie startów. Moje podejście do rajdów nie jest zero-jedynkowe, jak to określił kiedyś znany polski kierowca: „Albo pudło, albo szpital”. Ja chcę być na mecie i to jest pewną podstawą w tym sporcie nie tylko dla mnie, ale także

dla moich sponsorów, którzy nie płacą za to, żebyśmy się rozbił na drugim czy trzecim oesie, tylko za to, by samochód był jak najdłużej w rajdzie i możliwie wysoko docierał do mecy.

► **Czy jest jakiś element sztuki rajdowej, który jest twoją piętą achillesową – starasz się to doskonalić, szlifować, ale czujesz, że idzie ci to opornie?**

Chyba jest to jazda na naprawdę mocno śliskich nawierzchniach i hamowania z dużych prędkości – to są rzeczy, nad którymi wiem, że muszę jeszcze sporo popracować. Nie jest łatwo zawsze trafić w ten idealny punkt hamowania – nie za wcześniej i nie za późno, zwłaszcza jeśli dodatkowo przyrzeczność nie jest najlepsza. Myszę, że jest to kwestia pewnego zdecydowania na to, że to już jest ten idealny moment.

► **Więcej pretensji masz do siebie po zbyt wczesnym czy zbyt późnym hamowaniu?**

Zdecydowanie po zbyt wczesnym, które – co prawda – daje nieco więcej czasu na zastanowienie się przed zakrętem, ale jest ewidentną stratą. Natomiast jeśli się zahamuje zbyt późno, to już nie ma czasu na zastanawianie się – wtedy trzeba się po prostu ratować.

► **Jaką przewagę nad krajową stawką zyskuje kierowca, który – tak jak ty – przejechał trzy pełne sezony za granicą, uzupełniając je kilkoma startami w Polsce, Estonii czy na Litwie?**

Myszę, że nadal pamiętam wiele polskich odcinków, a takie klasyki jak *Walim-Rościszów* mógłbym w 90 proc. podyktować, choć oczywiście nie jest to taka znajomość, jaką mogą się pochwalić kierowcy regularnie startujący w RSMP. Myszę, że – owszem – oni bardzo dobrze będą znać trasy odcinków w rajdach do mistrzostw Polski, ale ja będę potrafił przygotować sobie bardzo dobry opis. Poza tym długie odcinki i rajdy w RMS poprawiają pamięć kierowcy. Jestem pewien, że wracam do kraju dużo silniejszy, niż wyjeżdżałem, co pokazał na przykład Rajd Polski w 2011 r., w którym liczyliśmy się w walce o zwycięstwo. Owszem, błąd w opisie skutkowało, że wypadliśmy z drogi, niemniej jednak pokazaliśmy bardzo dobre tempo i byliśmy konkurencyjni względem wszystkich zawodników w stawce.

► **Czujesz się mocniejszy psychicznie i bardziej odporny na przeciwności losu po tych trzech sezonach za granicą?**

To, ile przygód nas spotkało w trakcie całego sezonu w mistrzostwach świata, ile czasu spędziliśmy, naprawiając własnymi rękami rzeczy, które wydawały się nie do naprawienia, daje nam to, że w Polsce, dopóki będzie chociaż cień szansy, cień możliwości, żeby jechać dalej, pojedę dalej i zrobię wszystko, żeby dać sobie radę.

► **Jak oceniasz postęp, jaki poczynił twój zespół? Czego nauczyła się twoja ekipa?**

Spotkało ich tyle problemów technicznych, które musieli rozwiązać, że teraz mogą mieć poczucie, że poradzą sobie niemal ze wszystkim. Oprócz tego spodziewam się, że dzięki temu doświadczeniu mój samochód powinien być przygotowany tak dobrze, że nie przytrafia nam się w trakcie sezonu poważniejsze awarie.

A ndrzej jest doskonałym pilotem i chciałbym podkreślić, że bardzo dobrze nam się pracowało. W tym momencie jednak dalsze wspólne starty nie będą możliwe i rozglądam się za nowym pilotem. Andrzej najprawdopodobniej pozostanie w zespole i będzie nam pomagał w kwestiach organizacyjnych.



Andrzej Obrębowski towarzyszył Maćkowi na prawym fotelu od samego początku kariery. W sezonie 2013 to się zmieni.

► **Zamiana Rajdu Koszyc na litewską rundę to – twoim zdaniem – dobry pomysł?**

Litewskie szutry są przepiękne, niesamowicie widowiskowe, równe, szerokie i w miarę bezpieczne, więc w kontekście tego, co słyszałem o Rajdzie Koszyc, jest to bardzo dobre rozwiązanie. Poza tym, jak już wspominałem wcześniej, drugi rajd szutrowy w sezonie to spełnienie oczekiwań zarówno zawodników, jak i kibiców.

► **Jak byś porównał litewskich kierowców do polskich?**

Zawodnicy polscy reprezentują profesjonalne podejście i posiadają większe doświadczenie, więc powinni być konkurencyjni nawet na tych nieznanymi im odcinkach specjalnych. Pewną zagadką może być wpływ dużo bardziej liberalnych litewskich przepisów. Te samochody, które tam jeżdżą, są nierzadko dużo szybsze od samochodów S2000 czy znanych u nas enek. Mają większe zwężki, są lżejsze, więc bliżej im do wersji rallycrossowych czy znanych z naszej Barbórki. Dlatego na oesach może się jednak okazać, że będziemy zostawać z tyłu, bo Litwini dysponują sprzętem, który nie odpowiada naszym i światowym homologacjom.

► **Czym się różni litewskie podejście do rajdów od tego, które znasz z Polski?**

Mogę porównywać mistrzostwa Polski takie, jakie opuściłem po sezonie 2009. Różnica między tym, co było parę lat temu, a tym, co zaobserwowałem na Litwie, to przede wszystkim podejście do zawodników, które tam jest niesamowicie życzliwe i otwarte. Tam czuje się, że zawodnik jest najważniejszym aktorem rajdowego spektaklu. Czuje się to na każdym kroku zawodów – niezależnie od ich rangi. Tam chce się pomóc zawodnikowi i stworzyć im jak najlepsze warunki do ścigania się.

► **Jesteś człowiekiem, który wydaje się niesamowicie spokojny i skupiony na konkretach, więc czy zdarza ci się zostać wyprowadzonym z równowagi – co trzeba zrobić, by to osiągnąć?**

Na pewno tracenie panowania nad sobą nie jest najlepszym rozwiązaniem. Mój charakter powoduje, że wolę racjonalnie dążyć do logicznego rozwiązywania problemów.

► **Przypominasz sobie moment z ubiegłego sezonu, w którym byłeś najbliżej utraty panowania nad sobą?**

Ewentualnie było tak podczas Rajdu Francji, z którego musieliśmy się wycofać z powodu ciekającego

zbiornika paliwa, tracąc przy tym punkty i szansę na walkę o podium w SWRC, na którym bardzo mi zależało. Wtedy faktycznie niewiele brakowało do tego, żeby mnie szlag trafił, ale moje zdenerwowanie było okazane raczej tym, że do nikogo przez dobrą chwilę się nie odzywałem. Wypadek w Nowej Zelandii także był dość ciężkim przeżyciem i trudnym momentem dla mnie i dla Andrzeja. Tutaj wina leżała po obu stronach i trochę ciężko było nam się dogadać bezpośrednio po tej przygodzie, ale do

następnego dnia obaj ochłonęliśmy. Ten wypadek był i tak szczęściem w nieszczęściu – obyło się przecież bez konsekwencji dla załogi, a prawda jest taka, że wypadliśmy wtedy z drogi przy około 150 km/h. Zawsze gdy opuszcza się drogę przy takiej prędkości, robi się gorąco. Tam – na szczęście – na naszej drodze był tylko drewniany płot, który nie zrobił nam krzywdy, ale dość poważnie zmienił stylizację naszego samochodu, by nie powiedzieć, że go zdekolował.

► **Uważasz, że sezon SWRC przejechałeś na 100 proc. swoich (i samochodu) możliwości czy mogłeś ugrać coś więcej?**

Nie chciałem jechać tych rajdów na absolutne 100 procent. Zdawaliśmy sobie sprawę z tego, że to nie jest zabawa – to są najtrudniejsze rajdy płaskie na świecie, a my byliśmy tam nowicjuszami, więc jazda na 100 procent mogłaby się okazać czystym samobójstwem. Chcieliśmy ukończyć wszystkie rajdy i czekać na swoją szansę, swoją możliwość do ataku. Na pewno nie było to tempo, jakie chciałbym pokazywać w Polsce. W ogóle jest mi bliżej do filozofii skutecznego dojeżdżania do mety i starania się, by ugrać to, co możliwe w danym momencie i w danych warunkach. Mam też na tyle dużą świadomość tego, co robię, że jestem w stanie określić, gdzie są moje mocne strony, gdzie słabe i kiedy mam szansę na dobry wynik, a kiedy po prostu trzeba dotrzeć do mety.

► **Większą gorączkę czułeś w 2011 r. w Szwajcarii (po Rajdzie du Valais) czy w tym sezonie w Hiszpanii?**

Myszę, że w Szwajcarii. Wtedy podium w mistrzostwach Europy było naprawdę na wyciągnięcie ręki, ale uciekło wskutek naprawdę niefortunnego zbiegu okoliczności – to była chyba pierwsza taka sytuacja w mojej karierze. Wtedy dobitnie przekonałem się, że w tym sporcie nie wszystko zależy ode mnie.

► **Czy sezon w SWRC sprawił, że coś zmieniście, poprawiliście z Andrzejem w waszym opisie? Jest on już na tyle dobry, że nie notujesz znaczącej**

poprawy w czasach na kolejnych pętlach?

Opis nigdy nie jest perfekcyjny – zawsze wprowadzamy do niego drobne korekty. Uważam, że mój opis jest dojrzały i naprawdę mi pasuje. W zeszłym roku wprowadziliśmy do niego zupełnie nową komendę wskutek tego, że trochę nam brakowało skali do określenia zakrętów. W mistrzostwach świata było sporo zakrętów, które były dla nas za szybkie na cztery, ale za wolne na pięć, stąd pojawienie się opisu cztery i pół. Okazało się to fajnym rozwiązaniem, które najczęściej stosowaliśmy w Finlandii i Nowej Zelandii, czyli tam, gdzie są długie i równe zakręty.

► **Z Andrzejem, oprócz tego,**

że jeździecie razem, tańczą was więzy rodzinne, podobnie jak Gronholma z Rautiainenem. To pomaga we współpracy czy nie ma to żadnego znaczenia?

Myszę, że to nie miało większego znaczenia. Nauczyliśmy się skupiać na tym, co się dzieje na rajdzie i na swoich zadaniach, więc cała reszta nie miała na nas zbyt dużego wpływu.

► **Jaki masz stosunek do zabierania rodziny na rajd? Rozgraniczasz wyraźnie pracę od życia osobistego czy też wolisz, gdy twoi bliscy ci towarzyszą?**

Moja rodzina bardzo mocno mnie wspiera, ale jednocześnie doskonale rozumie, że jestem tam niejako w pracy. Ja też potrafię rozgraniczyć to, że jestem w tej chwili w rajdowce czy na zapoznaniu i na tym się skupić. Wiadomo, że w każdym rajdzie są takie momenty, w których trzeba się trochę zrelaksować, pogadać o innych rzeczach, więc cieszę się, kiedy rodzina, znajomi czy kibice są ze mną, bo to rozluźnia i jednocześnie motywuje do dobrej, szybkiej jazdy.

► **W tym roku szczególnie ciekawie zapowiadają się mistrzostwa Europy – będą nowe rajdy i przede wszystkim świetna oprawa medialna. Nie myślałeś o tym, by wrócić do tego cyklu?**

Oczywiście, że myślałem, ale problemem jest tutaj budżet. Fundusze potrzebne na cykl RME muszą być znacznie większe niż te, którymi będę dysponował w tym roku. W kalendarzu jest 13 rajdów. Co prawda, liczy się osiem wyników, ale wiadomo, że większa liczba startów podnosi szansę na lepszą zdobycz punktową. Oprócz tego znacznie bardziej kosztowna jest także logistyka.

► **Przez trzy ostatnie sezony startowałeś Fiesta S2000. Co na przestrzeni tych trzech sezonów zmieniło się w twoim samochodzie?**

Fiesta najmocniej ewoluowała przez pierwsze dwa sezony. Wtedy pojawił się nowy silnik, nowe przełożenia skrzyni biegów, kolejne ustawienia dyferencjałów i mapy silnika, nowe ewolucje amortyzatorów, więc w sumie naprawdę sporo zmian. W sezonie 2012 był już raczej zastój. M-Sport, po wprowadzeniu wersji RRC, skupił się bardziej na tym samochodzie, a Anglicy ucciwie przyznali, że nie mają już w planach rozwijania

Ja chcę być na mecie. Ji to jest pewną podstawą w tym sporcie nie tylko dla mnie, ale także dla moich sponsorów, którzy nie ptają za to, że bym się rozbił na drugim czy trzecim oesie, tylko za to, by samochód był jak najdłużej w rajdzie i możliwie wysoko docierał do mety.



Drugie miejsce w Rajdzie Portugalii było najlepszym wynikiem Oleksowicza w zeszłorocznym cyklu SWRC.

Fiesty S2000, bowiem są pochłonięci konstruowaniem wersji R5.

► **Nie myślałeś o przesiadce do RRC?**

Jasne, że myślałem, ale to auto jest jednak wielokrotnie droższe niż S2000. Samochód RRC kosztuje 430 tys. funtów, a jego eksploatacja pochłania niemal identyczne pieniądze, jakie trzeba przeznaczyć na serwisowanie auta WRC. Nie spotkałem jeszcze nikogo, kto by się pochlebnie wyraził o kategorii RRC. Ja także uważam to za chory pomysł.

► **W RSMP opony są praktycznie dowolne, a w RMS otrzymywałeś określoną liczbę opon i to musiało ci wystarczyć. Które rozwiązanie jest lepsze?**

Z tego, co wiem, FIA planuje wprowadzenie zasad z RMS także w mistrzostwach lokalnych. Tym samym mielibyśmy do wyboru tylko 2-3 twardości mieszanki, co wyrównuje szanse i ogranicza koszty, bo nie trzeba mieć ciężarówki opon gotowych na każdą okazję. Ogranicza to także problem szpiegowania warunków pogodowych, bo i tak mamy jedną oponę, której nie możemy nacinać niezależnie od tego, czy jest mokro, czy sucho. Co ważne, ogranicza to również koszty testów. Testuje się auto na jednej, dwóch mieszankach, a nie na wielu mieszankach, nacięciach, wzorach bieżników – moim zdaniem to strzał w dziesiątkę. Jeździłem na tych oponach przez rok i powiedziałbym wręcz, że to jest bezpieczniejsze. Na pewno dlatego, że dają gorszą przyczepność, więc – chcąc nie chcąc – jedzie się na nich wolniej, ale także dlatego, że są zbliżone do opony seryjnej. Lepiej się na nich czuje samochód, jedzie się trochę bardziej jak na szutrze, auto wcześniej ostrzega o tym, że zaczyna się ślizgać, więc kierowca ma więcej czasu na reakcję.

► **Masz swoją stajnię rajdową, swój samochód i mechaników na etacie. Nie myślałeś o zmianie modelu – wypożyczaniu samochodu i przyjeździe na rajd tylko z walizką?**

Teraz mój zespół działa na tyle dobrze, że podczas rajdu jestem w stanie się skupić wyłącznie na jeździe. Oprócz tego jest to moja praca, bo obsługujemy również innych zawodników, serwisujemy inne samochody. Gdybym zlikwidował zespół, musiałbym sobie poszukać innego zajęcia.

► **Czego i od których kierowców chciałbyś się nauczyć? Zdarza ci się podglądać on-boardy?**

Przez cały sezon miałem okazję podpatrywać kierowców z czołówki mistrzostw świata, ale tym, czego chciałbym się nauczyć, jest chyba podejście, jakie prezentuje Jari-Matti Latvala, czyli pewne szaleństwo i podejmowanie większego ryzyka. Myślę, że to mogłoby mnie pchnąć do przodu. Chciałbym, żeby to się stało już w tym sezonie w RSMP, tak abym przed każdym startem był trochę nabuzowany i pełny sportowej złości.

► **Czy jest jakaś rajdówka, której jeszcze nie prowadziłeś, a cały czas o tym marzysz?**

Chciałbym spróbować kiedyś jazdy samochodem historycznym, na przykład Escortem MK II – rajdówką z prawdziwego zdarzenia sprzed lat.

► **Myślałeś o tym, by spróbować swoich sił w innej**

dyscyplinie sportów motorowych?

Myślałem kiedyś poważnie o wyścigach. Przed tym sezonem przez chwilę także nad rallycrossem, natomiast rajdy są dyscypliną, w której rywalizacja jest bardzo zacięta – ścigamy się bliżej przyrody i kibiców, więc póki mam możliwości ścigania się w rajdach, to będę to robił.

► **Chciałbyś kiedyś spróbować swoich sił w rajdach cross-country?**

Myślę, że jest to jakiś naturalny kierunek rozwoju kariery, ale na razie czuję, że mam jeszcze sporo do zrobienia i udowodnienia w rajdach płaskich. W Dakarze chciałbym jednak kiedyś pojechać – bez dwóch zdań. **WRC**



Litewska runda RSMP to dobra wiadomość dla Oleksowicza, który w 2012 r. startował w dwóch rundach litewskiego czempionatu. Tutaj podczas Rajdu 300 Jezior.

REKLAMA

WIELKA WYPRZEDAŻ!



Buty OMP Montecarlo 2
479,- 626,-

*homologacja FIA



Rekawice OMP Speed 2
199,- 261,-

*homologacja FIA



Kombinezon Sparco Tech Light
2999,- 4639,-

*homologacja FIA



Kask Sparco WTX J-3H
1499,- 1744,-

*homologacja FIA

RALLYPLANET.PL

PRINCE 60-451 Poznań, ul. Dąbrowskiego 495
tel./fax +48 61 848 88 26, +48 61 849 90 19
rallyplanet.pl, e-mail: rallyplanet@prince.com.pl
facebook.com/rallyplanet