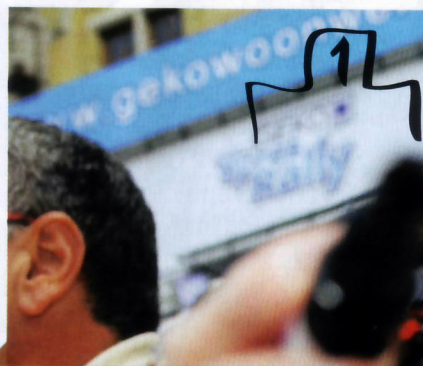




CELUJĘ W PODIUM

Rozmawiała: Natalia Kraus



Mija już 14 lat, odkąd Polak po raz ostatni został najszybszym kierowcą Europy. Obecnie najniższy stopień podium mistrzostw Starego Kontynentu oblegany jest przez **Maćka Oleksowicza**. Odwzajemniona miłość do szutrów oraz sportowe dopieszczanie ciała i ducha mogą sprawić, że w tym cyklu przez długi czas będzie o nim głośno.

WRC: Za tobą pierwsza połowa sezonu w mistrzostwach Europy. Wystartowałeś w pięciu rajdach i zajmujesz w tej chwili 3. pozycję w punktacji. Jesteś zadowolony?

Maciej Oleksowicz: Jestem bardzo zadowolony. Celem jest jednak podium na koniec sezonu, więc nie możemy spocząć na laurach.

W tym roku po raz pierwszy startowałeś na Maderze. Spróbuj porównać ten rajd z innymi asfaltowymi rundami mistrzostw Europy.

Ten rajd jest zdecydowanie inny od tych, w których dotychczas startowałem. Myślę, że to takie połączenie Rajdu Mille Miglia i Chorwacji. Drogi na Maderze są kręte, ale za to szerokie. No i oczywiście niesamowicie przyczepne, przez co nasz samochód był maksymalnie obniżony i sztywny. Tam się jeździ jak na torze wyścigowym. Dlatego przed tym rajdem przygotowywałem się m.in. na torze kartingowym w Lublinie. Po prostu uczyłem się optymalnego toru jazdy, który na Maderze jest kluczem do dobrego wyniku.



Trzecie miejsce to spory sukces. Co o nim zdecydowało?

Przed wszystkim bardzo dobre przygotowanie. Już na początku tego sezonu zdawałem sobie sprawę, że na szutrze jesteśmy bardzo konkurencyjni i wygrywamy odcinki specjalne, natomiast na asfalcie moja forma jest słabsza. Nie bardzo wiedziałem, jak sobie z tym poradzić. Najrozsądniejszym rozwiązaniem było pojechać do ludzi, którzy znają się na rajdowaniu. Stąd szkolenie we włoskiej szkole jazdy oraz trening z byłym mistrzem Europy Simonem

Jean-Josephem na torze wyścigowym w Le Mans. Wydałem mi się, że to wszystko przyniosło doskonale rezultaty. Teraz już wiem, jak jeździć i wygrywać na odcinku specjalnym, a nawet jeśli go nie wygrywam, to wiem, gdzie popełniam błędy. Do tego dochodzi kwestia przygotowania samochodu. W rajdówce – jak wiadomo – jest potwornie dużo ustawień, dzięki którym dostosowujemy ją do jazdy w danych warunkach. Nie wystarczy informacja, że będziemy jeździć po asfalcie. On może być przecież kręty, śliski, dziurawy, mokry – w związku z tym możliwości jest naprawdę bardzo dużo. W samochodzie mamy kilkadziesiąt konfiguracji dotyczących m.in. doboru amortyzatorów, klocków hamulcowych, dyferencjałów.

Ilu mechaników pracuje nad samochodem?

Podczas rajdu pracuje pięciu mechaników, do tego jedna osoba, która zajmuje się kołami, oraz jeden inżynier – razem siedem osób. Przed rajdem, jeżeli czasu jest mało, samochodem zajmuje się cała ekipa, a jeśli mamy go więcej, dwie-trzy osoby przez dwa tygodnie przygotowują auto do następnego startu.

Myślisz, że trudno będzie utrzymać 3. miejsce w mistrzostwach Europy?

Na pewno. W tym roku startuje wielu naprawdę bardzo dobrych kierowców. Z drugiej strony wydaje mi się, że te najtrudniejsze rajdy już są za nami. Damy z siebie wszystko i tak jak zapowiadaliśmy, chcemy być na podium. To oczywiście będzie wymagało dalszej pracy.

Wspominałeś w jednym z wywiadów, że szczególnie zależy ci, aby dobrze wypaść w Rajdzie Polski. Kogo w Mikołajkach będziesz uważał za swojego głównego rywala?

Jeśli chodzi o mistrzostwa Europy, to oczywiście naszymi najgroźniejszymi konkurentami będą Włosi, na szczęście oni nie są aż tacy mocni na szutrze. W Rajdzie Polski szybka będzie też cała polska czołówka, ale to nic nowego. My na pewno będziemy bardzo dobrze

przygotowani, chociaż rajd odbędzie się zaledwie 2 tygodnie po hiszpańskim Rajdzie Principe de Asturias, a więc czasu na powrót, przebudowę samochodu na szuter i przygotowania będzie bardzo mało. To będzie bardzo pracowity miesiąc dla całego zespołu.

Twoim głównym rywalem w mistrzostwach Europy jest w tej chwili Luca Betti. Jak wyglądają wasze relacje?

Poza rajdami panuje naprawdę bardzo życzliwa atmosfera. Wszyscy trzymają się razem. Tak naprawdę nie mamy za wiele czasu na to, żeby się spotykać – mieszkamy w różnych krajach, a podczas rajdu każdy ma dużo pracy. Ale po zawodach jest zawsze bardzo miła impreza.

Z ciekawostek zdradzę, że Luca Betti jeździ na rajdy ze swoim wilczurem, który nie odstępuje go na krok ☺.

Podobno twój ulubiony rajd to Finlandia. Dlaczego właśnie ten?

Po pierwsze, jest to szuter, który każdemu kierowcy rajdowemu sprawia wielką frajdę, głównie dlatego że czasem oglądamy świat przez boczną szybę ☺. Ponadto w Finlandii są bardzo równe, szerokie drogi, jest bardzo dużo hop i przez sporą część rajdu naprawdę latamy w powietrzu. Poza tym klimat, jaki panuje w tym kraju, jest idealny do jazdy.

Odczuwasz strach, kiedy jedziesz na granicy ryzyka?

Oczywiście, że tak. Myślę, że ludzie, którzy nie odczuwają strachu, bardzo szybko kończą karierę na przydrożnych drzewach. Wiadomo, że każdy, kto startuje w rajdzie, chciałby wygrać i pojechać każdy zakręt jak najszybciej. Strach jest tym, co sprowadza nas na ziemię.

Co dla ciebie jest najważniejsze w rajdach?

Trudne pytanie... Czasem cieszę się nie z tego, ile punktów wywozimy z rajdu, ale jak walczyliśmy i jak jechaliśmy. Na wynik końcowy wpływa bardzo dużo czynników i nie nad wszystkim mam bezpośrednią kontrolę. Z jednej strony pracują mechanicy, którzy mogą popełnić błąd,

» Żyję szybko i nie zawsze udaje mi się to pogodzić. Czasem po prostu trzeba wybierać, co jest ważniejsze. Najprostszy sposób to wyłączenie telefonu komórkowego, żeby czas z rodziną spędzić dobrze, i tak samo podczas rajdu, żeby być w 100% zaangażowanym w to, co się robi. «

z drugiej strony jest pogoda, jest też element pecha, gdy komuś np. wyleci kamień na drogę. Ciężko zatem powiedzieć, że cieszą się z wygranej. Bardziej cieszą się z tego, jak wykorzystaliśmy szansę, które były na danym rajdzie. Pod tym względem jestem bardzo zadowolony z tegorocznych rajdów Chorwacji i Bosforu, ale też z zeszlorzecznego Rajdu Polski.

Masz jakichś idoli?

Jak najbardziej. Są to ludzie, od których mogłem się wiele nauczyć. Z jednej strony są idole, którzy są mistrzami świata, ale od nich ciężko jest się uczyć. Zawsze starałem się znaleźć takiego nauczyciela, który jest lepszy ode mnie. Niekoniecznie musi być szybszy, ale ma większą wiedzę i potrafi ją przekazać. Pierwszym takim autorytetem był Waldemar Dorskoc, zwany „mistrzem ośki”, drugi to Leszek Kuzaj, który obsługiwał moje pierwsze Subaru, oraz John Haugland, który prowadził w Norwegii szkołę jazdy po szutrze. Teraz chwilowo nie mam swojego przewodnika, mam za to wsparcie osób z mojego zespołu.

Czasem udaje ci się namówić do startu swojego tatę, jak choćby w tym roku w Turcji. Jak się czujesz, gdy bierzecie udział w tym samym rajdzie?

W rajdach, podobnie jak w biznesie, trzeba nauczyć się odcinać od wszelkich problemów. Nauczyłem się zapominać o wszystkim, co jest niezwiązane ze startem podczas zawodów. Ćwiczę różne techniki koncentracji i relaksacji. W związku z tym tak naprawdę w rajdówce nie ma znaczenia to, czy jedzie mój ojciec. Ma to oczywiście znaczenie przed rajdem i podczas przygotowań, bo trzeba każdego ranka z nim pogadać i mu pomóc ☺.

» Moim największym marzeniem jest udział w Dakarze. Po to, żeby przejechać najcięższy rajd świata. «

Co się dzieje w twojej głowie na kilka sekund przed startem do oesu?

Powtarzam sobie cele, jakie postawiłem sobie przed rajdem. Mam zresztą całą procedurę na minutę przed startem, m.in. po to, żeby właśnie nie myśleć o innych rzeczach. Pilot dyktuje dwa-trzy pierwsze zakręty, a ja skupiam się na torze jazdy. Później wszystko zaczyna się już dziać automatycznie.

Według psychologii sportu na sukces składają się 4 czynniki: technika, taktyka, ciało zawodnika oraz psychika. Które z nich są u ciebie najmocniejsze, a które najsłabsze?

Myślę, że jeśli chodzi o ciało i umysł, to jest OK. Siłownia, bieganie pod okiem trenera, do tego wizyty u psychologa sportowego. W naszym sporcie nie musimy być maratończykami. Ciało ma się nie zmęczyć, żeby głowa dobrze pracowała i nie obniżył się czas reakcji.

To, nad czym musimy pracować, to technika i to pewnie jeszcze długo potrwa.

Jak udaje ci się pogodzić życie kierowcy rajdowego, biznesmena, męża i ojca?

Zyję szybko i nie zawsze udaje mi się to pogodzić ☺. Czasem po prostu trzeba wybierać, co jest ważniejsze. Najprostszy sposób to wyłączenie telefonu komórkowego, żeby np. czas z rodziną spędzić dobrze, i tak samo podczas rajdu, żeby być w 100% zaangażowanym w to, co się robi. Na rajdzie nie otwieram laptopa, nie czytam maili, one po prostu tydzień czekają. Taką decyzję podjąłem, choć wiem, że tracę pewnie kilka kontaktów, ale dzięki temu mogę np. w domu fajnie pobawić się dziećmi, a na rajdzie staram się tylko szybko jechać. W tym roku na Maderę przyjechałem z rodziną. Do naszych testów był jeszcze tydzień, przez co w pełni oddałem się najbliższemu. Jednak na czas rajdu wyprowadziłem się do innego hotelu po to, aby mieć „czystą głowę”.

Jakim samochodem jeździsz na co dzień?

Audi A3.

Komu zawdzięczasz to, gdzie teraz jesteś?

Myślę, że najważniejsze jest to, w jaki sposób potrafimy wykorzystać szansę, które nam się przytrafiły. Miałem to szczęście, że otrzymałem finansowe wsparcie od rodziny, które pozwoliło mi uczestniczyć w tak drogim sporcie, jakim są rajdy samochodowe. Teraz próbuję właśnie wykorzystać tę szansę i pomaga mi w tym bardzo wiele osób, ale to ja staram się złożyć to w całość.

Twoje największe rajdowe marzenie?

Udział w Dakarze. Po to, żeby przejechać najcięższy rajd świata. Najbardziej realne jest jednak wystartowanie w nim na quadzie. Start samochodem to koszt ok. 2 mln zł. Chwilowo nie mam perspektyw na znalezienie tak hojnego sponsora. Start quadem to jakieś 500 tys. zł.

WRC



REKLAMA

1 MIEJSCE RAJD SWIDNICKI 3 RUNDA RPP
1 MIEJSCE A6 RAJD MAZOWIECKI
2 MIEJSCE R2B RAJD KARKONOSKI

BUDOWA, SERWIS, WYNAJEM
SAMOCHODÓW WYCZYNOWYCH

FIGHTERSGLORY.COM