

# DIAGNOZA: CHORY NA RAJDY

Jeszcze przed rozpoczęciem sezonu Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski środowisko polskiego motorsportu obiegła informacja o powrocie na rajdowe oesy Macieja Lubiaka. Zawodnik na swoją broń wybrał wymarzone od lat Subaru i wygrał Rajd Rzeszowski w klasie Open N, jednak sam twierdzi, że ma jeszcze dużo zapasu i może być lepszy. Gdzie chęć ciągłej poprawy doprowadzi załogę **Lubiak/Wisławski**?

➤ Rozmawiał: Igor Szmidt ➤ Opracował: Kamil Wrzecionko

**WRC: Pierwszy start po powrocie do RSMP w Rajdzie Rzeszowskim skończył się dla Ciebie zwycięstwem w klasie Open N i 11. miejscem w klasyfikacji generalnej. Musisz być zadowolony z tego wyniku, biorąc pod uwagę długą przerwę w startach?**

**Maciej Lubiak:** Jestem zadowolony. Muszę przyznać, że na mecie byłem trochę zaskoczony. Po ośmiu latach bez startów, bez jakiegokolwiek kontaktu z rajdami bardzo ciężko jest wrócić na odpowiedni poziom, gdzie konkurencja jest już od dawna w rytmie. W moim życiu bardzo dużo się zmieniło zarówno w aspekcie zawodowym, jak i rodzinnym. Musiałem sobie pouklądać na nowo kilka spraw i bardzo się cieszę, że pierwszy start się tak zakończył. Można by rzec, że w osiągnięciu takiego wyniku w Rzeszowie pomogli mi moi koledzy konkurenci – niektórzy odpadli po problemach ze sprzętem, inni może nie wytrzymali presji i ciśnienia. Był to naprawdę bardzo ciężki, trudny rajd. Między innymi dzięki doświadczeniu Macieja Wisławskiego nasza jazda była bardzo płynna, równa, bez zbędnych prób szarpania tempa i przyspieszania, które mogłoby się skończyć wizytą w rowie. Mieliśmy dużo szczęścia, nie jestem do końca zadowolony ze swojego tempa, jednak jestem przekonany, że z rajdu na rajd będziemy przyspieszać i na pewno moja jazda wskoczy na wyższy poziom. Kiedy to się stanie? Mam nadzieję, że jak najszybciej ☺.

**Jak wyglądały twoje przygotowania do tej imprezy, pomijając start w Rajdzie Ziemi Bocheńskiej?**

Oprócz Rajdu Ziemi Bocheńskiej miałem jeszcze trzy sesje testowe, m.in. z Bryanem Bouffierem. Dawny konkurent bardzo mi pomógł w powrocie, dał cenne wskazówki dotyczące ustawień samochodu, wsadł również na prawy fotel, co pozwoliło na szybkie wyeliminowanie podstawowych błędów, które popełniałem po tak długiej przerwie. Uważam, że w każdym sporcie trener odgrywa bardzo ważną rolę, Bryan Bouffier jest takim z najwyższej półki. Zależało mi na tym, by nie stąpać po omacku, dochodząc do wielu rzeczy samodzielnie. Bryan pomógł mi osiągnąć cel - z nim moje treningi były bardziej efektywne i skuteczne.

**Nawiązując do twojej wypowiedzi, od ostatniego startu minęło bardzo dużo czasu. Zmieniłeś się nie tylko jako sportowiec, ale też jako człowiek. Gdzie zauważasz w sobie największą zmianę?**

Zdecydowanie mogę stwierdzić, że mam teraz całkowicie inną osobowość, charakter, podejście do życia. Podszedłem do tego wyzwania bardzo solidnie i profesjonalnie. Przez te wszystkie lata trenowałem również inne sporty, tam podierałem się doświadczeniem z innych dziedzin życia. Moje odczucia są takie, że z odcinka na odcinek odkrywam, że można jechać szybciej. Czuję, że mam sporo zapasu, mogę się poprawiać i osiągać zdecydowanie lepsze wyniki. Myśląc o kolejnym rajdzie, zdaję sobie sprawę z tych rezerw, ale pamiętam również o tym, że taka poprawa wymaga setek kilometrów oesowych. To nie przychodzi z dnia na dzień.

**Czy wiesz już, co konkretnie wymaga poprawy, czy kwestia leży głównie w sprawie doświadczenia i wjeżdżenia się w samochód?**

Wydaje mi się, że to kwestia wjeżdżenia się w samochód, odświeżenia prawidłowych nawyków, nauki ustawiania samochodu pod swój styl jazdy, ale też poznawania odcinków specjalnych. Nie da się ukryć, Rajd Rzeszowski kiedyś był zupełnie inny. Dawniej rozgrywał się na szerokich, wyasfaltowanych drogach. Jeździło się między domami, chodnikami, od czasu do czasu zdarzała się jakaś solidna droga w lesie, natomiast w tej chwili 80 proc. oesów była dla mnie całkowicie nowa. Próby rozgrywane są na drogach polnych pokrytych świeżym asfaltem, nie było praktycznie żadnej prawidłowości zakrętów, nie było skrzyżowań, nie było długich prostych. Można stwierdzić, że trasa to przechodzenie z łuku w łuk na bardzo ciasnych drogach. Dodając do tego przepęty i rowy, dostajemy niezwykle trudną imprezę. Ciężko przełamywać bariery właśnie na tego typu rajdach.

**W informacji prasowej, która pojawiła się przed twoim powrotem, zauważyliśmy pewne zdanie – mianowicie, że wybór Subaru był podyktowany nie tyle kwestiami budżetowymi, tylko najwyżej w świecie wolałeś ścigać się takim samochodem, niż jakimkolwiek klasy R5...**

To prawda, zawsze marzyłem o ściganiu się w samochodzie marki Subaru. Przez lata przerwy bardzo podobała mi się postawa i sylwetka tego auta. Już za czasów, kiedy dominował w nim Kajetan Kajetanowicz, wiedziałem, że chcę w nim wystartować. Bardzo ciekawa, ponadczasowa bryła, piękny kształt... pomyślałem, że kolekcjonersko muszę mieć u siebie jakiś samochód. Mój tata posiada malucha, ja stwierdziłem, że również kupię rajdówkę z moich czasów. Chciałem kupić model, wyprodukowany przez Tommi Makinen Racing, który pod maską posiada specjalną tabliczkę. Wydaje mi się, że ta tabliczka za kilka lat będzie miała ogromne znaczenie. Na pewno będzie miała takie dla mnie. Z całą pewnością ten samochód i starty nim stały się moim hobby, odskoczną od życia zawodowego. Zawsze będę to powtarzał, że rajdy są genialną formą odregulowania – mamy tu adrenaline, konieczność skupienia... nie ma tutaj czasu na rozmyślanie o biznesie. Moje Subaru wymaga jeszcze trochę dopracowania, ale z całą pewnością włożę w ten proces całe moje serce.

**Jak, oprócz Rajdu Ziemi Bocheńskiej i testów m.in. z Bryanem Bouffierem, wyglądał twój proces adaptacji? Czy od razu poczułeś się w tym aucie komfortowo, czy musiałeś nad tym pracować?**

Jeździłem wcześniej podobnymi, N-grupowymi samochodami. Subaru nie odbiega od nich bardzo. Oczywiście ma pewne ulepszenia, jednak pod względem mocy jest to podobna półka. Klasa Open N daje duże możliwości przeróbek, zbliża auto w swojej charakterystyce do S2000. Skrzynia biegów czy zawieszenie są bardzo

podobne do tych, na których kiedyś jeździłem. Z całą pewnością nie ma tutaj takiej różnicy, jaka byłaby widoczna gołym okiem, kiedy wsadłbym do samochodu R5.

**Kiedy pojawiła się informacja o twoim powrocie do rywalizacji, od razu wiadomym było, że zadebiutujesz dopiero na Rajdzie Rzeszowskim. Skąd taka decyzja, że wystartujesz od połowy sezonu?**

Zakupiliśmy samochód dopiero pod koniec lutego. Chciałem pojechać na Rajd Świdnicki-Krause, jednak było to logistycznie niemożliwe. Samochód nie był jeszcze wtedy przygotowany, wymagał rozebrania, malowania karoserii, zakupu nowego zawieszenia. Subaru jest z roku 2008, swoje już przejeździł, więc aby konkurować nim i czerpać z tego przyjemność, trzeba było poświęcić mu sporo czasu i uwagi. Doprowadziliśmy go do stanu używalności i teraz praktycznie wszystko jest już w jak najlepszym porządku. Kiedy wiedziliśmy, że nie uda nam się wystartować w Świdnickim, wiadomym było, że pojedziemy dopiero w Rajdzie Rzeszowskim. Bez sensu byłoby wracanie po tak długiej przerwie prosto na rajd szutrowy i specjalne przygotowanie do niego samochodu na jeden występ.

Zdecydowanie mogę stwierdzić, że mam teraz całkowicie inną osobowość, charakter, podejście do życia. Podszedłem do tego wyzwania bardzo solidnie i profesjonalnie. Przez te wszystkie lata trenowałem również inne sporty, tam podpierałem się doświadczeniem z innych dziedzin życia.

**Czy możesz przybliżyć nam historię tego samochodu?**

Samochodem wcześniej jeździł Andrzej Koper, który kupił go od Tommiego Makinena. Później przez pewien czas trasy pokonywał nim jeszcze Artur Banasiewicz. Od samego początku auto startowało w rajdach.

**W jaki sposób zareagował Maciej Wisławski na wiadomość, że wracasz do rywalizacji?**

Muszę przyznać, że nie wyobrażałem sobie mojego powrotu do rajdów. W każdą środę odwiedza mnie Maciek, zawsze rozmawialiśmy o powrocie, jednak bardziej było to dla śmiechu i umilenia rozmowy. W pewnym momencie powiedziałem mu z powagą: *Wracamy i nie wyobrażam sobie, żebyś ze mną nie pojechał, bez ciebie to nie ma sensu*. Maciek bardzo się wtedy ucieszył. To była prawda – jeśli miałem wracać, to tylko w takim zestawie; takim samochodem, z takim pilotem, z ludźmi, którzy kiedyś towarzyszyli mi w mojej rajdowej przygodzie. Nawet mój logistyk Karina czy rzecznik prasowy Magda są teraz takie same. Odświeżamy stare rzeczy – startujemy dalej i bardzo się cieszymy z faktu, że możemy brać udział w tych swoistych przedstawieniach. Przez pewien moment zastanawiałem się, czy nie zrezygnować z marzeń o Subaru i podejść do sprawy bardziej sportowo, kupując dla przykładu Peugeota 208 R2. Maciek wybił mi ten pomysł z głowy, teraz jestem mu za to niezmiernie wdzięczny.

**Od piątego roku życia uprawiasz sport. Opowiedz coś o tym.**

Przez 18 lat grałem w tenisa ziemnego, później, kiedy skończyłem z rajdami, aby zaspokoić swój smutek, grałem dużo w squasha. Tam zdarzały mi się nawet tytuły, jak np. wicemistrza Polski w Squash Masters czy mistrza Polski w drużynie. Przez pewien moment byłem na piątym miejscu w rankingu Polskiej Federacji Squasha, a w 2014 roku zostałem Mistrzem Polski w padel, która największą swoją popularność osiągnęła w Hiszpanii.

**Skończyłeś karierę tenisową w momencie, kiedy doznałeś kontuzji. Wtedy zdałeś egzamin na licencję rajdową. Czy gdyby nie kontuzja, to do dzisiaj grałbyś w tenisa i nie byłoby nawet mowy o rajdach, czy jedno z drugim nie ma zbyt wiele wspólnego?**

Z całą pewnością spróbowałbym swoich sił w rajdach. Dla przykładu David Nalbandian, jeden z najlepszych tenisistów na świecie, który kilka lat temu walczył jak równy z równym na kortach z Rogerem Federerem, teraz jest również kierowcą rajdowym. W moim przypadku wyglądało to tak, że przez długi czas szukaliśmy przyczyn mojej kontuzji. Moje ciało było bardzo przeciążone ilością treningów, w pewnym momencie po prostu odmówiło

