

Wywiad z Kajetanem Kajetanowiczem i Aleksandrą Masiuk

Data publikacji: 29.04.2005 0:00

□
Kajetan Kajetanowicz (ur. 05.03.1979) pochodzi z Ustronia. Pierwszą licencję kierowcy rajdowego uzyskał w 2000 roku. Jego pilotem jest **Aleksandra Masiuk**. W niedawno rozegranym 5 Rajdzie Mazowieckim Kajetan Kajetanowicz wraz z Aleksandrą Masiuk zgłoszeni w klasie „gość” zajęli 5 miejsce w klasyfikacji generalnej rajdu okazując się najszybszą załogą w samochodzie z napędem na jedną oś. Jednocześnie od startu do mety przewodzili swoistej klasyfikacji zawodników Pucharu Peugeota – przyszyłych konkurentów na trasach mistrzostw Polski. Start załogi Kajetanowicz/Masiuk w całym sezonie 2005 jest wspierany przez poznańską firmę NOVOL - producenta szerokiej gamy produktów dla lakiernictwa samochodowego.

Michał Fielek:

Niedawno cały światek rajdowy obiegła informacja, że "Kajto" będzie jeździł nowym autem. Czy możesz powiedzieć jak do tego doszło?

Kajetan Kajetanowicz:

Już końcem 2003 roku prowadziliśmy rozmowy z firmą NOVOL na temat startów w Pucharze Peugeota 2004. Niestety dla nas nic z tych rozmów nie wyszło. Jednak po naszym udanym starcie w Cieszyńskiej Barbórcie 2004 w Peugeocie 206 XS (w takim samym startujemy obecnie) wypożyczonym ze stajni rajdowej w Oświęcimiu, firma NOVOL ku naszemu wielkiemu zadowoleniu postanowiła sponsorować nasze starty w Mistrzostwach Polski.

M.F.:

Na rajdowych trasach widzieliśmy Ciebie jeżdżącego między innymi: Fiatem 126p, Fiatem Seicento, Peugeot 106 S 16. Peugeot 206 XS, którym startujesz jest autem zdecydowanie najnowszym i najmocniejszym. Jakie są różnice między Fiatem 126p, Seicento a Peugeotem i jakie ma wady i zalety?

K.K.

Kiedy przesiadaliśmy się z malucha do SC przez pierwsze kilka tygodni byłem załamany. Myślałem, że nigdy nie będę mógł sejm pokonywać tak szybko zakrętów jak robiłem to małym Fiatem. Główna różnica polegała na tym, że SC posiada napęd na przednią oś i w przeciwieństwie do malucha jest podsterowne. To sprawiło, że musiałem zmienić stare nawyki, a kluczem do sukcesu okazał się trening. Natomiast różnica pomiędzy SC a Peugeotem polega głównie na mocy silnika i profesjonalnych oponach na jakich startujemy w Pucharze Peugeota - to jednak da się okiełznać dość szybko i nie stanowi większego problemu. Jeżeli chodzi o porównanie SC i Puga to sejm jest samochodem w miarę tanim (jak na samochód rajdowy), a to sprawia, że jest on bardziej dostępny dla rozpoczynającego przygodę z rajdami zawodnika. Dużą jego zaletą jest też stosunkowo mała awaryjność co w rajdach ma niemałe znaczenie, a także łatwa dostępność części zamiennych i mały apetyt na paliwo. Moim zdaniem SC jest bez większych wad, oprócz tego, że po jakimś czasie moc 55 koni mechanicznych może już nie wystarczać. Natomiast w Peugeocie duża moc, dobre zawieszenie i opony oraz krótkie przełożenie skrzyni biegów daje dużą frajdę z jazdy. Niestety trzeba powiedzieć, że skrzynia biegów oprócz tego, że jest krótka, ma też krótką żywotność. Biegi w Pugu trzeba zmieniać jak przysłowiowy taksówkarz, ale cała reszta to profesjonalna rajdówka, więc jazda tym autem daje dużo adrenaliny.

M.F.:

Jakie jest Twoje zdanie Olu na temat nowej rajdówki?

Aleksandra Masiuk:

Mimo, że Peugeot jest o wiele szybszym samochodem od SC, którym dotychczas jeździliśmy można poczuć się w nim bezpieczniej. Z kobiecego punktu widzenia Peugeot ma ładną i zwartą sylwetkę i jest w moim ulubionym czerwonym kolorze. Ale najbardziej podoba mi się to, że na odcinkach specjalnych potrafi pokazać Lwi PAZUR jak na

Peugota przystało

M.F.:

Czy auto, którym jeździ się szybciej, wymaga szybszego dyktowania?

A.M.:

Jest w tym trochę prawdy, ale nie do końca jest tak, że jazda w dwa razy mocniejszym samochodzie wymaga dwa razy szybszego dyktowania. Owszem wymagają większego skupienia i szybszego tempa, ale tylko na pewnych sekwencjach zakrętów.

M.F.:

Ile pali Twoja rajdówka na odcinku specjalnym, a ile na dojazdówce?

K.K.:

Na odcinku specjalnym pali około 30 l., a na dojazdówce o połowę mniej.

M.F.:

RSMP i Puchar Peugeota, są silnie obsadzone, a nowe dla Was odcinki, na pewno nie ułatwią Wam zadania. Jednak nie do końca zgodziłbym się z Waszą wypowiedzią, że nie macie doświadczenia. Bardzo często udowadniamy nam, że potraficie bardzo szybko jechać i wygrywać. Nowym autem!

K.K.:

Mistrzostwa Polski to nie przelewki, a w PP jak słusznie zauważyłeś, jeżdżą bardzo szybcy zawodnicy. Zdarza się, że po ostrej walce na odcinku specjalnym o długości 20 km przyjeżdża na metę kilkanaście załóg, gdzie między pierwszą, a ósmą jest tylko 5 sekund różnicy - to znaczy, że poszczególne załogi dzielą dziesiątne części sekundy. Właśnie dlatego podoba mi się Puchar Peugeota i tam chcemy prezentować naszego sponsora, bo zacięta rywalizacja zawsze budzi zainteresowanie.

M.F.:

Na rajdzie, w którym wystartowaliście treningowo, pokazaliście bardzo wysoki poziom, przegrywając tylko z autami dużo mocniejszymi. Czy wynik zadziałał na Was mobilizująco?

K.K.:

Muszę przyznać, że nie spodziewaliśmy się takiego wyniku, ale najtrudniejsze rajdy są przed nami, więc szybko o nim zapomnieliśmy. Wiemy, że nie będzie łatwo, dlatego pracujemy na wysokich obrotach, żeby jak najmniej rzeczy mogło nas zaskoczyć podczas rajdu.

M.F.:

Wasze plany to głównie RSMP, ale słyszeliśmy o występach za granicą. O jakich rajdach myślicie?

K.K.:

Plan startów uzgadniamy wspólnie ze sponsorem. Dzięki temu, że firma NOVOL chce umacniać swoją pozycję także za granicą, pojedziemy 1 lub 2 rajdy w Czechach. Na dzień dzisiejszy zaplanowany jest start w rajdzie BARUM (20 - 21 sierpień), który jest eliminacją Mistrzostw Europy.

M.F.:

Wielkimi krokami zbliża się pierwsza eliminacja Mistrzostw Polski, rajd Elmot. Jaka panuje atmosfera w zespole przed rajdem?

K.K.:

Prawie o niczym innym nie myślimy. Basen, siłownia, ostatnie treningi samochodem, chcemy także dopiąć wszystkie sprawy organizacyjne i papierkowe na ostatni guzik.

Korzystając z okazji chcielibyśmy podziękować za pomoc w przygotowaniach do startów naszym znajomym, a szczególnie Pawłowi Kajzarowi, który będzie musiał znosić nasze towarzystwo także na rajdzie (śmiech). Jeżeli chodzi o taktykę to szczerze mówiąc nie ma co planować. Głównym celem jest zbieranie doświadczenia, nauka samochodu i może to zabrzmieć banalnie - META.

Ale rajdy są nieprzewidywalne, bo do końca nie wiadomo co się wydarzy - może właśnie dlatego są takie fascynujące.

M.F.:

Dziękujemy za rozmowę i życzymy Wam wielu sukcesów!

K.K.:

Dziękujemy