Informacja prasowa, 30 czerwca 2019

**Siedmiu wspaniałych**

**Podczas PZM 76. Rajdu Polski klasyczne rajdówki zaliczyły nostalgiczny powrót do czasów swojej świetności. Załogi Motul HRSMP cieszyły kibiców jazdą w jednym z najstarszych rajdów świata i w zdecydowanej większości przetrwały próby wymagającej, szutrowej imprezy z bazą w Mikołajkach.**

Najlepsze wyniki na odcinkach specjalnych notowali Robert Luty i Marcin Celiński. Tempo załogi Subaru Legacy nie powinno dziwić, ponieważ dla Lutego był to już szósty start w Rajdzie Polski. Co więcej, sam zawodnik jeszcze przed pierwszym oesem przyznał, że luźne nawierzchnie po prostu lubi. Luty dyktował tempo na większości prób, nawet pomimo problemów z półosią podczas niedzielnego etapu.

– *Co prawda straciliśmy trochę humor przez niedzielną awarię półosi, jednak oczywiście, że się cieszę. Niedługo mi przejdzie i będę pamiętał tylko zwycięstwo i czuł satysfakcję, zwłaszcza że mamy za sobą dobry rajd. Przez dwa dni było perfekcyjnie, więc jesteśmy bardzo zadowoleni* – podsumował Luty, mistrz Motul HRSMP z sezonu 2017 i zwycięzca III rundy Motul HRSMP 2019 w kategorii FIA 4/J2 (auta z lat 1986-1990).

**Szybki debiutant**

Mówiąc o najszybszych zawodnikach PZM 76. Rajdu Polski nie można zapominać o debiutującym w Motul HRSMP Łukaszu Grzywnie. Kierowca pilotowany przez Andrzeja Poniewierkę jechał popisowo, choć awaria aparatu zapłonowego przeszkodziła mu w przejechaniu wszystkich oesów. Załoga Opla Corsy A zameldowała się jednak na mecie, ponieważ po sobocie skorzystała z systemu Rally2. Co prawda różnica w możliwościach sprzętu nie pozwoliła Grzywnie na walkę z Lutym o prymat w klasie FIA 4/J2, jednak w bardziej zbliżonych samochodach mogłoby to wyglądać zupełnie inaczej. W końcu Grzywna jest zdobywcą Szuter Cup w klasie K2, więc dobrze wie, jak jeździć po takiej nawierzchni.

- *Jesteśmy bardzo zadowoleni. Poradziliśmy sobie z trudnym rajdem, momentami nawet ekstremalnym dla naszych samochodów. Mieliśmy przy tym równe tempo i na jednej próbie byliśmy najszybsi. Szkoda awarii z pierwszego etapu, jednak i tak jesteśmy bardzo zadowoleni ze startu w Rajdzie Polski* – powiedział pilot Łukasza, Andrzej Poniewierka.

**Rajd to już tylko egzamin**

Na malowniczych mazurskich trasach ważne było nie tylko tempo, ale również pieczołowite przygotowanie maszyn. Piotr Gadomski i Tomasz Widera znaleźli się na drugim miejscu w tabeli z czasami (i przy okazji pierwszym w kategorii PZM 5) nie tylko dzięki swojej dobrej jeździe, ale także możliwościom Mercedesa W123, który został zbudowany pod kątem długodystansowych, szutrowych imprez. Można więc zaryzykować stwierdzeniem, że „zaledwie” 104 kilometry PZM 76. Rajdu Polski nie mogły wyrządzić mu żadnej krzywdy.

Świetnie swój samochód do szutrowego egzaminu przygotował również Andrzej Wodziński. W Alfie Romeo 1750 GTAm znalazło się wszystko co potrzeba, aby włoska maszyna mogła dać z siebie wszystko na mazurskich trasach, wliczając w to oczywiście zmienione zawieszenie, płytę pod silnikiem oraz co ciekawe, słabszy motor, który pozwolił na lepsze kontrolowanie auta w zakrętach - *Na szutrze dobrze jest mieć spokojniejszy silnik, z większą ilością momentu obrotowego w dolnym zakresie obrotów. Dzięki temu łatwiej jeździ się w poślizgu, a dużą moc i tak ciężko w całości przenieść na szutrową nawierzchnię* – mówił przed rajdem Wodziński, który wygrał w kategorii FIA 1 (samochody z lat 1931-1969).

Piotr Zaleski, który przed rozpoczęciem rywalizacji kompletnie zmodernizował swojego od dawna nieużywanego Poloneza 2000, też był gotowy do mazurskiej próby. Co prawda trudne trasy i spore koleiny mocno przetestowały wytrzymałość polskiego auta, jednak mimo kilku problemów Zaleski wraz z Piotrem Szadkowskim na mecie zameldowali się jako zwycięzcy kategorii FIA 3 (roczniki 1976-1981). – *Udowodniliśmy, że samochodem z końca lat 70., w dodatku polskiej produkcji, można rywalizować ze znacznie nowszymi maszynami. Jesteśmy zadowoleni, ponieważ wykonaliśmy plan i jesteśmy na mecie z dobrym wynikiem* – powiedział Piotr Zaleski.

**Szutrowa strategia**

Reszta zawodników podeszła do rajdu, mając na uwadze swoje umiejętności jazdy po szutrowych trasach. Odpowiednie dozowanie tempa oraz oszczędzanie samochodu pozwoliło Jerzemu Skrzypkowi i Krzysztofowi Marczewskiego (Fiat Ritmo Abarth) na znalezienie się na piątym miejscu w tabeli z czasami oraz na drugim w FIA 4/J2. Podobnie jak zwycięzcy kategorii FIA 2 (roczniki 1970-1975) Piotr Kiepura i Mateusz Galle, którzy w Fiacie 125p dojechali do mety mimo problemów z elektryką w sobotę oraz z urwanym mocowaniem amortyzatora w niedzielę. Na mecie pojawili się również Andrzej Woźniak i Paweł Latos w Fiacie 125p, którzy pokonywali trasę PZM 76. Rajdu Polski bez pomiaru czasu.

Niestety na Rynek w Mikołajkach nie zdołali dotrzeć Witoldowie Moliccy w Ładzie 2107, ponieważ w sobotę wypadli z trasy, Tomasz Szostak i Maria Zaborska (Volkswagen Golf), którzy po problemach z elektryką nie pojawili się na niedzielnych odcinkach, a także Mirosław Miernik i Piotr Mitręga (Fiat 131 Abarth Rally).

Po jedynym szutrowym rajdzie w kalendarzu kierowcy i piloci Motul HRSMP wracają na asfalty. W dniach 8-10 sierpnia pojadą w Rajdzie Rzeszowskim.

**Informacje o cyklu**

MOTUL Historyczne Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski (HRSMP), to cykl rozgrywany pod egidą Polskiego Związku Motorowego w którym kierowcy i piloci rywalizują samochodami, które swoje największe triumfy święciły przed paroma dekadami. Są one historią rajdów, która od 2016 roku ożywa na polskich odcinkach specjalnych. W sezonie 2017 cykl ten uzyskał prestiżowe miano Mistrzostw Polski będące efektem profesjonalnej organizacji i nieustannie rosnącego zainteresowania ze strony zawodników. Rok 2018 przyniósł kolejne nowości – pięć z siedmiu rund było przeprowadzonych wraz z zawodami zaliczanymi do kalendarza Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Tym samym zawodnicy w rajdówkach sprzed lat pokonali te same odcinki specjalne, o takiej samej długości, co ich koledzy we współczesnych konstrukcjach. Dzięki temu zgromadzeni przy trasie kibice będą mogli poczuć atmosferę rajdów z lat 60., 70., 80. czy 90. W sezonie 2019 zaplanowano sześć rund, w tym po raz pierwszy – historyczne ściganie na szutrze podczas Rajdu Polski, czyli drugiego najstarszego rajdu samochodowego na świecie.

Więcej informacji: [www.h-rsmp.pl](http://www.h-rsmp.pl)