

Bagration ganó el Rallye de España

IGNACIO LEWIN, ENVIADO ESPECIAL, Jerez

Jorge de Bagration ganó con todo merecimiento el Rallye de España, prueba puntuable para el Campeonato de Europa, organizada por el RACE. En la segunda y definitiva etapa, su buena actuación en la fase inicial y la suspensión de la mitad de las pruebas de tierra por culpa de las inundaciones impidieron que nadie pudiera acosarle. Con esta victoria, Bagration se proclama campeón de España, mientras que el alemán Kleint, segundo de la clasificación, es nuevo campeón de Europa.

La segunda y definitiva etapa del duro Rallye de España comenzó con un nuevo ataque de Bagration. El español pretendió aumentar su ventaja sobre Kleint, por entonces segundo, para que éste desistiera de plantearle la batalla en la parte final de la carrera, que debía

correrse sobre caminos forestales. Zanini salió en octavo lugar, ya prácticamente derrotado. Nada podía hacer para alcanzar la victoria.

El ataque de Bagration surtió el efecto deseado por el piloto español. Kleint, consciente de que le

sería muy difícil ya superar al líder, optó por rodar tranquilamente, sin forzar en ningún momento su coche, aunque ello le costara perder tiempo con respecto a Bagration y dejar que Zanini se le aproximara. La remontada de éste, por tanto, no fue tanto una recuperación de tiempo sobre el líder —al que restó menos de dos minutos de los casi diez que éste le llevaba al término de la primera etapa—, sino el lógico efecto del tranquilo rodar del alemán.

Por otra parte, la lluvia, torrencial, fue también protagonista de la carrera. La tremenda tromba de agua caída sobre la zona inundó las carreteras y produjo enormes desprendimientos, con mayor repercusión en las zonas forestales, cuyos caminos llegaron a tener casi medio metro de barro. Ante tal contingencia, la organización del RACE, en una demostración de agilidad, tuvo la serenidad y reflejos suficientes como para anular unas cuantas pruebas especiales —en las que era prácticamente imposible el paso de los coches— y confeccionar itinerarios y documentaciones de emergencia, salvando la carrera de lo que podía haber sido una catástrofe organizativa y deportiva.

Anuladas esas pruebas especiales de velocidad, difícilmente quedaban zonas en las que Zanini pudiera recuperar tiempo. Las posiciones de cabeza, con Bagration de sólido y merecido líder, el alemán Kleint casi paseándose, sabedor de que era ya el nuevo campeón de Europa, y Zanini intentando recuperar lo irrecuperable, casi con el único objeto de demostrar —innecesariamente— que es el mejor piloto de España de la especialidad y que posee más condiciones que su gran rival de este año en el europeo —el germano Kleint—, quedaron inamovibles. El sueco Kullang, cuyo espectacular estilo e indudable categoría de piloto le habían mantenido en segunda posición mediada la segunda y última parte del Rallye, tuvo que abandonar al quedarse sin gasolina y tener problemas con el *carne de ruta* —similares a los que costaron la carrera a Zanini

En la clasificación final destacó también el gran cuarto puesto de Agustín. El piloto oficial de Chrysler, autor de una gran carrera a bordo de un Simca 1.200 de fabricación nacional —primero entre los coches de esta categoría—, dio a la fábrica de Villaverde el título español de marcas, otro de los que se le escapan al potente equipo Seat en una temporada realmente desgraciada, en la que el título en el discreto campeonato de turismos de Cañellas no justifica el tremendo desembolso que ha realizado la fábrica catalana, cuyo planteamiento para la próxima debe ser radicalmente diferente al de la actual. Este año, pese a la potencia del equipo —en el que existe una evidente falta de armonía—, se le han escapado el título nacional y europeo de rallyes, sus dos objetivos fundamentales.

Clasificación final

1, Bagration-Llopis (Lancia Stratos); 2, Kleint-Wagner (Opel Ascona), a 6-47; 3, Zanini-Petisco (Fiat 131 Abarth), a 8-7; 4, Agustín-Varela (Simca 1.200), a 21-27; 5, Krupa-Mystkowski (Renault 5 Alpine), a 22-21; 6, Muñoz-Fernández (Porsche 911-SC), a 23-30; 7, Sallent-Puvill (Opel Kadett GTE), a 24-20; 8, Torres-Almeida (Ford Escordt RS), a 28-6; 9, Borges-Bevilacqua (Opel Kadett GTE), a 28-13; 10, Colsoi-Lopes (Opel Kadett), a 28-57.