



Con un gran dominio de la prueba, «Tony» Fassina no cometió el mínimo error, Impuso su Opel Conrero en su primera salida del Europeo de este año.

Rallye Costa Brava

«Tony» Fassina y Opel siguieron con su racha

El italiano «Tony» Fassina, al volante de un Opel Ascona 400 Conrero, ha dominado el Rallye Costa Brava, imponiéndose de esta manera en su primera participación del Europeo de este año, en que este certamen será su meta principal. Con su victoria, «Tony» sigue su racha personal de triunfos en el campeonato italiano, mientras que Opel parece querer seguir su «razzia» de victorias en todos los frentes con sus competitivos Opel Ascona 400.

Detrás del piloto de Opel, Eugenio Ortiz y el equipo de FASA-Renault llevaban su 5 Turbo hasta el segundo puesto, tras una brillante carrera en la que casi todo fueron aciertos, en contra de la confusión que reinó en el campo Fiat, en donde el joven Zanussi tuvo una actuación tan buena como irregular. Salvador Serviá se colocaba en cuarta posición con su sempiterno Ford Fiesta 1600 Gr.2, sacándole a éste la quintaesencia de sus posibilidades, aclamado en todo momento por «su» público, que se volcó con el gerundense tras el rápido abandono de Zanini.

En cuanto a General Motors España que había hecho su presentación en esta prueba, fue una lástima la retirada de Mariano Lacasa, que con su carrera podía haber puesto un broche de oro a la primera actuación del equipo español Opel, que dirige Juan Petisco.

Las intensas lluvias caídas durante los días precedentes a la prueba hicieron peligrar seriamente las posibilidades de paso en muchos puntos del itinerario. Rápidamente, se pusieron en movimiento máquinas de Obras Públicas, a cargo de la organización, y entidades oficiales. Por si acaso, se preparó un nuevo "road-book" (que no vio la luz) y una serie de comunicaciones constantes, dando cuenta del estado de las carreteras, además de un despliegue de improvisados "ouvriers", a cargo de los distintos equipos.

Los participantes

El más importante de los "forfaits" fue el de Beguin, quien por telex comunicaba a la organización que su material de carreras, incluido coche, había "volado". De cualquier modo, ésta y diez más fueron las bajas y 71 los equipos en la salida, después de

algún cambio en las inscripciones; por ejemplo de los Golf de Olives, Palomo y Xufre, que pasaban de grupo "N" a grupo "A".

"Tony" Fassina, de principio a fin

Digamos que, para Opel, en su presentación como equipo en España, fue todo un logro, ya que "Tony" estuvo dominando la situación de principio a fin y Lacasa, que debutaba con otro "400" Conrero, del equipo de Italia, de no ser por la rotura de un buje, habría estado sin duda entre los 5 primeros. Por último, digamos que pese a muchos contratiempos, el equipo "Sony" colocó otros dos Ascona, estos de grupo 2 del campeón de Cataluña, los hermanos Santacreu, y de Franquesa en el sexto y décimo lugares absoluto. Santacreu cubrió casi medio rallye con el escape roto.

"Beny", Zanini y De Sousa, entre las primeras bajas

"Beny" con el Porsche, fue una de las primeras bajas a causa de una avería en el distribuidor ya en el primer tramo, que ponía rápido fin a



Con grandes altibajos, el joven Andrea Zanussi es el encargado de defender los colores de Fiat en el Europeo de este año. En el Costa Brava fue tercero.

los esfuerzos del equipo Rothmans y de Vara, al montar toda la mecánica en una carrocería alquilada. Siguiendo con el mismo equipo, De Sousa sólo estaría cinco tramos en liza, hasta que, por un trompo, dañaba fuertemente la trasera del Abarth 131, debiendo abandonar. Dos tramos más tarde era Zanini quien sufría la rotura de un tubo de aceite en su Talbot Lotus, con el que había logrado unos excelentes cronos en las primeras pruebas del rallye.

Más problemas

Por si estos problemas típicos de una aventura dura y larga como ésta, fueran po-

cos, hubo detención durante la prueba de vehículos con matrícula extranjera conducidos por pilotos españoles, igual a las del pasado año en algunos rallyes catalanes. Para unos, compromiso de depósito del coche una vez finalizada la prueba; para otros, forzado abandono para evitar mayores males. Herrero abandonaba muy pronto con su Talbot Lotus y con idéntico coche, Bayó era víctima de la rotura de un flexor de la dirección.

Desde muy pronto, la lucha se centró entre el Ascona de "Tony" y el 131 de Zanussi. Tras ellos, estaban Eugenio Ortiz con el R5 Turbo de FASA y Serviá con el Fiesta de Concesionarios Ford. Este último sufría al principio un

pinchazo que le rezagaba un poco y luego la rotura de la horquilla del embrague, que le provocaba una penalización de tres minutos. Todo ello le hizo espolear su coche en espera de la lluvia que no caía y subir su clasificación hasta el tercer puesto en algún momento. Volvería a caer al sexto para recuperar luego el cuarto.

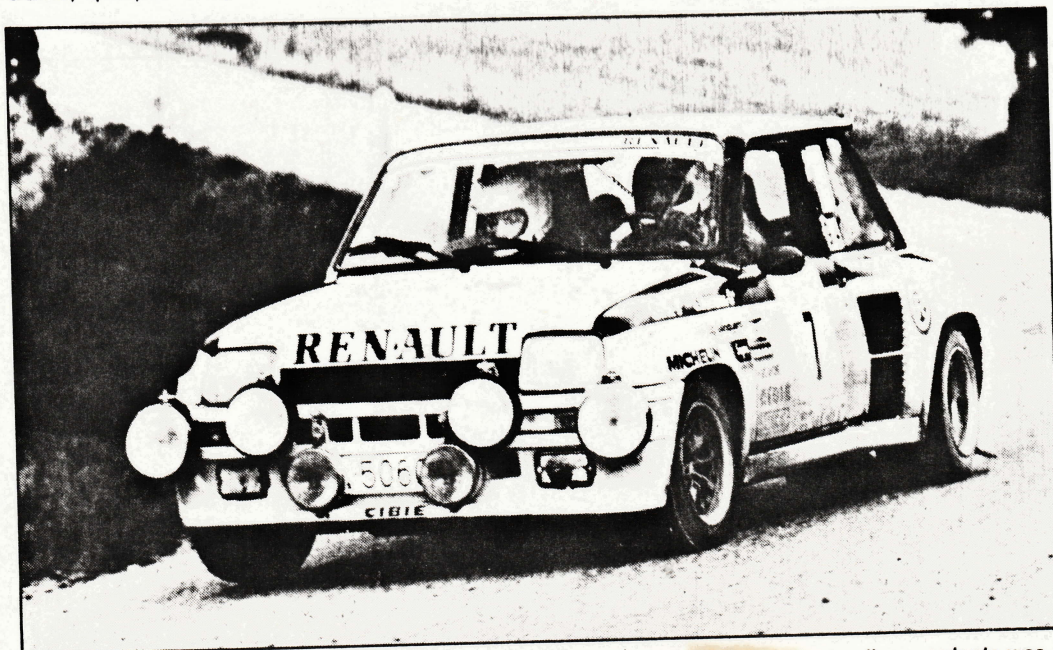
Con el otro Fiesta Couret tuvo un discreto debut y tras una multitud de problemas abandonaba en el último tramo con un palier roto.

En el equipo Caroché tampoco hubo suerte y tras una noche pletórica de problemas en las bombas de combustible del Stratos de Balcazar, éste rompió un buje y Oliveras debía abandonar al soltarse un cable eléctrico en el Porsche. En el tercer tramo, Babler, con su R5 Alpine, daba un golpe lateral que le rompía el depósito de combustible, debiendo abandonar. Roger, subcampeón de Cataluña, abandonaba en el décimosegundo tramo por calentamiento de su Ford Escort RS 2000, cuando mantenía un apretado duelo con Santacreu y se había mostrado uno de los pilotos con más brío del lote, llegando hasta el octavo puesto en su grupo 1 de 1981.

El asalto de Ortiz

Desde el principio, Ortiz no dejó escapar ninguna posibilidad de llegar arriba, pese a que Fassina no le iba a dejar oportunidad, llegando a mitad del rallye con una ventaja de 3'. No obstante, "Genito" pasaba al 2º puesto con la caída de Zanussi en la clasificación.

En la tierra, el piloto de FASA sorprendía a todos en la primera prueba, pero después sería el italiano Zanussi quien con grandes altibajos dominaría la mayoría de las cronometradas de tierra. Zanussi penalizaba al final, al tener que cambiar su diferencial, y reanudaba su remontada, con Lacasa y Serviá en su punto de mira. Lacasa se retiraba en Les Corbes a consecuencia de una mangueta rota, mientras que Serviá penalizaba tres minutos y debía de ceder el paso al italiano, en quien



El más brillante de los pilotos españoles junto con Serviá, Eugenio Ortiz cuajó un rallye excelente y se coloca ya en cabeza del Campeonato Nacional.



Extraordinario Salvador Servià, que sacó todo el partido posible a su pequeño Ford Fiesta 1600 Gr. 2, con el que terminó en 4.ª posición.



Una lástima que Mariano Lacasa no pudiera acabar el rallye, después de una magnífica primera etapa: habría sido un broche de oro para Opel.



Los hermanos Santacreu, a bordo de un Opel Ascona Gr. 2, lograban una buena clasificación, reforzando el impacto Opel de esta prueba.

Fiat confía para este Europeo.

Eugenio Ortiz, sin un fallo en la elección de neumáticos en la tierra, cuajaba un excelente final de carrera, manteniéndose durante todo el tiempo amenazador para "Tony" Fassina, quien no obstante, con gran madurez, lo controlaba hasta el final.

Sin duda, una novedad para el público español eran los Citroën Visa II franceses, al frente de los cuales estuvo todo el tiempo Cat, el más rápido de todos, que logró el octavo puesto scratch, estando además a punto de sorprender incluso a la Mandelli, con el otro 131 de la Jolly Club. Otro tanto podría decirse de los Peugeot 104 ZS de Delmas, Soulier y Grimaud, los únicos grupo "N" en liza, de los que tan solo el primero fue superviviente.

Más sobre los nacionales

Entre los coches pequeños, sería de destacar el Panda de Lafuente, el más rápido frente a Arqué. Y al Panda 30 del italiano Galliano, ambos retirados. Luego, una salida terminaba con el buen emplazamiento de Lafuente, casi al final, y en el mismo tramo que Ylla (124-1800) que de no tocar al suelo con el filtro de aceite, habría ostentado la primera plaza de nacionales en Grupo A. Los hermanos García con 127 se llevaban la clase 6/A y Buffi con el Ritmo 75 se situaba detrás de los Golf de Xufre y Olives. Ante el abandono de Palomo, el más rápido, condicionado por un retraso considerable y penalización debido a un doble pinchazo.

Un comprometido final

Todos confiaban en que el circuito de autocross de Sils, previsto para la prueba final, sería anulado a consecuencia del tiempo. Pero la organización prefirió correr ese riesgo. Había dos motivos para ello: dar un espectáculo al público y obtener un buen beneficio de su entrada. El público estuvo allí, los participantes llegaron, lo intentaron, pasaron

los 8 primeros y los restantes empezaron a quedarse clavados, ante lo que la Diez por Hora lo anuló. No obstante, el riesgo ya se había corrido y esto disgustó a los pilotos. Por su parte, el público pareció conformarse con lo que había visto ya que no protestó. No obstante parece ser que la Diez por Hora, consciente de todo ello, empleara el dinero recaudado en ofrecer una prueba gratis al público próximamente.

A la meta de Lloret llegaban 27 equipos, uno de ellos eliminado por exceso de penalización. "Tony" conseguía 19 absolutos, 11 Zanussi, 6 Ortiz y 2 Serviá, (ambos de tierra). Fassina ganaba el grupo 4, Serviá el 2, Cat el B, Candela el A y Delmas el N.

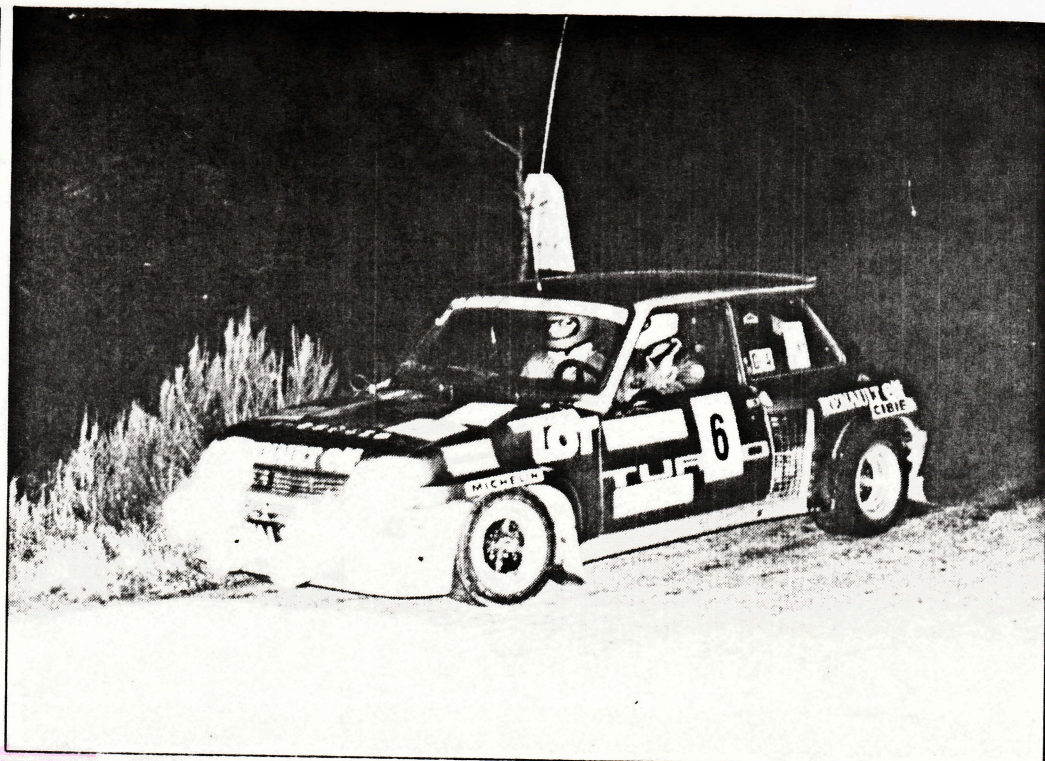
J.L. Cortijos

Clasificaciones

1.º «Tony»-«Rudy» (Opel Ascona 400, Gr. 4), 6h21'40"; 2.º Ortiz-Barreras (Renault 5 Turbo, Gr. 4), 6h24'22"; 3.º Zanussi-Bernacchini (Fiat 131 Abarth, Gr. 4), 6h31'50"; 4.º Serviá-Sabater (Ford Fiesta 1600, Gr. 2), 6h33'29"; 5.º Kruppa-Mistkowski (Renault 5 Turbo, Gr. 4), 6h46'21"; 6.º Santacreu-Santacreu (Opel Ascona 2000 S, Gr. 2), 6h57'59"; 7.º Mandelli-Maggi (Fiat 131 Abarth Gr. 4), 6h59'55"; 8.º Cat-Flores (Citroën Visa Gr. B), 7h06'12"; 9.º Halil-Rudaz (Renault 5 Turbo Gr. 4), 7h09'40"; 10.º Franquesa-Alonso (Opel Ascona 2000 S, Gr. 2), 7h10'31"; 11.º Candela-Arbós (Opel Kadett GT E, Gr. A), 7h17'17"; 12.º Fauria-Torrent (Renault 5 Alpine, Gr. 2), 7h23'41"; 13.º Rageau-Masueyrand (Citroën Visa, Gr. B), 7h31'13"; 14.º Pallanda-Audibert (Porsche 911 SC Gr. 4), 7h32'22"; 15.º Pause-Gaud (Opel Ascona 2000 S Gr. 2), 7h33'51"; 16.º Prats-Vizern (Talbot 1000 Rallye, Gr. 2), 7h38'37"; 17.º Martí-Genesca (Opel Ascona 2000 S, Gr. 2), 7h43'23"; 18.º Xufre-Molina (Volkswagen Golf GTi, Gr. A), 7h48'47"; 19.º Olives-Arnau (Volkswagen Golf GTi, Gr. A), 7h56'12"; 20.º Bufi-Raich (Seat Ritmo 75, Gr. A), 8h00'00" y hasta 26 clasificados.

Clasificación Provisional del Campeonato de Europa de Rallyes

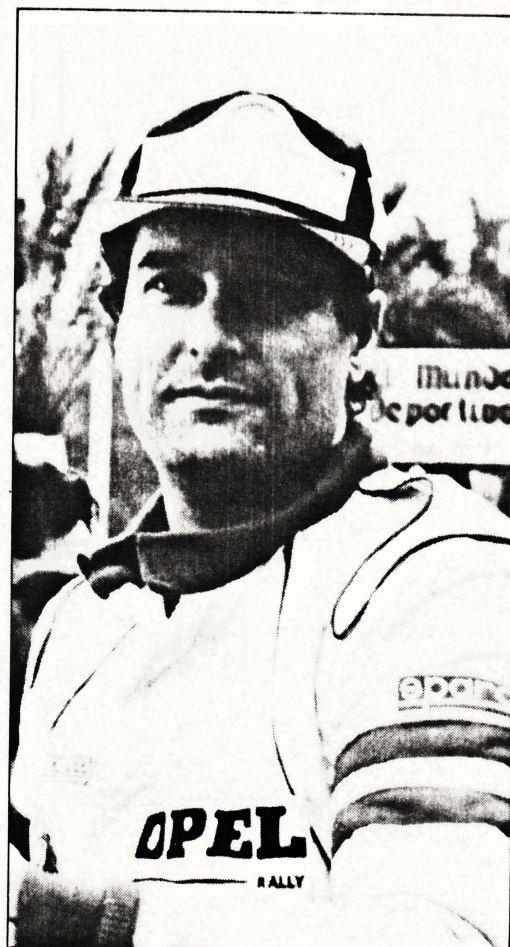
1.º Stig Blomqvist y «Tony» Fassina, 80 puntos; 3.º Ari Vatanen y Eugenio Ortiz, 60 puntos; 5.º Walter Röhrl y Andrea Zanussi, 48 puntos; 7.º Franz Wittmann, Guy Colson, Peter Eklund, Jimmy McRae y Salvador Serviá, 40 puntos.



El polaco Krupa y el suizo Halil llevaban sus Renault 5 Turbo entre los 10 primeros, pese a una salida de ambos en Les Corbes.



La italiana Antonella Mandelli lograba los primeros puntos de este año, en el que intentará revalidar su título europeo del pasado año.



Feliz debut de temporada de «Tony» Fassina, que será uno de los máximos favoritos del Europeo de este año.