



Al volante de su R-5 Alpine grupo 2, Blazej Krupa arrebató al francés Sevelinge el cuarto puesto clasificándose primero entre los pilotos de su grupo.

RALLYE DE POLONIA

DARNICHE
(Lancia Stratos)

... y van ocho

ZANINI
(Seat),
nuevamente
segundo



Dominador nato de la prueba polaca, Bernard Darniche conseguía su octava victoria consecutiva en el Europeo, cuyo título ya se ha adjudicado.

va al menos un mejor promedio de resultados que Zanini en el Campeonato de España, si bien no es menos cierto que ha perdido una ocasión de oro para seguir optando al subcampeonato de Europa de Rallyes. Otro español sin suerte sería Salvador Serria, que además de haber podido entrenar muy poco, sufría desde el principio problemas de bomba de gasolina en su Seat 1430/1800 que le harían abandonar. Clasificado inmediatamente detrás de Zanini, la sorpresa del rallye la constituyó el checo Václav Blahna, que además de adjudicarse largamente el grupo 2, mostraba una impresionante combatividad al volante de su Skoda 130 RS, acumulando cinco victorias parciales, o sea, una más que Zanini y Beny. A poca distancia de los dos grupos 2 del polaco Blazej Krupa (R-5 Alpine) y del francés Jean Sevelinge (Kadett GT/E), el belga Guy Colsoul (Kadett GT-E) remataba una actuación muy regular y exenta de fallos con la victoria en grupo 1.

Esta edición del Rallye de Polonia, disputada a lo largo de treinta y seis horas casi inintermitente de itinerario (con sólo una y luego dos horas de neutralización), tenía como base la localidad de Wrocław, y discurría por carreteras en su mayor parte asfaltadas de la región montañosa y boscosa del Suroeste polaco, cerca de la frontera con Checoslovaquia. La mayoría de las pruebas se repetían varias veces, de modo que los entrenamientos eran bastante desahogados, a lo que también contribuía la relativa concentración de los tramos alrededor de Wrocław. La principal dificultad del itinerario, además de la falta de tiempo neutralizado, radicaba en las condiciones atmosféricas siempre cambiantes, con cielo despejado y lluvia alternándose frecuentemente, lo que planteaba problemas de asistencia. Esto, unido a los árboles que casi siempre bordeaban el asfalto, hacía que las frecuentes salidas de carretera pudieran ser desastrosas para los coches y sus ocupantes, agudizado todo ello por un servicio de ambulancias muy deficiente. Ya anteriormente en esta temporada había habido un accidente fatal en un rallye nacional, y en esta ocasión se repitió el desgraciado suceso. El desarrollo del rallye, por otra parte, se veía parcialmente embarrullado por la falta de información precisa sobre las posiciones provisionales, a causa de algunos errores de cronometraje, y sólo el correcto cómputo final arreglaba la mayoría de los fallos, pero cuando ya estaba todo decidido. En el caso de Cañellas, sin embargo, y aparte del aparente rigor que supone "guardar" para el cómputo final la rotura circunstancial del escape (previsto en el reglamento), los organizadores se mostraban relativamente benevolos con su mencionada ausencia en un tramo, aplicándole el 150 por 100 del

mejor tiempo de su grupo (Darniche), norma que en realidad estaba como "tope" frente a la acumulación excepcional de tiempo cronometrado, tal como a causa de un accidente. La prueba registraba una abundante inscripción de coches de fábrica (los Seat, tres Skoda, los Lada y Moskvich rusos, tres Polski 125-P, un Polski 126-P (1) y los Wartburg), pero el interés principal venía en gran parte de coches no oficiales, como el Lancia Stratos semificial de Darniche, el de "Jaros", el Escort de "Beny", los R-17 Gordini del polaco Jerzy Landsberg y el húngaro Attila Ferjancz, o el R-5 Alpine del también polaco Krupa, que al final sería el primer piloto nacional clasificado. En total, serían 94 los coches alineados en la salida.

En medio de la confusión que precedía los primeros tramos, a Darniche le adjudicaban tres minutos suplementarios y el primer líder aparente del rallye era Blahna (!). En realidad, y debido a la diferencia de condiciones del piso de unos a otros participantes, el checo había marcado un tiempo formidable y aun sin el error de Darniche, el Skoda estaba empatado en cabeza con Stratos tras las dos primeras cronometradas. Jaroszewicz, que ya había dejado malparado su Stratos en entrenamientos "l'enseñándole" al piloto del Polski 126-P oficial como se ve de prisa, duraba poco tiempo al sufrir otro accidente, pero la "chatarra" era retirada a toda prisa, antes de que nadie pudiera ver hasta dónde habían llegado en esta ocasión los daños ocasionados por el hijo del alto dignatario polaco. Esto, en cualquier caso, despejaba sustancialmente la situación, que hasta el retraso de Cañellas y luego la salida de "Beny", registraría el liberato de Darniche, figurando a continuación Fernández, Zanini, Cañellas, Blahna y Landsberg. Cuando este último se quedaba sin frenos, viéndose obligado a salirse aparte de la carretera, marcaba cuatro "scratches", pero se veía muy retrasado por problemas de frenos, transmisión y eléctricos que costaron mucho tiempo en reparaciones.

CLASIFICACION

1.º B. Darniche-A. Mahé (Lancia Stratos grupo 4, neumáticos Michelin), 18.453,8 puntos. 2.º A. Zanini-J. Petitico (Seat 124/1800, grupo 4), 19.314,1 puntos. 3.º V. Blahna-L. Hlavka (Skoda 130 RS, grupo 2), 19.754,3 puntos. 4.º B. Krupa-P. Mysłkowski (Renault 5 Alpine grupo 2), 20.268,3 puntos. 5.º J. Sevelinge-A. Jeannot (Opel Kadett GT/E grupo 2), 20.270,1 puntos. 6.º G. Colsoul-A. Lopes (Opel Kadett GT/E grupo 1), 20.306,5 puntos. 7.º S. Cañellas-O. Ferrater (Seat 124/1800 grupo 4), 20.388,4 puntos... hasta 34 clasificados.

CLASIFICACION PROVISIONAL DEL CAMPEONATO DE EUROPA DE RALLYES

1.º Darniche, 460 puntos. 2.º Vatanen, 170 puntos. 3.º Coleman, 115 puntos. 4.º B. Fernández, 105 puntos. 5.º Pand, 101 puntos. 6.º Zanini, 84 puntos. 7.º Altenheimer, 76 puntos.

CLASIFICACION PROVISIONAL DEL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES

1.º Zanini, 376 puntos. 2.º B. Fernández, 355 puntos. 3.º Etchebers, 231,2 puntos. 4.º Cañellas, 226 puntos. 5.º Bagration, 208,4 puntos. 6.º Lacasa, 143,6 puntos. 7.º G. Campijo, 126,3 puntos.



La R5 Alpine (Krupa) battue de peu en GR 2

LES MEILLEURS PERFORMERS

Darniche	37	9	3	2	0
Blahna	5	1	7	8	7
Fernandez	4	16	7	3	1
Zanini	4	10	13	7	5
Stawowski	4	3	10	8	3
Cañellas	2	4	6	9	6
Jaroszewicz	1	1	1	1	1
Sevelinge	—	4	1	—	—
Ciecierszynski	—	2	3	7	—
Landsberg	—	1	3	4	—
	—	1	1	4	—

comme ce fut déjà le cas à l'Antibes. Bien cassait sa boîte et il ne restait que Ciecierszynski chez Polski. Avant de quitter Wrocław, l'ordre donnait donc : Darniche, Fernandez, Zanini, Blahna, Havel (Skoda), Krupa, Cañellas et Vovkovicz, un Russe sur une Lada. Colsoul menait en Groupe 1 et Sevelinge occupait la 13ème place après avoir perdu une bonne minute lors d'une algarade avec un commissaire. Pour la seconde étape, les conditions de route furent toutes aussi changeantes et Fernandez disparaissait dans la 34ème épreuve sur sortie de route, laissant la seconde