

DEL ARCHIVO DE HOLMES

# RECUERDOS DE POLONIA



En esta imagen vemos a Beny Fernández y Antonio "Ñete" Doural compitiendo con el Ford Escort Mk II del equipo Reverter Competición en el Rali de Polonia de 1977.

El mes que viene el Mundial de Ralis se desplazará a Polonia, y si bien no puede decirse que se trate de una cita de las llamadas "clásicas" del Mundial, sí que cuenta con una grandísima tradición en cuanto a ralis. De hecho, el "Rajd Polski" o Rali de Polonia es uno de los más longevos en la historia del automovilismo. Hemos querido descubrir algo más sobre él, y especialmente retroceder en el tiempo algo más de tres décadas, para recordar las aventuras que en ese país vivieron pilotos españoles como Antonio Zanini o Beny Fernández.

Fotos: Holmes, Magiera, Chmielewski, Selden



Andrej Jarosczewicz, hijo del primer ministro polaco y vencedor del Rali de Polonia de 1976 (en la derecha de la foto podemos ver a un joven Martin Holmes).



## DESDE OURENSE A POLONIA EN UN FORD FIESTA 900cc

Así lo recuerdan Beny Fernández y Ñete Doural

Es increíble cómo ha cambiado absolutamente todo en cuarenta años, y puede que a algunos de los aficionados de hoy día les cueste asimilar lo que suponía viajar a Polonia en 1977, pero para situarse deben pensar que para muchos, el salir de Galicia por aquellas carreteras para correr un rali en Cataluña, ya se consideraba toda una aventura.

Salimos una semana antes del rali desde Ourense, con aquel Ford Fiesta de 900cc que utilizábamos para entrenar de color naranja y con pegatinas, cruzando países y haciendo una porrada de kilómetros. Antes habíamos pedido consejo a los transportistas del pescado, y a todo aquel que se nos ocurrió, pero lo cierto es que salvo la gente del equipo Seat, no encontramos a nadie más que antes hubiese viajado hasta Polonia. Nadie tenía ni idea.

Cruzar cada frontera resultaba complicado, había que presentar visados, y desde luego aquello no era llegar y que te dejaran pasar, sino que las fronteras sólo estaban abiertas durante unas horas del día, y además aunque fueses la única persona esperando, era común aguardar entre media y una hora. El día que salimos cruzamos España y paramos a dormir en Francia, para al día siguiente hacer noche en la frontera de Alemania con Checoslovaquia, por eso que hemos comentado de los horarios de las fronteras. Luego cruzamos Checoslovaquia y entramos en Polonia. Alguna frontera era como la entrada a esos campos de concentración de las películas, con una viga tumbada bloqueando la entrada, flanqueada por torretas con ametralladoras.

Respecto a la burocracia en los países del este,

basta contar lo que le sucedió a los que venían en el camión con el coche de correr: Nuestros mecánicos tenían bigote o pelo largo, pero como en una frontera consideraron que no se parecían bastante a la foto de sus pasaportes, les hicieron afeitarse allí mismo si querían pasar. Fue inolvidable encontrarse afeitadito a Montes, que hasta entonces lucía un mostacho considerable. Era un tipo muy gracioso y ocurrente, al vernos sonrió y gritó *¡Viva el comunismo!*

Por cierto, que la gente del camión vivía una odisea, porque solían rodar a una media de 40 ó 60 km/h y no podían pararse. Llevaban de Galicia queso, chorizo, pan... y durante el rali seguían estando siempre tirados al borde de una carretera. Recordando otra frase de Montes *"La única manera de comer caliente yendo de asistencia, es poner la cuchara al sol"*.



Colonizando el territorio: Antonio Zanini y Juan Petisco con el Seat 1430-1800 en 1976, la primera ocasión en que el equipo Seat se desplazó a Polonia.



## RECUERDOS DE POLONIA



**Polski Rally de 1966:** Sobleslaw y Ewa Zasada llevaban este modestísimo Steyr Puch 650 TR a la tercera plaza absoluta.

### APUNTES DE HISTORIA

● La primera edición del "Polski Rally" tuvo lugar poco después de la Primera Guerra Mundial, concretamente en 1921, con un evento organizado en Cracovia y que inicialmente contaba con un recorrido de 450 km, pero que progresivamente fue aumentando hasta rutas de casi 3.000 km. La prueba se siguió celebrando a lo largo de los años treinta, hasta que estalló la Segunda Guerra Mundial. Se reanudó a partir de 1954, formando parte del Campeonato de Europa y contando entre sus ganadores con figuras de la época como Eugene Bohringer, Sobleslaw Zasada, Rauno Aaltonen, Tony Fall, Jean Claude Andruet o Rafaele Pinto. En 1973 el rali fue incluido en el calendario del recién creado Campeonato del Mundo, aunque a partir del año siguiente regresaría al certamen continental.

● En otro apartado de este reportaje relatamos que en 1973 sólo tres equipos lograron completar el recorrido del "Polski Rally" en el tiempo asignado, consiguiendo así figurar en la clasificación. Pero es que ya en 1967 habíamos podido comprobar cómo sólo 3 de los 67 equipos que tomaban la salida conseguían alcanzar la llegada.

● La evolución de los ralis a lo largo del siglo XX, en base a las limitaciones que imponía el tráfico rodado civil en los países que acogían a las pruebas, derivó a que cada vez cobrase más importancia el resultado de los tramos cronometrados, y a que las etapas de regularidad en carretera abierta terminasen desapareciendo. No obstante en los países del este (cuya densidad de tráfico en los años sesenta y setenta estaba a niveles casi tan bajos como los de tres décadas antes en la Europa occidental) perduraron durante muchísimo tiempo ralis como el "Polski" de Polonia, o pruebas más o menos inspiradas en él como eran "Vltava" en Checoslovaquia, el "Zlatni Piassatzi" (Arenas de Oro) en Bulgaria, el "Danubio" de Rumania, o incluso en Hungría el "Tres Ciudades" (que visitaba Munich, Viena y Budapest), pruebas todas ellas en las que además de los tramos cronometrados, resultaba extremadamente exigente el completar las durísimas secciones a tráfico abierto.

● Como ejemplo del punto anterior, basta analizar el planteamiento y desarrollo del Polski Rally en su durísima edición de 1977, precisamente en la que acudió a competir el vigués Beny Fernández: Se competía durante unas 36 horas casi ininterrumpidas (una vez arrancaba el rali, apenas se realizaba un parón de una hora, y más adelante otro parón de dos horas). Aunque algunos de los tramos se repetían, lo que hacía ligeramente más "cómodos" los entrenamientos, hay que pensar que el itinerario total de la prueba eran 1.500 km de los cuales unos 500 eran disputados contrarreloj, a lo largo de más de 50 especiales cronometradas.

## Aventuras españolas en Polonia

# AL OTRO LADO DEL TELÓN DE ACERO

### LOS PIONEROS DE SEAT

En 1976, el equipo Seat apostó con más fuerza que nunca por competir en pruebas internacionales, siendo la primera vez que se desplazaba al Rali de Polonia con dos Seat 1430, que pilotaban Antonio Zanini y Salvador Cañellas. Hay que recordar que ese año el equipo español había humillado increíblemente en el Rali Firestone a los Ford oficiales pilotados por Timo Makinen y Roger Clark (una de las grandes victorias en la carrera de Zanini) e incluso Cañellas venía de ser 2º en las 24 horas de Ypres (Zanini acabó 4º), que era la prueba anterior en el Europeo.

El Rali de Polonia resultó durísimo por la niebla, el hielo y la lluvia de la primera etapa (en la que abandonaba Cañellas, así como los Renault 17 Gordini de Ferjancz y Tchoubrikov), y Zanini conseguía la segunda plaza por detrás de Andrej Jarosczewicz (hijo del primer ministro polaco, y que pilotaba un Lancia Stratos). Este resultado permitió al de Viladrau llegar con opciones a la última cita del Europeo, el Rali RACE, donde el título se lo llevó finalmente Bernard Darniche y su Lancia Stratos (terminando 2º en el rali tras Jorge de Bagration). Gracias a una penalización voluntaria de Fernando Lezama, Zanini ascendía al tercer

*Desde que llegabas solías encontrarte al genuino buscavidas local, que al ver que eras extranjero te ofrecía sus servicios en el mercado negro.*

puesto en el rali, que le coronaba como Subcampeón de Europa además de Campeón de España (y ello a pesar de haberse perdido muchas de las citas nacionales, pero merced a los muchos puntos que brindaban los resultados cosechados en ralis internacionales, con lo que ya empezamos a vislumbrar el motivo real, o cuanto menos más directo de esas participaciones en el extranjero).

### BENY SE VA

#### AL ESTE

En 1977, el glorioso resultado en Monte Carlo (Zanini 3º, Cañellas 4º) eclipsa un poco el resto de la campaña internacional del equipo Seat, con resultados que por lo general fueron mucho más discretos que en la temporada anterior. Con respecto al Rali de Polonia, que es el que en este reportaje nos ocupa, Zanini y Cañellas participaban con los Seat 124 Gr.4, pero no estaban solos en cuanto a la representación española, ya que hasta allí se desplazaba también el equipo Reverter Competición, con Beny Fernández al volante del Ford Escort Mk II, así como Salvador Servía compitiendo de forma privada en un Seat 1430 (de igual manera que en Monte Carlo, donde había terminado 7º).

Recordemos que esta temporada de 1977 está

marcada por la mala suerte que Beny Fernández tuvo con la mecánica, posiblemente el principal motivo de que a final de año se le escapase el título de Campeón de España, que de nuevo acabó en manos de Zanini. Aquí en Polonia, aunque la prueba fue dominada con absoluta claridad por Bernard Darniche en un Lancia Stratos, el vigués estaba siendo capaz de superar a los Seat oficiales y rodar en 2ª posición (las cosas este año eran algo más sencillas, al haber chocado Jarosczewicz su Stratos), hasta que una penalización le suponía ceder parte de su ventaja con respecto a Zanini, y poco después una salida de pista le costaba el abandono. Servía abandonaba por rotura de la bomba de gasolina, y Cañellas terminaba 7º tras varias penalizaciones (incluida una muy singular, que fue por equivocarse en el recorrido y no haber disputado una de las especiales, en la cual en lugar de excluirle le aplicaron un crono que era el 150% del efectuado por el vencedor de su clase... ¡Allí "inventaron" el sistema Super Rali que hoy se aplica en el Mundial!).

Recordando aquella época, Antonio Zanini nos contaba (en febrero de 2011, durante su visita a Santiago de Compostela como invitado en Retro Clásica Galicia) cómo solventaban determinados problemas que

*Al entrar en el país, tenías que declarar cuánto dinero ibas a gastar, y tenías tasado el combustible que podías comprar.*



surgían cuando se competía al otro lado del telón de acero: "En una ocasión se nos estropeó el coche de entrenar, así que tuvimos que hacerlo en un taxi. Pero el taxista no nos dejó conducir, sino que durante todo el tiempo fue él quien iba al volante, mientras yo a su lado iba viendo la carretera y dictándole las notas a Juan Petisco, que iba escribiendo desde el asiento de atrás."

Beny Fernández no volvió a competir más en Polonia, aunque pudo comprobar cómo funcionaban algunas cosas: "Desde que llegabas solías encontrarte al genuino buscavidas local, que al ver que eras extranjero te ofrecía sus servicios. Se encargaba de cambiar dinero (dólares por zlotys polacos), o te proporcionaba la comida que querías, y todo aquello que necesitases en el mercado negro. Hay que pensar que al entrar en el país, tenías que declarar cosas como cuánto dinero ibas a gastar, tenías tasado incluso el cupo de combustible que podías comprar. Por eso era tan útil disponer de alguien que te pusiese en contacto con el mercado negro. La propia policía también te sacaba dinero. Cada vez que salías del hotel te detenían para pedirte explicaciones sobre quien eras, qué venías a hacer, o bien te multaban por alguna infracción tonta. Sólo se trataba de sacarte algo, y ya estábamos avisados de que debíamos "negociar in situ" el precio de la multa. Ferrater, del equipo Seat, nos había advertido de que debíamos regatear a un tercio (Si piden 30.000 zlotys, ofrecer 10.000). Luego descubrimos por nuestra cuenta que resultaba también muy útil regalarles pegatinas de competición. A los policías les encantaban esos adhesivos de Michelin, Cibie, Necto... que llevábamos en los coches ¡Hasta



Haciendo amigos: Serviá, Sabater, Zanini y Brustenga dialogan con el húngaro Atila Ferjancz, que en ese año 77 corría con un Renault 17 Gordini.

### Ferrater, del equipo Seat, ya nos había advertido de que debíamos regatear con los guardias el importe de las multas.

para cruzar algunas fronteras fue útil regalar pegatinas!"

Otra experiencia singular tuvo lugar la noche anterior a este rali del 77. Beny se fue a dormir pronto pero su copiloto Nete Doural se animó a descubrir junto al traduc-

tor del equipo lo que le habían dicho era una discoteca local: "El sitio estaba más o menos a un kilómetro del hotel. Una sala grande, con no mucha gente, a la que llegó un tipo con un tocadiscos portátil y puso música. Al salir de allí no

había nadie por la calle, absolutamente nadie, y cuando iba de regreso en el coche me salió al paso un Polski Fiat de policía, y bajaron dos policías con aspecto amenazador, que con una

excusa tonta ("No has puesto el intermitente") me obligaron a detenerme y dejar el coche inmovilizado allí. Tras mucho regatear, tuve que ir caminando al hotel, para hacer acopio de dinero y ▶

**A uno de los policías le regalé una gorra de Necto. Se la puso en lugar de la que llevaba, y salió de allí derrapando en el coche patrulla.**



Blazej Krupa fue uno de los pilotos polacos destacados en esta época. Compitió casi siempre con Renault (luego estuvo vinculado profesionalmente a Elf), y llegó a ser Campeón de ralis de los países socialistas. Aquí le vemos en el R5 con el que quedó 4º en el Rali de Polonia de 1977.



DEL ARCHIVO DE HOLMES

## RECUERDOS DE POLONIA



Aunque en los tramos convencionales apenas había público, sí que resultaban muy concurridas las especiales disputadas en plena ciudad. Aquí vemos a Zanini-Petisco en 1977.

► obsequios para pagar la "mordida" de los guardias, que simplemente quería sacarnos algo. A uno le regalé una gorra

de Necto. El tipo se la puso en lugar de la gorra de policía, y salió de allí derrapando en el coche patrulla. Lo nunca

visto, sobre todo porque el tipo me acababa de decir que no se podía hacer ruido por la noche, y nos obligó a llevarnos de allí el coche empujando."

Es evidente que a pesar de los intentos de Doural, resultaba imposible prepararse con anterioridad al viaje para algunas particularidades

de aquel rali: "Para comunicarnos y pedir cosas, llevábamos una chuleta en la que venía escrito cómo se decía, y cómo se pronunciaban algunas palabras en polaco. De esa forma por ejemplo podías pedir agua, gasolina, etcétera.

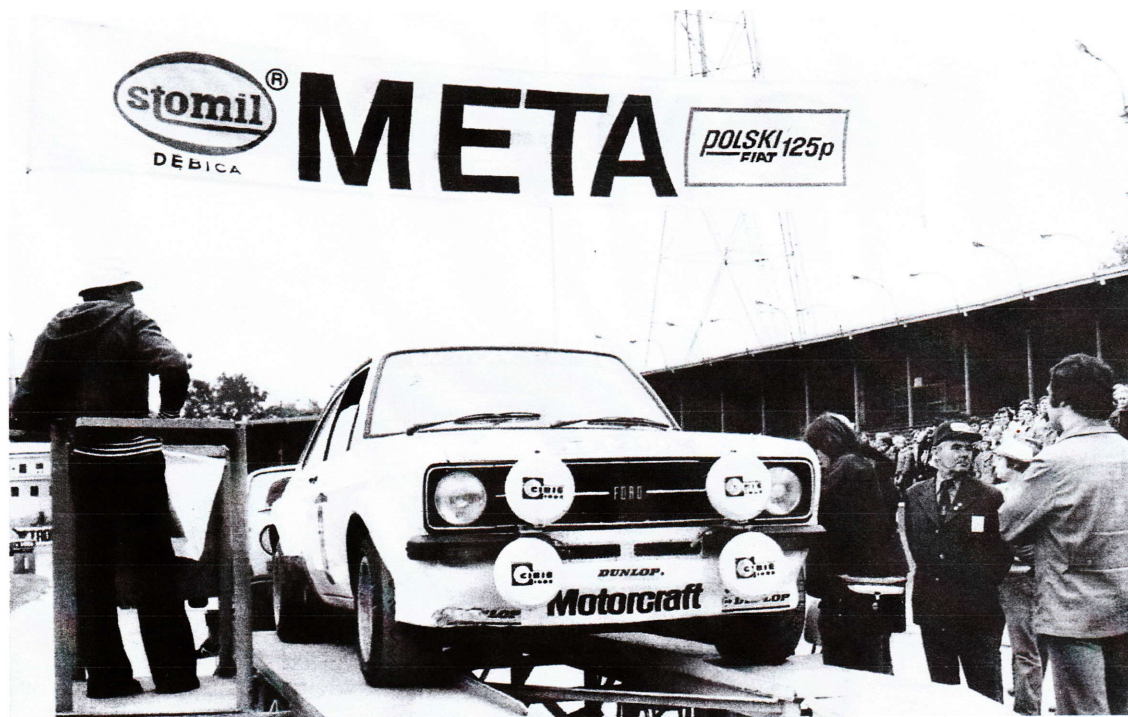
Si querías telefonar a España desde allí, avisabas en el hotel pero a lo

**Si querías telefonar a España desde allí, avisabas en el hotel pero a lo mejor tenías que esperar un par de horas a que la operadora te conectase con la persona que querías.**

mejor tenías que esperar un par de horas a que la operadora te conectase con la persona que querías. Conste que por una experiencia posterior que tuvimos en Bulgaria, empezamos a sospechar que esa tardanza también se debía a que en ese momento buscaban a alguien que hablase español, para que pudiese escuchar tu conversación y comprobar si eras un espía, o a lo mejor hablabas mal del país.

Los consejos de la gente del equipo Seat habían sido muy útiles, y desde el primer día nos dijeron: Lo primero que vas a hacer será cambiar dinero para conseguir zlotys, pero después te van a sobrar porque no valen casi nada. ¿Qué hacer cuando vas a pedir la comida? Pues coges la carta y la pides entera. Los cinco platos que hay de primero, los cinco que hay de segundo, y así sucesivamente. Que te los sirvan todos, así pruebas lo que te gusta y de paso le das trabajo al cocinero, al camarero, al que lava los platos..."

Beny recuerda además cómo eran aquellos tramos, complicados hasta para entrenarlos: "Era asfalto antiguo, de ése que brilla y que cuando llueve es como hielo... ¡Arrancabas en un tramo y estabas metiendo 3ª, pero casi no te habías despegado del punto de partida! Y más con aquellas ruedas, las TB5, que eran durísimas. Y aunque el día del rali te daban una especie de rutómetro, los reconocimientos eran difícilísimos, porque apenas tenías un mapa, e intentábamos seguir carreteras que no existían, para ir a pueblos cuyos nombres tampoco estaban demasiado claros en los letreros que encontrábamos. Durante los entrenamientos comíamos en el coche. Se ganaba tiempo, y tampoco había más remedio. No había bares, sólo alguna tienda con estan-



En 1979 ganó Zanini, y la tercera plaza correspondió al británico Billy Coleman (en la foto), copilotado precisamente por nuestro colaborador Martin Holmes.



terías vacías, y apenas algo de fruta. La gente compraba en determinadas tiendas y en base a los cupos existentes. A todo esto había poco tráfico y poquísimas gasolineras, por lo que había que intentar no quedarse sin combustible. Cuando veías una gasolinera siempre parabas y rellenabas la garrafa. En la salida y meta de los tramos te encontrabas acampado al ejército, así que ya durante esos reconocimientos parecía que llegábamos a la guerra, una sensación acrecentada por lo gris del país, y la mucha lluvia en aquella época. En realidad durante el propio rali vimos poca o ninguna gente en los tramos, aunque sí mucho público en una especie de tramo urbano, y donde ibas patinando de lado a lado.”

#### PRIMERA VICTORIA ESPAÑOLA

En 1978 el equipo Seat se desplazó al Polski Rally con Zanini y Cañellas pilotando sendos Fiat 131 Abarth. De hecho los dos fueron los pilotos más rápidos de la prueba. Zanini lideró desde el inicio, haciéndose con una gran ventaja que luego se dedicó a gestionar. Por su parte Cañellas sufría una salida de pista y penalizaba, cayendo del 2º al 9º puesto y obligado a remontar a partir de ahí, hasta terminar 3º por detrás del Opel de Franz Wittmann (al que Zanini ganó por más de 14 minutos).

Este resultado supuso la primera victoria del equipo Seat en el extranjero, y el primer triunfo importante de un piloto español en un rali que era puntuable para el Europeo (con coeficiente 4) y para la Copa Mundial FIA de conductores (que al final de 1977 ganó Markku Alen, justo antes de que en 1978 se crease un título específico para pilotos en el Campeonato del Mundo). Además a Zanini le sirvió, gracias a

## MACIEJ STAWOWIAK el gran desconocido

Si nos preguntasen por los pilotos polacos más destacados que han competido en el Campeonato del Mundo a lo largo de la historia, es posible que citásemos a Sobieslaw Zasada, Janusz Kulig, Krzysztof Holowczyc o Robert Kubica. Una lista que no es desdeñable (pues dos de ellos han sido Campeones de Europa, y uno de ellos Campeón en WRC2), pero en la que no encontramos al polaco que hasta el día de hoy ostenta la mejor clasificación en una prueba del Mundial. Para descubrir ese dato tendríamos que retroceder al durísimo “Rajd Polski” de 1973, donde sólo hubo tres clasificados, siendo precisamente el tercero un piloto local: Maciej Stawowiak, a los mandos de un Polski Fiat 125p de Grupo 1 y 72 CV de potencia. Básicamente, un coche de calle.

Años más tarde tuve la oportunidad de charlar de nuevo con Maciej, que recordaba sus tiempos en Polski Fiat, en el que permaneció durante muchos años, hasta que el equipo cesó su actividad en 1982: “Fue una gran experiencia el poder competir con un coche de la marca, sin tener que hacerlo con el mío propio, ni tener que convencer a mis amigos de que me patrocinasen, como había hecho hasta entonces.”

Puede decirse que Maciej siempre tuvo bastante buena suerte durante su carrera deportiva, y una de esas ocasiones afortunadas fue precisamente el Rajd Polski del 73: “Fue uno de los rallies más duros que jamás he disputado. Nada menos que 3.200 km, tres días y tres noches sin apenas dormir, para completar 55 tramos cronometrados. Dos días antes del rali cayó un

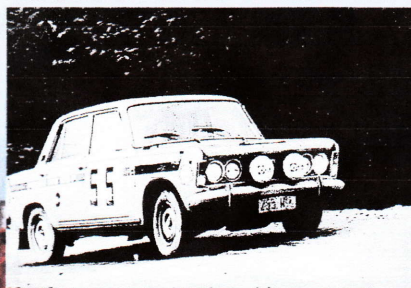
diluvio, hubo puentes que se vinieron abajo y la ruta tuvo que adoptar desvíos. Entrar a tiempo a los controles horarios era lo más importante de todo, más incluso que la velocidad en los tramos cronometrados. De hecho la media para completar las secciones de enlace, en la práctica, terminaba siendo de unos 70 km/h... en una ruta que iba por todo el sur del país, de la frontera con Alemania hasta el oeste, y luego de la frontera con Rusia hasta el este. Pocas veces he visto tantos coches abandonando en los enlaces. Y si yo conseguí ser uno de los que terminaron el rali, fue por un golpe de suerte: De madrugada, y en medio de la nada, me quedé sin gasolina. Pero cuando todo se nos complicaba más, apareció un joven que nos consiguió algo de combustible. ¿Alguna vez habéis tenido que hacer un embudo con las manos para repostar el coche? Pues yo aprendí a hacerlo aquella noche, y además aquel chico al que conocí, que se llamaba Jacek Lewandowski, se convertiría cinco años más tarde en mi copiloto habitual.”

De los siete coches que alcanzaron la llegada en aquella prueba, sólo tres lo hicieron dentro del tiempo límite, y por lo tanto fueron los únicos en clasificarse. El ganador de la prueba fue Achim Warmbold (copilotado por el hoy Presidente de la FIA Jean Todt, cuya familia tiene por cierto raíces en la zona, concretamente al este de Cracovia) a bordo de un Fiat Abarth 124 oficial, y el segundo puesto correspondió a Egon Culmbacher que pilotaba un Wartburg 323, infame vehículo fabricado en la Alemania Oriental. De hecho, en nuestra charla aproveché para pinchar a Maciej con



el hecho de ser superado en un rali por un Wartburg, pero él puntualizó sonriendo aquel era un coche con preparación de Grupo 2 y que de hecho en los rallies de aquella época en Polonia, resultaba bastante eficaz. Hasta hoy, nunca otro piloto polaco ha vuelto jamás a terminar en el podio en una prueba del Mundial de rallies.

Hemos hablado de fabricantes de automóviles, y en Polonia uno de los principales era FSO, que fabricaba los Polski Fiat y que tenía un equipo oficial de rallies desde principios de los setenta, dirigido por Andrzej Jaroszewicz (hijo del que en ese momento era el Primer Ministro del país). De aquel equipo surgió una joven generación de pilotos profesionales, entre los que estaba el mencionado Stawowiak, Krzysztof Komornicki o Tomasz Ciecierzynski. Al principio los coches que empleaban eran los 125p equipados con motores de 1.800cc, y más tarde pasaron a correr con los Polonez de 2 litros. El entusiasmo personal de Jaroszewicz permitió una gran expansión del equipo, pasando un tiempo después a emplear tres unidades (una como muleto, dos para correr) de Abarth 124, con motor 1.800cc de 16 válvulas, que podían llegar a ofrecer unos 180CV. Llegado el momento Jaroszewicz llegaría a competir con un Lancia Stratos (de hecho, se compraron tres), aunque Stawowiak sigue hoy recordando con enorme cariño a aquellos Abarth “A veces aún sueño que estoy conduciéndolo ¡qué fácil era de llevar! Tan solo con un año compitiendo en aquel Abarth, aprendí muchísimo. Al fin y al cabo fue mi primer coche en el que hacía falta frenar cuesta arriba.”



En la foto de la izquierda, Stawowiak rumbo a la tercera plaza con un Polski Fiat, en 1973. Bajo estas líneas le vemos en 1980 con un Polonez 2.000.





# RECUERDOS DE POLONIA

los muchos puntos sumados, para proclamarse Campeón de España. Por cierto que después de este rali Cañellas pasó a competir en circuitos, y Seat fichó a Beny Fernández, que corrió como compañero de Zanini en Chipre (abandono), el RACE y Cataluña (con sendos segundos puestos para el vigués).

En 1979 Seat mantuvo a Beny compitiendo únicamente en España, al tiempo que repitió con Zanini el habitual "plan de asalto" al Europeo, que resultaba tan inteligente como cicatero: Seat acudía básicamente a las pruebas puntuables donde la competencia era míni-

ma (Bulgaria, Polonia, Chipre, etc.). En Polonia Zanini ganó de nuevo, pero el título se lo acabó Jochi Kleint, que luchó con las mismas armas al participar en todas y cada una de las pruebas de máximo coeficiente.

## ZANINI SE DA A LA FUGA

En 1981 y 1982 no tuvo lugar el "Polski Rally" por motivos políticos, y el propio Zanini ya había tenido ocasión de comprobar en sus carnes las dificultades sociales de la época, tras la apresurada huida del país que había tenido que protagonizar en 1980, año en que como piloto privado, y alquilando un Porsche a

**Para ahorrar en el hotel acordamos con los pilotos oficiales de Polski Fiat entrenar nosotros de noche, y por la mañana irnos a dormir a la cama que ellos dejaban libre.**

los hermanos Almeras conquistaba el título de Campeón de Europa.

En esa temporada Zanini visitó Polonia en dos ocasiones: Para correr el Rali Polski ubicado en Cracovia (que ganó con Jordi Sabater), así como el Rali de Varsovia (abandonando por rotura de un soporte motor), copiloto por Manolo Vidal. Lo ajustado del presupuesto en esa campaña, lejos ya del status disfrutado en otros tiempos como oficial de Seat, obligaba a improvisar "Desde nuestra época de los Seat, ya teníamos relación con los pilotos oficiales de Polski, así que para ahorrar en el hotel acordamos entrenar nosotros de noche, y por la mañana

irnos a dormir a la cama que ellos dejaban libre."

Tal y como hemos avanzado, un conflicto sindical en el país motivó la intervención de las autoridades soviéticas, lo que Zanini relata con su particular estilo "Los rusos pensaron que los polacos no eran suficientemente buenos comunistas, así que invadieron el país con tanques y todo. Las gasolineras no funcionaban y para salir de allí, por medio de un contacto que teníamos en el mercado negro, conseguimos gasóleo para echarle al camión de los Almeras y que se llevasen el Porsche (el combustible se robó, con un tubo, de una locomotora parada bajo un puente), mientras que Autet y yo nos fuimos en el Horizón de Alicia Romero, al que le faltaba un faro, cargado hasta arriba con bidones de gasolina (la que me sobraba de correr el rali) a la

frontera de Checoslovaquia. Allí nos esperaban soldados, con ametralladoras y perros lobos que ríete de los del Vallejo. Si nos dejaron pasar creo que fue porque les llamó la atención que llevábamos el logo adhesivo de CS, con una estrella roja de cuatro puntas. Como no teníamos ni visados ni dinero local, nadie nos vendía comida. Cuando quisimos entrar a Hungría, encontramos esperando a una familia de gitanos, tirados por suelo y comiendo unos bocadillos. Bocadillos de gitano, porque el pan era negro. Pero nos debieron ver tan fastidiados, que sin decirles nada, los propios gitanos nos dieron de comer porque les dimos pena." (Ahondando en estas anécdotas y aportando más información, se puede consultar el libro sobre Zanini publicado recientemente por Esteban Delgado).

**Era asfalto antiguo, de ese que brilla y que cuando llueve es como hielo... ¡Arrancabas en un tramo y estabas metiendo 3ª, pero casi no te habías despegado del punto de partida!**

La foto bajo estas líneas corresponde al Rali de Varsovia de 1980, y aparte de la espectacular estampa del Porsche de Zanini-Vidal, llama la atención la gran cantidad de soldados entre el público.

