

El francés Bernard Darniche, vencedor del Rally Firestone

BILBAO (Crónica de ERNESTO DIAZ, enviado especial de la agencia «Alfil»). — Nota de sobresaliente en organización ha concedido el delegado de la Federación Internacional de Automovilismo, el francés Senaillac, al Rallye Firestone, ganado por el actual campeón europeo, el también francés Darniche (Lancia Stratos).

El rally ha tenido, sólo, cuatro tramos de tierra de un total de 35 corridos y distribuidos en cuatro etapas a lo largo de 1.100 kilómetros. La decisión de la C. S. I. de no autorizar tramos secretos en pruebas puntuables para el Campeonato de Europa de conductores de rallies, llevó a la Real Peña Motorista Vizcaya a utilizar de recursos velocistas sobre asfalto, en la segunda mitad del rally, en la que estaba prevista el predominio de las pruebas de tierra.

El Firestone-77 se inició en la tarde del viernes en la población de Castro Urdiales, donde unas seis mil personas despidieron a los 78 vehículos verificados en el paseo Marítimo, de un total de 96 inscripciones. De las primitivas inscripciones fueron bajas destacadas el portugués Borges y los belgas Roothaert y Colsoul.

En el acto de apertura —en el que Zanini efectuó el juramento olímpico en nombre de todos los concursantes, una vez izadas las banderas de Bélgica, Suecia, Portugal, Francia, Alemania, Gran Bretaña, Polonia y España e interpretados los correspondientes himnos— estuvo presente el señor Senaillac, delegado en el rally como inspector de la FIA.

Uno de los aspectos más destacantes del rally ha sido su enorme poder de convocatoria, pues en numerosas pruebas celebradas de madrugada varios miles de personas poblaron los laterales de las carreteras, desafiando el rigor climatológico. En la prueba de alto de Asón-La Sía, incluso nevó ligeramente. Por lo general, las temperaturas fueron bajas, y alternándose horas serenas, apacibles, con otras de lluvia.

El rally ha sido, evidentemente, duro y seleccionador. Los tramos cromometrados, en sentido de «criterium», repetimos, muy bien pensados y con poderoso atractivo tanto para el lucimiento de los concursantes como desde el punto de vista del espectador. La competición se desarrolló con cuatro etapas: Castro Urdiales - Ampero, Ampero - Santander (final de la primera parte), y tras 12 horas de descanso, Santander - Ramales y Ramales - Bilbao.

Únicamente 35 coches culminaron el rally. Las primeras ausencias importantes fueron las de Zanini y Cañellas, muy tempranas. Prácticamente quedaron inéditos, conformándose los desalentadores principios de los «oficiales» de Seat en el campeonato español. También abandonaron en la primera parte, el belga

«Ronny», el británico Harrington y los españoles Laarraña, Bragatión, Echabe, Zorrilla y Lezama Leguizamón y... Etchebers, a pocos kilómetros de Santander.

Los pisos pleigrosos de la primera parte del rally fueron común denominador de la continuación. A muchos equipos, la lluvia inmediata les sorprendió con calzado para seco y los sustos fueron notables. En la segunda mitad del rallye abandonaron Coleman, cuando estaba en tercera posición, como se encontraba Lezama Leguizamón en el momento de causar baja. También fueron baja Sunsendegui, Pearson-Kirk y Pepe Ruedas, además de Trabado, en la última ascensión a Aien, donde se concentraron casi 10.000 personas.

En las postrimerías del Rallye Firestone se produjeron dos hechos notables: Beny Fernández se fracturó, por tres sitios, la muñeca derecha, luego de que la caja de cambios se le trabara y el piloto gallego, en un ademán brusco, intentara «ponerla en juego»; en la llegada a Bilbao, grupos de manifestantes entorpecieron la entrada de los participantes en el parque cerrado, situado en el centro urbano.

Bernard Darniche fue un completísimo vencedor. En ningún momento se «pasó», pero sí es cierto que se mostró un tanto conservador en varios tramos. Beny Fernández, acreditando un momento estelar, ocupó una segunda plaza formidable. Pradera se aupó a un tercer puesto, que no cedió, mientras Servia hubo de hacer frente a Trabado, que progresó de un décimo lugar y se puso en lucha abierta por el cuarto puesto, hasta su tardío e inesperado abandono. El polaco Landsberg gustó mucho y el alemán Schweizer; éste fue ganador del grupo 2, como Darniche lo fue del 4, Lasalle, de Francia, del 3, y el portugués Salvi, del grupo 1. Servia se adjudicó el triunfo en coches de fabricación nacional y Nuria Llopis la clasificación de damas.

CLASIFICACION GENERAL «SCHATCH»:

1. Darniche-Mahé («Lancia Stratos»), a 3-24-09.
2. Beny Fdez. - Formoso («Ford Escort»), a 5-53.
3. Pradera-Pascual («R. Alpine AA-110»), a 13-31.
4. Servia-Brustenga («Seat 1.430-1.800»), a 14-03.
5. Landsberg - Muszunski («Opel Kadett GTE»), a 18-06.
6. Oliveras-Brugada («Ford Escort RS»), a 19-39.
7. Schweizer-Ostmann («Opel Kadett GTE»), a 27-23.
8. Salvi-De Almeida («Ford Escort RS»), a 27-27.
9. Kruppa-Mystkowski («Renault 12 Gordini»), a 27-41.
10. Arroita-Abans («Opel Kadett»), a 33-25.