

1987

AUTOCROSS / L'Europa è tricolore

IN NOME DI ROSELLA



Con la vittoria di Maggiore il pilota di Sezze di Latina si è aggiudicato il titolo continentale, impresa mai riuscita fin'ora a un italiano. Il laziale, che ha portato in gara sia la Lancia Delta S4 sia la Fiat X1/9, ha dominato il campionato e il successo finale ha coronato una stagione che lo ha sempre visto in testa nonostante gli attacchi che gli sono stati portati dai francesi e dai tedeschi di Gianni Antonella.



GIAMBATTISTA ROSELLA, da Sezze di Latina, ha vinto, la corona di campione d'Europa di autocross è sua. È la prima volta che un italiano centra questo obiettivo. Per cogliere questo successo il ventisettenne laziale ha portato sulle piste di mezza Europa la Lancia Delta S4 che la stagione passata fu di Tabaton (una vettura, evidentemente, abituata a conquistare titoli europei) e la sua fida Fiat X1/9. Con entrambe le vetture Rosella è riuscito a vincere dimostrando in ogni caso la sua superiorità. In parecchi, nella seconda divisione (la classe dove Rosella ha primeggiato), hanno tenta-

to di contrastare la sua marcia trionfale. In questa divisione, che è il regno delle vetture Gruppo B, oltre alla qualificata pattuglia di italiani (alla guida di Lancia Rally o di Porsche 911 Sc) Rosella ha dovuto combattere anche contro i fori tedeschi che disponevano di competitive Porsche e Audi Quattro e con il francese Dumas che portava in gara la temibile Peugeot 205 T16. Nessuno è stato in grado di batterlo. E se «molti nemici» vogliono dire «molto onore», l'impresa di Rosella è stata notevole sotto tutti i punti di vista. Non solo, ma pur avendo a

segue

Giambattista Rosella è stato protagonista di una stagione formidabile. Alla guida della Delta S4, ex-Tabaton, e con la sua fida Fiat X1/9 non ha mai sbagliato un colpo. Rosella è il primo pilota italiano che riesce a vincere un titolo europeo nell'autocross (foto:Stonco)

In nome di Rosella

segue

disposizione la potentissima Delta S4 il giovane laziale ha tirato fuori dal garage la sua fida X1/9 con la quale è riuscito a conservare il vantaggio e a portare in porto il titolo. «È tutto merito — dice Giambattista Rosella — della Grifone. Con la scuderia genovese corro dal 1984, da quando cioè il dottor Tabaton mi notò, allora correvo il campionato italiano e mi propose di gareggiare con i loro colori. La Grifone mi ha sempre appoggiato. Anche due anni fa, allorché vinsi il titolo tricolore, il motore della X1/9 era preparato a Genova. Così come l'anno scorso la Grifone ha seguito passo passo la mia attività. È stato quasi naturale che, durante l'inverno scorso, mi sia stato proposto di affrontare il campionato europeo con la Delta S4. Ho cominciato, male, la stagione con la Fiat X1/9, poi sono salito sulla S4 e ho vinto le tre gare successive. Con i successi di Schuluechtern, in Germania, di Vaccarino, in Italia e di Faleyras, in Francia, mi sono assicurato il campionato. In pratica ho fatto il «break» e ho staccato nettamente gli avversari. Quindi, per le restanti prove sono tornato, d'accordo con la Grifone, alla guida della X1/9. E con questa vettura ho chiuso la stagione. La scelta, in questo senso, è stata fatta anche in considerazione del fatto che a quel punto del campionato ero largamente in testa».

— Ma quale è stata la molla che ti ha spinto verso l'autocross.

«Prima di tutto la passione verso l'automobilismo. Ho sempre amato le corse e le vetture da competizione. A diciotto anni volevo correre a tutti i costi, ma qui a Latina l'unica possibilità è, tuttora, quella offerta dalla pista di autocross, appunto... e la scelta è quasi stata obbligata. Ho cominciato così e sul tracciato di casa ho iniziato a vincere. In seguito, quando Latina mi è divenuta un po' stretta, ho voluto vedere se ero capace di battermi onorevolmente anche contro i piloti che corrono su altre piste. Così ho affrontato il campionato italiano e mi sono accorto che, tutto sommato, non andavo male. Il grande salto l'ho compiuto nel 1984, quando la Grifone mi ha preso sotto la sua ala. Da quel momento io ho cominciato a pensare solo a guidare e a vincere. L'appoggio che la mia scuderia mi ha fornito è stato, ed è, totale, tanto da farmi sentire «quasi» professionista. Anche se, ci tengo a dirlo, sono un dilettante. Il mio lavoro è quello di gestire un negozio di alimentari e una panetteria... il resto è divertimento. Come andare in bicicletta. Proprio il ciclismo è stato il mio primo sport. Ho cominciato giovanissimo e ancora oggi continuo a pedalare, appena ho un po' di tempo libero inforco la mia bici e macino chilometri. Da una parte inforcare la bici mi distende, dall'altro mi consente di

mantenermi in forma. E la perfetta forma fisica è importante nelle gare di autocross che sono competizioni molto faticose. Per vincere, quindi, bisogna prepararsi come veri atleti. Altrimenti si rischia di restare senza fiato e di farsi superare da chi in quel momento sta fisicamente meglio. Domare un mostro come la Delta S4, con quattrocento cavalli, è divertente, ma richiede un gran dispendio di energie. La S4 è una vettura davvero eccezionale: potente ed entusiasmante da guidare. È molto semplice averla in mano. Io sono riuscito abbastanza rapidamente ad adattarmi a questa vettura, anche se bisogna considerare il salto che ho fatto dai duecento cavalli della X1/9 ai quattrocento della S4».

— Questo, quindi, è stato il primo anno in cui hai disputato il campionato con il chiaro intento di vincerlo.

«Già l'anno scorso avevo disputato le prove dell'europeo con la X1/9, ma la vettura, vista la concorrenza, questa stagione non sarebbe stata più competitiva. O almeno non mi avrebbe consentito di puntare alla vittoria finale. È stato anch'è

per questo che, sempre in accordo con la Grifone, abbiamo deciso di tentare l'avventura con la S4. La Delta si è rivelata estremamente competitiva sulla terra. Adirittura, è stata migliore della Peugeot 205 T16 di Dumas. Il francese riusciva a impensierirmi nel primo giro, poi inevitabilmente lo staccavo. Dumas vista la netta inferiorità del suo mezzo ha pensato bene di ritirarsi e da metà campionato in poi non lo si è più visto. Insomma, abbiamo davvero annichilito la concorrenza. Per il resto la stagione è filata via liscia».

— In famiglia sono contenti della tua passione?

«Mio padre è il mio primo tifoso. Purtroppo non può seguirmi nelle trasferte lontane da casa, ma segue sempre le mie prestazioni con grande attenzione. Anche la mia fidanzata appoggia in pieno questa mia attività. Purtroppo però il suo lavoro, svolge la sua attività a Roma, nel campo della pubblicità, le impedisce di seguirmi dovunque in Europa. Mi accompagna quindi solo nelle gare che si raggiungono in fretta».



DICONO DI LUI/Luigi Tabaton e Susan in coro «È il fior... del fango»

ROSELLA visto dall'esterno com'è? «È un pilota — ci dice Luigi Tabaton, il gran capo della Grifone — molto forte, anche se in certe occasioni pecca ancora di inesperienza. Tuttavia devo aggiungere che sta maturando. Ottima, per esempio, è stata la gara che ha disputato a Maggiore: una corsa da vero campione. Per quanto riguarda la sua esperienza con la Delta S4 si può dire che non ha faticato molto ad abituarsi a questa vettura. Siamo poi ritornati a correre con la X1/9 prima perché non volevamo uccidere il campionato, poi perché... la S4 è andata a fuoco e si è completamente distrutta. Ora la vettura l'abbiamo ricostruita, non senza fatica, e speriamo di portare Rosella alla gara a squadre che si disputerà in Cecoslo-

vacchia, iscrivendo la Delta come prototipo. Per il futuro, se l'Abarth ci darà una mano, vorremmo sviluppare un prototipo vero e proprio realizzato con materiale della Delta S4... ma questo è soltanto un progetto. Se dovessi trovare un difetto a Rosella... forse gli amici che lo seguono durante le trasferte lo esaltano troppo e quindi lui si carica eccessivamente. Ecco, forse questo è l'unico difetto». Luigi Susan, pilota che ha disputato la serie europea con un prototipo Alfa Romeo: «Rosella è davvero bravo, ottimo pilota e persona molto gentile. È coriaceo e combattivo, non si scoraggia mai. Inoltre guida una vettura molto preparata, la migliore del lotto e anche lui è un vero tecnico».

Due italiani in testa

PILOTA (VEETTURA)	SILS (S)	SCHLVECHTERN (D)	VACCARINO (I)	FALEYRAS (F)	THERMOTON (A)	MOLLIN (D)	NOVA PAKA (CS)	PECEL (H)	MOLCA (CS)	FUGLAN (A)	MAGGIORA (I)	TOTALE PUNTI	PUNTI VALIDI
1. Rosella (Delta S4-Fiat X1/9)	(1)	20	20	20	20	(12)	(2)	15	(3)	12	20	145	127
2. Scariot (Lancia 037)	—	—	(8)	12	12	15	15	20	15	20	—	117	109
3. Schömacher (Audi 80 Quattro)	—	15	1	—	—	20	20	—	20	15	—	91	91
4. Kacreck (Skoda)	—	—	—	8	15	8	(1)	12	10	8	12	74	73
5. Schmid (Porsche 911 Sc)	12	10	12	—	(3)	10	12	(2)	(6)	10	6	83	72
6. Braga (Beta Montecarlo)	3	—	10	—	—	—	8	10	2	—	15	48	48
7. Apostoll (Porsche 911 Sc)	20	2	15	6	—	—	—	—	—	1	3	47	47
8. Müller (Porsche 911 Sc)	10	—	4	—	10	—	10	3	—	—	—	37	37
9. Parro (Fiat X1/9)	—	—	—	10	2	—	—	—	4	—	8	24	24
10. Stecca (Lancia 037)	15	4	—	3	—	—	—	—	1	—	—	23	23

N.B.: Tra parentesi i punteggi scartati



A Maggiora Giambattista Rosella si è laureato campione europeo disputando una gara accorta ma grintosa (a sinistra impegnato con Braga e, sotto, in controsterzo). Dopo la vittoria ha ricevuto i complimenti dal presidente della Csai, Serena (sopra). A destra, il laziale con la S4 precede il francese Dumas (fotoBiondo)

