



La sopraelevata di Monza sta crollando e nessuno fa nulla, anzi...

VERGOGNA!

E pensare che con un costo contenuto diverrebbe redditizia

Un caso non solo sportivo

Alla faccia di chi dovrebbe preoccuparsi di salvaguardare pezzi di storia, anche soltanto sotto forma di architettura sportiva che non vale certamente di meno di quella industriale tanto protetta: la leggendaria sopraelevata di Monza patisce un degrado vergognoso, che stride con i faraonici lavori di ammodernamento che sono in atto a qualche centinaio di metri di distanza nella zona dei nuovi box. Solo il Comune di Milano vorrebbe far qualcosa, mentre quello di Monza auspica una demolizione esemplare per offrire verde in più a un parco che vegeta nel più completo abbandono e che è ancora tale soltanto perché è da sempre esistito l'autodromo. Altrimenti, e a Monza lo sanno anche i sassi, negli anni cinquanta e sessanta quell'area sarebbe stata tutta edificata e dalla Villa Reale a Lesmo sarebbe stato tutto un quartiere ben cementato, altro che polmone verde. La storica sopraelevata, con un costo contenuto, potrebbe rivelarsi in fretta molto redditizia anche per le casse del Comune: invece, si pensa alla sua distruzione senza nemmeno sapere come fare dopo per il costosissimo smaltimento dei residui. Allora si spera in madre natura, che tutto crolli da solo, tanto poi qualche cosa succederà.

■ SERVIZIO A PAG. 4



DI HO

La 6
allora
tutti!

POLEMIC POSITION
di Enzo Russo

In una domenica di silenzio motoristico, almeno nelle discipline top, la memoria ritorna all'inizio della stagione, quando venne presentata la bellissima F2003-GA: un cigno in un branco di papere. Era l'inizio di una nuova favola, che però ha funzionato all'incontrario, e poco a poco il cigno s'è trasformato in un brutto anatroccolo.

MOTOMONDIALE: NOVITÀ TECNICHE MALAGUTI

Pronti al rilancio

■ SERVIZIO A PAG. 18

EVERTS E SMETS CAMPIONI NEL CROSS

Iride in anticipo

■ SERVIZIO A PAG. 20

SEN

Ross
Si. LA
CHE
CONT
A V

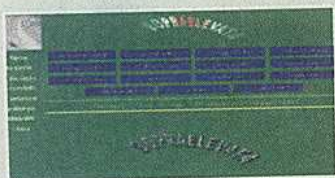


GP DEL PORTOGALLO - ESTORIL
7 settembre 2003

Quando arriverà ad Estoril, sarà l'Oceano ad affacciarsi sul Po

Valentino Rossi presenta la nuova **Honda Civic Type-R**.

LE REAZIONI



www.monza
sopraelevate.
it: ecco il sito
che lotta
per salvare
l'anello di
alta velocità

Luciano Dal Ben

Responsabile del Comitato Monza Sopraelevata
"Doverle abbattere rappresenterebbe un vero e proprio delitto della storia automobilistica. La nostra storia. Le curve sopraelevate sono da salvaguardare. Con il nostro comitato ci proponiamo di studiare e analizzare tutte le possibilità di recupero della pista. Io credo che si potrebbe riutilizzarle come patrimonio storico. Abbiamo degli ingegneri che stanno studiando il problema. Si potrebbe ristrutturarle anche grazie all'aiuto di alcuni volontari e utilizzarla per manifestazioni legate al mondo del motore"

Marcello Galbiati

Professore del Politecnico di Milano
"Sono anni che con la Facoltà di Design stiamo studiando la sopraelevata monzese. Abbiamo un centinaio di progetti tutti diretti verso un riutilizzo della pista come tale. Un utilizzo attivo dedicato ai collaudi delle vetture visto che l'unicità di questa pista consentirebbe la sperimentazione di nuovi particolari. Con le nuove tecnologie è possibile farlo intervenendo anche nei punti di giunzione dove il cemento si era ritirato e procurava quel fastidioso e caratteristico saltellamento. Siamo in contatto con diverse aziende italiane e straniere e i prezzi non sono così alti come si potrebbe credere. Quello che non capisco è come mai nessuno sia venuto ad interpellarci"

Mario Faglia

Sindaco di Monza
"La sopraelevata sta creando una situazione insostenibile. Così non si può andare avanti visto che questo manufatto sta creando dei problemi di sicurezza. Bisogna considerare che l'autodromo è ospite di un parco e quindi ogni scelta dovrà tenere conto delle esigenze di un ripristino del disegno originale dello stesso. La nostra proposta è quella di una demolizione parziale per mantenere una memoria storica. Ho sollecitato più volte delle proposte concrete, ma nessuno si è fatto avanti. A settembre andremo in Consiglio Comunale con la nostra posizione definitiva".

Giorgio Beghella Bartoli

Dirigente della Sias
"Ovviamente la posizione dell'Autodromo non può che essere quella di agire rispettando ciò che ci viene chiesto nella convenzione. Qualora la Sias riceva una richiesta di abbattimento della sopraelevata da parte dei due comuni, dovrà rispettarla sostenendo anche le spese. L'importante è che si sappia entro breve cosa fare perché la struttura sta deperendo. La Sias ha smesso di fare la manutenzione ordinaria proprio perché non è mai stato chiaro che direzione avrebbero preso i lavori. Certo, se oggi ci ordinassero di ristrutturarla ne sarei felice".

TESTA MONZA

Ecco come la Rossa cerca di riconquistare la competitività dopo la cocente delusione del Gp

La Ferrari alla riscossa

È iniziata la settimana che può valere una stagione per la Ferrari. Da martedì il team di Maranello è impegnato su due fronti per una serie di test che dovranno dire con chiarezza se Michael Schumacher avrà le munizioni per colpire il sesto titolo mondiale: tre F2003-GA gireranno a Monza con Michael, Badoer e Massa e una F2002 sarà impegnata a Fiorano con il rientrante Luciano Burti. Il tester brasiliano, infatti, è stato richiamato part-time perché Barrichello preferisce completare la fisioterapia in Brasile per recuperare al 100 per cento dopo il botto avvenuto in Ungheria. Rubens, quindi, arriverà a Monza con un giorno di ritardo rispetto ai piani che erano stati stabiliti in precedenza. Assistiamo a uno sforzo tecnico notevole, che arriva dopo il lungo periodo di inattività dei test che era stato sancito dallo stop imposto dalla Fia nel mese di agosto. Alla Gestione Sportiva non ci sono state vacanze dopo le mazzate prese nei Gp più roventi: Hockenheim e Hungaroring hanno evidenziato che forse non potrebbe bastare l'eventuale ritrovata competitività delle gomme Bridgestone per vincere i due titoli mondiali. E così, nel Sancta Sanctorum del Cavallino, i tecnici hanno lavorato ai simulatori e in galleria del vento per sviluppare la F2003-GA, una monoposto perfetta in laboratorio che però in pista mostra a volte alcune di messa a punto. Siamo arrivati alla fase cruciale della stagione ed è il momento di gettare in campo tutto ciò di cui si dispone. Rory Byrne in persona avrebbe curato lo sviluppo del pacchetto aerodinamico, studiato apposta per una pista di basso carico come Monza. Il capo progetto ha ripreso in mano anche il controllo del wind tunnel dopo che il greco Tombazis ha lasciato Maranello. Nei test si vedranno inedite ali anteriori e posteriori, con differenti paratie laterali dietro alle ruote anteriori. La F2003-GA, infatti, genera molto calore e per smaltire le alte temperature ha dovuto fare ricorso alle "branchie" da squalo. Byrne, invece, ha capito che è possibile modificare la fluidodinamica nelle pance cambiando anche di poco l'aerodinamica nella parte anteriore della monoposto. Le evoluzioni per gli ultimi tre Gp stagionali, quindi, saranno in linea con queste novità di base.

MOTORE. Su una pista veloce come Monza il motore torna a essere protagonista: lo 052 subirà la seconda evoluzione stagionale (la prima si è vista in Canada, ma non è stata molto pubblicizzata). I tecnici diretti da Paolo Martinelli hanno puntato su due aspetti: potenza (si parla di 910 cavalli alla ruota) e guidabilità, per dare la caccia al V10 della Bmw che rimane il punto di riferimento del Circus. A questo step evolutivo ha contribuito anche la Shell con una benzina specifica, che dovrebbe assicurare un maggiore controllo dei consumi. L'incremento del regime di rotazione (e di conseguenza della potenza) si cerca di non pagarla in termini di maggior quantità di carburante da dover caricare nei serbatoi. In Ungheria Michael Schumacher è arrivato a un pit-stop con il motore ormai spento perché aveva finito la benzina. Questi inconvenienti non si dovranno più ripetere!

GOMME. Al di là della battaglia regolamentare, la Bridgestone si presenta nei test brianzoli con ben cento prove di gomme da effettuare con mezzo migliaio di coperture di dieci tipi diversi. Si tratta di una clamorosa disponibilità di nuovi materiali che riguarda tanto la costruzione che la mescola. Queste coperture sono figlie di quelle che bene avevano impressionato negli ultimi test prima della sosta estiva. I giapponesi avrebbero trovato una soluzione che permette di usare pneumatici con un ottimo grip pur non utilizzando una mescola eccessivamente morbida. In questo modo dovrebbe essere possibile controllare meglio il degrado prestazionale che le coperture della Ferrari hanno sempre accusato dopo i primi giri. I giapponesi fi-

nora non hanno seguito il passo della Michelin alla prima impronta a terra di anche in questo campo di sviluppo che ora, stati sperimentati. I giapponesi bruciano i motori, anche se sconfitti bruciano i motori ferraristi: a Maranello abituati a vedere le schiaffone è stato come le voglia di reagire: Schumacher non ha alcuna intenzione di inseguire la sesta corona. Ferrari degna della sfida tedesca è stufo di rimessa, di badare a se stesso il suo enorme peso. La F2003-GA aspetta dei centimetri: prestazioni e a mente sono mancate di Budapest sono toccate mentre in Germania non è un prezioso secondo foratura). Ora non si sa se ogni errore sarà irrimediabile. Ma gli uomini di Maranello sono sempre piaciuti.



La Williams ripassa le partenze. Mentre Mario Theissen responsabile sportivo della Bmw cerca, insieme ai colleghi delle altre Case impegnate in F1 e legate alla Michelin, di calmare le acque agitate sul fronte pneumatici, la squadra partner della Casa bavarese vive la situazione del pre-Monza con ragionevole soddisfazione per il primato raggiunto nel mondiale costruttori e l'avvicinamento al leader in quello piloti, ma senza particolare ottimismo. In Williams, infatti, ci si lecca qualche ferita: Patrick Head non ha ancora ben digerito la sconfitta dell'Ungheria, perché ai suoi occhi è suonato tale il fatto di non aver vinto su una pista dove le Michelin l'hanno fatta da padrone. Più che sulla fuga di Alonso o sul tappo fatto da Webber nella prima parte di gara che ha sicu-

LAUNCH CONTROL Head vuole delle modifiche dopo lo start lento in Ungheria

La Williams teme il via

mente favorito l'allungo dello spagnolo, sul banco degli accusati c'è la partenza catastrofica delle due Fw25. Il fatto che sia Ralf Schumacher che Montoya fossero costretti a partire sul lato della pista sporca non ha completamente convinto i tecnici. A Grove ritengono che la pista sporca sia stata solo un fattore scatenante e aggravante della situazione, ma l'accaduto non si giustifica lo stesso. A riprova della tesi di Head c'è, d'altronde, l'ottima partenza di Trulli che con la seconda

Renault è scattato proprio alle spalle delle Williams sullo stesso lato sporco. Ma la Renault, e non è più un segreto per nessuno, è dotata del miglior sistema di controllo della partenza che ci sia in circolazione. Il launch-control è proprio il sistema che è stato messo sul banco degli accusati da Head che ha chiesto ai suoi tecnici di rivederne completamente funzioni e tarature e di riprogrammarlo tenendo in conto anche parametri di "disturbo", come appunto può essere uno start sul lato della pista più sporco perché fuori

traiettorie. Forse già questa settimana nei test in programma a Monza, i piloti della Williams avranno modo di verificare le nuove tarature del launch control, sempreché i tecnici siano riusciti in così poco tempo a provare un rimedio al problema. Head si augura di sì e ritiene queste modifiche necessarie per portare a termine nel più proficuo dei modi la fine campionato. C'è in ballo un titolo mondiale, anzi due e sarebbe davvero stupido non giocare tutte le carte che si hanno in mano. Già, esattamente quello che si dicono anche a Maranello e a Woking...

JORDAN Il tactotum tecnico sarà disponibile solo per i Gp

Anderson si dimette



Campionato FIA GT
Campionato Europeo Turismo
Formula Renault V6

Calendario 2003

- 6 aprile Barcelona (E)
- 27 aprile Magny-Cours (F)
- 11 maggio Pergusa (I)
- 25 maggio Brno (CZ)
- 29 giugno Donington Park (GB)
- 27 luglio Spa (B)
- 7 settembre Anderstorp (S)
- 21 settembre Oschersleben (D)
- 5 ottobre Estoril (P)

Una foto, una storia