



# Schumi alla prova di Monza

Il 74° Gran Premio d'Italia, che si corre domenica, sarà probabilmente **decisivo** per il Campionato mondiale di **Formula Uno**

**T**re piloti in tre punti a tre Gran Premi dalla fine. In questo tris è raccolto l'avvincente finale del Campionato del mondo di Formula Uno, che potrebbe vedere proprio a Monza una prova decisiva. In gioco sono ancora sia il Mondiale piloti che quello costruttori. Michael Schumacher è ancora davanti a tutti (mentre la Ferrari è già stata scavalcata dalla Williams), ma il margine si è via via assottigliato e nessuno ha potuto più nascondere l'evidente crisi della forse troppo sofisticata Ferrari F2003 intitolata a Gianni Agnelli. Alle spalle di Schumi, così, si sono fatti sotto il colombiano Juan Pablo Montoya (Williams-Bmw) e il finlandese Kimi Raikkonen (McLaren-Mercedes). A scompaginare le carte ci ha pensato anche il giovane prodigio Fernando Alonso, che con la sua Renault ha vinto l'ultimo Gran Premio disputato in Ungheria, diventando a ventidue anni il pilota più giovane di sempre salito sul gradino più alto del podio in Formula Uno.

«**NEGLI ULTIMI** due anni Monza era stata una festa Ferrari - ha commentato Schumi alla vigilia - quest'anno invece ognuno di noi, tifosi compresi, è preoccupato quanto lo era nel 2000. Ma tutti sanno come andò a finire. Spero che si ripeta». Naturalmente il riferimento è alla sofferta vittoria e non alla tragica morte di un addetto alla pista. Ma la tensione è pari a quella che nel 2000 vide il freddo pilota tedesco sciogliersi in lacrime dopo il traguardo. Vincere quest'anno, per Michael

Schumacher, significherebbe centrare lo storico obiettivo del sesto titolo mondiale. Un obiettivo che sembrava facile a inizio stagione, poi le rosse si sono appannate: c'è chi dice sia colpa delle gomme giapponesi (così è partita una poco convincente controffensiva regolamentare contro le concorrenti francesi), c'è chi dice sia colpa del motore. C'è, infine, chi mette in dubbio persino la perduta grinta di re Schumi, che si sarebbe adagiato sugli

allori e su un contratto tanto costoso quanto lungo e blindato. Resta da vedere se la scossa del popolo ferrarista servirà a ridare linfa al pilota sulla pista di casa.

**MA SE LA** stagione della scuderia di Maranello è stata con luci e ombre, quella dei due piloti italiani che corrono nella massima serie automobilistica è stata - se possibile - nera. Il romano Giancarlo Fisichella, dopo una esaltante vittoria con la sua

Jordan sul circuito brasiliano di Interlagos (vittoria assegnata a posteriori dopo un confuso finale di gara) è naufragato nelle posizioni di rincalzo. Sorte avversa anche per il pescarese Jarno Trulli, che pure dispone di una Renault apparsa abbastanza competitiva. Un terzo posto e due quinti non bastano a spiegare perché oggi abbia in classifica meno della metà dei punti del suo compagno di team Alonso, che sulla carta avrebbe dovuto

solo essere la sua "spalla". Sia Trulli che Fisichella aspirano ad un (lontano) futuro in rosso, ma solo quando la Ferrari si deciderà a riaffidare la guida di una sua monopo ad un pilota italiano.

**E LA MENTE** corre ai grandi del passato - su tutti Nuvolari, del quale ricorrono in queste settimane i 50 anni dalla scomparsa - che anche sulla pista di Monza costruiranno la loro leggenda. Una pista nata 81 anni fa ma che

resta ancora oggi, nonostante i tentativi di addomesticarla con chicane e varianti, la più veloce di tutto il circus della Formula Uno: nell'edizione 2002 il ferrarista Barrichello ha vinto con una media di 241,090 km/h.

Metro - come già per il Gp di San Marino a Imola - sarà presente a Monza con 70 mila copie di una edizione speciale di 16 pagine distribuita gratuitamente domenica sulle navette e agli ingressi dell'autodromo. **Lorenzo Grassi**

## LO SCORSO ANNO MAGICA DOPPIETTA

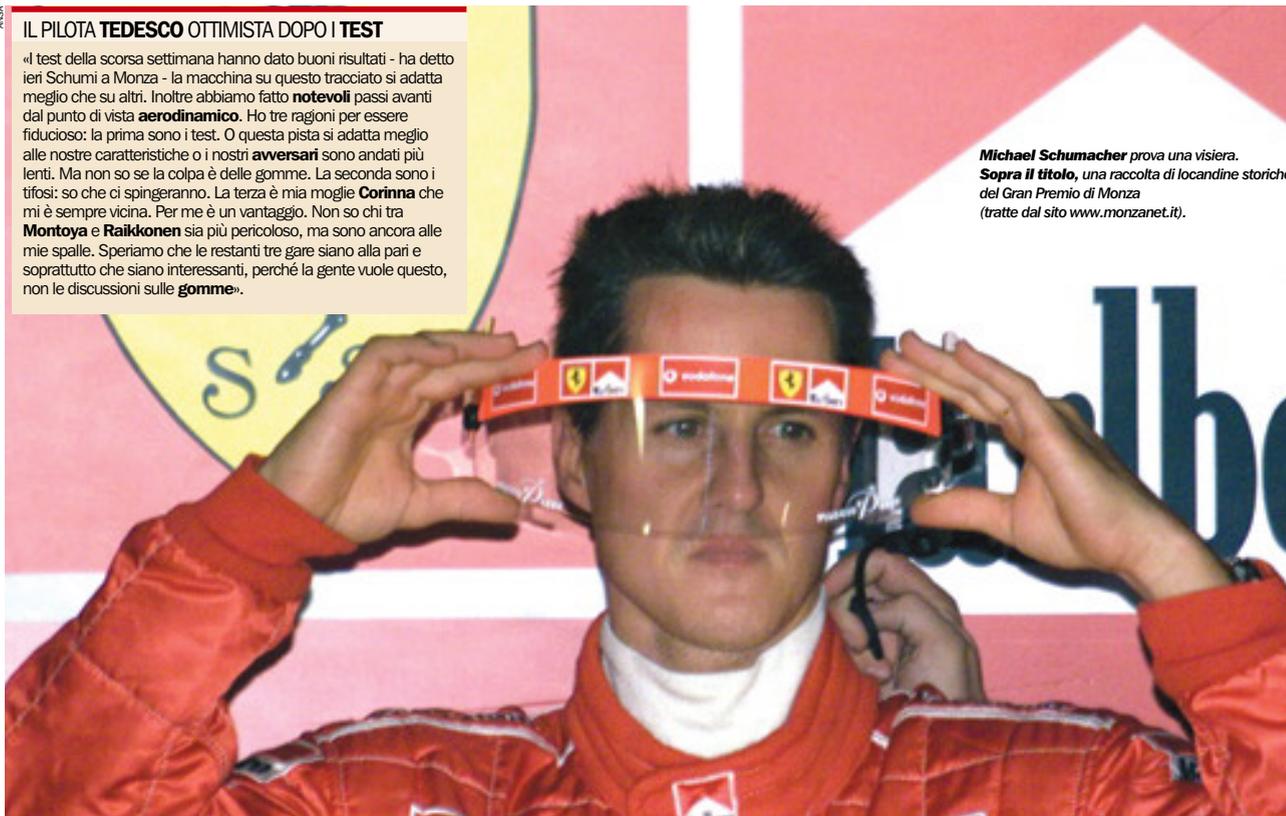
Il circuito dell'autodromo di Monza - realizzato 81 anni fa - è lungo **5,793 km**; nel Gran Premio di F1 viene percorso per **53 giri** per un totale di **306,720 km**. Le tappe dei possibili **pit-stop** sono le seguenti: una sola sosta fra il 27° e il 33° giro; due soste 17°-22° e 33°-41°; tre soste 11°-16°, 26°-29° e 42°-46°.

Il miglior tempo sul giro in gara è quello stabilito nel 2002 da Rubens Barrichello su Ferrari (1'23"657). Il record della pole è stato invece stabilito, sempre lo scorso anno, da Juan Pablo Montoya su Williams (1'20"264). L'ultima edizione del Gp d'Italia ha visto una doppietta ferrarista con Rubens Barrichello primo e Michael Schumacher secondo. Terzo Eddie Irvine su Jaguar.

Da ricordare in tempi recenti: il Gp del **1979**, quando la Ferrari tornò alla vittoria con **Scheckter** che poi vinse il Mondiale, e il Gp del **2000** con il fatale incidente costato la vita a uno degli addetti anti-incendio e le lacrime di Schumi sul podio.

## IL PILOTA TEDESCO OTTIMISTA DOPO I TEST

«I test della scorsa settimana hanno dato buoni risultati - ha detto ieri Schumi a Monza - la macchina su questo tracciato si adatta meglio che su altri. Inoltre abbiamo fatto **notevoli** passi avanti dal punto di vista **aerodinamico**. Ho tre ragioni per essere fiducioso: la prima sono i test. O questa pista si adatta meglio alle nostre caratteristiche o i nostri **aversari** sono andati più lenti. Ma non so se la colpa è delle gomme. La seconda sono i tifosi: so che ci spingeranno. La terza è mia moglie **Corinna** che mi è sempre vicina. Per me è un vantaggio. Non so chi tra **Montoya** e **Raikkonen** sia più pericoloso, ma sono ancora alle mie spalle. Speriamo che le restanti tre gare siano alla pari e soprattutto che siano interessanti, perché la gente vuole questo, non le discussioni sulle **gomme**».



**Michael Schumacher** prova una visiera. **Sopra il titolo**, una raccolta di locandine storiche del Gran Premio di Monza (tratte dal sito [www.monza.net.it](http://www.monza.net.it)).

## NEL 2004 SI CORRERÀ ANCHE IN CINA E BAHRAIN

La Fia ha diramato ieri il calendario 2004

7 marzo: GP d'Australia, Melbourne; 21 marzo: GP della Malesia, Sepang; 4 aprile: GP del Bahrain, Bahrain; 25 aprile: GP d'Europa GP Nurburgring, Germania; 9 maggio: GP di Spagna, Barcellona; 23 maggio: GP di Monaco, Monaco; 6 giugno: GP di San Marino, **Imola**; 20 giugno: GP degli Usa, Indianapolis; 4 luglio: GP di Gran Bretagna, Silverstone; 11 luglio: GP di Francia, Magny-Cours; 25 luglio: GP di Germania, Hockenheim; 15 agosto: GP d'Ungheria, Budapest; 29 agosto: GP del Belgio, Spa-Francorchamps; **12 settembre: GP d'Italia, Monza**; 23 settembre: GP della Cina, Shanghai; 10 ottobre: GP del Giappone, Suzuka; 24 ottobre: GP del Brasile, San Paolo.

## L'opinione

**Oscar Orefici**

GIORNALISTA  
Mail di commento (non più di 10 righe)  
a: [lettere@metroutaly.it](mailto:lettere@metroutaly.it)



## Cercando in pista la Ferrari perduta

**D**opo le disfatte subite in Germania e in Ungheria, la Ferrari è stata dichiarata ufficialmente in crisi e il Gran Premio di Italia viene atteso, fra incertezze e speranze, per verificare se l'enorme mole di lavoro svolto nelle tre settimane precedenti l'impegno di Monza ha consentito alla Rossa di recuperare la competitività perduta. Le difficoltà della F2003 GA sono state essenzialmente addebitate alle gomme, quelle Bridgestone che hanno permesso alla Ferrari di volare nella scorsa stagione, ma quest'anno non in grado di reggere il confronto con le Michelin sotto il sole rovente.

Ma far ricadere la responsabilità della decadenza ferrarista solo ai pneumatici equivarrebbe a nascondersi dietro a un dito. Il problema riguarda la macchina nel suo complesso. Non che il progetto non sia valido, però paga l'eccessiva sofisticazione, soprattutto dal punto di vista aerodinamico, con la conseguenza di regolazioni più complesse. Rese, poi, ulteriormente problematiche dal nuovo regolamento che impedisce di lavorare sulle macchine fra la conclusione delle qualifiche e la gara.

**D**a segnalare, infine, le carenze del motore, che nonostante l'evoluzione compiuta nel corso della stagione, è meno potente del 10 cilindri BMW, con il quale è spinta la Williams. La Ferrari, convinta di poter ribaltare la situazione a suo favore, nella serie di test compiuti a Monza e a Fiorano si è impegnata a fondo proprio per trovare i rimedi che consentano a Schumacher di difendere il suo trono di re della Formula 1. Per quanto concerne le gomme, la Bridgestone ha recepito l'irritazione della Casa di Maranello, sia pure espressa sempre con toni lievi. Così, per i collaudi ha messo a disposizione dodici diverse mescole, per un totale di 500 pneumatici. Uno sforzo senza precedenti.

Dal canto suo, la Ferrari è andata alla ricerca del miglior bilanciamento possibile della vettura, con l'obiettivo di trovare una soluzione simile a quella che ha permesso a Rubens Barrichello di vincere trionfalmente in Gran Bretagna.

**P**erciò verrà proposto un pacchetto aerodinamico riveduto, decisivo non solo a Monza, ma anche ad Indianapolis e Suzuka, circuiti autentici e non piste da kart oggi tanto in voga, dove questa componente assume un valore determinante. Inoltre si è lavorato sul motore, in modo da aumentarne la potenza, con un occhio attento a non compromettere la ben nota affidabilità del propulsore. Ovviamente pure la concorrenza non ha dormito e non è detto che i probabili progressi della Ferrari siano tali da permetterle di contrastare il passo alla Williams-Bmw e alla McLaren-Mercedes. La reazione alla crisi è stata, però, da grande squadra, conscia di quanto sia difficile prolungare un lungo ciclo vincente.

Quindi, contrariamente alle abitudini italiane, è stata scelta la strategia del silenzio operoso, che rappresenta di per se stesso un successo, con l'augurio che arrivi anche dalla pista.

## LE CLASSIFICHE PILOTI E COSTRUTTORI 2003

Punti	Pilota	Punti	Scuderia
72	M. Schumacher (D)	129	BMW Williams
71	J.P. Montoya (COL)	121	<b>Ferrari</b>
70	K. Raikkonen (FIN)	115	McLaren-Mercedes
58	R. Schumacher (D)	78	Renault
54	F. Alonso (ESP)	15	BAR Honda
49	R. Barrichello (BRA)	15	Jaguar
45	D. Coulthard (GBR)	14	Toyota
24	<b>J. Trulli</b> (ITA)	11	Jordan
15	M. Webber (AUS)	9	Sauber
12	J. Button (GBR)	0	Minardi
10	<b>G. Fisichella</b> (ITA)		

## IL PROGRAMMA DEL 74° GP D'ITALIA

OGGI  
Alle **8.30** test di Formula 1. Alle **11** prove libere prima sessione (diretta su **Sky Sport 2** dalle 10.45). Alle **14** qualifiche prima sessione per decidere l'ordine (inverso) di partenza per le qualifiche del sabato. (Diretta su **Rai2** dalle 13.45 e su **Sky Sport 2** dalle 14).

SABATO  
Alle **9** e alle **10.15** prove libere prima e seconda sessione (diretta su **Sky Sport 2** dalle 8.45 e dalle 10.15). Alle **13.30** Warm up (diretta su **Sky Sport 2** dalle 13.15). Alle **14** qualifiche di Formula Uno per la griglia di partenza. (Diretta su **Rai2** e su **Sky Sport 2** dalle 13.45). Alle **16** gara della F.3000 internazionale.

DOMENICA  
Alle **9.10** Trofeo Maserati. Alle **11.15** sfilata piloti F1. Alle **11.40** Porsche Supercup. Alle **14** partenza del 74° Gran Premio d'Italia di Formula Uno. (Diretta su **Rai1** dalle 13.45 e su **Sky Sport 2** dalle 14).