

◆ **Gp di Monza, rabbia in casa McLaren**
E a tre gare dal termine ora sono quattro i piloti che possono puntare al mondiale

Arrivo Gp. d'Italia Monza		PUNTI															
		Australia	Brasile	San Marino	Monaco	Spagna	Canada	Francia	G. Bretagna	Austria	Germania	Ungheria	Belgio	Italia	Las Vegas	Malaysia	Giappone
1	H. H. Frenzen (Jordan)	60	10	4	10	10	6	4	10	6	10	6	10	6	10	6	10
2	R. Schumacher (Williams)	50	6	4	3	3	4	1	6	10	10	4	3	1	-	-	-
3	M. Salo (Ferrari)	32	6	10	10	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4	R. Barrichello (Stewart)	15	2	4	-	-	4	-	-	-	2	3	1	-	-	-	-
5	D. Coulthard (McLaren)	13	3	2	2	6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
6	E. Irvine (Ferrari)	7	-	3	-	-	-	2	-	1	1	-	-	-	-	-	-
	A. Wurz	3	-	-	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-

Hakkinen in lacrime e la Ferrari sorride

Irvine torna in testa

Il finlandese domina ma sbaglia e va fuori
Vince Frenzen, Salo 3°. Un punto per Eddie

DALL'INVIATO MAURIZIO COLANTONI

MONZA Doveva essere una Caporetto per la Ferrari ed invece la disfatta è targata McLaren. Mika Hakkinen volato via per più di metà gara termina la sua corsa alla prima variante dopo il traguardo. E mentre Mika piange sul latte versato, sorride Eddie Irvine, rimasto per tutti i 53 giri praticamente fuori gara. Vince Frenzen che porta la sua Jordan per la seconda volta avanti a tutti. Vince, convince e torna in corsa per il titolo. Con Frenzen c'è anche la Williams di Baby Schumacher (secondo), un ulteriore incedo per Ferrari e McLaren in questo finale di campionato. Terzo, il sostituto di Schumi. L'altro Mika. Il finlandese Salo ha infocchettato la sua tre giorni di Monza con il secondo podio con la Rossa, dopo quello in Germania. Per lui un grande successo. Ma Irvine - con una velocità di punta degna di una tartaruga - guadagnando un punto affianca Hakkinen, in testa al mondiale.

Un «dono» della McLaren che la Rossa accetta volentieri. Il finlandese della Freccia D'Argento è disprezato, aveva dato prova di superiorità assoluta nel week end, è svanito tutto nella gara che doveva lanciarsi definitivamente al titolo bis. E' stato un attimo. Un maledetto attimo, eppure era al comando. La Rossa non riusciva a tenere nessun ritmo. Tre gare al termine e il mondiale se lo giocano in quattro: Hak-

kinen e Irvine a 60 punti; il resuscitato Frenzen a 50 e il «mediocre» Coulthard a 48. Nurburgring, la prossima gara, poi la Malaysia e in ultimo il Giappone sono gare dove la Rossa avrà chances da giocare visto che i tracciati sono meno «dritti» e la velocità non è il fattore di svolta come a Monza. E poi la Ferrari dal Nurburgring potrà contare sul nuovo pacchetto aerodinamico. La gara comunque - episodio Hakkinen a parte - è stata brutta, noiosa, senza colpi di scena. Hakkinen è partito in scioltrezza. Zanardi, Frenzen e Ralf Schumacher hanno «bruciato» Coulthard piantato dopo lo spegnimento delle cinque luci rosse. Irvine ha tentato di infilarsi dalla quarta fila senza troppa convinzione e con eccessivo timore. La prima delusione arriva dal flop di Coulthard che doveva essere il primo avversario di Hakkinen, ma come un «agnellino» è rimasto in stand by tutta la gara (chiusa poi da quinto). Dieci giri, Hakkinen sempre al comando su Frenzen. Un guizzo, solo di Barrichello che passa Coulthard; Salo. Zanardi molla e dà strada a Ralf Schumacher. Poi arriva la «disgrazia» della McLaren. E' l'inizio del 30 giro. Frenzen è lontano 8 secondi. Prima variante: Mi-

ka imposta la curva, la monoposto si gira e si ferma lentamente sulla sabbia. La versione ufficiale della McLaren è: «Il pilota ha ammesso di aver fatto un errore, ha infilato la prima ed è andato fuori pista». La nostra è diversa: Hakkinen potrebbe aver rotto il differenziale o avuto noie al cambio. Mika è uno straccio, lancia i guanti a terra; poi distrutto piange mentre i tifosi del Cavallino - senza cuore - gli sventolavano sotto gli occhi i bandieroni Rossi. Cambia volto la gara, noiosa e solitaria fino a quel momento. La nuova classifica al 33° giro vede la Jordan di Frenzen al comando, poi la Williams di Ralf Schumacher. Terzo s'accoda Salo. I primi e unici pit: Frenzen e Irvine al 34°; Salo e Coulthard al 36°. Il finlandese Rosso rientra prima di Coulthard che si fa passare anche dal neo ferrarista Barrichello. Irvine è sesto. Così rimarrà fino alla fine. Eddie Jordan salta come un folletto al muretto dei box quando vede Frenzen tagliare il traguardo. E' la seconda vittoria del tedesco che ora - a 50 punti - dovrà riprogrammare questo finale di stagione. Un finale di stagione che lo vede in lotta per il mondiale con solo dieci punti - un Gp - da recuperare a Hakkinen e Irvine. Coulthard e i due punti conquistati ieri si porta a 48. Ci sono trenta punti d'assegnare, su tre gare da disputare. Tutto è possibile. Quattro piloti si giocano il titolo ed è la prima volta. In tre era successo nel 1986: Piquet, Prost e Mansell in lizza; vinse Prost su McLaren.



IL PUNTO TECNICO

Ma la Rossa ha bisogno di modifiche urgenti

PAOLO FILISETTI

MONZA Il risultato del GP d'Italia consente ad Irvine di ritornare in vetta alla classifica (a pari punti con Hakkinen) ma le prestazioni della F399 nel week-end monzese evidenziano l'urgenza delle modifiche, principalmente aerodinamiche. Lo sviluppo della F399 non ha propriamente subito un rallentamento, ma forse sarebbe stato più proficuo anticipare di qualche gara l'introduzione di variazioni tecniche. Il problema che ha assillato la F399 in tutta la stagione è quello della variazione del centro di pressione aerodinamica. In termini comprensibili, la vettura tende ad evidenziare un fenomeno di

pompaggio, cioè una sorta di continuo saltellamento che rende molto difficile il mantenimento di un assetto corretto. In dettaglio saranno provate a partire da martedì nuove configurazioni per i profili estrattori, sinora modificati in alcuni dettagli in occasione del Gran Premio di Germania. Questa nuova configurazione, accoppiata a nuove versioni delle ali sia anteriori che posteriori, dovrebbe determinare un migliore comportamento della F399. Non cambierà solo l'aerodinamica comune, infatti il differenziale elettro-idraulico sarà ulteriormente sviluppato per garantire una migliore motricità, caratteristica esaltata dal Nurburgring e da Suzuka. Nel dettaglio i prossimi appuntamenti

sono caratterizzati, specificamente al Nurburgring, da un tracciato sinuoso senza rettilinei di particolare entità. Il tracciato di Sepang invece, sconosciuto al circus della F1, comprende anche due lunghi rettilinei dove le velocità di punta raggiunte potranno essere determinanti, ma nello stesso tempo è presente una parte mista in cui la guidabilità è fondamentale. Suzuka rappresenta invece un circuito realmente completo, quasi come Spa Francorchamp, quindi un vero e proprio rompicapo per quanto concerne gli assetti. Alla luce di questi dati è chiaro che le modifiche messe in campo hanno come obiettivo il raggiungimento di un migliore equilibrio della F399, caratterizzata nel progetto da sospensioni assolutamente all'avanguardia ma penalizzata da un'aerodinamica tutt'altro che efficiente. I tecnici di Maranello si giocano dunque le ultime carte a disposizione per cercare di agguantare le speranze residue di conquista del titolo. Tra due settimane la prossima verifica europea prima del finale in Oriente.

L'INTERVISTA

L'irlandese: «Ed ora Nurburgring è lì che tornerò a lottare sul serio»

DALL'INVIATO

MONZA Eddie Irvine sabato scorso parlava del Nurburgring, la prossima gara della stagione. Dimenticando - o facendo finta di dimenticare - che Monza era ancora da correre. «I nuovi materiali arriveranno lì - e da lì ripartirà il nostro mondiale». Eddie ha conquistato un punto e ora è appaiato a Hakkinen, ma adesso deve fare i conti anche con i nuovi avversari. Prima tra tutti la Jordan che dalla prossima gara potrebbe sostituire lo «spompato» Hill con l'aggressivo Jarno Trulli, anticipando così nelle ultime tre gare la squadra ufficiale del prossimo anno. Comunque, Irvine è su di giri. Un finale così a Monza non se lo sarebbe aspettato.

Rimane al comando e può giocarsi ancora le sue possibilità fino alla fine. Salo terzo, è stato ieri meglio di lui, ma non importa. Eddie rimane al comando.

Che sorpresa Eddie: dopo un week-end così nerosi ritrova in testa.

«Non ci posso quasi credere, sono strafelice, pensavo che sarei uscito da Monza con cinque punti da re-

cuperare a Hakkinen e così mi sarebbe andata bene. Potevo prendere qualche punto in più, ma posso dire che questo sesto posto vale proprio tanto. Conterà alla fine questo punticino».

McLaren fortunata...

«Sì è vero, e Mika la prossima volta che partirà davanti non sarà così tranquillo. E' già la seconda volta

strategia, affidabilità o la "grazia" di un incidente».

Hakkinen ha pianto (anche se Mika dice di no: "Un uomo vero non piange mai")

«Questa è la vita... (esorride). Ma anche lei ha pianto venerdì e sabato

«Sì, ma guardi anche oggi (ieri, ndr) con questa macchina...».

Ma è di nuovo in testa al mondiale...

«Certo e meno male che sono finiti i circuiti tipo Monza, Nurburgring, Malaysia e Giappone offrono più chance. Comunque dobbiamo lavorare sodo in questa settimana...».

Può crescere questa Ferrari?

«A Monza è stata un disastro. Per le gare che mancano, potete contarci».

E al Nurburgring: come andrà?

«La McLaren sarà ancora forte in qualifica, però poi in gara saremo noi a venire fuori. Non mi preoccupa né la Jordan né la Williams. Dico solo che questo finale sarà esaltante per voi... figuratevi per me. E a volte la tartaruga batte la lepre».



Non riesco a crederci. Pensavo di dover ripartire da meno cinque

che capita (che non chiude una gara, ndr)... se arrivasse poi la terza (rottura, ndr) non sarebbe proprio male».

E la Ferrari ne ha beneficiato. Ma si vince solocosi?

«Beh... no, ma su certi circuiti possiamo vincere con una migliore



H.H. FRENZEN

La lunga gavetta del rivale di Schumi protagonista per caso

DALL'INVIATO

MONZA Heinz Harald Frenzen è un tipo tranquillo. Duro in pista, ma dolce nella vita privata. Dopo la vittoria, la seconda quest'anno, non parla del mondiale e del fatto che torna in gioco per il titolo assoluto («una sorpresa», dice), preferisce dedicare la vittoria alla sua donna, Tanja, dalla quale aspetta un bambino. Il mondiale è importante, la vita privata di più per Frenzen.

Il pilota tedesco ha giravagato in questa F1. Lo fa dal 1994, prima alla Sauber, poi alla Williams, dal '97 fino al '98 a fianco di Villeneuve, campione del mondo. Infine alla Jordan, la scuderia più pazzo del circus, dove oggi Frenzen si sta prendendo le grandi soddisfazioni della carriera. La migliore stagione da quando è in F1. In totale

Frenzen è salito sul podio più alto 4 volte (con la Williams nel '97 a Imola; l'anno scorso con la Jordan, quest'anno due volte). È nato a Moenchengladbach, nel 1967, vive a Montecarlo con la sua bella fidanzata, il suo papà fa il «becchino». Doveva essere la grande sorpresa della Williams, ma Frenzen ha passato due difficili stagioni e solo quest'anno, alla corte di Eddie Jordan, sta avendo le grandi opportunità.

Si sente a suo agio nella nuova famiglia che dal prossimo anno verrà potenziata con l'arrivo del talento italiano Jarno Trulli (che potrebbe arrivare ad aiutarlo già dalla prossima gara del Nurburgring). È un pilota veloce che non vive di protagonismo, quest'anno ha ottenuto la sua prima vittoria sotto la pioggia in Francia.

È connazionale di Schumi. Con il suo avversario di sempre ha gareggiato in kart ed ha disputato come compagno di scuderia (Mercedes) il mondiale prototipi. In comune i due hanno molto, una cosa però li legherà per sempre nella vita. Corinna, la donna più amata. È stata a lungo la compagna di Heinz Harald Frenzen, poi il «cambio» ed è diventata la sposa fedele di Michael Schumacher. Scusatse se è poco.

TOTO CALCIO	TOTO GOL	TOTO SEI	TOTIP
X	5	0	
2	9	0	
1	13	0	
X	16	1	
X	18	M	
X	19	1	
1	25	1	
1	26	1	
1		2	
1		2	
1		0	
2		0	
1			

Al 13 lire: 22.795.000
Al 12 lire: 905.500

Saranno rese note oggi

Saranno rese note oggi

Saranno rese note oggi

