

TEKST NICOLA D. BONETTI

Monza F¹ Forever

1922. aastal rajatud Monza ringrada Itaalias on kiireim ja vanim Grand Prix' rada, mis ei ole endiselt oma sära ja hiilgust kaotanud.

AJALOOANNAALIDES on esimene mäрге Monza ringraja kohta 1922. aastal: kogu 10 kilomeetri pikkune rada konstrueeriti vaid 110 päevaga ning 4,5kilomeetrise kiirusringi üles kaarduvaid kurve ühendavad 1,07 kilomeetri pikkused sirged.

Veidi vähem tähelepanu sai toona veel julgeks nimetatud innovatiivse raja 5,5 kilomeetri pikkune tänavaring erinevate raadiustega kurvide ja pikkade sirgetega. Rada loodi, asendamaks poolalalist Brescia-Montichiari rada, kus eelneval aastal toimus esimene Itaalia Grand Prix, ning selle nimeks sai Autodromo Nazionale di Monza – Monza rahvuslik ringrada. Säärane omadussõna ei jäta küll väga palju ruumi laiemale võistlusele, kuid ometi on rada saatnud kuulsus üle kogu maailma – võib öelda, et see on omasuguste seas kõige paremini vastu võetud ja ehk ka kõige paremini hoitud. See on Indianapolise ja Brooklandsi kõrval üks kolmest esimesest ringrajast ning selle sarm ei ole võrreldav teistega, eriti pärast Nürburgringi menu vähenemist pärast seda, kui kuulus rallisõitja Niki Lauda seal 1976. aastal ränga õnnetuse läbi tegi.

Ent liigume sammu tagasi: Villa Reale ümber asuv park, kuhu rada ehitati, osutus hoolika valiku tulemuseks. Ehituse eest vastutas Automobile Club di Milano ning seda rahastas tänapäevase nimega ACI (Automobile Club d'Italia) erafond. Ehituse tarbeks värvati 3500 töölisi, kelle kasutuses oli 200 tanki, 30 veokit, kahe veduriga 5 kilomeetri pikkune raudtee ja 80 autot. Avamine toimus 1922. aasta 3. septembril ning selle raames toimus väikeautode võidusõit, mille võitis Pietro Bordino Fiat 501 Corsa'ga. 5 päeva hiljem, 8. septembril toimus aga Nazionale di Moto GP, mille pani kinni Amedeo Ruggiero oma Harley-Davidsonil, ning 10. septembril teine Itaalia GP, mille võitis taas Bordino Fiat 804-ga. Sel moel algas epopöa, mis on väldanud tänaseni vaid nelja erandiga: Livorno, Milano, Torino ja Imola 1980. aastal.

Monza ringrada pole aga jäänud ajast puutumata ning see on läbinud mitmeid muutusi ja arenguid ning lisandunud on ka teised rajad (näi-

teks Junior). Muudatuste taga seisavad paljuski õnnetused, mis Monza rajal on toimunud, ning seega tuldi 1972.-1978. aastatel lagedale mitmete variantidega, kuidas raja kiirust vähendada. Tõsi, muudatused pole raja võimsust kuidagi vähendanud, pigem on tulemus olnud tehniliselt aina keerukam. Et sõita Monzas, on vaja julgust, peent täpsust ja ekstreemset tundlikkust. Kes aga pole austajate poolt lausa pühaks peetud asfaldil

kunagi kätt proovinud, võib 5-eurose pileti eest (hinna sees nii kohapeal kasutatav auto kui ka parkimine) tööpäeviti mööda ringradu ja parki ringi uidata. Vaatamisväärsuste hulka kuulub ka

ajalooline viadukt, kust on hea vaade kogu praegusele autodroomile oma täies pikkuses, hiilguses, keerukuses ja ehtes. Sealt saab aimu sellest, kui raske on esimest Lesmo nurka võtta nii, et teist mitte segi ajada ja rajalt maha sõita, ning kui lõpmatult keeruline on Parabolica kurv. Viaduktilt saab ajada näpuga järke kogu raja ulatuses ja hämmastuda selle üle, kui

