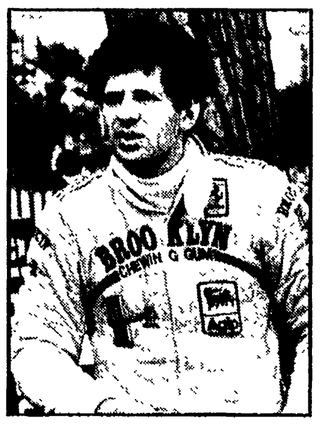
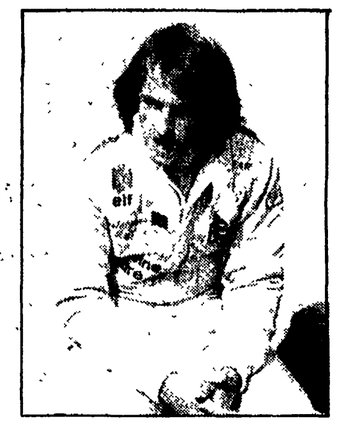
Come nel lontano 1949 (vittoria di Alberto Ascari) lotta domenica per il primato





NELLE FOTO: da sinistra, il manifesto del Gran Premio del cinquantenario e tre dei piloti più attesi domenica: Jody Scheckter, leader della classifica mondiale, Jacques Laffite, secondo, e Gilles Villeneuve, terzo.

Ferrari sempre protagonista

Fiat e Alfa hanno scritto le prime pagine del G.P. d'Italia che festeggia quest'anno il cinquantenario

Dopo il Grand Prix di Francia, che si disputò la prima volta nel 1906, il G.P. d'Italia è il più antico. La sua storia ebbe inizio sulla pista di Montichiari, vicino a Brescia, nel 1921. A quella prima edizione, delle venti vetture iscritte se ne presentarono al via solo sei: tre Fiat con al volante Bordino, Sivocci e Wagner e tre Ballot, pilotate da Chassagne, De Palma e Goux. Battaglia italo-francese, dunque, con le macchine rosse leggermente favorite per via della maggior potenza. E infatti Bordino andò al comando, guadagnando mediamente dieci secondi al giro su Goux che era secondo e portando la media a oltre 150 km l'ora, nuovo record mondiale.

Dopo 13 dei trenta giri da percorrere (ogni giro era di oltre 17 km.) l'ex meccanico di Vincenzo Lancia dovette però fermarsi per sostituire una gomma e poi la sua rimonta fu interrotta dopo soli due giri per la rottura della pompa del lubrificante. Vinse così Goux con cinque minuti su Chassagne, mentre la Fiat di Wagner fu terza ad oltre dieci minuti.

Bordino si rifece l'anno dopo a Monza, dove nel frattempo era stato approntato il nuovo autodromo a tempo di record. In soli cento giorni vennero costruite la pista e le principali infrastrutture: i mezzi impiegati furono imponenti: 3500 operai, 200 carri a cavalli, 30 camion e una ferrovia Décauville di 5 chilometri con due locomotori e 80 vagoni. La corsa fu disputata il 10 settembre e in quel giorno si radunò a Monza una folla di 150 mila spettatori; nel parco, solo nei posteggi, furono ospitate più di diecimila automobili.

I bolidi iscritti erano ben 38, ma alle prove se ne presentarono solamente dieci. La superiorità della Fiat, che con Nazzaro aveva inflitto quasi un'ora di distacco alla Bugatti di De Vizcaya nel Gran Premio di Francia, aveva scoraggiato molti concorrenti. Alle prove, dunque, presero parte tre Fiat, due Diatto, due Heim, due Austro-Daimler e una Bugatti. Poi le due Austro-Daimler si ritirarono per la morte in allenamento del pilota Kuhn e presero quindi il via otto vetture. Le Fiat mantennero le promesse: dopo 800 km. Bordino fu primo in 5 ore e 43' davanti a Nazzaro mentre De Vizcaya con la Bugatti arrivò con 4 giri di distacco. Gli altri si ritirarono.

Ancora successo delle Fiat l'anno dopo con Salamano e Nazzaro davanti a Murphy con la Miller e a Minoja con la Benz, mentre le Alfa Romeo P 1 vennero ritirate alla vigilia in segno di lutto per la morte nelle prove di Sivocci. L'Alfa si ripresentò l'anno dopo con le P 2 che, come già le Fiat, scoraggiarono per la loro potenza le marche avversarie, tra cui le stesse gloriose vetture torinesi. La Casa del Portello schierava il grande Antonio Ascari, Wagner, Campari e Minoja che in quest'ordine si presentarono tutti a giri pieni sul traguardo. Goux e Foresti con le Schmidt e Cirio con la Chiribiri arrivarono fuori tempo massimo; Marconcini sull'altra Chiribiri si ritirò mentre le Mercedes di Werner, Neubauer e Masetti si fermarono allorchè in un'uscita di pista alla curva di Lesmo perse la vita il quarto pilota della Casa tedesca Sborowsky.

Lo sport del volante stava conquistando sempre maggior popolarità. Una misura di quanto esso fosse sentito ce la offre l'emozione suscitata in occasione della morte di Antonio Ascari nel '25 sul circuito francese di Montlery. Diamo la parola a Giovanni Canestrini: «Antonio Ascari tornò in patria come un eroe di leggenda. Da Parigi a Milano. Il treno che trasportava la sua salma era passato tra i fiori e le lacrime di migliaia di sportivi e di ammiratori che, ad ogni stazione, recavano omaggi di fiori. Lungo il percorso dovette venire agganciato un secondo vagone per le corone. A Bardonecchia, al confine italiano, da tutte le valli erano scesi montanari e valligiani, giovani, vecchi, bambini, con le braccia cariche di stelle alpine... A Milano una folla immensa, sotto un cielo plumbeo e triste, accoglieva colui che resterà nella storia del nostro automobilismo come uno dei più generosi e combattivi difensori dei nostri colori».

Ma nel '28 una grande tragedia metteva addirittura in forse l'avvenire della corsa italiana. Quell'anno la gara monzese fu l'unica in Europa. Molte Case si erano ritirate dalle competizioni e benchè al via si fossero schierate 22 macchine, solo due marche erano rappresentate ufficialmente: la Maserati e la Bugatti. Gli altri concorrenti guidavano macchine proprie o avute in prestito (come Varzi, che era al volante della P. 2 di Campari). Erano assenti fra le altre l'Alfa Romeo vincitrice nel '25 con Brilli Peri, la Delage che si era aggiudicato il G.P. del '27 con Benoist e la Fiat. Delle vetture che avevano trionfato nelle edizioni precedenti (1926 con Charavel) era presente dunque solo la Bugatti.

La sciagura ebbe luogo al diciottesimo giro quando la Talbot di Emilio Materassi deviò bruscamente a sinistra nel rettilineo davanti alle tribune finendo tra la folla dopo aver superato la rete di protezione e il fossato. Oltre al pilota, che morì sul colpo, persero la vita 27 spettatori, mentre 21 rimasero feriti. In conseguenza di questo avvenimento, nei due anni successivi il Gran Premio d'Italia non venne disputato e venne sostituito dal G.P. di Monza per vetture di formula libera.

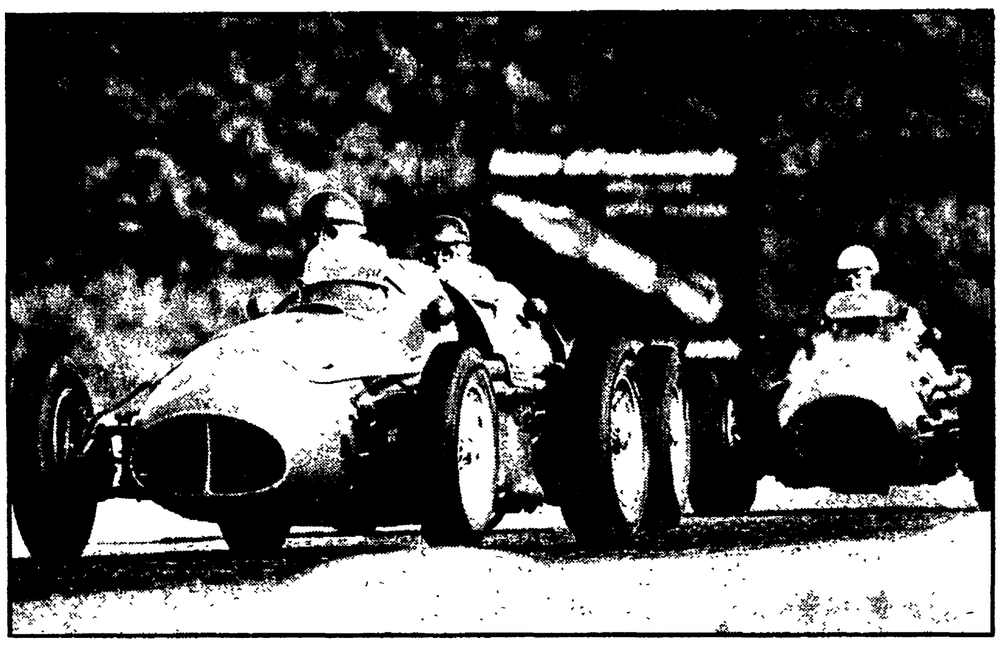
E sarà proprio questa gara, messa in programma come «appendice» al Gran Premio del 1933, a fare altre tre vittime: Campari, Borzacchini e il polacco Czaikowsky. Due anni prima, durante le prove del G.P. d'Italia era scomparso Arcangeli.

Intanto sulla scena si era affacciato quello che doveva diventare il pilota più famoso di tutti i tempi: Tazio Nuvolari. Il mantovano, dopo essere giunto terzo nella tragica corsa del '28 dietro a Chiron e Varzi, aveva vinto in coppia con Campari nel '31 e ancora da solo nel '32. Poi, dopo alcuni piazzamenti, toccava proprio a «Nivola» aggiudicarsi l'ultima corsa prima della guerra, nel 1938.

L'«era dei Grandi Premi antichi» si chiudeva pochi anni dopo il conflitto con il trasferimento prima a Milano (1947) e poi a Torino e infine con il ritorno a Monza nel '49 del Gran Premio d'Italia. Nel '50 aveva infatti inizio l'attuale campionato mondiale di Formula 1 e nel giro di alcune stagioni scomparivano le macchine che avevano scritto un'epopea per far posto a nuove monoposto. Le Alfa Romeo, protagoniste per decenni e vincitrici dei titoli iridati del '50 e del '51, cedevano il passo alle vetture di Enzo Ferrari, che fino alla vigilia della guerra aveva preparato le più prestigiose vetture del «Biscione». Sparivano dalla scena anche le Mercedes, le Maserati, le Vanwall, le Talbot, le Gordini, mentre già da tempo non si vedevano più molte delle macchine in auge negli Anni 20 e 30.

Venivano alla ribalta alcune delle macchine che vedremo anche domenica: le Lotus, le Brabham, le Tyrrell, mentre facevano più o meno lunghe apparizioni le BRM, le Cooper, le Matra, le Porsche, le March. Nel 1966 entrava in vigore la formula tuttora vigente con motori fino a 3000 cc. Siamo dunque ormai ai nostri giorni. E dopo tanti eventi, tanti abbandoni e tante nuove apparizioni una sola macchina, da trent'anni, può vantare di essere sempre rimasta sulla breccia: è la Ferrari che oggi, come nel lontano 1949 quando trionfò per la prima volta a Monza con Alberto Ascari, lotta per la vittoria nel cinquantesimo Gran Premio d'Italia.

Giuseppe Cervetto



Lotta gomito a gomito tra Fangio (50), Alberto Ascari e Farina (6) durante il Gran Premio d'Italia del 1953.

Villoresi: La rabbia di non aver mai vinto a Monza

Gigi Villoresi

Gigi Villoresi fa il «tifo» per Villeneuve. Ce lo confida durante una chiacchierata nel suo ufficio alla Lambromotori, di cui è amministratore. Villoresi è molto aggiornato sulle corse, che segue per lo più in televisione. A Monza però ci sarà anche lui e scenderà in pista su una Maserati d'«epoca» per un revival di vecchie macchine e di vecchi campioni. «Ci saranno i piloti sopravvissuti sia alla vecchiaia sia alle corse» — dice.

«Lei che vi ha partecipato diverse volte, ha qualche ricordo particolare del Gran Premio d'Italia?»

«Una cosa che continua a farmi un certo dispiacere è di non essere mai riuscito, io milanese, a vincere a Monza. Speravo di farcela nel '54, invece ho dovuto fermarmi per un banale guasto alla trasmissione. La mia Maserati, che in prova non era stata brillantissima (partii in seconda fila con il quarto tempo), fu messa molto bene a punto per la gara, così che mi resi conto di poter reggere al ritmo dei migliori. Dopo una uscita alla curva del porfido a causa di una gran macchia d'olio, mi misi all'inseguimento e a poco a poco mi avvicinai ai primi, che erano Ascari su Ferrari, Fangio su Mercedes e Stirling Moss pure lui su Maserati. Quando li avevo ormai a tiro, pensai di prendermi qualche giro di riposo per poi riattaccare, ma proprio sul rettifilo davanti alle tribune sentii un rumorino secco e mi accorsi che la trasmissione, che allora era scoperta, si era messa a vibrare. Mi fermai perché se si fosse rotto l'albero motore avrebbe potuto tranciarmi le gambe. Seppi dopo che il guasto non era grave e che avrei potuto continuare, il che naturalmente mi fece ancora più rabbia.

«Anche l'anno prima mi si era offerta una buona possibilità che non seppi sfruttare. Davanti a me che correvo con una Ferrari, ad un certo momento c'erano Ascari e Farina pur essi su Ferrari e Fangio e Marimon su Maserati. Eravamo tutti in un fazzoletto e io non volli disturbare, per quel «far play» che c'era allora più di oggi, la battaglia che stavano conducendo i miei due compagni di colori. Invece sbagliai. Infatti Ascari, che sembrava ormai avviato alla vittoria, proprio all'ultima curva venne ostacolato da un concorrente doppiato, dovette fare una brusca frenata e finì in testa-coda. Vinse così Fangio davanti a Farina, mentre io finii terzo».

«Ancora due parole sulla corsa di domenica. Dunque il sua favorito è Villeneuve?»

Diciamo di sì, visti anche i tempi che ha fatto la scorsa settimana. Però c'è sempre l'imponderabile, anche perché Villeneuve manca ancora di mestiere e ciò può tradirlo».

«Come giudica la corsa del giovane canadese a Zandvoort?»

«Appunto a Zandvoort ha commesso dei grossi errori, errori di gioventù, e cioè di inesperienza. Quando Villeneuve avrà imparato a frenare la sua irruenza, a ragionare un po' di più, sarà un grande campione. A Zandvoort, se avesse ragionato più freddamente si sarebbe fermato a cambiare la gomma e avrebbe così potuto arrivare quasi certamente secondo e restare quindi in lizza per il campionato mondiale. Invece così si è giocato tutto. Io, ad ogni modo, come ho detto, sono molto curioso di vederlo a Monza».

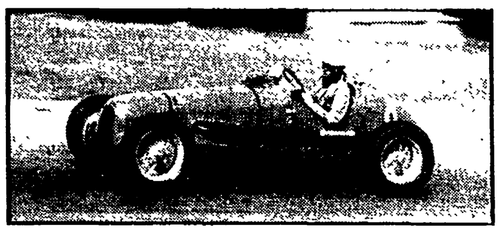
«E di Scheckter cosa pensa?»

«Per me Scheckter, che era un irruento, trovandosi in mano una macchina con cui può vincere il campionato del mondo, si è imposto di frenare la propria esuberanza e di amministrare con giudizio i propri mezzi: sta insomma mettendo a frutto il mestiere».

«Allora lei pensa che i buoni piloti sono i cosiddetti ragionieri?»

«No. Se un pilota diventa un eccessivo amministratore non mi piace più. Un pizzico di follia ci vuole sempre».

La curva parabolica entrò persino nelle canzonette



di GIOVANNI LURANI

Ho visto tutti i Gran Premi d'Italia. Fino al 1930 come spettatore, nel '31 come concorrente e poi ho fatto il commissario di percorso, l'ufficiale di gara, il commissario sportivo e infine l'organizzatore.

Rivivendo le 49 corse a cui sono stato presente mi si affacciano alla memoria tanti e tanti ricordi. Il primo viaggio a Brescia nel '21 quando avevo 16 anni, il pernottamento nella tregenda della città invasa dalla folla, il trasferimento a Montichiari, dove si svolse appunto il primo Gran Premio, su un'auto a «quattro baquets», come si chiamavano allora, avvolti in una nuvola di polvere. E poi la corsa con la famosa «curva parabolica»: un nome diventato popolare ed entrato anche nelle canzonette del tempo, nome che poi io stesso sono riuscito a dare alla analoga curva del circuito di Monza.

Quindi nel '22 la galoppata sotto il diluvio da casa mia a Monza (15 km.) con una bicicletta da corsa per vedere la solitaria corsa di due Fiat davanti alla doppiatissima Bugatti. I primi e poi tradizionali spettacoli di folla e, nel '23, per la prima volta sul circuito monzese gli americani delle Miller e i tedeschi delle Benz assieme alle avveniristiche Voisin.

L'anno successivo il trionfo a tappeto delle Alfa Romeo e l'intervento del famoso e ferreo direttore di corsa Arturo Mercanti, che minacciò di fermare il grande Antonio Ascari, il quale guidava la corsa, perchè andava troppo forte! Poi, nel '28, la spaventosa tragedia causata da Emilio Materassi, vissuta drammaticamente proprio dal box del campione toscano.

Prima vittoria della Maserati nel '30 e finalmente nel '31 la mia unica partecipazione come concorrente al Gran Premio d'Italia dove giunsi sesto (primo della categoria 1500) dopo un'estenuante corsa durata dieci ore. Nel '32 il debutto dell'Alfa Romeo monoposto, alla guida della quale l'anno dopo, Fagioli ingaggiò un memorabile duello con Nuvolari su Maserati. Nello stesso giorno, durante la gara che si disputò nel pomeriggio, gli incidenti in cui perirono Campari, Borzacchini e Czaikowsky: anche questa tragedia la vissi molto da vicino come ufficiale di gara.

Calata trionfale dei tedeschi nel '34, che dominarono ininterrotamente fino al Gran Premio del '38, vinto da Nuvolari su Auto Union. Fu questo l'ultimo trionfo dell'inimitabile campione mantovano e l'ultimo Gran Premio d'Italia prima della guerra.

Alla ripresa dopo il conflitto, Monza non era agibile e perciò nel '47 si corse sul circuito di Milano, tracciato nei dintorni, allora deserti, della Fiera Campionaria. L'anno successivo il G.P. d'Italia si trasferì al Valentino di Torino e quindi di nuovo a Monza. Siamo ormai alla vigilia del campionato mondiale di Formula 1 e le sue esaltanti vicende scorrono nella mia memoria come in una moviola gigantesca. Il trionfo delle Alfette, la grandiosa epopea della Ferrari, la esaltante corsa del '53 in cui per moltissimi giri un gruppo di grandissimi assi e cioè: Fangio, Farina, Ascari, Villoresi e Marimon si disputarono la vittoria correndo a contatto di gomiti, alternandosi al comando più volte in ogni giro, guidando al limite, ma sempre nel rispetto delle regole della cavalleria sportiva.

E ancora le Mercedes in corse da cardiopalmo con le Ferrari e le Maserati e gli inglesi delle Vanwall con campioni come Stirling Moss e Brooks.

Poi la rivoluzione tecnica, con l'avvento dei motori posteriori e delle scocche portanti, l'eclissi italiana e la rivincita nel '61 con la Ferrari nella luttuosa giornata della tragedia di Von Trips. E ancora la vittoria di Lodovico Scarfiotti su Ferrari nel '66, ultima fino ad oggi di un pilota italiano, le emozionanti e paurose corse finite in volata a velocità altissime, culminate nei quasi 243 di media di Gethin nel 1971. Infine le ultime entusiasmanti gare, con un pubblico sempre più appassionato e ora il Gran Premio del cinquantenario, che fa entrare definitivamente la nostra corsa nella leggenda.

Alla vigilia di questa gara, ricordando le gesta dei grandissimi campioni che si sono avvicendati sulla scena per oltre mezzo secolo, ricordando le giornate gioiose e quelle tristi provo autentico entusiasmo e profonda commozione; e sento più che mai vivi i legami, protrattisi per tutta una vita, verso uno sport che per me è il più esaltante e tecnicamente valido.

NELLA FOTO: l'ing. Giovanni Lurani al volante di una Maserati durante il Gran Premio del Sudafrica del 1937. Lurani, che è attualmente vice presidente dell'AC Milano e dirigente internazionale degli sport del motore, disputò il G.P. d'Italia del 1931 classificandosi sesto.

I vincitori e le auto del G.P. d'Italia: una cavalcata lunga cinquant'anni

1921:	4 settembre	1 Goux	Ballot
		2 Chassagne	Ballot
		3 Wagner	Fiat
1922:	10 settembre	1 Bordino	Fiat
		2 Nazzaro	Fiat
		3 De Vizcaya	Bugatti
1923:	6 settembre	1 Salamano	Fiat
		2 Nazzaro	Fiat
		3 Murphy	Miller
1924:	19 ottobre	1 Ascari Antonio	Alfa Romeo
		2 Wagner	Alfa Romeo
		3 Campari	Alfa Romeo
1925:	6 settembre	1 Brilli Peri	Alfa Romeo
		2 Campari	Alfa Romeo
		3 Milton	Duesemberg
1926:	5 settembre	1 Charavel	Bugatti
		2 Costantini	Bugatti
1927:	4 settembre	1 Benoist	Delage
		2 Morandi	O. M.
		3 Kreiss	Miller
1928:	9 settembre	1 Chiron	Bugatti
		2 Varzi	Alfa Romeo
		3 Nuvolari	Bugatti
1930:	7 settembre	1 Varzi	Maserati
		2 Arcangeli	Maserati
		3 Maserati E.	Maserati
1931:	24 maggio	1 Campari - Nuvolari	Alfa Romeo
		2 Minoia - Borzacchini	Alfa Romeo
		3 Divo - Bouriat	Bugatti
1932:	5 giugno	1 Nuvolari	Alfa Romeo
		2 Fagioli	Maserati
		3 Borzacchini	Alfa Romeo
1933:	10 settembre	1 Fagioli	Alfa Romeo
		2 Nuvolari	Maserati
		3 Zehender	Maserati
1934:	9 settembre	1 Fagioli - Caracciola	Mercedes
		2 Stuck - Leiningen	Auto Union
		3 Trossi - Comotti	Alfa Romeo
1935:	8 settembre	1 Stuck	Auto Union
		2 Nuvolari - Dreyfus	Alfa Romeo
		3 Pietsch	Auto Union
1936:	13 settembre	1 Rosemayer	Auto Union
		2 Nuvolari	Alfa Romeo
		3 Von Delius	Auto Union
1937:	12 settembre	1 Caracciola	Mercedes
		2 Lang	Mercedes
		3 Rosemayer	Auto Union
1938:	11 settembre	1 Nuvolari	Auto Union
		2 Farina	Alfa Romeo
		3 Caracciola	Mercedes
1947:	7 settembre	1 Trossi	Alfa Romeo
		2 Varzi	Alfa Romeo
		3 Sanesi	Alfa Romeo
1948:	5 settembre	1 Wimille	Alfa Romeo
		2 Villoresi	Maserati
		3 Sommer	Ferrari
1949:	11 settembre	1 Ascari Alberto	Ferrari
		2 Etancelin	Talbot
		3 Bira	Maserati
1950:	3 settembre	1 Farina	Alfa Romeo
		2 Serafini - Ascari	Ferrari
		3 Fagioli	Alfa Romeo
1951:	16 settembre	1 Ascari Alberto	Ferrari
		2 Gonzales	Ferrari
		3 Bonetto - Farina	Alfa Romeo
1952:	7 settembre	1 Ascari Alberto	Ferrari
		2 Gonzales	Maserati
		3 Villoresi	Ferrari
1953:	13 settembre	1 Fangio	Maserati
		2 Farina	Ferrari
		3 Villoresi	Ferrari
1954:	5 settembre	1 Fangio	Mercedes
		2 Hawthorn	Ferrari
		3 Maglioli - Gonzales	Ferrari

Lodovico Scarfiotti

Ronnie Peterson

1955:	11 settembre	1 Fangio	Mercedes
		2 Taruffi	Mercedes
		3 Castellotti	Ferrari
1956:	2 settembre	1 Moss	Maserati
		2 Fangio - Collins	Ferrari
		3 Flockart	Connaught
1957:	8 settembre	1 Moss	Vanwall
		2 Fangio	Maserati
		3 Von Trips	Ferrari
1958:	7 settembre	1 Brooks	Vanwall
		2 Hawthorn	Ferrari
		3 Hill	Ferrari
1959:	13 settembre	1 Moss	Cooper
		2 Hill	Ferrari
		3 Brabham	Cooper
1960:	14 settembre	1 Hill	Ferrari
		2 Ginther	Ferrari
		3 Mairesse	Ferrari
1961:	10 settembre	1 Hill	Ferrari
		2 Gurney	Porsche
		3 McLaren	Cooper
1962:	16 settembre	1 Graham Hill	B.R.M.
		2 Gintehr	B.R.M.
		3 McLaren	Cooper - Climax
1963:	8 settembre	1 Clark	Lotus Climax
		2 Ginther	B.R.M.
		3 McLaren	Cooper - Climax
1964:	6 settembre	1 Surtees	Ferrari
		2 McLaren	Cooper
		3 Bandini	Ferrari
1965:	12 settembre	1 Stewart	B.R.M.
		2 Graham Hill	B.R.M.
		3 Gurney	Brabham
1966:	4 settembre	1 Scarfiotti	Ferrari
		2 Parkes	Ferrari
		3 Hulme	Repco - Brabham
1967:	10 settembre	1 Surtees	Honda
		2 Brabham	Brabham
		3 Clark	Lotus
1968:	8 settembre	1 Hulme	McLaren
		2 Servoz - Gavin	Matra Ford
		3 Ickx	Ferrari
1969:	7 settembre	1 Stewart	Matra Ford
		2 Rindt	Lotus Ford
		3 Beltoise	Matra Ford
1970:	6 settembre	1 Regazzoni	Ferrari
		2 Stewart	March Ford
		3 Beltoise	Matra - Simca
1971:	5 settembre	1 Gethin	B.R.M.
		2 Peterson	March - Ford
		3 Cévert	Tyrrel - Ford
1972:	10 settembre	1 Fittipaldi	J. Player Sp.
		2 Hailwood	Surtees
		3 Hulme	McLaren
1973:	9 settembre	1 Peterson	J. Player Sp.
		2 Fittipaldi	J. Player Sp.
		3 Revson	McLaren
1974:	8 settembre	1 Peterson	J. Player Sp.
		2 Fittipaldi	Texaco Marlboro
		3 Scheckter	Tyrrel - Ford
1975:	7 settembre	1 Regazzoni	Ferrari
		2 Fittipaldi	McLaren
		3 Lauda	Ferrari
1976:	12 settembre	1 Peterson	March - Ford
		2 Regazzoni	Ferrari
		3 Laffite	Ligier - Matra
1977:	11 settembre	1 Andretti	Lotus
		2 Lauda	Ferrari
		3 Jones	Shadow
1978:	10 settembre	1 Lauda	Brabham - Alfa
		2 Watson	Brabham - Alfa
		3 Reutemann	Ferrari

Alfasud Renault Procar auto storiche nel contorno della F.1

Questo il programma delle tre giornate del Gran Premio d'Italia.

Venerdì 7 settembre 1979
ore 10-14: prove di qualificazione F. 1
ore 14,30-16: prove BMW Procar
ore 16-18: prove di qualificazione Renault e Alfasud

Sabato 8 settembre 1979
ore 10-14 prove di qualificazione F. 1
ore 14,30: gara BMW Procar
ore 16-17,15: prove di qualificazione Renault e Alfasud
ore 17,30: gara Renault Italia

Domenica 9 settembre 1979
ore 10-10,30: prove libere F.1
ore 11: gara Alfasud
ore 12: gara Renault Europa
ore 14: vetture storiche da Grand Prix
ore 15,30: Gran Premio d'Italia F. 1