

AUTO SPRI NT

ANNO IX

28 aprile - 5 maggio 1969

L. 200

N. 17

settimanale di automobilismo

esce il lunedì

spedizione in abbonamento postale gruppo II

E ora la FLORIO!

VACCARELLA
vi insegna
i segreti della TARGA



1000 - choc

decisiva
la guida
«cow-boy» ?

vesciche d'aria
nelle gomme ?
FERRARI ?

La nostra
festa
per il
**BAFFO
D'ORO**



Perché
 nella «MILLE»
 infernale...

Con le gomme di

DALL'INVIATO

MONZA - Appena finita la corsa fu il trionfo, il trionfo di Josef Siffert ed anche di Brian Redman, portato a spalla da decine di baldi giovanotti che forse si erano preparati per Amon e Andretti, o per Rodriguez e Schetty, ma che (almeno in parte) avevano deciso di riversare sui due uomini della Porsche la loro carica di entusiasmo. Fu il trionfo di Josef Siffert ed è stato meritato, perché — vedete — anche stavolta la vittoria della Porsche si chiama Siffert, senza possibilità di discussioni.

Si chiama Siffert, questo nuovo successo tedesco, per ammissione anche di quelli della Porsche, come ha voluto sottolineare Rico Steinemann appena dopo che i due vincitori avevano potuto scendere dal periglioso supporto di braccia e spalle e rifugiarsi nel box della Shell, a godersi finalmente un poco di apparente distensione, tra pacche sulla schiena e richieste di autografi.

«Vedi — mi diceva Steinemann — la corsa l'ha vinta Siffert costringendo le Ferrari a tirare e perciò, penso, a spingere tutto al limite. E così le Ferrari hanno avuto i guai alle gomme».

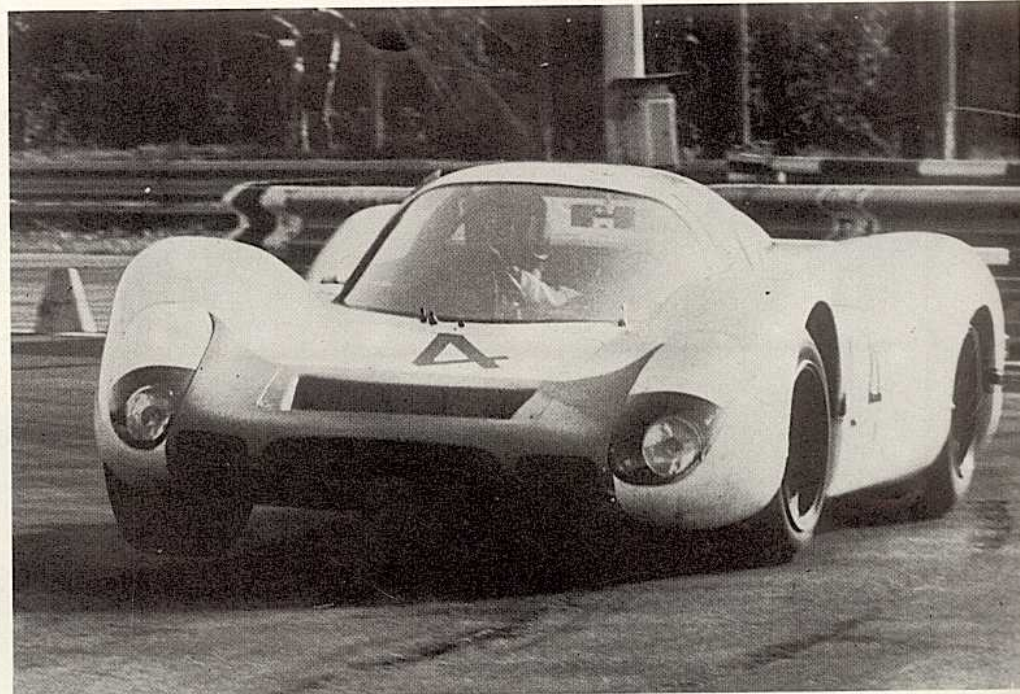
E lui, Siffert ad incalzare: «Quando ho visto che le due Ferrari se ne andavano ho tirato per restare con loro, e soprattutto quando ho visto che nel retrovisore non c'erano più le altre vetture bianche mi son detto che non bisogna lasciarli andare».

Così, semplicemente, questo straordinario esempio di pilota che non conosce enfasi e rifugge dalla drammatizzazione delle sue imprese, ha spiegato il suo successo.

Problemi Porsche

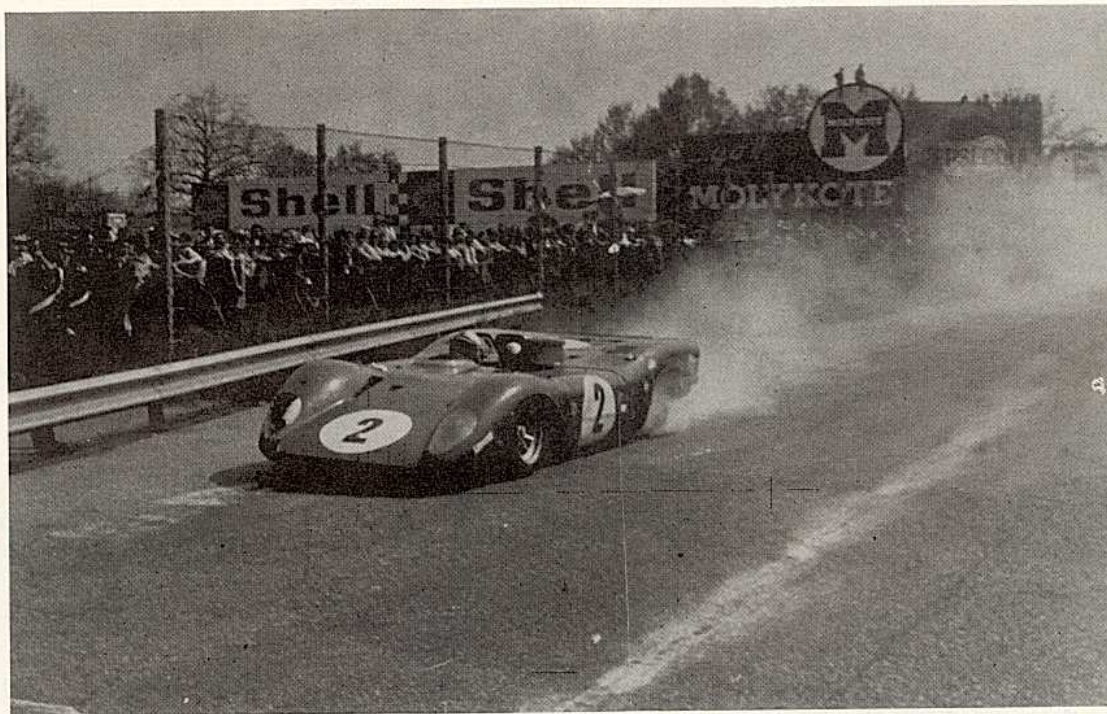
Perché poi, passata la gran sfuriata iniziale per la fermata imprevista di Andretti a cambiare la prima delle gomme che aveva perduto il battistrada, e ottenuto un poco di vantaggio su Rodriguez-Schetty che avevano avuto un rifornimento lungo appunto per gli stessi motivi, ecco che per la macchina di testa le cose erano semplificate, tanto più che anche da loro, alla Porsche, le cose non andavano benissimo e le macchine che seguivano il battistrada non erano tranquillissime.

Quella che era meglio piazzata dietro Siffert-Redman, ha perduto terreno fin dalle prime battute per un inconveniente ai leveraggi del cambio, e poi ha perduto un pezzetto di battistrada dovendosi ancora fermare, e poi ha avuto una gomma scoppiata quando ormai era fuori corsa per i primi posti, ed è stata ancor più attardata, finché il motore non ha ceduto, dopo tutte le peripezie cui era stato sottoposto. Era la macchina di Schuttmittler. Subito dopo comunque



Ferrari sembrava prevedere nell'ultimo giorno di prove quello che sarebbe capitato alle sue macchine nella «1000 Km». Lo aveva intuito subito dopo il «dsciappamento» di Schetty in prova. Ma forse pensava anche allo scatenato Siffert (a destra) che con la sua Porsche 908 si permette anche lussi da funambolo

la SIFFERT



Il momento dell'arrivo di Rodriguez al box Ferrari con la gomma fumante, letteralmente esplosa (a sinistra e a destra). Cambiate le gomme, quattro giri dopo la nuova avaria, stavolta più drammatica, perché avvenuta in pieno rettilineo. Ma lo schianto di mezza carrozzeria



da una parte e di metà macchina dall'altra sarà senza conseguenze. Poi Pedro racconterà (sopra) a Parkes e Schetty e a un tecnico la sua avventura

veniva quella di Elford-Attwood che di guai meccanici non ne ha avuti ma ha perso tempo una volta per una gomma cui si staccavano dei pezzetti e poi è stata eliminata definitivamente perché una gomma è scoppiata e Elford ha fatto le capriole in pista, cavandosela senza un graffio ma lasciando pezzetti di macchina dappertutto. Tutto questo è avvenuto quasi contemporaneamente a quel che avveniva nel campo della Ferrari, e con singolari analogie.

E' vero che le Ferrari hanno tirato al massimo perché Siffert era lì con loro a spronarle? E' quel che pensano alla Porsche, ma non è quel che dicono alla Ferrari; anzi i piloti delle macchine italiane dicono che non spingevano a fondo, che andavano tranquilli, sia perché non ve n'era bisogno sia perché il ricordo della disavventura toccata a Schetty la vigilia induceva a qualche cautela. Vero o no, la realtà è che le due Ferrari erano in testa alla corsa nelle pri-

me battute, poi tra loro si è mescolata la Porsche di Siffert con alternarsi del capofila. Gli altri sempre più staccati.

La gomma predestinata

Però alla Ferrari hanno conosciuto per primi le disavventure che hanno impresso alla 1000 chilometri 1969 il marchio sfrangiato e preoccupante delle gomme sventrate. Si era fermato Andretti con la gomma posteriore sinistra

mancante di un pezzo di battistrada (tutti quelli che hanno sofferto della moria dei pneumatici hanno avuto logicamente danneggiata la gomma posteriore sinistra, quella che è sottoposta allo sforzo maggiore sulle curve sopraelevate); e per precauzione gli era stata cambiata anche quella di destra. Poi il fenomeno si è ripetuto, ancora sulla macchina di Andretti, poi su quella di Rodriguez, ripetuto più volte.

La macchina di Amon-Andretti (potremmo dire quella

Il fuoco a Monza

...la Ferrari ha ceduto alla PORSCHE



1000 km di Monza - Trofeo Caracciolo - gara di durata valevole quale quarta prova del Campionato Mondiale Marche. Monza 25 aprile 1968

La classifica

1. Joseph Siffert-Brian Redman (Porsche 908) 100 giri (km 1010) in 4 ore 53'41"2 alla media di 206,342 kmh. Nuovo record - Record precedente: Parkes-Guichet (Ferrari P2) in 56'08" 202,611; 2. Herrmann-Ahrens (Porsche 908) a 1 giro; 3. Kock-Dechent (Porsche 910) a 8 giri; 4. Kelleners-Jost (Ford GT 40) a 8 giri; 5. De Adamich-Gardner (Lola T70) a 8 giri; 6. Depailler-Jabouille (Alpine-Renault) a 9 giri; 7. Pinto-Alberti (Alfa Romeo 33) a 12 giri; 8. Pilette-Slotemaker (Alfa 33 2.5) a 13 giri; 9. Frolich-Neuhaus (Porsche 911 T) a 13 giri; 10. Zadra-Dalla Torre (Alfa 33) a 18 giri; 11. Larrousse Spoerry (Porsche 911 T) a 18 giri; 12. Stuppacher-Rieder (Porsche 906) a 21 giri; 13. Blatzheim-Zanders (Porsche 911 T) a 22 giri; 14. Zanetti-Locatelli (Fiat-Abarth) a 22 giri; 15. Hanrioud-Martin (Ford GT 40) a 24 giri; 16. Elford-Attwood (Porsche 908) a 25 giri; 17. "White"-Grano (Fiat-Abarth) a 27 giri; 18. Cabella-Marini (Fulvia Zagato) a 29 giri; 19. Tondelli-"Mici" (Fiat-Abarth) a 30 giri; 20. "Manuel"-Foschetti (Fulvia Zagato) a 30 giri; Regusci-Perrenoud (Lotus Elan) non classificati.

Giro più veloce: il 23. di Pedro Rodriguez (Ferrari 312P) in 2'48"1 (alla media di 216,299 nuovo record del circuito di 10.100 metri. Record precedente: Lorenzo Bandini (Ferrari P4) in 2'55"8 media 206,027 (1967).

Vincitori di Classe

Gruppo 6 Sport-Prototipi - classe 3000: 1. Siffert-Redman (Porsche 908).

Gruppo 6 Sport-Prototipi - classe 2000: 1. Zadra-Dalla Torre (Alfa 33)

Gruppo 6 Sport-Prototipi - classe 1000: 1. Zanetti-Locatelli (Abarth).

Gruppo 4 - Sport - classe 5000: 1. Kelleners-Jost (Ford GT 40).

Gruppo 4 - Sport - classe 2000: Pinto-Alberti (Alfa 33).

Gruppo 4 - Sport - classe 1000: 1. "White"-Grano (Abarth).

Gruppo 3 - Gran Turismo - classe oltre 2000: 1. Frolich-Neuhaus (Porsche 911 T).

Gruppo 4 - Gran Turismo - classe 1600: nessun classificato.

Gruppo 4 - Gran Turismo - classe 1300: 1. Cabella-Marini (Fulvia Zagato).

...senza c'è...

La emozionante fase iniziale. Quando era tutta un'altalena in testa, con le due Ferrari di Andretti (1) e Rodriguez (2) che menavano la danza sulle 908 di Siffert (4), Elford (6), Schutz (5)



di Andretti perché Amon l'ha guidata veramente poco) ha fatto come quella di Schutz-Mitter, e dopo le disavventure dei pneumatici si è fermata col motore rotto. La macchina di Rodriguez-Schetty ha fatto come quella di Elford-Attwood, e dopo una prima avvisaglia di allarme, molto preoccupante, è stata protagonista del primo incidente spettacolare della giornata, drammatico ed altamente impressionante anche se per fortuna risoltosi semplicemente con la

macchina distrutta. Così le due Ferrari sono state eliminate, come sono state eliminate le due Porsche.

Due a due, quindi, ma alla Porsche di macchine in corsa ne avevano quattro. E se due meno due fa zero per la Ferrari, quattro meno due fa primo e secondo posto per la Porsche, con la buona aggiunta di una Porsche 907 privata a far da terzo. Una semplice aritmetica, come vedete, ma che ha la gioiosa tinta della vittoria per gli uni e la grigia dram-

matica patina della sconfitta per gli altri.

E' giusto, quel che è accaduto a Monza?

Certamente no, perché i valori effettivi sono stati falsati da una circostanza che — pur essendo mal comune — ha avuto le peggiori conseguenze per i migliori. Privando l'immenso pubblico di Monza non soltanto della sperata e preventivata e prevedibile vittoria delle macchine di casa, ma anche e soprattutto del confronto effettivo e regolare. Per cui

ha lasciato la bocca amara e non ha soddisfatto coloro che erano venuti ad assistere ad una corsa intesa come confronto tra due squadre.

L'errore di scelta

Quella della moria dei pneumatici, perciò, sarà stata la circostanza imprevista e determinante. Perché si è verificata?

Il caldo, indubbiamente, le prestazioni elevatissime delle

due Ferrari e della macchina di Siffert, certo questi sono elementi che influiscono sulla vicenda. Ma forse alla base c'è un errore di scelta del tipo di pneumatico da usare in una corsa come questa, con macchine come quelle che erano in pista e su una pista particolare come quella di Monza. Un errore che non è imputabile alle marche, in quanto esse si servono di quel che i fornitori di pneumatici loro offrono e consigliano.

Naturalmente ci rendiamo conto del come sia facile, adesso a cose accadute, giudicare e criticare. E sappiamo per amare esperienze dirette quanto sia invece difficile valutare a priori gli elementi di scelta e fare la scelta. Quindi niente condanne, ma soltanto la constatazione del come le cose si sono svolte e l'opinione che, forse, con altro tipo di pneumatici la corsa di Monza sarebbe stata una vera corsa, non un carosello ad eliminazione.

Perché è accaduto a taluni e non ad altri? Ecco, questa è certo la domanda che vi state ponendo, e che è la più interessante di tutte. Siffert, il grande Siffert, è andato fortissimo, come suole, eppure non ha avuto guai, il grande Amon, non... ha nemmeno guidato per cui non si può affermare che sarebbe stato immune da fastidi, ma ne siano convinti.

Franco Lini

CONTINUA A PAGINA 10

Quello
 che non va
 a MONZA

Il segreto degli scoppi anche nel «manico»?

CONTINUAZ. DA PAGINA 9

Chi ha avuto i guai maggiori? Andretti, Rodriguez, Schetty, Elford, Schutz, Mitter. Nella differenza di stile e di modo di guidare tra i primi due e gli altri, a nostro avviso, sta la risposta. Siffert è andato fortissimo, è vero, ma determinando la vittoria, perché ha imposto a Andretti e Rodriguez un ritmo che forse poteva essere più dolce, ha anche determinato la scomparsa delle due macchine che mancavano alla sua casa, poiché anch'esse hanno dovuto marciare a limiti che forse potevano essere più blandi.

Perché noi crediamo che Amon non avrebbe avuto i guai degli altri? Perché la vittoria di Siffert lo dimostra, in quanto essendo entrambi piloti di gran classe e che con le macchine sono «dolci», entrambi avrebbero ottenuto il massimo risultato senza torturare i loro mezzi oltre le torture che la pista di Monza contempla per sua natura.

Probabilmente se a partire per primo fosse stato Amon e non Andretti, se cioè nella fase infuocata ci fosse stata la mano più dolce del Neozelandese, ecco forse adesso saremmo qui a raccontare delle disavventure della Porsche, perché è possibile che dopo il turno iniziale col confronto diretto Amon-Siffert potesse esserci quello Amon-Redman, e cioè che Redman fosse indotto a strafare per tenere il passo e quindi che i guai capitassero a lui. Invece una volta che Andretti è stato atardato e che Rodriguez pure, per Siffert c'è stato un periodo di calma, che gli ha permesso di viaggiare in scioltezza. Pur con tempi da primato in classifica, perché la classe restava.

Che Siffert sia al di sopra di tutti gli altri della Porsche nessuno adesso lo contesterà più nemmeno in casa nostra, poiché tutti ne hanno avuto la dimostrazione. E' un peccato che non si sia visto il confronto diretto tra i due migliori, cioè tra lui e Amon, perché ciò avrebbe dato anche un effettivo confronto tra le due macchine che avevamo indicate quali protagoniste della sfida monzese. Confronto che, se si fosse svolto in condizioni regolari, avrebbe dato un altro risultato, ne siamo pienamente convinti. Lo hanno visto tutti, infatti, che con le due Ferrari c'era soltanto il solito Siffert, mentre gli altri erano ben lontani, subito. Quindi che le macchine italiane erano più veloci globalmente.

E' andata così, ed è inutile recriminare. Adesso la Pors-

che può dire di avere in tasca il campionato mondiale 1969, perché non vediamo come possa non avere anche i nove punti della Targa Florio nella quale è da sola. E già in aprile per gli altri non resta che guardare all'anno prossimo!

Oltre alla Ferrari gli altri sono la Matra, la Alpine Renault... e basta, almeno qui a Monza, dove Alfa Romeo e Ford non c'erano. La Matra 630/650 di Servoz-Gavin e Guichet era subito dietro le maggiori finché è stata in gara, e nonostante che avesse dei seri fastidi alla alimentazione ha impressionato per le caratteristiche della vettura nel suo insieme. Mancante di pressione alla benzina per la rottura della pompa meccanica (ha camminato soltanto con la pompa elettrica), non rendeva in pieno e in più aveva irregolarità che debbono aver causato dei danni ai pistoni, così si è fermata. Però resta una gran bella macchina, da temere in futuro.

Le Alpine Renault sono state anche loro da ammirare, per chi sapeva le cose, perché con trecento cavalli contro i quattrocento e passa avrebbero potuto essere molto meno brillanti di quel che sono state fino a che non hanno avuto noie. Due hanno rotto il motore e la terza era quarta assoluta nel momento in cui, all'ultimo giro, Frank Gardner l'ha urtata facendola rovinosamente uscire di strada; dall'incidente Depailler è uscito ferito, ma in modo lieve. Tra non molto le Alpine avranno anche dei motori validi, con delle potenze almeno vicine a quelle degli altri. E se ne riparlerà.

Adesso, dopo la Targa Florio, ci sarà la «1000 Km» di Spa con l'esordio delle Porsche 917 da 4500 cc. Forse questa di Monza che è stata la più bella delle gare dei prototipi 3000 dopo quella di Brands Hatch, sarà stata anche l'ultima. Ora comincia l'epoca dei mostri, grazie alla stupidità di certe decisioni della CSI!

f. l.

● Wisell ha venduto la sua Tecno F.3 a Egert Haglund, il quale spera che la vettura del Team Baltzar gli porti tante vittorie quante ne diede a Wisell lo scorso anno.

● Una nuova, ridottissima mini-utilitaria con un motore di 5 CV a quattro cilindri trasversali sta per venire alla luce alla RENAULT. La lunghezza della «ultra-mini» sarà di appena tre metri, la trazione anteriore. La Casa francese prevede il lancio della vettura per la fine dell'anno prossimo.

La pista è stata rifatta all'ultimo momento in taluni punti che avevano bisogno di rattoppi, come ad esempio le varianti sulla pista di alta velocità. Proprio questi rattoppi eseguiti poco prima della corsa (e quindi non ancora consolidati) hanno rischiato di compromettere la gara di taluni, poiché dal rattoppo si è staccato un brecciolino che aumentava con l'aumentare dei passaggi e che a un certo punto ha raggiunto notevoli proporzioni, tanto che qualcuno come Muller e Elford vi hanno compiuto sopra delle belle sbandate.

Le verifiche tecniche sono state effettuate con notevole attenzione ma in parecchi casi hanno raggiunto la pignoleria. Col risultato che le cose sono andate per le lunghe e che il giorno delle prime prove c'erano moltissime macchine in fila ad attendere parecchio tempo dopo che altre avevano cominciato a correre. Proprio non c'era mezzo di far un poco più presto? Pare che questa sia una prerogativa italiana, che indispette chi è abituato a cose più svelte.

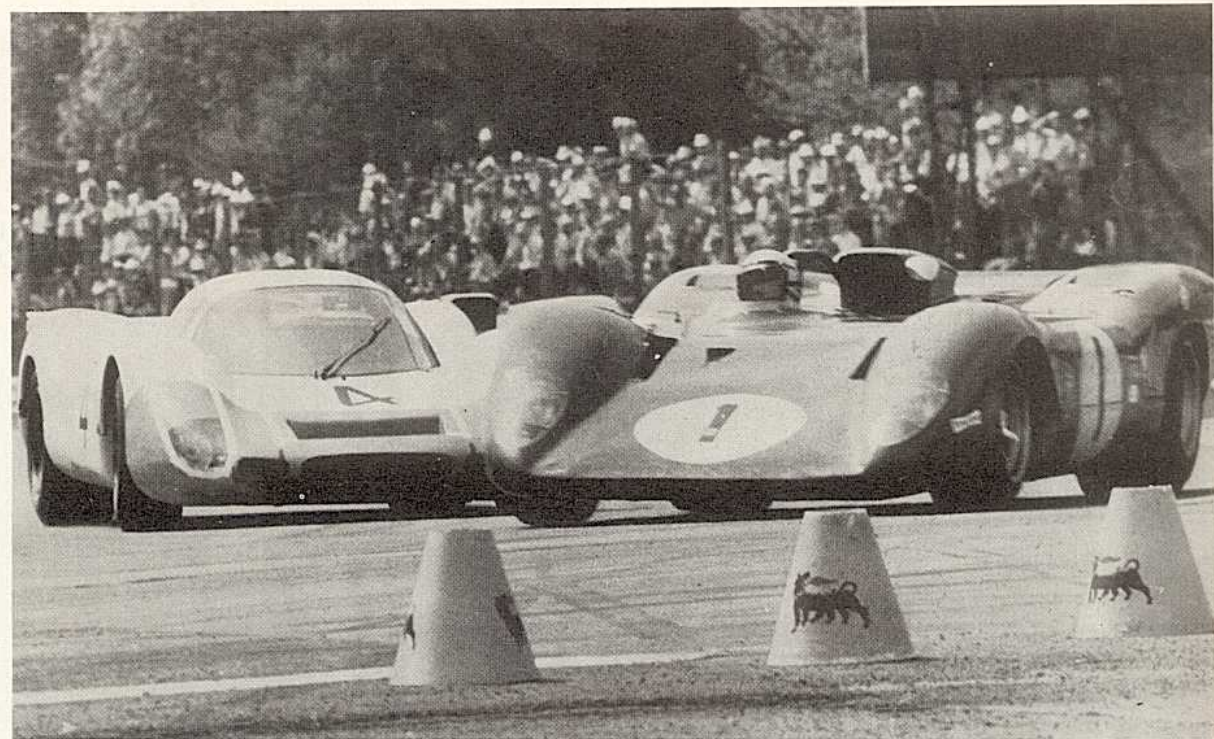
A proposito di verifiche, è sorta la ormai solita questione di massa,

stavolta con protagoniste le Porsche 911 che, secondo i nostri commissari tecnici, avevano dei collettori non conformi alla omologazione. Poi, dopo reiterate telefonate a Stoccarda, di qui a Parigi e di qui a Monza, si è chiarito che i collettori incriminati erano a posto e solo giovedì le Porsche hanno potuto provare. Certo la pignoleria dei nostri commissari c'entra, ma c'entra anche la imprecisione veramente sorprendente dei tedeschi, che con le Porsche 911 sono già stati attori di altre pantomime del genere. Queste imprecisioni sono un pochino curiose: non vi pare?



Le Alpine non hanno dato particolare spettacolo. I soli 300 cavalli del loro 8V le handicappavano. Ma Grandsire nelle prove ha movimentato la situazione perdendo così la ruota alla parabolica

I «giochi» alla



Le due varianti d'imbocco alla sopraelevata sono state teatro di scene eccitanti. Nella «staccata» è accaduto di tutto. Ecco un tete-a-tete Siffert-Andretti. Lo svizzero è stato in testa per ben 71 giri



Presentandosi in quattro così alla stretta «chicane», cosa può accadere? Convieni chiederlo a Manfredini (20), Facetti (21), Pinto (53) e Kock (10); due Alfa contro due Porsche. A destra: ancora la Lola di de Adamich (33) che sembra andar «dritto» con quella di Bonnier (40) mentre l'Alpine di Vinatier e l'Alfa di Zadra stringono la curva. (Attualfoto)



Sempre a proposito di verifiche si deve rilevare come sia ormai veramente anacronistico il posto dove si effettuano i controlli tecnici a Monza. Con una pista moderna e con impianti che sono di prim'ordine è veramente stridente il contrasto che offre il gabbionto con la pesa a bacca e il pochissimo spazio attorno nel quale le macchine girano a malapena e che tra l'altro manca di luce. Non sarebbe proprio il caso di provvedere?

E non sarebbe anche il caso di provvedere perché i giornalisti di

tutto il mondo che vengono a Monza trovino qualcosa di meglio sotto tutti i punti di vista? La tribuna stampa è una cosa che fa vergognare per la sporcizia e la trascuratezza; i servizi telefonici sono quello che sono e non per colpa degli impiegati dei telefoni che si danno da fare per ovviare, in dove possono, alle carenze di base. E per i giornalisti non esiste un parcheggio per cui debbono farsi camminate incredibili per andare e venire dalle loro macchine nelle quali tengono la loro roba di uso continuo e che non possono certo portarsi dietro tutto il giorno.

Stavolta c'era una ambulanza provvista di impianti di rianimazione e che era stata mandata da Brescia per un esperimento che forse era superfluo fare tanto ne è evidente la utilità. Pare che adesso Monza avrà una ambulanza così attrezzata in dotazione fissa e plaudiamo a questa iniziativa come a quella della cospicua dotazione di estintori col «Big» che è stata notata in pista. Però la famosa ambulanza c'era soltanto il giorno della gara e non in quelli delle prove. Forse che gli eventuali feriti dei giorni di prove contano meno di quelli del giorno di gara?

Curiosando tra le quinte dei boxes

250 milioni (?!) incasso - record

Records all'Autodromo per una corsa mondiale di prototipi. E' cominciato alla vigilia, quando il camping era già pieno di «roulottes» e caravans, provenienti tutte dall'estero soprattutto da Svizzera, Germania, Austria e Francia. La esibizione turistica si alimenta alla ricorrente passione sportiva. Tende, sgabelli, cucine portatili e bambini; tanti bambini paffuti, rosei sani che vivono all'aria aperta secondo il costume dei Paesi mittel-europei. Molti erano «figli dei 300 all'ora» o dei costruttori o dei meccanici delle Case.

Dal box della Renault ha seguito la corsa la moglie di Andretti, che è in attesa del terzo figlio; il più grandicello, di sei anni, risponde che basta che il papà corra in auto perché lui possa divertirsi «perché con la mamma vado a tutte le corse. lo viaggio».

La moglie di Andretti mi conferma che segue tutte le gare di Mario, dovunque.

Si diceva dei records. L'Autodromo di Monza annoterà, nel suo annuario, il 25 aprile 1969 per tutta una serie di risultati finanziari.

Aperti i cancelli alle 7 del mattino l'afflusso degli spettatori, è cominciato quasi subito. Il massimo dell'afflusso di macchine per entrare all'Autodromo si è verificato tra le ore 10,30 e le 12 con una coda che la polizia stradale ha calcolato lunga oltre 10 chilometri dall'autostrada nord. Spettatori partiti alle 10 del mattino da città vicine sono riusciti a occupare un posto di prato dopo le ore 14 (quando già si erano disputate 3 ore di corsa).

Si calcola che gli spettatori siano stati intorno a 70.000. Facendo il conto del costo dei biglietti (minimo L. 2.000 il «prato»), dei parcheggi (L. 2.000 l'automobile, L. 1.000 le motociclette), dei diritti di rappresentanza, dei contratti per i servizi di ristoro di ogni genere all'interno del grande parco in cui c'è la pista combinata, la giornata della «1000 Km» ha superato il record degli incassi: un quarto di miliardo.

L'aereo in aiuto

Alla vigilia della corsa la partecipazione delle Porsche 911 T

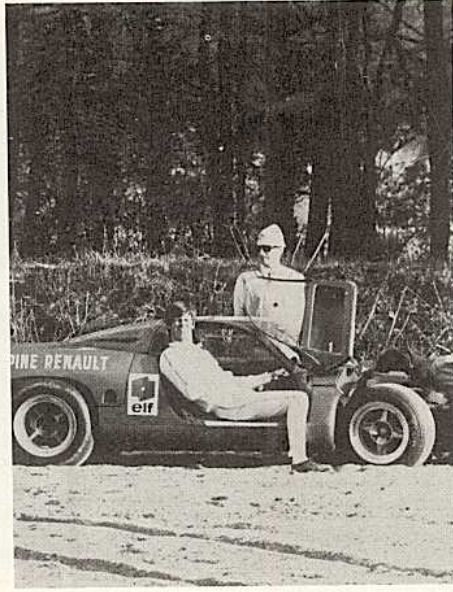
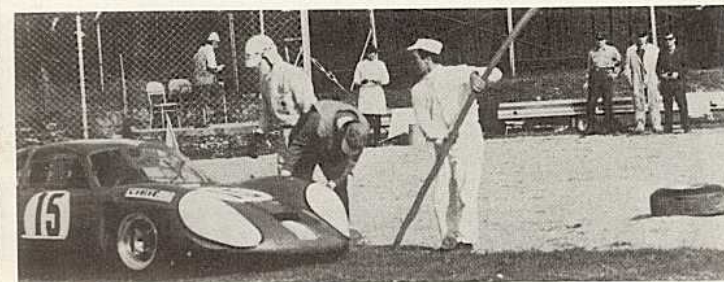
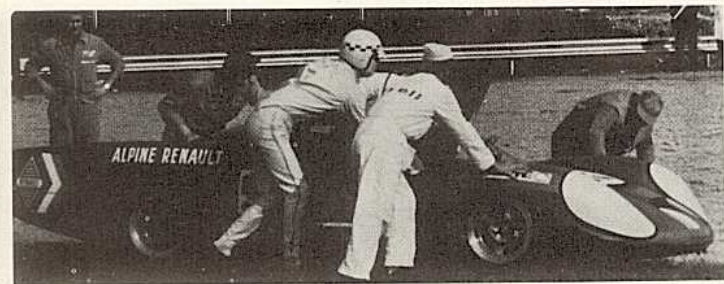
Toni Fasolato

Top secret sull'ALPINE i cerchi in plastica

Nessuna novità tecnica di rilievo sulle macchine che hanno corso la «Mille Chilometri» poiché tutte erano già state viste, sia in corsa sia durante le prove per la «24 Ore» di Le Mans.

Una novità importante tuttavia c'è stata, anche se l'hanno vista in pochi e se il segreto attorno ad essa è stato mantenuto molto bene. Era rappresentata da speciali cerchi usati dalla Alpine numero 16 durante le ultime prove di giovedì, cerchi che sono stati costruiti dalla Michelin e che sono in materiale plastico. La materia plastica sintetica quindi si appresta a sostituire il metallo anche in questa importante parte dell'automobile che fino ad ora pareva non potesse essere altro che di acciaio o di leghe leggere di alluminio o magnesio.

Non sappiamo quali siano stati i risultati ottenuti e cioè se le prove segretissime della Michelin siano state positive o meno ma è sintomatico che, per effettuare esperimenti di questo genere, la Casa francese abbia scelto una macchina da competizione ed un terreno duro come quello della pista di Monza con le sue asperità

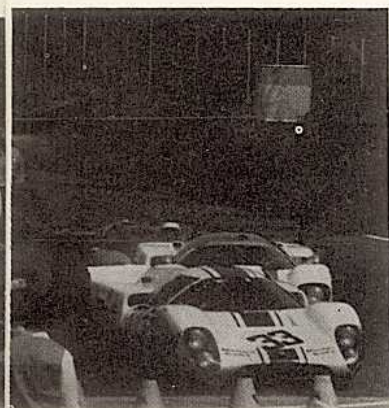


la variante

Eccolo Grandire, dopo la... prodezza accennare una posa guasconca. Gli addetti ai servizi (a sinistra) l'hanno aiutato a tirar via la macchina che non ha subito grosse avarie. (Attualfoto)



Il «mucchio» di comprimari nella fase iniziale. In testa la (33) Lola di de Adamich, una macchina che ha trovato nel finale la sua adeguata classifica. Poi c'è l'Alfa di Zadra (25) l'Abarth 2000 di Bitter (55), la Lola (40) di Bonnier che è andata subito in crisi di motore. Dietro si notano la Porsche 906 di Rieder (57), la Dino di Matich (23) e la Chevron di Kollenberg (51) (Attualfoto)



La battaglia tra i comprimari è stata sempre accanita. Questi sono Norinder (50), Slotemaker (19) con l'Alfa 2500, Widdows (42), la Lola (33) di Gardner-de Adamich, la Lola di Troberg e la Alpine di Cortage. (Attualfoto)