

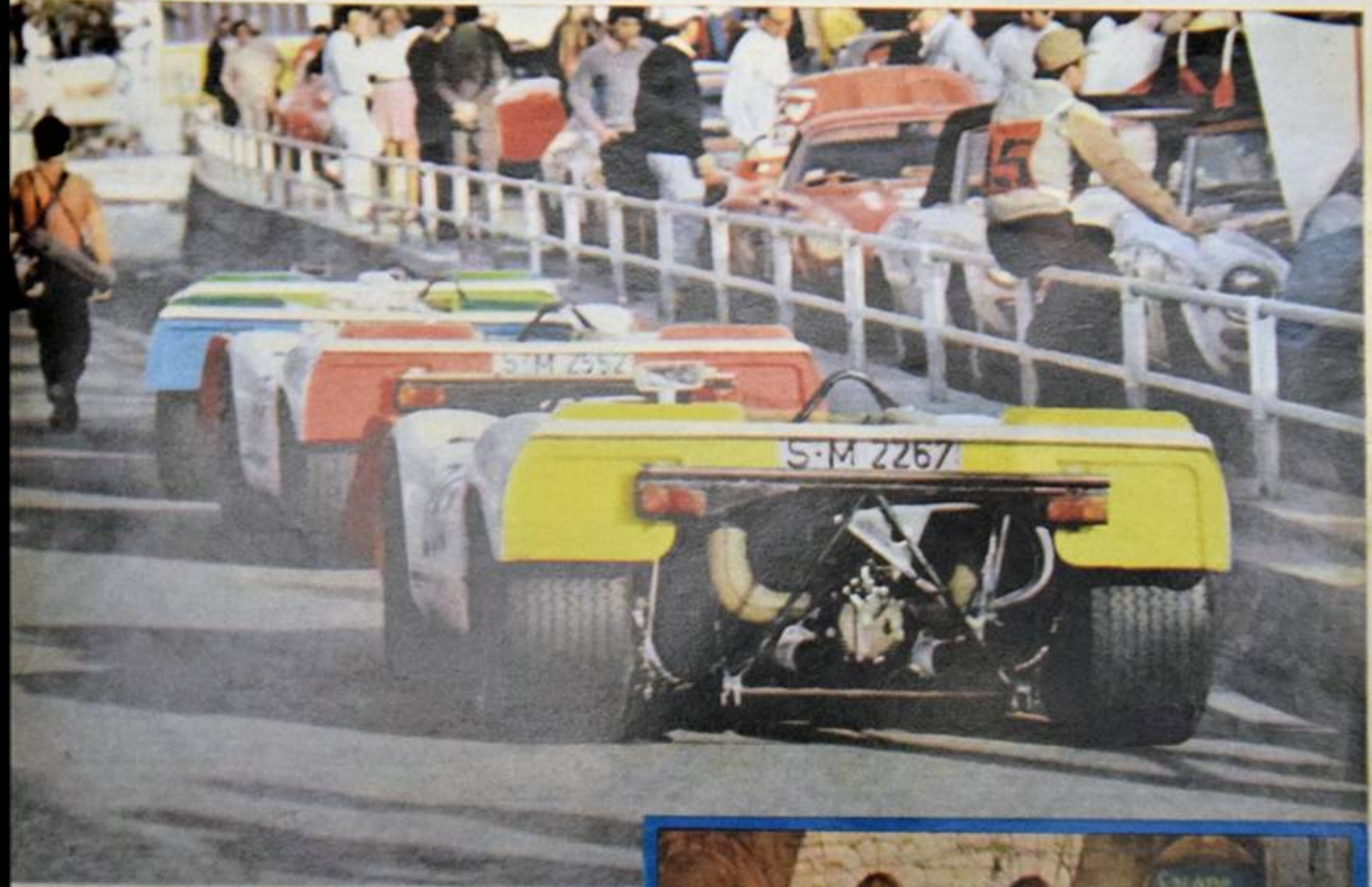


ANNO 50 - N. 20 - 15 MAGGIO 1969 - L. 200

auto italiana

**PROVE
DELLE
SUPERMOTO**
**LAVERDA
750 GT**

FLORIO || TEDESCA



Lo squadrone Porsche: sopra, quattro delle sei macchine ufficiali.
A lato, la 908 di Larrousse-Linz

GP SPAGNA STEWART-BIS



5 CAMPIONATO MONDIALE MARCHE Targa Florio

I 10 GIRI

IL CIRCUITO



LA SCHEDA DELLA GARA

NOME: 53. Targa Florio.
LOCALITA' E DATA: Cerda, 4 maggio '69.
LUNGHEZZA DEL PERCORSO: 10 giri del circuito stradale da 72 km. per un totale di 720 km.
PROVA: di velocità, valida per il Campionato Internazionale Marche, per la Coppa vetture Gran Turismo e per i Campionati Italiani vetture SP, S, GT.
CATEGORIE E CLASSI: Gran Turismo, Sport e Sport prototipi.
NUMERO DEI PARTECIPANTI: 79; classificati: 52; arrivati: 38.
PRIMATO PRECEDENTE DELLA GARA: Eiford-Maglioli (Porsche 907) in 6h28'47" e 9, alla media di kmh. 111,111. Sul giro Eiford (Porsche 907) in 34'02"3, alla media di kmh. 119,872.

1° GIRO Prendono il via 80 vetture. Vaccarella (Alfa Romeo 33 2500 cc.), Manfredini (Porsche 907), Koch (Porsche 907), Stommelen (Porsche 908), Khausen (Porsche 908), Eiford (Porsche 908)... Al termine del giro transita in testa Eiford, poi Mitter, Stommelen, Vaccarella. La Lola è partita in ultima posizione ma transita 19° mentre si fermano al box Florida (Porsche 911) e si ritira e Bonomelli (Porsche 911) con il muso della vettura "sbattuto". Eiford ha compiuto il primo giro in 36'28"4. Giunti — il migliore delle Alfa — in 37'38".

2° GIRO Iniziano le soste ai box: Eiford per la rottura della cinghia della ventola di raffreddamento e perde 6'. Lins per la prima riparazione al leveraggio del cambio perdendo 11'. Zadra che si fa dare il cambio da Casoni. Eiford frattanto ha compiuto il primo dei suoi giri record prima della sosta: 35'38"2. Fermi anche Claudio Maglioli che si fa strappare un giornale dal... muso della sua HF PT. Zanetti (Abarth 1000) si fa dare il cambio da Locatelli; Fall (Fulvia Zagato) si ferma per avaria perdendo moltissimo tempo... Mitter migliora il record di Eiford con 35'27"5 mentre entra ai box lentamente la Lola di Muller.

3° GIRO Ha preso fuoco la Porsche 911 R di Toivonen: la macchina è andata, il pilota è illeso. Proseguono i cambi di piloti: Nanni sostituisce Giunti, de Adamich subentra a Vaccarella, Niccodemi con Williams, Guzzi con Bonomelli, Marini con Cabella, Morelli con Banti. Si ritira Federico (Ferrari GTB) con il muso fatto a punta per una uscita di strada. La classifica vede in testa Mitter-Schutz (Porsche 908), poi Herrmann-Stommelen (Porsche 908), Giunti-Galli (Alfa 33), Vaccarella-de Adamich (Alfa 33-2500), Eiford-Maglioli (Porsche 908), Redman-Attwood (Porsche 908), Nicodemi-Williams (Porsche 907). E' il momento magico dell'Alfa che si trova nelle primissime posizioni ma le speranze non dureranno purtroppo molto.

4° GIRO Davanti alle tribune passano Schutz, Herrmann, Eiford che porta il segno di una toccata davanti a destra! Eiford sosta e si fa dare il cambio da Maglioli. Colpo di

scena: arriva la 33 di Nanni tutta "sbilenca" e piegata da una parte. Si è rotto il porta-mozzo posteriore destro. Comunque è stato il giro del "faticaccio" con Eiford, ma le versioni sono (naturalmente) discordanti. Eiford afferma che Nanni non gli ha dato strada per ben 5 km. (e ci sembra strano che un Eiford aspetti per ben 5 km. dietro ad uno che non gli dà strada!) mentre Nanni afferma che Eiford, quasi volutamente, lo ha urtato dietro in un tornante. Mahl Altro colpo di scena con l'uscita di strada di Casoni (che a norma di regolamento non avrebbe potuto correre), il pilota è condotto all'ospedale per lievi ustioni al volto ed alle mani. Eiford ha trovato anche il tempo per effettuare il nuovo giro record della Targa in 35'08"2 alla media

di kmh. 122,948. Si ritira definitivamente la Lola di Muller-Bonnier per rottura del mozzo posteriore.

5° GIRO Si ritira Pinto (Fulvia HF PT) per "cottura" del motore (in conseguenza del giornale del primo giro) e Niccodemi (Porsche 907) in conseguenza di... Gabrielle König (Nomad) che non lo vede e lo stringe nel sorpasso contro un guard-rail. La classifica assoluta (con i cambi di guida ed i ritiri) vede ora in testa, e sempre più saldamente, Mitter-Schutz, poi Redman-Attwood, Herrmann-Stommelen, Eiford-Maglioli, Vaccarella-de Adamich, Wendt-Khausen, Pinto-Alberti, Munari-Aaltonen, Manfredini-Selva... Seguire la classifica nelle classi e categorie è cosa ardua ma

ESCLUSO BONOMELLI

PALERMO — A seguito di un reclamo presentato dal concorrente-conduttore Everardo Ostini (Porsche 911) classificato 11. assoluto contro la regolarità della Porsche 911 di Ennio Bonomelli classificata 10. assoluta (e prima assoluta

della categoria gran turismo), si sono effettuate a Palermo le verifiche tecniche su entrambe le vetture. La Porsche 911 di Bonomelli-Guzzi è stata esclusa dalla classifica per irregolarità tecniche (bilancieri non conformi alla fiche di omologazione) e pertanto la Porsche 911 di Ostini-Nomex passa 10. assoluta e prima della categoria gran turismo.



La Porsche 911 di Ostini-Nomex (20/26)

POSIZIONE	TEMPO	N. GARA	SCUDERIA	PILOTI	VETTURA	CATEGORIA	GOMME	ACCORDI PUBBLICITARI
1	6 h 07'45"3 117,469 kmh.	266	Porsche	Mitter-Schutz	Porsche 908	SP	Dunlop	Shell - Bosch - Cibié
2	6h 10'34"	270	Porsche	Eiford-Maglioli	Porsche 908	SP	Dunlop	Shell - Bosch - Cibié
3	6h 21'26"7	274	Porsche	Herrmann-Stommelen	Porsche 908	SP	Dunlop	Shell - Bosch - Cibié
4	6h 35'33"5	272	Porsche	Wendt-Khausen	Porsche 908	SP	Dunlop	Shell - Bosch - Cibié
5	6h 46'35"3	248	Alfa Romeo	Pinto-Alberti	Alfa Romeo 33	SP	Dunlop	Shell - Bosch - Cibié
6	a 1 giro	276	German Racing	Dechent-Koch	Porsche 907	SP	Dunlop	Shell
7	a 1 giro	278		Manfredini-Selva	Porsche 907	SP	Dunlop	Martini
8	a 1 giro	178	IGFA	Bitter-Kelleners	Abarth	S	Dunlop	
9	a 1 giro	238	HF	Munari-Aaltonen	Fulvia 1600	SP	Michelin	
10	a 1 giro	86	Ostini	Ostini-Nomex	Porsche 911	GT	Dunlop	

Gli altri classificati a 1 giro: 11. Calascibetta-Farfito (Abarth 1000); 12. Bonetto-Morav (Porsche 911); 13. Sindel-Banz Diater (Porsche 911); 14. P. Brown-R. Inaver (Chevron BMW); 15. Virgilio-Bonaccorsi (Abarth OT); 16. Buzzatti-Gonà (Abarth 1000); 17. Amphicar-Black e White (Porsche 911); 18. Jemenez-Fall (Lancia HFZ); 19. Bastivo-Mistar X (Lancia HFZ); — a 2 giri: 20. Margulieu-Markie (Porsche 911); 21. Lammusa-Lins (Porsche 908); 22. De Luca-Jemma (Alfa Romeo); 23. Poratti-Gen-

ta (Lancia HFZ); 24. Clydesdale-Berney (Chevron BMW); 25. Cino-Barbuscia (Ferrari Dino); 26. Lo Piccolo-Sessa (Alfa Romeo TZ); 27. Reale-Mirto (Porsche SC); 28. Mantia-Le Jacomo (Lancia HFZ); 29. Sancho-Zorba (Fiat Dino); 30. Ramon-Calabrò (Lancia HFZ); 31. Tondelli-Mici (Abarth 1000); 32. Costantino-Walfrido (Fiat 124); — a tre giri: 33. Redman-Attwood (Porsche 908); 34. Sciglian-D'Amico (Alfa Romeo); 35. Wilson-Patti (Porsche SC); 36. Mercadante-Barraco (Alfa Romeo); 37. Ferraro-Valenza (Abarth);

38. Fusina-Re (Racer Bertone); — a 4 giri: 39. Vaccarella-de Adamich (Alfa Romeo 33); 40. Taurinova-Tacci (Porsche); 41. Cabella-Marini (Lancia HFZ); 42. Patané-Oras (Abarth); 43. Bruschi-Spataro (Alfa Romeo); — a 5 giri: 44. Locatelli-Zanetti (Abarth); 45. Morelli-Banti (De Sanctis); 46. Markk-Hunter (Nathan); 47. Capra-Lepri (Lancia HFZ); 48. Weigel-Hohenzollern (Porsche 911); 49. Ferlino-Todaro (Porsche 911); 50. B. Mendozza-Di Belmont (Fiat 124); 51. Gambero-Perniciero (Abarth); 52. Garofalo-Sutera (Fiat).

CAMPIONATO MARCHE: Porsche 35, Mirage Ford 14, Lola 12, Ferrari 9, Chevron 3, Alfa Romeo 2, Alpine Renault 1.

questa è la situazione: gran turismo in testa Ostini-Nomez (Porsche 911), sport Bitter-Kellner (Abarth 2000), prototipi Mitter-Schutz (Porsche 908).

6° GIRO In testa le Porsche 908 altalenano tra loro in una lotta senza respiro. Gli spettatori, quasi indisciplinati ma appassionati siciliani, seguono comunque la corsa con maggior disinteresse. Il ruolo compressore "Porsche" continua nella sua marcia, anche se nel cuore di tutti vi è la speranza Vaccarella-de Adamich. Ma la speranza crolla: la "33" 2500 cc. si ferma per rottura del motore. In testa Mitter-Schutz, poi Elford-Maglioli, Redman-Attwood, Herrmann-Stommelen, Wendt-Khausen, Pinto-Alberti. La numero 264 di Lins-Larrousse perde sem-

pre più posizioni per le robe al leviraggio del cambio. Nelle classi e gruppi minori: prototipi 1000 cc. è in testa Zanetti-Locatelli (Abarth) dopo il ritiro della A15 di Sangrà-Hoge, sport 1300 cc. Calasciotta-Ferlito (Abarth 1000), gran turismo 1600 cc. De Luca-Jemma (Alfa Romeo Quattro), gran turismo 1300 cc. Restivo-Mercadente (Fulvia Zagato), gran turismo 2000 cc. Ostini-Nomez (Porsche 911), sport 1600 cc. Lo Piccolo-Senza (Alfa Romeo 175).

7° GIRO È ormai una corsa "tedesca". Deutschland Über Alles Sportivamente rimane da vedere se Elford-Maglioli riusciranno a recuperare il distacco (quasi 5') di Mitter-Schutz che, comunque, non demorde e

prosegue regalarci. Brevissima sosta per cambio pneu (Mitter sale al posto di Schutz), rifornimento, stretta al dato di passaggio delle ruote e via.

8° GIRO Scomparsa delle scorie Redman-Attwood che si fermano lungo il percorso per avaria meccanica, esattamente a Collesano. Al termine del giro arriva veloce Maglioli, salta di macchina ed Elford è pronto a sostituirlo per terminare gli ultimi due giri. Nel gran turismo 1300 cc. avara di strade (in prossimità del traguardo) la Fulvia Zagato di Cabella-Marini (guida Cabella), la vettura si incendia ma viene spenta. Comunque sempre in questa classe si assiste alla ritorsione di Jemenez-Fall su Restivo-Mercadente: i primi due se la faranno

9° GIRO Tutto regolare in testa, in forte ritardo Aaltonen con la Fulvia HF PT (soprano poi a causa di una foratura). Il finlandese tenterà di recuperare ma dalla sesta posizione è stato scartato dalle Porsche 908 di Dechen-Koch, di Manfredini-Selva e dall'Abarth 2000 di Bitter-Kellner.

10° GIRO È l'ultimo passaggio. Sono le 14,30. Sireccia sul traguardo la numero 266 di Mitter-Schutz poi, poco dopo, arriva la 270 di Elford-Maglioli distanziata di 3'. Le coppie angio-italiane si è comportata benissimo ma più di così era materialmente impossibile fare. Su settimanale partiti, trentotto sono giunti al termine di questa polemica, affollata, impossibile, folkloristica Targa Florio.



I VINCITORI DI CLASSE

GRAN TURISMO

Classe 1300 cc.: Fall-Jemenez (Lancia Fulvia 2)
Classe 1600 cc.: De Luca-Jemma (Alfa Romeo Quattro)
Classe 2000 cc.: Ostini-Nomez (Porsche 911)
Sottoclasse 1000 cc.: Fulvia-Ra (Racer Bertone)

SPORT

Classe 1300 cc.: Calasciotta-Ferlito (Abarth 1000)
Classe 1600 cc.: Lo Piccolo-Senza (Alfa Romeo 175)
Classe 2000 cc.: Bitter-Kellner (Abarth 2000)

SPORT PROTOTIP

Classe 1000 cc.: Zanetti-Grai (Abarth 1000)
Classe 2000 cc.: Pinto-Alberti (Alfa Romeo 33)
Classe 3000 cc.: Mitter-Schutz (Porsche 908)
Sottoclasse 1400 cc.: Mitter-Aaltonen (Lancia Fulvia PT)

Le Fulvia PT (qui Maglioli) hanno disputato una gara superiore alle aspettative (20/24)

CHI DESIDERA ACQUISTARE LE FOTO CONTRASSEGNALE DAL NUMERO PUO' USUFRUIRE DEL TAGLIANDO CHE APPARE A PAGINA 1.



L'anziano ma validissimo Herrmann conduce la "908" n. 274 al terzo posto assoluto (20/27)



fusina

TUTA NOMEX	L. 45.000
TUTA PROTEX	L. 30.000
SOTTOTUTA	L. 27.000
CALZE	L. 3.000
SCARPE A STIVALETTO	L. 9.500
GUANTI IN NAPPA	L. 6.000

NEGOZIO:
Corso Francia, 278 - TORINO

★

STABILIMENTO:
Via Bellardi, 21 - TORINO

5

CAMPIONATO

MONDIALE

MARCHE

Targa Florio

LA PORSCHE E IL PUBBLICO SOFFOCANO LA "FLORIO"

□ Il dominio incontrastato delle macchine tedesche ha addormentato la gara, mentre l'indisciplina degli spettatori può comprometterne la continuazione: bisogna intervenire prima che sia troppo tardi per salvare la classica siciliana

di ALDO SEREGNI

CERDA — Lingua ufficiale il tedesco quest'anno si a Targa Florio. E sembra che di anno in anno i "panzer faust" o anche di Stoccarda eliminino davanti a loro ogni ostacolo. Quest'anno, ne sanno qualche cosa i nostri Giunti-Nanni con l'Alfa Romeo 33 di 2000 cc. Iniziali, nel corso del quarto giro, con Elford (Porsche 908) scatenato all'inseguimento di Mitter-Schutz (Porsche 908) passati a condurre al termine del secondo giro quando l'inglese si era fermato a box per la rottura della cinghia della ventola di raffreddamento, si aveva l'incidente che poneva fuori causa la giovane coppia di piloti dell'Alfa Romeo. Guidava Nanni, che aveva dato il cambio a Giunti al termine del terzo giro. Arrivati in un tornante Elford effettuava il sorpasso "con violenza", urtando la "33" di Nanni nella parte posteriore. Ancora pochi chilometri e Nanni si fermava per la rottura della gomma posteriore destra, la sostituiva, ripartiva, e si fermava definitivamente per la rottura del portellone posteriore destro.

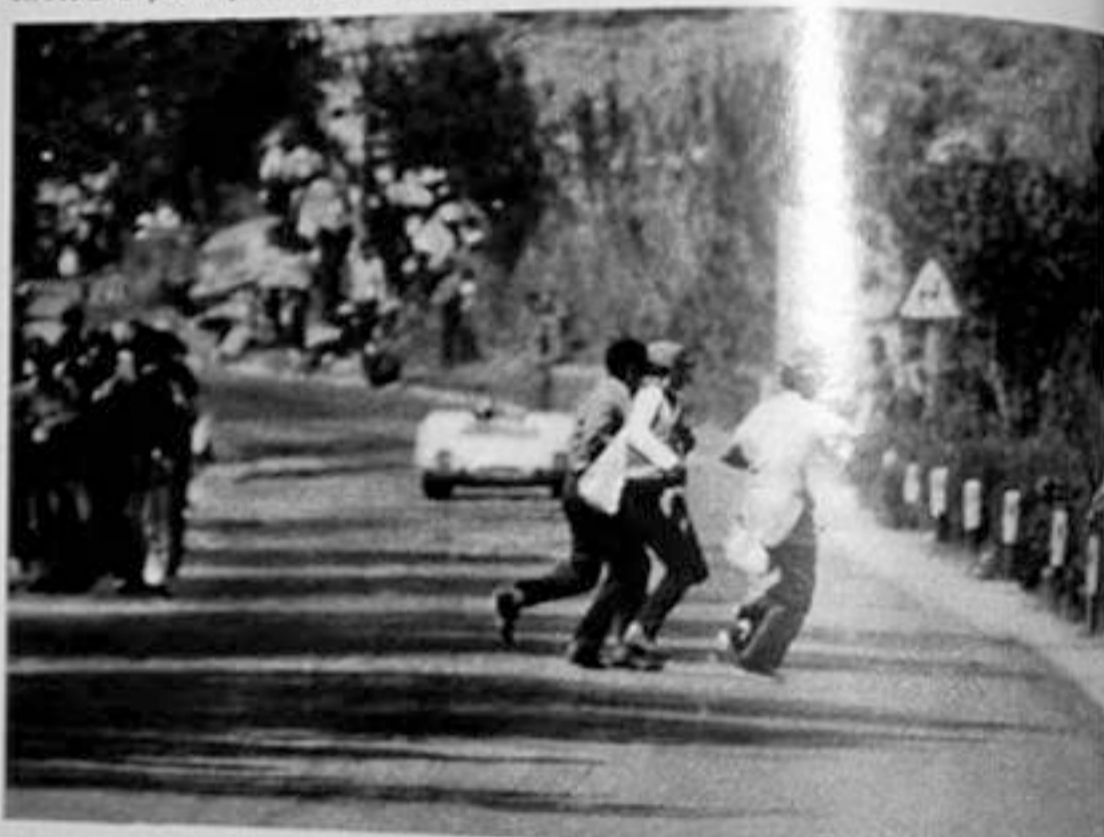
Steinemann, interrogato dall'ing-

ner Severi, da Giunti e da Nanni (presenti altri testimoni) dichiarava candidamente, o cinicamente, che Elford viaggia molto più forte con la sua tremila e che Nanni doveva spostarsi più rapidamente. Ma i risultati non fanno una piega. Giunti-Nanni, che occupavano il terzo posto assoluto e andavano fortissimo, erano un serio pensiero per l'armata Porsche, ed una... spintarella può anche risolvere molti problemi.

In contrapposizione con il rullo Porsche, dobbiamo dire che questa trasferta per l'Alfa Romeo è stata sfortunata e dispendiosa. Dini usciva di strada in prova e demoliva una "33"; Vaccarella-de Adamich si fermavano al termine del 6. giro per la rottura del motore (guidava de Adamich); Casoli (che non avrebbe dovuto correre essendo riserva di Dini-Facetti) veniva fatto partire con Zadra sostituendo Dalla Torre ed usciva di strada dopo lo scoppio di un pneumatico, schiantando la "33" contro un platano e prendendo fuoco. Fortuna ha voluto che la vettura spezzatesi in due tronconi abbia permesso al pilota di gettarsi fuori, e tutto si risolveva con alcune ustioni non troppo gravi. L'Alfa si è conso-



Maglioli (Porsche 908) sfreccia a pochi passi dagli spettatori



Via, di corsa, mentre arriva una Porsche 908!

lata con il quinto assoluto di Pinto-Alberti (Alfa Romeo 33) che hanno terminato la gara (e ne hanno fatta buona parte) con il motore che soffriva di "mal d'accensione".

Ma così è andata. La Porsche ha raggiunto la quota "nove" (ed anche la quinta vittoria consecutiva) in questa corsa, a cui la casa tedesca tiene in modo particolare per la pubblicità che ne ricava. Velocità e robustezza. A costo di spingere fuori gli altri, anche se involontariamente.

Mitter-Schutz, Elford-Maglioli, Herrmann-Stommelen, Von Wendt-Khausen sono i piloti e la protagonista d'acciaio e plastica è risultata la spider 908, l'ultima nata (escludendo la 917) in casa di "Ferry Porsche" che era presente a Cerda come invitato e presidente di onore del comitato Targa Florio.

Una gara quale nessuno si aspettava è stata quella disputata dalle brutte ma redditizie Lancia Fulvia HF 1600 cc. prototipo "barchetta". Ottavi assoluti Munari-Aaltonen, ma dopo aver occupato sino al 9. giro il sesto

posto assoluto. Poi una foratura nel corso del penultimo giro attardava molto il pilota finlandese che veniva superato da Dechent-Koch (Porsche 907), da Manfredini-Selva (Porsche 907), e da Bitter-Kal'eners (Abarth 2000). L'altra Fulvia barchetta di Maglioli-Pinto invece si doveva fermare nel corso del 5. giro per la rottura del motore, in conseguenza della "scaldatura" che questo aveva preso quando nel corso del 1. giro uno dei tanti giornali che il vento (il solito malefico sciocco) faceva turbinare andava a tappare completamente l'apertura sul muso della vettura.

Molti gli incidenti (sempre pochi se si considera la poca disciplina degli spettatori siciliani) ma tutti, fortunatamente, senza gravi o eccessive conseguenze. Sfortunati comunque per i protagonisti dato che in molti casi si sono fermati equipaggi che occupavano delle ottime posizioni. Oltre ai già citati possiamo ricordare Cabella-Marini (Lancia Fulvia Zagato) nel corso del 7. giro con alla guida Cabella, uscita di



Il gigante Schutz con la 908 n. 266 vittoriosa (20/20)



Giunti
(Alfa Romeo 33)
mentre era
al terzo posto
assoluto
(20/21)



Nanni non vuole
prendere
a schiaffi
nessuno;
sta spiegando
a Chiti
l'incidente
con Elford
(20/22)

strada ed incendiatasi, ma non gravemente. Ferlaino-Todaro (Porsche 911 S) uscito di strada Ferlaino per l'allentamento della ruota posteriore sinistra; il ferite Muller in coppia con Bonnier (Lola) che ha compiuto 36 km. con una gomma forata non potendola sostituire con i mezzi di bordo e, giunto al box e poi ripartito si doveva ritirare per avaria alla sospensione; Nicodemi-Williams (Porsche 907) in cui il primo era sbattuto contro il guard-rail dalle Gabrielle König (Nomad) che proseguiva da... nomade con il cerchio anteriore sinistro rotto dopo Collesano.

Infine le due Porsche 908 ufficiali hanno sofferto di mali diversi: Red-

man-Attwood noie al cambio ed idem, ma riuscendo a terminare, Larrousse-Lins.

A conclusione di questo nostro servizio, ci viene spontaneo fare una considerazione. Considerazione sul futuro e sulla vita stessa di questa corsa a cui i siciliani dicono di tenere tanto: per prestigio e per devozione verso il "cavaliere" Vincenzo Florio.

La Porsche ormai "padrona" della Florio ed il pubblico indisciplinato a nostro parere stanno creando le premesse perché in un futuro non lontano questa grande corsa cada nelle maglie delle circolari restrittive sullo svolgimento delle corse su strada.

VISTO E SENTITO

● Gli spider Lancia nelle prove ufficiali soffrivano di "sovrasterzo". Molto lavoro da parte dei meccanici della Squadra HF guidati da Claudio Maglioli, Gotta e Podda, ammorbidimento delle sospensioni e via. Anche i tubi di scarico soffrivano di rotture per il forte scuotimento torsionale del motore in accelerazione e rilascio. Rinforzati, l'inconveniente non si è più ripetuto.

● I motori della Fulvia HF PT erogavano 140 CV massimi di potenza. Così ci è stato detto.

● Marini e Cebella hanno passato tutto il venerdì pomeriggio a Palermo (dopo le prove ufficiali) per montare sulla loro Fulvia Zagato il cambio a cinque marce. Poiché erano in tuta, al ristorante un avventore "lo so tutto" si è rivolto ad un altro dicendo: «Quello è il pilota Momo Proiet». Non sapeva che la scritta sul petto era la marca della tuta!

● Un funzionario delle forze dell'ordine voleva cacciare dal box Gabrielle König (che gareggiava con il marito Mark con la Nomad spider) anche se munita di regolare contrassegno perché, a suo parere, si trattava di un biglietto falso non potendo essere vero che una donna corresse in automobile. Quando gli è stato spiegato come stavano le cose, ci è rimasto male.

● Casoni all'ospedale, dove era stato trasportato per le leggere ustioni al volto ed alle mani, era sotto choc più per un'altra cosa che per l'incidente in sé. Infatti, mentre lui si strappava con le mani la tuta che bruciava, gli spettatori presenti invece di aiutarlo lo fotografavano!

● La Ferrari, mantenendo i suoi propositi e confermando quanto dichiarato alla "Conferenza Stampa Ferrari", non era presente alla Targa con i suoi prototipi. Proprio perché gli

organizzatori siciliani non lo appoggiarono in sede di regolamentazione sport e sport-prototipi.

● La più piccola in gara era la Racer Barone di Fusina-Ra. Hanno terminato con gli occhi stralucati per guardare continuamente nello specchietto retrovisore.

● La Porsche prenderà parte alla 1000 km. di Spa in programma per domenica 11 maggio con due Sport 917. Gli equipaggi, ci ha detto Steinemann, saranno formati da Siffert-Redman e Mitter-Schutz.

● La Lancia e Cesare Fiorio suo direttore sportivo, era molto contento del risultato ottenuto dalle spider HF 1600, terminate pochi giorni prima della gara. La numero 238 di Munari-Aaltonen è stata a lungo in sesta posizione assoluta tallonata dalla numero 232 di Maglioli-Finto. Poi una foratura ed una "cotta" hanno limitato le prestazioni delle piccole spider.

● Ora una di queste spider correrà a Biella in una gara in salita con Claudio Maglioli, poi ambedue reggeranno al Mugello. Per la "24 Ore" di Le Mans, invece, saranno pronte le berline Ghibli ed infine, anche se ora forse è prematuro parlarne, al Tour de Corse verranno inviate le due spider ed una berline Ghibli.

● Sull'aereo Roma-Palermo abbiamo incontrato l'ing. Chiti. L'aereo lasciava Fiumicino alle nove del mattino ma Chiti era partito da Milano alle sette dopo essere passato in fabbrica a prendere dei pezzi di ricambio urgenti. Inutile dire che Chiti era piuttosto stanco. Comunque ci dichiarava che la 2500 "33" per Vaccarella-de Adamich era stata inviata per le pressanti richieste del primo e che le corse oggi sono troppo vicine una all'altra e addirittura concomitanti. L'Alfa Romeo sarebbe invece molto interessata al Campionato Europeo Marche 2000 cc. del 1972.

LA PAGELLA DELLA CORSA

SPETTACOLO	8
VISIBILITÀ	6
PUBBLICO	10
SERVIZIO DI PISTA	4
SPEAKER	5
SERVIZIO STAMPA	7
SICUREZZA PILOTI	3
SICUREZZA PUBBLICO	3

La corsa è risultata molto monotona dopo i ritiri della Alfa Romeo, di Giunti-Nanni e di Vaccarella-de Adamich e spettacolo e visibilità (la seconda poi è simile a quella di una corsa in salita ripetuta dieci volte) sono mancati. Il pubblico ha risposto come al solito numeroso tanto quanto è stato indisciplinato, il servizio di pista, pur se difficile da effettuarsi su 72 km. di percorso, ha funzionato (ed anche esageratamente) nel ristretto spazio del box. Altrove era inesistente. Speaker che si sforzava solo di tenere sgombra la zona antistante il box ed ha fornito notizie al pubblico solo degli incidenti occorsi. Servizio stampa migliore del solito, anche perché manca alle frontiere precedenti critiche, la mancanza per piloti e pubblico, è inesistente.



Viene spinta fuori la "33" 2500 di Vaccarella-de Adamich. Il motore si è rotto (20/23)