

## LA GIRAGLIA 1976

(Georges-Michel Fraichard, l'Auto Journal, 1.3.1976)



Ce n'est pas sans un pincement au coeur que Timo Makinen prit le départ de la Ronde de la Giraglia. L'expérience allait malheureusement tourner court et, pour la seconde fois, une rupture de transmission. Qu'est-ce, au fait, que cette 104 ZS que nous avons baptisée "rallye" pour la différencier de la 104 ? Encouragé par ses succès dans les grandes épreuves africaines, Peugeot a compris tout ce que la 104 pouvait faire. La disparition des célèbres "Cooper" a laissé bien des nostalgies, et Renault ayant orienté sa politique sportive vers l'extérieur, l'orientation différente de la politique sportive des deux premiers constructeurs français est devenue évidente. L'orientation différente de la politique sportive des deux premiers constructeurs français est devenue évidente. Gérard Allégret, qui avait initialement pensé courir également à l'Acropole et au Maroc, a décidé de se consacrer à la 104. La grande offensive, pour Peugeot, ce sera, de toute façon, en 1977 Gérard Allégret et sa 104.

La Giraglia, c'est simple une boucle de 60 km dans l'extrême pointe du Cap Corse à couvrir en 10 minutes. Si la ronde a enlevé beaucoup d'imprévu à la compétition routière elle a, en revanche, l'avantage d'être simple. Bernard Darniche et sa Lancia Stratos ne pouvaient être battus que par un incident technique. C'est en effet à l'issue du cinquième des dix tours de la ronde que les organisateurs décident de suspendre la compétition.

## Peugeot 104 ZS - 1976

Écrit par Administrator

Mardi, 16 Juin 2009 10:44 - Mis à jour Mardi, 16 Juin 2009 11:04

---

Ces jets d'objets divers sur la route et sur les voitures ont-ils une relation directe avec l'af  
Aujourd'hui, les organisateurs du Tour de Corse s'interrogent. Et nous les comprenons. S

*Une ZS de série pour Christine Dacremont, une Gr5 110 ch 760 kg pour Timo Makinen),*



### PEUGEOT 104 ZS RALLYE - SA FICHE D'IDENTITE

C'est l'ensemble moteur-boîte qui a, bien évidemment, subi le traitement le plus énergiqu  
En partant du bas du moteur, on constate que le vilebrequin est d'origine, mais les bielles  
Un allumage électronique est normalement utilisé, tandis que l'allumage mécanique est c  
Pour la transmission, on s'est d'ailleurs inspiré des méthodes ayant fait leurs preuves sur

## Peugeot 104 ZS - 1976

Écrit par Administrator

Mardi, 16 Juin 2009 10:44 - Mis à jour Mardi, 16 Juin 2009 11:04

---

Un radiateur placé sous le pare-chocs avant accélère le refroidissement de l'huile assurant un couple de 11 mkg entre 5100 et 6000 tr/mn a permis cet allongement des rapports, plus. Ainsi transformé, le coupé 104 ZS développe 110 ch à 7800 tr/mn contre 66 ch à 6500 tr/mn. Pour servir Cet accroissement de puissance, la suspension a été corrigée, notamment, par la pose d'élargisseurs de piste et de nouveaux amortisseurs. Des équipements de sécurité (roll-bar, ext



Une voiture est engagée en Groupe 2 à l' pour Pierre Pagani. Dans un premier temps

## Peugeot 104 ZS - 1976

Écrit par Administrator

Mardi, 16 Juin 2009 10:44 - Mis à jour Mardi, 16 Juin 2009 11:04



Une Peugeot 104 ZS à la ronde de la Première Terre.

### TOUR DE FRANCE AUTO - COUPE PEUGEOT-ESSO 1976

La 104 ZS bonne pour le service  
(Francis Reste, L'Equipe, 30.9.1976)



Les épreuves réservées à la Coupe Peugeot Esso ont bien souvent revê

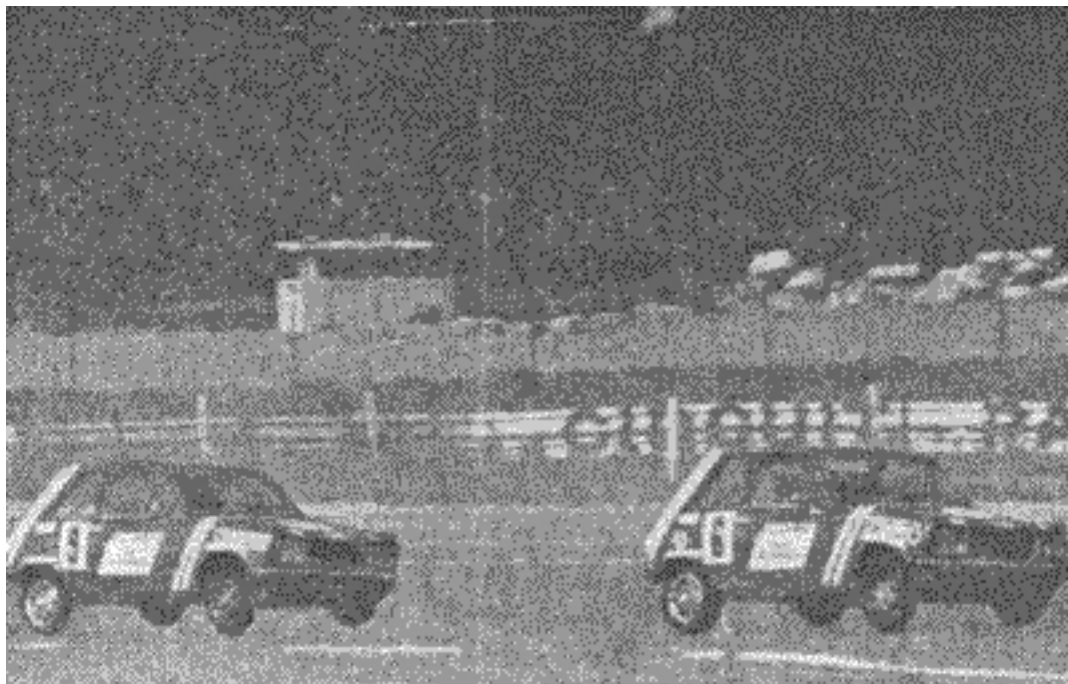
## Peugeot 104 ZS - 1976

Écrit par Administrator

Mardi, 16 Juin 2009 10:44 - Mis à jour Mardi, 16 Juin 2009 11:04

---

Tous quatre n'étaient pas des débutants. Mathiot et Jaffrenou au Critérium de Fontainebleau. La proportion de "chevronnés" était d'ailleurs assez importante : Broudelhoux,



*Mathiot et Jaffrenou à la lutte sur le circuit Paul Ricard.*

Les rescapés eurent la satisfaction de retrouver avant et après chaque épreuve. Le Coupé 104 ZS a désormais gagné ses lettres de noblesse. Les pilotes de l'équipe. Il faut espérer que cette première expérience poussera Peugeot à renouveler

# Peugeot 104 ZS - 1976

Écrit par Administrator

Mardi, 16 Juin 2009 10:44 - Mis à jour Mardi, 16 Juin 2009 11:04

---



# Peugeot 104 ZS - 1976

Écrit par Administrator

Mardi, 16 Juin 2009 10:44 - Mis à jour Mardi, 16 Juin 2009 11:04



## Peugeot 104 ZS - 1976

Écrit par Administrator

Mardi, 16 Juin 2009 10:44 - Mis à jour Mardi, 16 Juin 2009 11:04

---



**TOUR DE CORSE 1976**  
**(Gilles Boucher, l'Auto Journal, 1.10.1976)**





Pour sa vingtième édition, le tour de Corse promettait d'être redoutable. Le premier obstacle sérieux allait être la fatigue physique, mais l'absence

### **Un très beau plateau**

La bagarre s'annonçait d'autant plus âpre que le plateau était très relevé. On trouvait ensuite cinq berlinettes aux Alpes Renault. Les plus engagés étaient Opel. L'équipe Opel officielle, qui occupe la seconde place au classement

La surprise venait de l'Allemagne quand le pilote allemand s'accrocha à sa position de leader et  
On trouvait enfin deux outsiders en la personne de Jean-François Ma

## L'hécatombe

Quatre-vingt-sept équipages se présentaient au départ donné de Bastia dans les voitures de l'équipe Opel. Bernard Darniche parvenait à distancer les autres. Mais Opel n'était pas le seul touché. Les rangs des Alpine Renault se vidèrent. Pendant que Bernard Darniche s'accrochait à sa position de leader et de vainqueur. A l'arrivée de la première boucle, le pilote italien comptait trente et un

## Munari ou Darniche

Dès lors, l'intérêt allait se reporter en tête où les deux pilotes Lancia tentaient de prendre le commandement. Darniche allait cependant reprendre le commandement dans la septième boucle. Cette fin d'épreuve était haletante. Le sort, ou plutôt les mauvaises rencontres, allaient décider. Une telle légèreté peut paraître suspecte pour un équipage de professionnels. C'était donc une aubaine inespérée pour Sandro Munari. Sur cinq cylindres, dix-sept équipages regagnaient Bastia. Onze seulement allaient être

## CLASSEMENT

11 équipages classés sur 87 au départ.

1. Munari-Maiga (Alfa Romeo) ; 2. Mikkola-Totti (Peugeot 104 ZS) ; 3. Lehtinen-Wärstén (Lancia)

Quatre 104 ZS sont au départ : Timo Lehtinen et Hannu Mikkola, G