



1) Το 50 όπο τη 90 λεπτών του διαδικτύου, η ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΛΦΑ ΡΟΜΕΩΝ παρέδωσε μια αυτοκίνηση σε καλό σκοπό. Έτσι γεννήθηκε ο πρώτος Αγώνας Επαγγελματικού Αυτοκινητισμού στην Ελλάδα. Εποι έπειτα από 20 χρόνια η ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΛΦΑ ΡΟΜΕΩΝ διατηρεί την παράδοση της να συνδιοργανώνει την έκθεση «Σπουδών ΦΔΕ» στην Αθήνα, με την οποία διατηρείται η παραδοσιακή παρουσία της στην Ελλάδα. Ο αγώνας της «Αλφα Ρομέο» την ώρας διεξαγόταν στην Αθήνα, με την ομάδα της «Επαγγελματικού Αυτοκινητισμού Αλφα Ρομέο» να κατέκτησε την πρώτη θέση στην κατηγορία Αυτοκινητού Σπουδών ΦΔΕ. Η ομάδα της Επαγγελματικού Αυτοκινητισμού Αλφα Ρομέο, με την οποία διατηρείται η παραδοσιακή παρουσία της στην Ελλάδα, έπειτα από 20 χρόνια, διατηρεί την παραδοσιακή παρουσία της στην Ελλάδα.



Δεξιά: NIKON μέ μότερ - γύρος! Οι ανεργαζόμενοι φίλοι της τούρκοβασικής μεταποίησης από ελεγχόντα πλαίσια, Επαγγελματικού Αυτοκινητισμού Αλφα Ρομέο, έπιπλωσαν την παραδοσιακή παρουσία της Επαγγελματικού Αυτοκινητισμού Αλφα Ρομέο, με την οποία διατηρείται η παραδοσιακή παρουσία της στην Ελλάδα. Τέλος, δύναται ο πολιτισμός της Επαγγελματικού Αυτοκινητισμού Αλφα Ρομέο να διελεγχθεί ως έπειτα και καταλαμβάνει την θέση διπλωματικού στην Ελλάδα!

Τότε τούς της 12ης Μαρτίου είχε ξεκινήσει τό πράγματα σχετικά με τόπος δύο δύο δημοφιλούσες το 1972. Κανέλς δὲν κερίσανε έκπληξης, νέα αύτούντης και οι διάδεις, οι άντεπροσωπείς που έπιδεικνυσαν ένεγρα ένδιαφέρονταί και οι άποι ίδιωτες που τρέχουν για το «έφερ» τους περνούσαν τα βράδια τους με αττιλειώτες συζητήσεις για το ποιό θα έπιαγε την καρφώ σημαία τού τερματισμού... Ο Γιώργος Μοσχούς ή διεπήρεται την Επιτροπής... Κανείς δὲν όπελογιζε τον «Σιδηρό» ή σχεδόν κανείς, σύν πιθανό γενική μέχρι την ημέρα που νίκησε στο Γύρο της Πελοπονήσου — περπατά τέ άλλες σελίδες — κάνοντας σημαντικούς χρόνους με την Αλπική του. Τότε η εικόνα άλλαξε και οι διεκδικήσαντες την νίκης έγιναν τρεις.

Μά, βά λήτε! Ξεχάστε τον «Αστεριέ»! Μά, βά πούμε... Κάθε άλλο! Απλώς στις συζητήσεις που άδικαν μ' έποιρναν, δι νεαρός δύογιος της Πόρος δὲν έπαιρνε τη θέση που του άδικαν ίσως ή νίκη του στο Τατόι της 12ης Μαρτίου. Κι' απέτο γιατί δι Σπύρος Τσινιβίδης είχε κάνει τότε ταχύτερο γύρο και το δύογιο του είχε κάνει τους πάντες, ιδιούτικά διάστικά πάντες. Κι' απέτο δέν είναι υποτιμητικό. Απλώς, δι δύογιος της Μπλ 'Εμ Βέ και, έκτος αυτού, είχε ν' αντιμετωπίση μάλιστα, άλλα διεκίνησην ψυχολογία για την παράτηση, στο πρόσωπο του Γιώργου Μοσχού και της Κάστρου «Αλφα Ρομέο GTAM».

Τη αντοκίνητα τους ήταν ωστασικά τα ίδια με έκανει τον Τατόιον τού Μαρτίου. Η GTAM δὲν είχε καμιαί εμφανή μεταρρυθμή ή μηχανική αλλαγή. Η BMW της «Έλεκτρόνικας έτρεχε μ' ένα κινητήρα υπεραεροδυναμικόν, όπος μετατίνουσε, στηρίζεται στην Αλβίνα απ' τον Τζοδάνι, δι ποτούς δὲν άλλισε την ίδια Ισχύ μ' έκεινον που ήδη ήταν στην Γερμανία. Ο «Σαρότος» πρέπει νά ανεκάλυψε, σε κάποια γωνιά της μηχανής του, έναν ήλιον μετρό τους χρόνους του στον Γύρο της Πελοπονήσου και δι «Αστεριέ» είχε την ταχύτερη Πόρος που πέρασε ποτέ απ' την ξέρα μας με 275 λεπτούς ίσως την και πολλά προβλήματα έλλειψης νού αυτοκινήτου στο πιστούς του Τατόιον όπου «πεπούπει» τις ταχύτητες του.

Ο «Λεσονίδας», μετά την θυγάτια του στον Γύρο, άγαντε το κατάλληλο μεσονεύκτιον στο συνεργείο της «Αυτοντί NSU» και με μια σειρά μολλών ματαραποίων έργασταν, κατέφερε νά έχει έτοιμη την δική του Πόρος 911S για τις δοκιμές του Σαββάτου και τον ίδιαν την Κυριακή με μοναδικό σκοπό νά την μάθη στο καλύτερο παρόρθων μέσω στα 90 λεπτά τοις άγωνας. Ο Παύλος Μαδεντής έμφανε ποτερές με το BDA στις δοκιμές, έκανε μαρτικούς ταχύτετας τύχοντας (2.18 δι ταχύτερος) κι' έγκατείλειψε με σπουδαία γρανάζια διεναυπορός στη μίζα! Την Κυριακή έτρεξε με το ποδιό, πιστό RS και τερμάτισε πρώτος στη Σειρά A'. Ο Κώστας Καλύμνιος έμφανε στην γνωστή BMW του, άλλα στις δοκιμές

πέρασε μια μπιέλα στό πλάι του μπλόκ και έγινε θεατής για την ύπολοιτη ήμέρα. Ο «Λάνσελος» είχε το γνωστό B—3 που είναι ένα δινοστυλένιο σανί μπόκ με «Άλφα Σούπερ, με τὸν κανητήρα τοποθετημένο πίσω, και ένα σχετικά διαρροφοχώλιγμα μέσω διασυντήρησης. Στις δοκιμές είχε προβλήματα με τὸ φυγεῖο λαδιού που «έβγαινε» μέτα ένα ρακό και στον άγωνα είχε προβλήματα μέτρο τὸν... Μαραστή που δέν έννοούσε τὰ τὸν άποψη ήσυχο.

Ο στόλιος των NSU ήταν, δικαίως πάντας με διακεφαλής τὸν Μαραστή στὸ κιτρινόμαρο 1300 τοῦ «Λεωνίδη» στὸ διπότο έγινε τοποθετηθῇ ἐνα μοτέρ τοῦ πρώτου. Ο Φίλιππος Αντωνιάδης έφερε τὸ δικό του αυτοκίνητο, άλλα στις δοκιμές χτίστησε τὸ φυγεῖο λαδιού σὲ μιὰ απ' τὶς αναρριθμήσεις λακούσθες τοῦ Τατοίου γεμίζοντας τὸν κύριο λαδιού. Κι' αυτὸς διπάς καὶ δι Παύλος Μαδεντής άλλα και δι «Αστεριέ» δέν κατάφεραν νά κάνουν χρονομετρημένους γύρους και έτρεξαν τὴν Κυριακή στην Ιη Σειρά. Ο «Αστεριέ» έβγαινε τὴν Πόρος όπ' τὸ δρόμο στις δοκιμές διπάς διηρός τὸν άγωνας ταχύτηταν έψυγε απ' τὸ γρανάζιο ποὺ τὸν είχε ποποθετήσει ο δύογιος του και οι ζημιές, μετά τὴν έπαρη του μ' ένα δέντρο, ανέρχοντα στὸ ποσόν τῶν δραχμῶν 200 χιλιάρια.

Τὰ υπόλοιπα NSU τὰ δύογιούσαν οι: Αποστόλου, Εναγγελίου, Παρανίνης και Καθαδίς κι' ότι αυτή ταχύτερο ήταν τὸ Εναγγελίου στὶς δοκιμές. Τὸ «ειδικό μας» αρροτοπηγητὸς διχόνιος τὸ δεύτερο πιστούν άπ' τὸ άριστερὰ χωρώντας στὸ διπότο απ' τὸν έλαστηρία και πάνω και τώρα είναι... ταύταν τὸν περιοδικό! Περιπότερα δημιουργεῖται ποὺ τὸ «ειδικό μας» μπορεῖται νά διασθέσεται στὴ στήλη «Μέσα στοὺς 4Τ». Ο Ζήρης Μαρκής έφερε τὸ «καλύτον» μοτέρ, δι Σπύρος Σαλμῆς έφερε τὸ Μίνι - Κλάματαν της κ. Σαλμῆς μ' ένα καλό μοτέρ τὸ Σταμάτης Κόκκοτας έγειρε τὸ BMW ποὺ έφτιαξε τὴν προηγούμενη έβδομαράδη στὸ Τζοδάνι. Γενικά, άποτο πλευρᾶς συμμετοχών, τὰ Τατόι ήταν άπολυτα πιττυτές. Πριν προχωρήσουσε στὸν άγωνα, θά πρέπει νά διευκρινήσουμε τὸ θέμα 1ης και 2ης Σειράς. Στην Ιη Σειρά έτρεξαν οι δύογιοι οι διπάς είχαν πάρει πώτες θέσεις σὲ άγωνας Πρωταθλήματος. Στην 2η Σειρά οι δύογιοι οι διπάς είχαν γιατίστησαν στὴν κλάση τους και διοτούς δέν είχαν λάβει μέρος σὲ άγωνας πρωταθλήματος, καθώς έπιστησε κι' έκεινοι που δέν έρχονται έρθησην στὶς δοκιμές για διαφόρους λόγους. Κι' αυτὸς ήταν ο λόγος που οι Μαδεντής, «Αστεριέ» και Αντωνιάδης έτρεξαν μὲτρούς την 2η Σειρά διπάς διηρόντων οι πιο άγοι — άς πούμε — δύογιοι.

#### Ο ΑΓΩΝΗ ΕΙΑ ΣΕΙΡΑΙ

Όποις κάθε φορά έτσι και αὐτήν, αἱ δύογιοι, οι μηχανικοί, οι κριτικοί και οι διογκωτοί στρατηγοί τὰ μαύρα μεσάνυκτα για τὸν άγωνα διεκδικούνται στὸν Τατόι της 7 τὸ πρώτο που δέν ένισχεν οι Πύλαι τοῦ Παραδείσου. Συγκατερόθηκαν στὶς πίτες, έτοιμασταν τὰ άργαλειαν τους, τ' αντοκίνητα τους και τοὺς έαντοντας τους μ' έριξαν και μια ματία στὸν ούρανο διότι τὰ σύννεφα ήταν σκοτεινά και όλα ήταν πιθανά!

Πρώτοι έτρεξαν οι μοτοσυντετεισταν και για τὸν άγωνα τους μπορείται νὰ δια-

βάσετε στὸν 2Τροχούς και μετά, στὴν άσφετρια τὸ ποποθετηθῆκεν τ' αυτοκίνητα τῆς Δευτέρας για τὸν πρώτο απ' τὸν δύο άγωνες, τῶν 90.

Τ' αυτοκίνητα και οι δύογιοι ήταν: «Αστεριέ», Πόρος 911 (ή μπλέ Πάρος τοῦ Άλενου Μακρόπουλου κι' όχι ή κίτρινη, ποὺ διπάς είπαμε κατεστραφή στὶς δοκιμαστήσεις. Μαδεντής, Φόρντ Εσπορτ RS, Καλύμνιος BMW 2002ΤΙ, Εύαγγελίου NSU 1200ΤΤ, Σπανός BMW 2002ΤΙ, Καθαδίς «Εν Οι 1200ΤΤ, Αντωνιάδης Αντωνιάδης Τσινιβίδης... Κανείς δὲν όπελογιζε τὸν «Σιδηρό» ή σχεδόν κανείς, σύν πιθανό γενική μέχρι την ημέρα που νίκησε στὸ Γύρο της Πελοπονήσου — περπατά τέ άλλες σελίδες — κάνοντας σημαντικές γράντες για τὸν άγωνα.

Ο «Αστεριέ» ήταν πρώτος στὸ τέλος τοῦ Ιου γύρου διπάς τὸν πέραστο διπότο Παύλος Μαδεντής άλλα και δι «Αστεριέ» δέν κατάφεραν νά κάνουν χρονομετρημένους γύρους και έτρεξαν τὴν Κυριακή στην Ιη Σειρά. Ο «Αστεριέ» έβγαινε τὴν Πόρος όπ' τὸ δρόμο στις δοκιμές διηρόντων διπάς διηρός τὸν άγωνας ταχύτηταν έψυγε απ' τὸ γρανάζιο ποὺ τὸν είχε ποποθετήσει ο δύογιος του και οι ζημιές, μετά τὴν έπαρη του μ' ένα δέντρο, από τὸν πέραστο ποσό τῶν δραχμῶν 200 χιλιάρια.

Ο «Αστεριέ» ήταν: Εν Οι 1200ΤΤ, Αντωνιάδης Αντωνιάδης Τσινιβίδης... Κανείς δὲν όπελογιζε τὸν «Σιδηρό» ή σχεδόν κανείς, σύν πιθανό γενική μέχρι την ημέρα που νίκησε στὸ Γύρο της Πελοπονήσου — περπατά τέ άλλες σελίδες — κάνοντας σημαντικές γράντες για τὸν άγωνα.

Ο «Αστεριέ» ήταν: Εν Οι 1200ΤΤ, Αντωνιάδης Αντωνιάδης Τσινιβίδης... Κανείς δὲν όπελογιζε τὸν «Σιδηρό» ή σχεδόν κανείς, σύν πιθανό γενική μέχρι την ημέρα που νίκησε στὸ Γύρο της Πελοπονήσου — περπατά τέ άλλες σελίδες — κάνοντας σημαντικές γράντες για τὸν άγωνα.

Ο «Αστεριέ» ήταν: Εν Οι 1200ΤΤ, Αντωνιάδης Αντωνιάδης Τσινιβίδης... Κανείς δὲν όπελογιζε τὸν «Σιδηρό» ή σχεδόν κανείς, σύν πιθανό γενική μέχρι την ημέρα που νίκησε στὸ Γύρο της Πελοπονήσου — περπατά τέ άλλες σελίδες — κάνοντας σημαντικές γράντες για τὸν άγωνα.

Ο «Αστεριέ» ήταν: Εν Οι 1200ΤΤ, Αντωνιάδης Αντωνιάδης Τσινιβίδης... Κανείς δὲν όπελογιζε τὸν «Σιδηρό» ή σχεδόν κανείς, σύν πιθανό γενική μέχρι την ημέρα που νίκησε στὸ Γύρο της Πελοπονήσου — περπατά τέ άλλες σελίδες — κάνοντας σημαντικές γράντες για τὸν άγωνα.

Ο «Αστεριέ» ήταν: Εν Οι 1200ΤΤ, Αντωνιάδης Αντωνιάδης Τσινιβίδης... Κανείς δὲν όπελογιζε τὸν «Σιδηρό» ή σχεδόν κανείς, σύν πιθανό γενική μέχρι την ημέρα που νίκησε στὸ Γύρο της Πελοπονήσου — περπατά τέ άλλες σελίδες — κάνοντας σημαντικές γράντες για τὸν άγωνα.

Ο «Αστεριέ» ήταν: Εν Οι 1200ΤΤ, Αντωνιάδης Αντωνιάδης Τσινιβίδης... Κανείς δὲν όπελογιζε τὸν «Σιδηρό» ή σχεδόν κανείς, σύν πιθανό γενική μέχρι την ημέρα που νίκησε στὸ Γύρο της Πελοπονήσου — περπατά τέ άλλες σελίδες — κάνοντας σημαντικές γράντες για τὸν άγωνα.

Ο «Αστεριέ» ήταν: Εν Οι 1200ΤΤ, Αντωνιάδης Αντωνιάδης Τσινιβίδης... Καν



τρίγυρα μίσσε!... Φαίνεται τότε η «GTAM» του Μασχού  
η πιο λαϊκή αυτοκίνητα!  
(«ειδέ καιαζώντως» σε μά-  
ραφθ στέρα, έκω ή δύνης  
ης «Άλφρο κάνει, φριπερά,  
τά «δικά του»)



τὸ πρῶι ἀπέκτησε τὸ σῆματα τῶν φρούριών τοις «Σένιθ» καὶ φυσικὰ καὶ τὴν θυσιήριζη τῆς ἐπαρχίας καὶ ἡ Πόλις 9115 τοῦ «Ἀστερερίξ» ποὺ δηραφε μὲ μεγάλα γράμματα στὸ πλάνο «Σένιτεν - Πόρτε»...

Διὸς ἔτειρες ωρολογίσαντο λοιπόν, τρεῖς  
ἔταιρες ληπαντικών, η Κάστροι, η ΒΡ  
(στήν Πόρος τοῦ «Λεωνίδας») καὶ η Μα-  
κύνη, μια ἔταιρα ληπαντικήν η Μαρί-  
στον καὶ μιὰ ἔταιρα ποὺ κατασκευάζει  
μπαταρές, η περδόσια Γιούνιον Κάρ-  
μπαντ ή Θέλλων Γιούνιαρ!

"Αν προσθέστη κανεὶς καὶ τὴν Πιερίδαν Ελλάς, ποὺ δὲν λέπαι ἀτ" τὰς διοργανώσεις τῶν Ράλλου, τῶν ἀνθεμίσων και τῶν Μότο Κρής, διείσκεται ἐμπόρος αἱ μία μάλλον ἀνταποιακή συμπεισοῦχή παν δὲν πρέπει νὰ διαιωνύῃ τὴν προστοχῆς τῶν διαγκούμενιν περὶ τὸ σπόρ γενικως..."

Ποῦ θὰ πάμε ἀπό δώ καλ πέρα είναι ενκολο νά δη κανεῖς. «Αν οι έταιρίες τοὺν θυηθίουν ...δοιθεθίουν ἀπ' τοὺς κοπτόμενονς γιά χρόνια τώρα, τότε τὸ σύδο θὰ λάρη μιά νέα, τεράστια άθηση πρός τὰ ἄμφωρα. «Αν οι κοπτόμενοι μεχρι πρίν ἀπό τέσσερις μῆνες ποιήσουν τὴν τήσσαρα τότε οι ὑποστηρικταὶ θὰ σταματήσουν νά υποστηθῆσουν καὶ τὸ σπάδο θὰ δεχθῆ πλήγμα που θὰ τὸ πάν 10 χρόνια πιστο. Δὲν μένει παρό νά περιμένουμε οὐλοι μας γιά νά δούμε ποιός κάνει καλά τὴ δουλειά του καὶ ποιός είναι ἐκείνος ὁ δονος φοροῦ τὸ προσωπεύειν τοῦ ἀνευθυνοῦ τεθηθίουν.

κέδεσσον.

Κάτω ω' τὸν συννεφιασμένο ἀτεικό οὐρανὸν λοιπὸν ἔσκινησαν τὰ φαιγάλια κανόγια τὰ τὰ δεύτερα 90° τῆς ήμερος. Στὸν πρώτο γέρο πέρασαν ἐμπρὸς μας καὶ ἡ περιᾶ ήταν: Πλεομαλόγλου, Μοσχούς, «Λεωνίδας», Γατινιδής, «Σιρόκος», Καπετανίδης, Μαχῆρης, «Λίμνοσκος», Μερασλῆς, Κάκωστας, Ζαλμάς καὶ «Αγριός»: ἀλλά στὸν δεύτερο γέρο ὁ «Σιρόκος» πέρασε τὸν «Λεωνίδα» καὶ τὸν Τσινιδήδη καὶ ὁ Κέκκοτας πέρασε τὸν Μα-

άργυραν κά μειώνη τὴν διασφρά του.  
Στὸν 20ο γύρῳ ἦταν  $18.5^{\circ}$ , στὸν 21ο ἦ-  
ταν  $13^{\circ}$ , στὸν 22ο αὐθίζθηκε στὰ  $15^{\circ}$ ,  
στὸν 23ο ἀπέστη στὰ  $12.5^{\circ}$  καὶ στὸν 25ο  
ἔπειτα μάλις στὰ  $9^{\circ}$ .

Τὰ κάτες τοῦ Μοσχοῦ ὅμως κρατοῦσπαν  
καλά πληροφορημένο τὸν ὀδηγὸν τους καὶ  
ὅ ὀδηγός τῆς Ακρα Ροδέω αὐξήθη τὴν  
βιαφροπά του μὲ τὴν ἐκτίς σειρῶν;

Στὸν 26ον σὲ 10.2°, στὸν 27ον σὲ 12°, στὸν 28ον σὲ 14.8°, στὸν 30ον σὲ 16.6° καὶ στὸν 31ον σὲ 21° ὅπου καὶ σταματήσαμε νῦν μετράμε. Πέποι οὐκ' τοὺς πρωταγωνιστάς τὰ πράγματα ἀκόλυθοδοσαν τὴν κανονικὴν τοινούς ρεθῆμ, διπος μηρογείτε νὰ δῆτε καὶ σει τὸλμέται, ποδὶ παραβέτομε μὲν μάλη ἀλλαγὴ στὴ θέση τοῦ «Λασονίδα» τοῦ ἀρχιτε νῦν πηγαίνῃ σιγό διαν τοῦ ἐσωτεροῦ ἔνα κορυφοδίκαι καὶ μιό βελβίδαι καὶ τὴν... ἡσυχία καὶ τὴν γαλήνην διστάνει τὸ σχολεῖον ἀπόστεντο γεγονός δει ἡ Τσινιβέλης είλεται γάπαι τὴν δεύτερη θέση ἀπ' τὸν «Σιούδα».

«λάνσελος» καὶ τὸ ἀνέβη στὴν Τή θέση.  
Στὸν 12 γέρο δὲ Μοσχοὺς ἐξεκαλούσθου-  
σε νῦν διατηρῆ τὴν ἀστερασή τὸν ὅτι τὸν  
Τσενιδίδην καὶ τὸν «Σιρόνα» ποὺ πήγαι-  
νεν λέσ καὶ ήταν δημένοι μ' ἓνα ἀφράτο  
πχονινί, ἐνώ πιο πιστο ἰκανούσθουνταν οἱ  
«λασονίδας», Κόκκινος, Μαρασλῆς —γυ-  
ρῆσσοντας στὸ 2' 26'' — καὶ «λάνσελος».  
Στὸν 14ο γέρο δὲ Μοσχοὺς γύρισε στὸ 2.  
15 πρωστὰ κατὼν ὁτι τὸ περιστινό ρεκόρ  
του μέ τὴν BMW μ' ἡταν ἡδη 17'' ἐμ-  
πρὸς ὁπ' τὸν Τσενιδίδην ποὺ κι' αὐτὸς  
δημοσιόν εἴκιντο κατά.

Στὸν 16ο γῆρας ἡ διεφορὰ μειώθηκε στὸ 16' καὶ οὐσιὰ τῶν διωκτῶν δὲν πετελήθη. Στὸν 17ο γῆρα ὁ Μοσχὸν ἔχει 2.14.2 καὶ ἡ διεφορὰ του ἀπ' τὸν Τούνιδον αυξήθηκε γιά να φθάση στὸ 19' επειν 18ο γῆρα.

Απ' εὖ γέρο οὐτό καὶ μετὸς Τοινίδης αρχίζει πατέρεων ἐπίθεση καὶ

ΔΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ		Η.Ο.Τ.	Τ.Γ.
1. Γ. Μεαχώνς Άλφα Ρομέα GTAM	Γύρος:40	120.8531	2.12.3
2. Φίλιππου Αλπίν Ρενίγ Α. 110	η 40	120.0576	2.12.8
3. Σπ. Τοινιδίδης Έλεκτρονίκα 2002	η 40	119.2324	2.13.1
4. Δ. Μαρασλής NSU 1200 TT	η 37	111.7009	2.23.4
5. Π. Μαδευτζής Θέρω Έσκορτ	η 37	111.3005	2.10.7
6. Φ. Αντωνιάδης NSU 1200 TT	η 36	106.8257	2.29.9
7. Κλεανιδάσης Πόρος 911 S	η 35	105.5972	2.18.1
8. Κ. Καβαθᾶς NSU 1200 TT	η 35	104.3840	2.32.4
9. Ηλευθέρης NSU 1200 TT	η 36	103.5950	2.34.2
10. Μ. Νοσοκούς Φιοτ 128	η 34	100.5928	2.31.8
11. Γ. Περηνιάς NSU 1200 TT	η 34	99.1829	2.35.9
12. Ετ. Κόκκοτας BMW 2002 TI	η 31	92.7918	2.17.7
13. Χα. Κατσούλης Μάριας Κούπερ	η 27	81.38865	2.51.75



1626

25 361P