



Morso letale

Una vettura impegnativa da guidare per il peso sbilanciato al posteriore, ma bellissima Contraddittoria, come la storia del suo Costruttore, la cui ascesa fu tanto rapida quanto la caduta dopo essere diventato il secondo gruppo industriale italiano

DI EUGENIO MOSCA - FOTO PIERPAOLO ROMANO

“**L**a Mangusta presto divorerà la Cobra”. Questa battuta, pronunciata da Alejandro de Tomaso in occasione della presentazione della De Tomaso Mangusta a New York e indirizzata all'ex-socio Carrol Shelby, che appunto produceva la sportiva americana e aveva da poco chiuso in modo brusco la collaborazione con De Tomaso, sintetizza in modo inequivocabile lo spirito battagliero e sanguigno con cui il Costruttore argentino naturalizzato modenese ha sempre approc-

ciato ogni sua sfida, sportiva e industriale. Ma anche delle aspettative che de Tomaso aveva riposto nella sua prima “vera” supercar stradale che aveva ottenuto degli ottimi consensi sul mercato americano, al quale puntava in modo particolare. Perché la gran turismo modenese dalle linee mozzafiato e caratteristiche particolari, realizzata con l'appoggio del gigante americano Ford, rappresentava per il Costruttore argentino il definitivo passo verso un futuro industriale che nel breve arco di tempo di due decenni vide una sua rapida ascesa arrivando ad amministrare il secondo gruppo automobilistico italiano; ma altrettanto rapidamente ne decretò lo sgretolamento.

Dalla pista alla strada

Dopo l'esperienza maturata con la Vallelunga, la piccola coupé spinta dal motore quattro cilindri Ford Kent 1.6 da 104 CV e prodotta in una cinquantina di esemplari dal 1964, De Tomaso voleva fare il salto di qualità realizzando una vettura che potesse competere ai massimi livelli. Per questo aveva unito le forze con il team di Carroll Shelby, il quale mise al lavoro il suo progettista Peter Brock con l'intento di realizzare una vettura di 5 litri. La base del progetto riprendeva l'idea innovativa (usata anche in Lotus) del telaio monotrave in alluminio della "Vallelunga", con il motore centrale in funzione portante, mentre la carrozzeria sarebbe stata realizzata da Fantuzzi. Infatti, oltre che con la sigla "P70" la vettura è conosciuta anche come "De Tomaso Sport 5000 Fantuzzi Spyder". Nella fase di pre-serie si verificarono però alcuni problemi: si dice che i tecnici italiani avessero sbagliato a mettere in pratica quanto progettato da Brock a causa della non corretta trasformazione in unità metriche dei dati dimensionali forniti in scala anglosassone; cosa che portò alla rottura tra De Tomaso e Shelby, peraltro nel frattempo chiamato da Ford a sviluppare il progetto GT40. De Tomaso portò comunque a termine il progetto "P70", con il prototipo presentato al Salone di Torino del 1965 che però non ebbe futuro sportivo; in compenso, proprio da questo prese forma il progetto della Mangusta, che ha appunto un telaio monotrave con motore centrale, supportato però da un telaio tubolare, sospensioni indipendenti e freni a disco sulle quattro



PROIETTORI

Sopra: il piccolo deflettore e le "branchie" dietro il finestrino accompagnano l'andamento discendente verso il posteriore. Sotto, a sinistra i doppi proiettori del modello europeo; a destra il tipico specchietto retrovisore dell'epoca, dal design sportivo. In basso: la vista laterale valorizza il fascino delle linee della Mangusta.



A CUORE APERTO

A lato, il cofano sdoppiato permette l'apertura totale del vano motore. In alto: la scritta identificativa è stata qui riprodotta da una vecchia fotografia e ritagliata al laser da lamiera. La Mangusta fu disegnata da Giugiaro, che lavorava per Ghia: sopra a sinistra, il marchio del carrozziere; a destra, il logo De Tomaso.





CLASSE SPORTIVA

A lato e sopra: l'abitacolo della Mangusta, secondo De Tomaso, doveva dare l'idea di una vettura da corsa messa su strada, perciò essere essenziale ma elegante, senza cadere nella spartanità. Il volante a tre razze, leggermente a calice, e la strumentazione completa contribuiscono a dare una sensazione di sportività, mentre i rivestimenti in pelle di sedili, tunnel centrale, portiere e plancia, oltre alla moquette in lana, danno senza dubbio un tocco di eleganza.

Sotto, a sinistra: al centro del campo visivo del pilota spiccano il contagiri e il tachimetro; intorno a essi ci sono termometro acqua e olio, manometro olio, amperometro, indicatore benzina e orologio. Sotto, a destra: le bocchette di ventilazione centrali con i relativi interruttori e i pomelli (a destra) che comandano il condizionatore d'aria.



ruote, con circuito sdoppiato, e ruote in magnesio Campagnolo da 7Jx15" all'anteriore e 8Jx15" al posteriore. Il pesante V8 Ford 302 (4949 cc, in pollici cubi) con cambio a 5 rapporti ZF portava però a una distribuzione dei pesi tutt'altro che ottimale, addirittura 32%-68% anteriore - posteriore, che rese la dinamica della Mangusta piuttosto problematica. Per contro, il V8 americano elaborato a Modena dava 306 CV, che le permettevano di competere a livello di velocità con le più quotate rivali.

Oltre al prezzo assai competitivo con le altre supercar dell'epoca (11.000 Dollari, praticamente la metà all'epoca di una Miura), un altro elemento a favore della Mangusta era certamente la bellezza della linea, ma anche in questo caso non mancava qualche controindicazione. La carrozzeria creata da Giorgetto Giugiaro, allora disegnatore capo presso la Ghia, e realizzata in acciaio con cofani e portiere in lega di alluminio, era bassissima (1.100 mm) a scapito dell'accesso all'abitacolo e dell'abitabilità. Inoltre, per armonizzare le linee fu adottato un ampio parabrezza, che però in presenza di sole faceva innalzare la temperatura interna dell'abitacolo, rendendo di fatto obbligatorio l'acquisto del condizionatore, così come per il mercato americano fu necessario modificare il frontale sostituendo i doppi proiettori di ogni lato con uno singolo di

diversa tipologia e maggiori dimensioni per raggiungere l'altezza minima richiesta dalla legislazione statunitense. A dare un ulteriore tocco personale alla vettura contribuiva la copertura del vano motore, con due portelloni incernierati su una costola dorsale che si aprono ad ala di gabbiano, mentre i rivestimenti interni piuttosto spartani richiamano l'idea di una vettura da corsa adeguata alla circolazione su strada. Che poi era il messaggio voluto dal costruttore argentino.

Variazioni sul tema

Nel maggio 1967 un prototipo color oro della Mangusta si presentò al grande pubblico coprendo un giro di pista a Monaco poco prima del via del GP di F1. Poi, alla presentazione a New York la Mangusta conobbe un immediato successo ammaliando l'appassionato pubblico statunitense con le proprie linee avveniristiche e divenendo in breve un autentico status-symbol, acquistata da sportivi di fama come Muhammad Ali ma anche da top manager delle più grandi Case automobilistiche. Nei quattro anni in cui fu commercializzata, di Mangusta furono realizzati 400 esemplari, prima di cedere il testimone nel 1971 alla Pantera.

La Mangusta ripresa nelle immagini di queste pagine è stata pro-

dotta nel 1969 e venduta negli USA. Quindi, a fine anni Novanta ha riattraversato l'Oceano per approdare in Inghilterra, dove un paio di anni fa è stata acquistata da Automobile Tricolore.

La vettura, in origine di colore verde, era stata riverniciata di bianco, ma evidentemente il lavoro non era stato eseguito con tutti i crismi, probabilmente non era stato adeguatamente rimosso lo strato sottostante oppure era stato utilizzato materiale non idoneo, perché in alcuni punti lo strato di vernice presentava delle crepe. Inoltre, per migliorare l'abitabilità (che abbiamo potuto constatare effettivamente problematica, nonostante la nostra altezza nella media, con la testa che va quasi a lambire la parte frontale del tetto), il proprietario aveva pensato bene di modificare i fondelli dove sono fissati i sedili, abbassandoli. Infine, dato che la vettura era stata costruita per il mercato statunitense, presentava ancora i proiettori anteriori singoli e la relativa mascherina, differente dal modello europeo con doppi proiettori, così come le gemme luminose di ingombro laterale obbligatorie negli USA. La struttura bresciana ha quindi deciso per il restauro totale di carrozzeria, con modifica dei fondi e ritorno all'originale colore verde, interni e meccanica, nonostante il chilometraggio non fosse molto elevato.

Ritorno alle origini

La "nostra" Mangusta è stata completamente smontata, asportando i rivestimenti interni e separando telaio e carrozzeria dalla parte meccanica. La carrozzeria è stata sverniciata a mano fino ad arrivare alla lamiera nuda in modo da poterne verificare l'effettivo stato di salute, ponendo particolare attenzione nella lavorazione di porte e cofani in alluminio, mentre la parte inferiore del telaio e quella tubolare posteriore sono state sabbiate. Il lavoro di latorneria ha riguardato il ripristino dei fondi nelle misure originali, con la sostituzione delle parti in lamiera opportunamente sagomate, saldate e sigillate con apposito mastice. Quindi sono stati chiusi i fori delle gemme luminose laterali asportate e ripristinati i piani e le corrette arie tra cofani e portiere. La mascherina anteriore è stata ricostruita, sia la cornice sia la retina, e verificato l'accoppiamento con i nuovi doppi proiettori anteriori e gruppi ottici posteriori. Tutti i particolari asportabili cromati (paraurti, profili, fregi, maniglie, cornice mascherina) sono stati sottoposti a nuovo trattamento per il ripristino, anche perché alcuni profili erano stati verniciati di colore nero, così da mantenere il più possibile le parti originali, mentre la scritta posteriore mancante è stata realizzata prendendo come campione una fotografia, creando

un file e sul modello di questo ritagliandola a laser da un foglio di lamiera per poi cromarla. Per ottenere un allineamento perfetto dei piani dei lamierati è stato steso un sottile velo di stucco, soprattutto nelle aree interessate ai precedenti lavori di latorneria, poi liscio tramite vari passaggi con carta abrasiva a grana sempre più fine. Quindi sono stati nuovamente rimontati tutti i particolari asportabili per verificare in modo definitivo il perfetto accoppiamento e le arie. A verifica ultimata questi sono stati nuovamente smontati e sulle superfici della carrozzeria è stato steso uno strato di fondo poliesterico, che oltre a essere isolante svolge pure una funzione "riempitiva" per eliminare piccole imperfezioni, liscio con carta abrasiva fine prima della stesura del fondo pre verniciatura, a sua volta liscio con carta ancora più fine (500). Le parti interne dell'abitacolo, sigillate con apposito mastice, vano motore e baule, telaio posteriore, fondo scocca e passaruota, sono stati verniciati di colore nero e ricoperti con un sottile strato di materiale plastico protettivo, mentre la carrozzeria è stata verniciata con due strati di colore "verde lime" (colore che faceva parte del catalogo BMW). Dopo un breve ciclo di essiccazione la vernice è stata fatta "riposare" per circa 24 ore, così da cristallizzarsi, prima di procedere a una carteggiatura con carta abrasiva finissi-

ma (2.000 e 3.000) per lisciare l'effetto "buccia d'arancia", e poi lucidata. Dopodiché, terminato l'assemblaggio completo, è stata eseguita la lucidatura finale. I cerchi in magnesio della Campagnolo sono stati sabbati, sottoposti a controllo di tenuta e quindi verniciati di colore argento con base opaca poi ricoperta di uno strato di trasparente.

Meccanica ottimizzata

Anche la meccanica è stata completamente restaurata, cercando di mantenere il più possibile le parti originali ripristinandole, ove possibile, anche con interventi in alcuni casi volti a privilegiare la funzionalità all'originalità tout-court. Ad esempio, per quanto riguarda la revisione del motore, il monoblocco era leggermente



CAMPAGNOLO

Sotto: la Mangusta in azione; peccato non possiamo farvi sentire la musica del V8, ma il colpo d'occhio compensa abbondantemente. Sopra a sinistra, i cerchi Campagnolo in lega di magnesio hanno un disegno attuale e molto bello. A destra, la pedaliera, con il piantone dello sterzo che passa tra i pedali del freno e della frizione: lo spazio a disposizione dei piedi è ridottissimo.



IMPEGNATIVA DA RESTAURARE E DA GUIDARE

A Edoardo Bonanomi (primo a destra nel tondo in basso), titolare di Automobile Tricolore di Isorella (BS) specializzata nel restauro conto proprio di automobili italiane di alto livello, chiediamo quanto è stato impegnativo questo restauro?

"Parecchio. Siamo orgogliosi di questo lavoro: i ricambi di questa vettura sono pressoché introvabili perciò molti particolari abbiamo dovuto ricostruirli di sana pianta basandoci su immagini dell'epoca perché non esistono disegni o schemi, come ad esempio per l'impianto elettrico. E questo richiede un lavoro ancora maggiore di ricerca oltre a tempi più lunghi per realizzare parti mancanti o adattare soluzioni volte a ottimizzare alcune criticità storicamente note. Ma siamo davvero contenti di avere riportato alla luce una bella macchina, che l'attuale proprietario ha acquistato quasi sulla fiducia, a un terzo del restauro, quando ha visto come stavamo eseguendo i lavori".

È un'automobile che consiglierebbe a un appassionato?

"Senza dubbio. È molto particolare e nonostante sia stata fatta quasi cinquant'anni fa ha tuttora delle linee mozzafiato. Certamente da guidare è piuttosto impegnativa, perché ha una distribuzione dei pesi particolare e quando si spinge sull'acceleratore vanta una bella potenza, perciò per andare a spasso va bene per tutti mentre se si vuole spingere bisogna darle del voi, nemmeno del lei".



Gli specialisti di Automobile Tricolore

VERDE...BMW

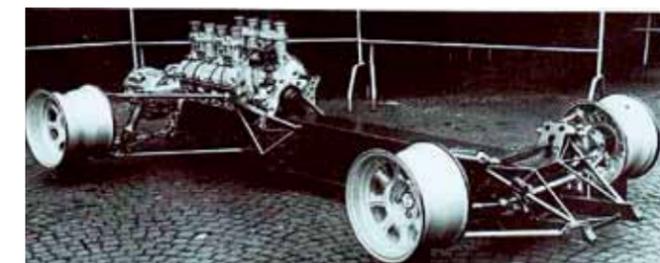
Alcune fasi del restauro: (foto 1) dopo la sverniciatura a mano della carrozzeria, la parte inferiore della scocca e il telaio tubolare posteriore sono stati sabbati per verificare lo stato dei lamierati; (2) dopo gli interventi di latorneria e liscatura sono state verniciate di nero le parti interne e steso il fondo pre verniciatura; (3) vista inferiore del blocco motore-cambio, con i doppi terminali di scarico, e delle sospensioni a quadrilatero inferiore; (4) il triangolo inferiore della sospensione posteriore, con il puntone longitudinale, e il montante in fusione di alluminio, uno schema tipico delle vetture da corsa dell'epoca; (5) il telaio tubolare di supporto del blocco motore-cambio e sospensioni; si nota la campana con all'interno il blocco frizione; (6) il motorino elettrico alzacrismi modificato; (7) la verniciatura, con il ritorno al colore "verde lime" originale (colore a catalogo BMW).

IN COPERTINA DE TOMASO MANGUSTA

“camolato” in alcuni punti vicino alle canne cilindro, perciò pur di mantenere l'originale è stato rettificato e reincamiciato, operazione non prevista in origine. Inoltre, dato che il V8 Ford era un motore afflitto da surriscaldamento, per ovviare a questo possibile inconveniente è stato mutuato il sistema utilizzato sulla Pantera Gr. 4, aggiungendo all'interno del vano motore un contenitore, oltre alla “nourice”, in grado di raccogliere i vapori aggirando una parte del circuito di raffreddamento, oltre a un radiatore maggiorato con due spurghi. Sul motore, a richiesta del cliente, è stata eseguita anche una sorta di elaborazione, montando alberi a camme modificati e carburatore maggiorato, mentre per ovviare a problemi elettrici agli alti regimi è stata applicata l'accensione elettronica in luogo del distributore a puntine. Quindi la messa a punto è stata definita al banco prova. Anche tutti gli elementi delle sospensioni sono stati rigenerati, realizzando appositi parapolvere in plastica a protezione degli uni-ball di fissaggio dei bracci, così come è stato necessario realizzare al tornio diversi silent-block, tutti ricambi introvabili. I montanti in fusione sono stati controllati e i cuscinetti ruota sostituiti. Revisione completa anche per tutti gli elementi dell'impianto frenante: pompe e servofreno, pinze, mentre le tubazioni sono state sostituite.

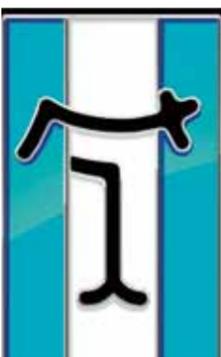


FANTUZZI
In questa immagine, la De Tomaso 5000 Sport, o “P70”, con carrozzeria di Fantuzzi. A destra, sopra la linea di produzione della Mangusta; sotto, il telaio monotrave e la meccanica della Mangusta.



VELOCE E DECISIONISTA

Alejandro De Tomaso nasce a Buenos Aires il 10 luglio 1928 da una delle famiglie più in vista dell'Argentina. Suo padre Antonio, figlio di Saverio che, emigrato da Potenza, da muratore era diventato un piccolo imprenditore, era un ministro del parlamento argentino e sua madre apparteneva a una delle famiglie più facoltose della nazione che operava in agricoltura e allevamento. Già in adolescenza il giovane Alejandro mostra il carattere turbolento che ne caratterizzerà l'intera vita. Ben presto decide di abbandonare la scuola, dove tra i compagni aveva tale Ernesto Guevara, e viene spedito a lavorare in una delle tenute di famiglia. Nel frattempo inizia a correre in automobile, debuttando nel 1949 a Rosario con una Bugatti. Le tormentate vicende politiche argentine degli anni Cinquanta, che vedono contrapposte la vecchia classe politica alla nuova forza peronista, causano il tracollo della famiglia De Tomaso e costringono Alejandro, che in precedenza con altri aveva fondato il gior-



nale antiperonista “Clarín”, a riparare all'estero dopo essere stato accusato di aver partecipato a un fallito golpe, lasciando in Argentina la prima moglie e tre figli.

Nel 1954 giunge a Modena, allora fulcro del motorismo mondiale, dove grazie all'esperienza maturata in precedenza e sull'onda

dei successi di campioni argentini quali Fangio e Gonzalez viene ingaggiato dalla Maserati, con la quale corre per due stagioni prima di passare alla Osca per i successivi tre anni. Proprio grazie alle corse, in cui conquista due vittorie di categoria (indice di prestazione e classe) a Sebring e Le Mans, De Tomaso conosce, presso l'Hotel Real di Modena, la persona che gli cambierà la

vita: Isabelle Haskell, che correva in automobile con lo pseudonimo di “Isabelle”. La ragazza newyorkese, venuta a Modena per acquistare una Maserati, era sorella del presidente oltre che comproprietaria della Rowan Industries, grande azienda statuni-

tense produttrice di sistemi per automotive e partner commerciale di Ford e GM, della quale aveva ereditato dal nonno una considerevole quota azionaria.

Nel 1956 i due fidanzati si sfidano direttamente in pista nella 1000 Km di Buenos Aires, entrambi al volante di Maserati, concludendo al 4° (De Tomaso) e 7° posto. L'anno dopo, a suggellare il fresco matrimonio, debutta a Sebring il neonato team De Tomaso-Haskell, ma i due gareggiano anche per la Scuderia Madunina di Milano. Grazie al matrimonio con Isabelle e all'appoggio di questi colossi statunitensi, De Tomaso si trova la strada spianata. Nel 1959, suo ultimo anno da pilota, De Tomaso che aveva iniziato la costruzione di vetture da competizione in una piccola officina fonda la Automobili De Tomaso, adottando come logo (a sinistra) la stessa “T” che in passato aveva utilizzato per marchiare il bestiame.

Nel 1964 inizia la costruzione in piccola serie della GT Vallelunga ma è proprio con la Mangusta e poi con la Pantera che inizia la sua rapida ascesa nel mondo dell'industria. Con l'appoggio della Ford, subentrata nel

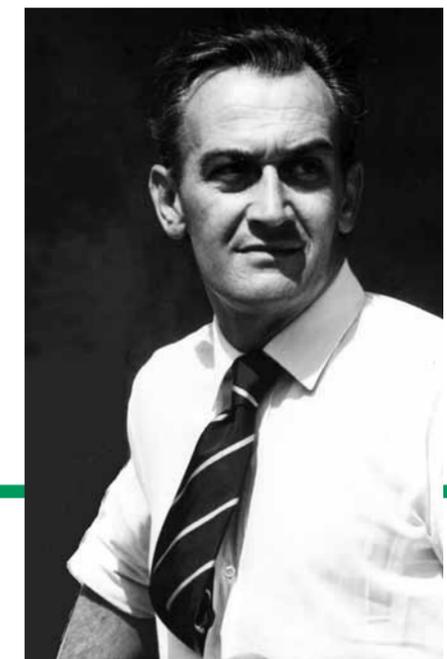
1970 alla Rowan nel capitale sociale, e della GEPI (Ente statale italiano che cercava di trovare un rimedio alle aziende in crisi), negli anni a seguire De Tomaso mette in atto una serie di acquisizioni di aziende di rilievo del settore automobilistico e motociclistico: le carrozzerie Ghia e Vignale, Maserati e Innocenti, Benelli e Moto Guzzi. Un vortice di attività che portò la stampa dell'epoca a definirlo come uno dei membri della “borghesia di Stato”, al pari della famiglia Agnelli, o più semplicemente “Rischiattutto”. Definizione che ben sintetizza il suo stile di azione, che eufemisticamente potremmo definire deciso e sopra le righe nel confronto con i sindacati, i quali meno gentilmente lo bollarono come volitivo e spregiudicato; De Tomaso arrivò a pubblicare su “Il Giornale” le foto di alcuni dipendenti assenteisti. In quel periodo di grandi tensioni sociopolitiche De Tomaso circola costantemente armato.

Un atteggiamento aggressivo che egli adottò anche nella strategia (se così si può definire) di mercato: propone numerosi modelli, sia a quattro ruote sia a due, che suscitano grande interesse mediatico per le innova-

zioni tecniche ed estetiche, ma in molti casi poi sono afflitti da problemi di gioventù determinati da collaudi non sufficienti e a volte anche da materiale di scarsa qualità.

Fattori a cui si aggiunge che le sue maestranze non sono certo quelle più fedeli, per i comportamenti di cui sopra. Tutto ciò causa un rapido decadimento di immagine generale del marchio.

De Tomaso nel frattempo non ha perso la passione per le corse, che lo porta nel 1970



a intraprendere l'avventura in F1, con Frank Williams a gestire la “505” di Piers Courage, bruscamente interrotta dall'incidente mortale di quest'ultimo nel GP di Olanda dello stesso anno; la monoposto è progettata da GianPaolo Dallara e inizia a essere competitiva quando il suo pilota muore.

A fine anni '80, dopo un rapido deterioramento, il gruppo industriale di De Tomaso si sgretola: nel 1989 cede a Fiat il 51% delle azioni Maserati e il 42% di Innocenti, a cui fa rapidamente seguito la cessione della Benelli. Nel 1993 Alejandro, terminata l'estenuante trattativa sindacale per la Innocenti, è colpito da un ictus che a 65 anni lo costringe ad abbandonare l'attività, portata avanti dalla moglie Isabelle e dal figlio Santiago. Ma la caduta dell'impero è ormai irreversibile: nello stesso anno arriva la completa cessione di Maserati, seguita da quella della Moto Guzzi; nel 2003 De Tomaso muore. Un anno dopo, anche la De Tomaso di Modena è costretta a chiudere. Da allora fino ad oggi ci sono stati numerosi passaggi di mano del marchio, ma la tanto spesso ventilata ripresa dell'attività non si è mai verificata.

Nuova luce

Anche l'interno è stato rinnovato, per completare il restauro ma soprattutto per ripristinare la colorazione originale dei rivestimenti come veniva proposta in abbinamento al colore verde: moquette, realizzata in lana come all'epoca, di colore marroncino, e pelle dei sedili, tunnel centrale e pannelli portiere di colore beige. La leva del cambio e la relativa griglia sono state ricromate, rin-



novata la plancia, con sostituzione del rivestimento in pelle nera frontale e del vellutino superiore, mentre gli strumenti sono stati smontati, puliti e revisionati, riportandoli alla luminosità originale. Anche il condizionatore originale, accessorio molto utile su questa vettura, è stato ripristinato dotandolo di compressore moderno, così come le tubazioni e relativi raccordi, mentre i motorini elettrici dei cristalli laterali sono stati sostituiti. I rivestimenti interni sono stati realizzati da uno specialista, ma l'asportazione e la successiva applicazione sono stati eseguiti all'interno di Automobile Tricolore, così come tutti gli altri particolari ripristinati o realizzati ex-novo.

Il restauro totale della De Tomaso Mangusta del nostro servizio ha richiesto 1.300 ore di lavorazione per le parti meccaniche e 400 ore per il restauro della carrozzeria. Un restauro piuttosto impegnativo, per i motivi che ci spiega a parte Edoardo Bonanomi, ma che ha riportato all'antico splendore una vettura affascinante.

ALI DI GABBIANO

Sotto: il posteriore della Mangusta, grintoso ed elegante. A sinistra: sopra, la scatola del cambio ZF a sbalzo; sotto, il coperchio valvole della bancata destra del V8 Ford, rimarchiata dopo la "cura" modenese. A destra: l'apertura ad ali di gabbiano dei cofani motore fissati sulla costola centrale.

Scheda tecnica

DE TOMASO MANGUSTA (1967)

Motore Ford, posteriore centrale longitudinale raffreddato a liquido, basamento e testa in ghisa, 8 cilindri a V di 90°, alesaggio e corsa 101,8 x 72,9 mm, cilindrata 4949 cc, rapporto di compressione 10,5:1, distribuzione monoalbero in testa, due valvole per cilindro Alimentazione carburatore quadricorpo Potenza 306 CV a 6100 giri Coppia 54 kgm a 3800 giri **Trasmissione** Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio ZF a 5 marce + RM Cerchi Campagnolo in lega di magnesio, anteriori 7Jx15", posteriori 8Jx15" Pneumatici: ant 185 HR 15, post 205 HR 15 **Corpo vettura** Carrozzeria berlina, 2 porte 2 posti Sospensioni: ruote indipendenti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici; ant triangoli oscillanti sovrapposti, post braccio oscillante superiore, triangolo inferiore e puntone longitudinale Sterzo a pignone e cremagliera Freni a disco sulle quattro ruote, diametro anteriori 299 mm, posteriori 280 mm Capacità serbatoio benzina 90 litri **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2500 Carreggiate ant/post 1.394/1.450 Lunghezza 4.275 Larghezza 1.834 Altezza 1.100 Peso 1.322 kg **Prestazioni** Velocità massima 250 km/h; accelerazione: 0-100 km/h 6,1 sec; 0-160 km/h 13,7 sec

