

DATI PRINCIPALI

PESI

Peso a vuoto in ordine di marcia
 1350 Kg

PRESTAZIONI

da 0 a 100 Km/h4.8 sec.
 1 Km da fermo21.9 sec.
 velocità massima
 raggiungibile313 Km/h

RUOTE

Dati principali

Cerchi (in lega leggera) Rims (light alloy) Jantes (en alliage léger) Leichtmetallfelgen	
Anteriore/Front Avant/Vorn	Posteriore/Rear Arrière/Hinten
8" x 17"	13" x 17"

(1) uso normale
 (2) per alta velocità continuata

p11-12

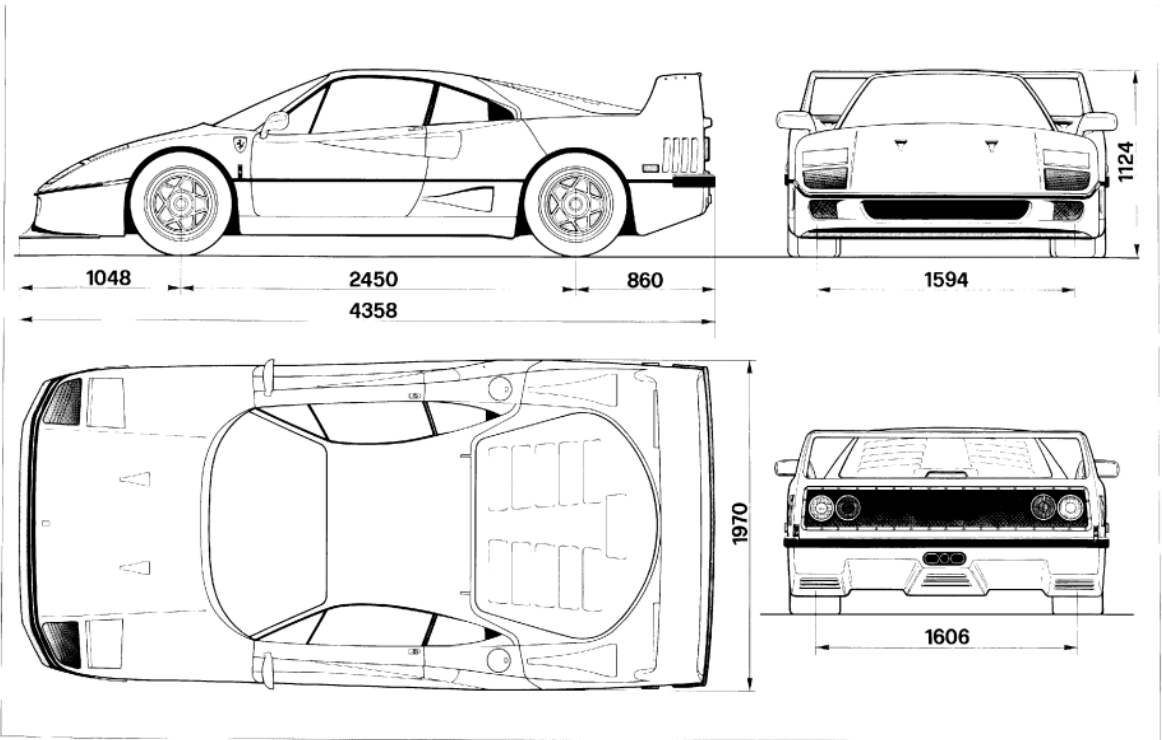


Fig. 1 - Ingombro vettura

Fig. 1 - Overall vehicle dimensions

Fig. 1 - Encombrement voiture

Abb. 1 - Fahrzeugmasse

Potenza, coppia motrice, schema powertrain,

p19

Motore: NFE179V5H401 - DATI PRINCIPALI

Tipo		F 120 D 040
Numero dei cilindri		8 - V , 90°
Diametro dei cilindri	in (mm)	3.23 (82)
Corsa pistoni	in (mm)	2.74 (69,5)
Cilindrata totale	cu.in (cm ³)	179 (2936)
Rapporto di compressione		7,7 : 1
Regime massimo	giri/min.	7750
Potenza max.	KW (CV)	356 SAE net (478 SAE net)
Regime corrispondente	giri/min.	7000
Coppia massima	Nm Kgm	575 58,6
Regime corrispondente	giri/min	4500

CAMBIO E DIFFERENZIALE

GEARBOX AND DIFFERENTIAL

BOÎTE DE VITESSE ET
DIFFÉRENTIEL

GETRIEBE UND DIFFERENTIAL

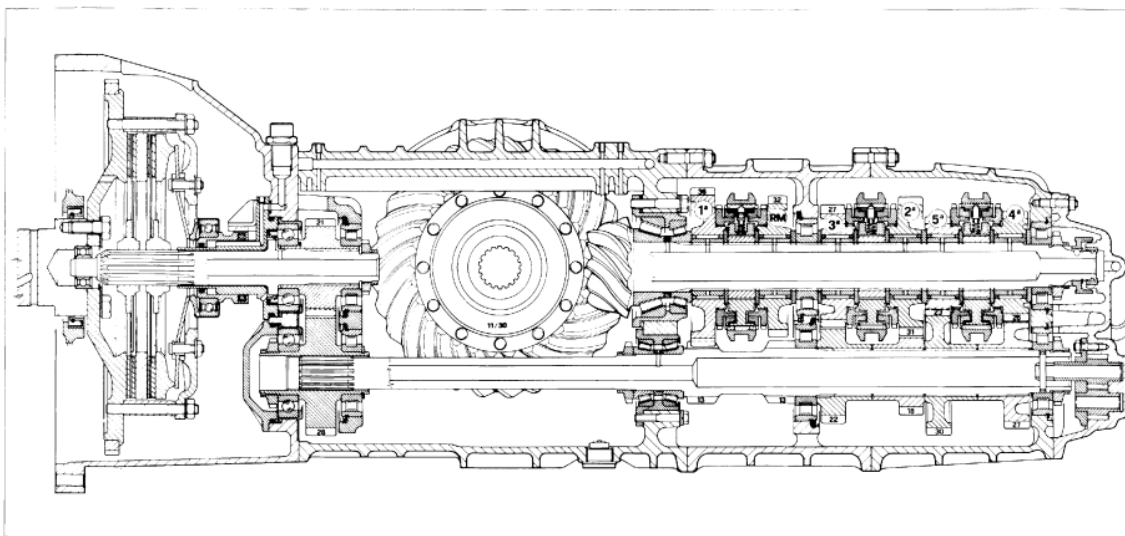


Fig. 4 - Complessivo frizione - cambio - differenziale

Fig.4 - Gearbox - clutch - differential assembly

Fig. 4 - Ensemble boîte de vitesses - embrayage - différentiel

Abb. 4 - Kupplung - Differential und Getriebeaggregat

Rapporto di rinvio Idle gear ratio Rapport de renvoi Übersetzungsverhältnis-Zwischegetriebe 21 / 28	Rapporto coppia conica Bevel gear ratio Rapport couple conique Übersetzung Kegeltrieb 10 / 29	Rapporti ingranaggi cambio Gear ratio Rapports pignon boîte Übersetzungsverhältnis der Zahnräder <table><tr><td>1ª</td><td>13 : 36 = 0,361</td></tr><tr><td>2ª</td><td>21 : 36 = 0,583</td></tr><tr><td>3ª</td><td>22 : 27 = 0,815</td></tr><tr><td>4ª</td><td>27 : 26 = 1,038</td></tr><tr><td>5ª</td><td>30 : 23 = 1,304</td></tr><tr><td>R.M.</td><td>13 : 31 = 0,419</td></tr></table>	1ª	13 : 36 = 0,361	2ª	21 : 36 = 0,583	3ª	22 : 27 = 0,815	4ª	27 : 26 = 1,038	5ª	30 : 23 = 1,304	R.M.	13 : 31 = 0,419	Rapporto riduzione finale giri motore/giri ruote Engine revs final reduction ratio/wheel revs Rapport de réduction finale : tours moteur/tours roues End-Untersetzungsverhältnis Motordrehzhlen/Raddrehungen <table><tr><td>1ª</td><td>10,707</td></tr><tr><td>2ª</td><td>6,628</td></tr><tr><td>3ª</td><td>4,745</td></tr><tr><td>4ª</td><td>3,724</td></tr><tr><td>5ª</td><td>2,965</td></tr><tr><td>RM</td><td>9,220</td></tr></table>	1ª	10,707	2ª	6,628	3ª	4,745	4ª	3,724	5ª	2,965	RM	9,220
1ª	13 : 36 = 0,361																										
2ª	21 : 36 = 0,583																										
3ª	22 : 27 = 0,815																										
4ª	27 : 26 = 1,038																										
5ª	30 : 23 = 1,304																										
R.M.	13 : 31 = 0,419																										
1ª	10,707																										
2ª	6,628																										
3ª	4,745																										
4ª	3,724																										
5ª	2,965																										
RM	9,220																										

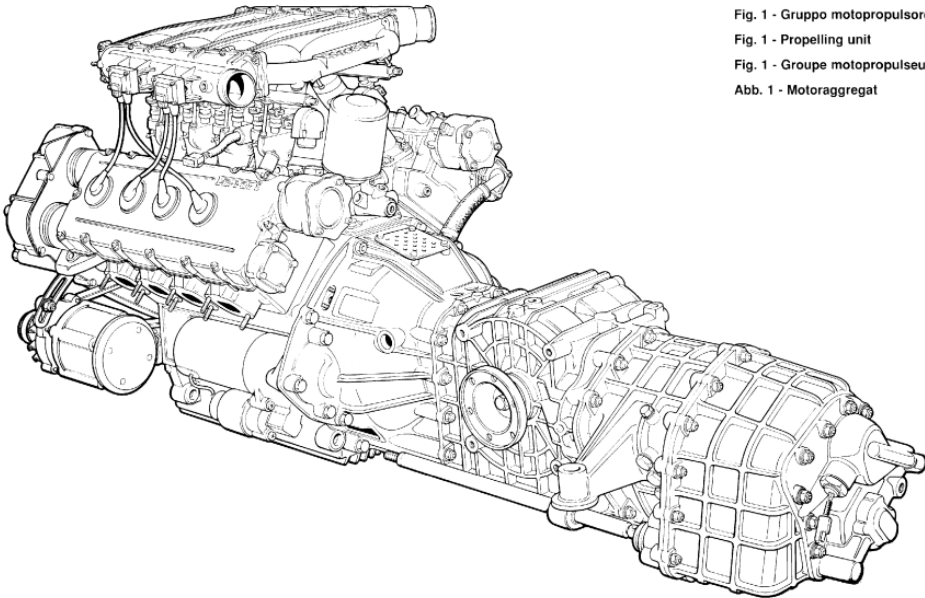
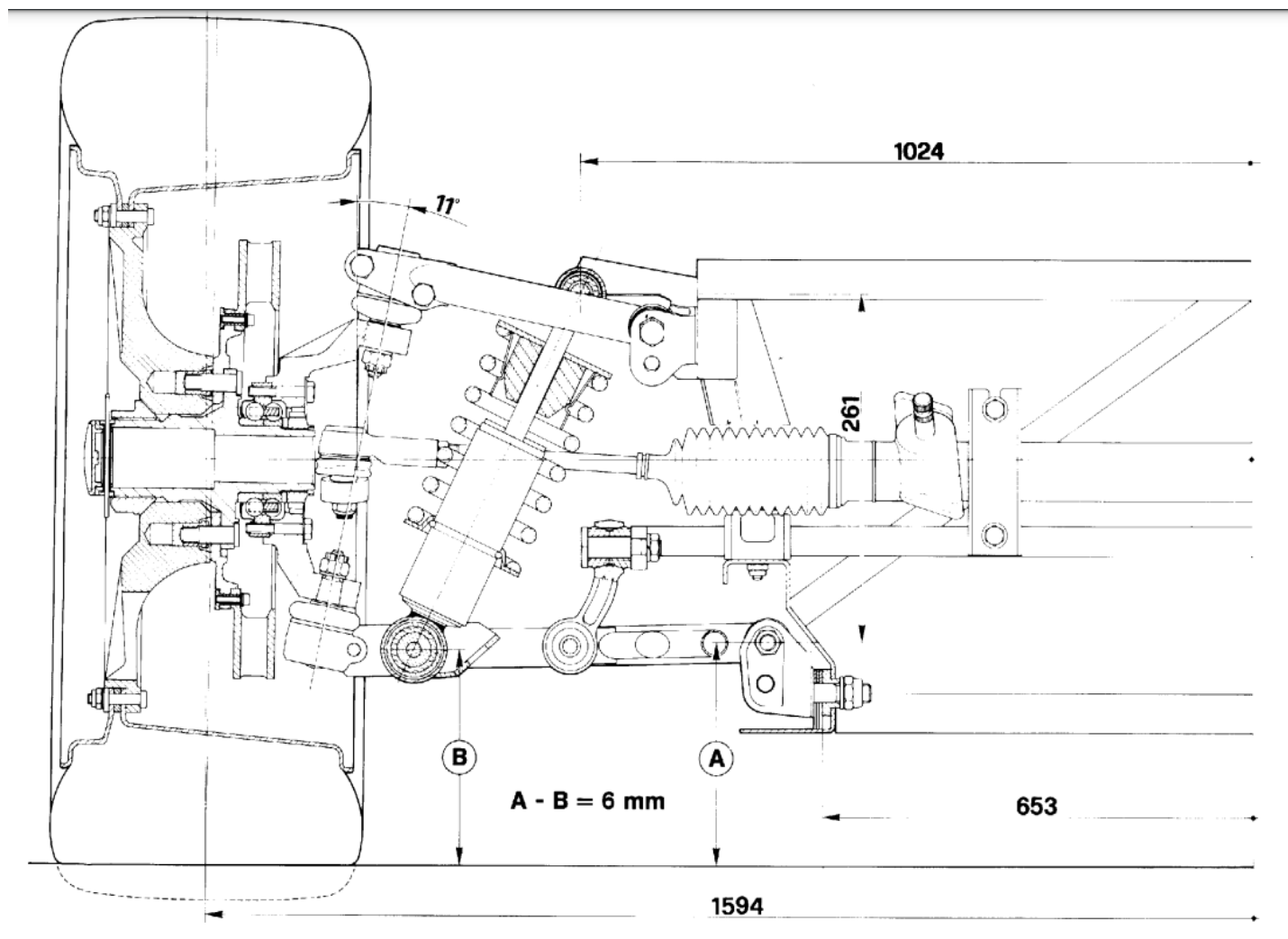


Fig. 1 - Gruppo motopropulsore
Fig. 1 - Propelling unit
Fig. 1 - Groupe motopropulseur
Abb. 1 - Motoraggregat

Geometria sospensione, con relative dimensioni degli elementi, rigidezze molle, coefficienti di smorzamento, ecc., p63-67



SOSPENSIONI ANTERIORE E POSTERIORE

Le sospensioni sono a ruote indipendenti, con bracci inferiori e superiori oscillanti. Molle ad elica, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto e barra stabilizzatrice trasversale.

Tamponi di arresto scuotimento superiore ed inferiore incorporati negli ammortizzatori.

I bracci inferiori e superiori sono ancorati al telaio e al portamozzo mediante boccole elastiche che non richiedono ingrassaggio.

DATI DI ASSETTO**ALIGNMENT INFORMATION**

	Anteriore/Front	Posteriore/Rear
Inclinazione ruote Camber	-1°10' ÷ -1°30'	-1°0' ÷ -1°20'
Convergenza Toe-in	1,5 ÷ 2,5 mm	2,5 ÷ 3,5 mm
Incidenza Caster	5° 10' ÷ 5° 20'	

(1) con pneumatici PIRELLI Pzero
(2) con pneumatici BRIDGESTONE

(1) With PIRELLI Pzero tyres
(2) With BRIDGESTONE tyres

AMMORTIZZATORI

- Anteriori tipo **KONI 82-8322**
- Posteriori tipo **KONI 82-8325**

Gli ammortizzatori sono a doppio effetto e ad azione diretta in quanto agiscono sulla sospensione senza interposizione di leve.

Nella parte superiore portano entrambi, infilati sullo stelo, tamponi di gomma per l'arresto dello scuotimento superiore della sospensione. Per l'arresto dello scuotimento inferiore, ammortizzatori anteriori e posteriori portano all'interno un tappone elastico.

NOTA : si raccomanda di non comprimere l'ammortizzatore in posizione orizzontale.

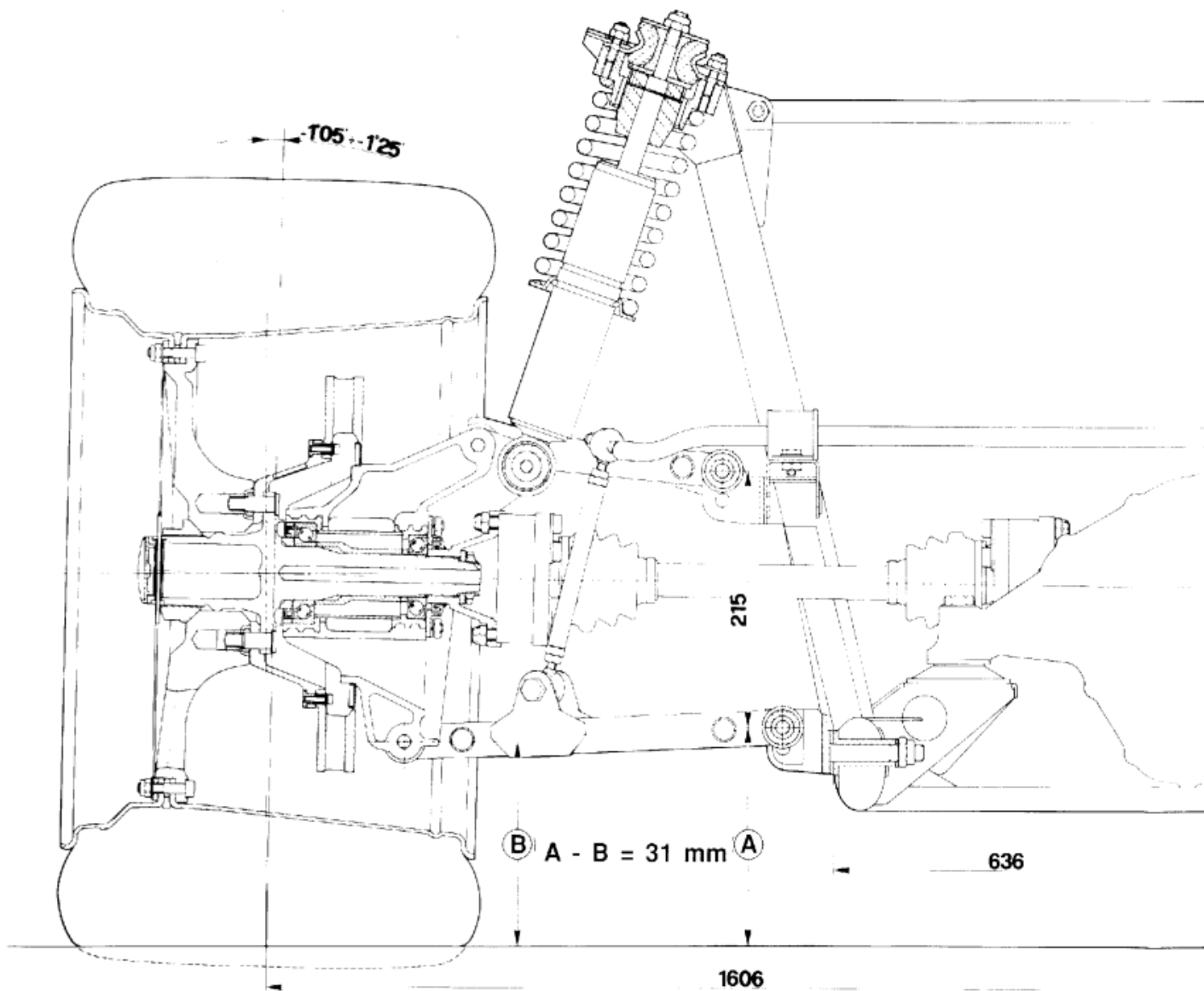
SHOCK ABSORBERS

- Front: **KONI 82-8322**
- Rear: **KONI 82-8325**

The shock absorbers are double-acting and operate direct as they are fitted to the suspension without any interposed levers.

At the top part of both units, fitted on the rod, there are rubber stops to prevent shaking if the suspension bottoms. To prevent shaking from topping, there is a resilient stop inside the front and rear shock absorbers.

WARNING: It is recommended that the shock absorbers are not compressed in the horizontal position.



N

TELAIO
CHASSIS
CHASSIS
RAHMEN

Punti di attaccoN2

Mounting pointsN2

Points de fixation des
organes mécaniquesN2
Protection anticorrosionN3

HaltepunkteN2

Protezione anticorrosivaN3

Anti-corrosion protectionN3

Protection anticorrosionN3

KorrosionsschutzN3

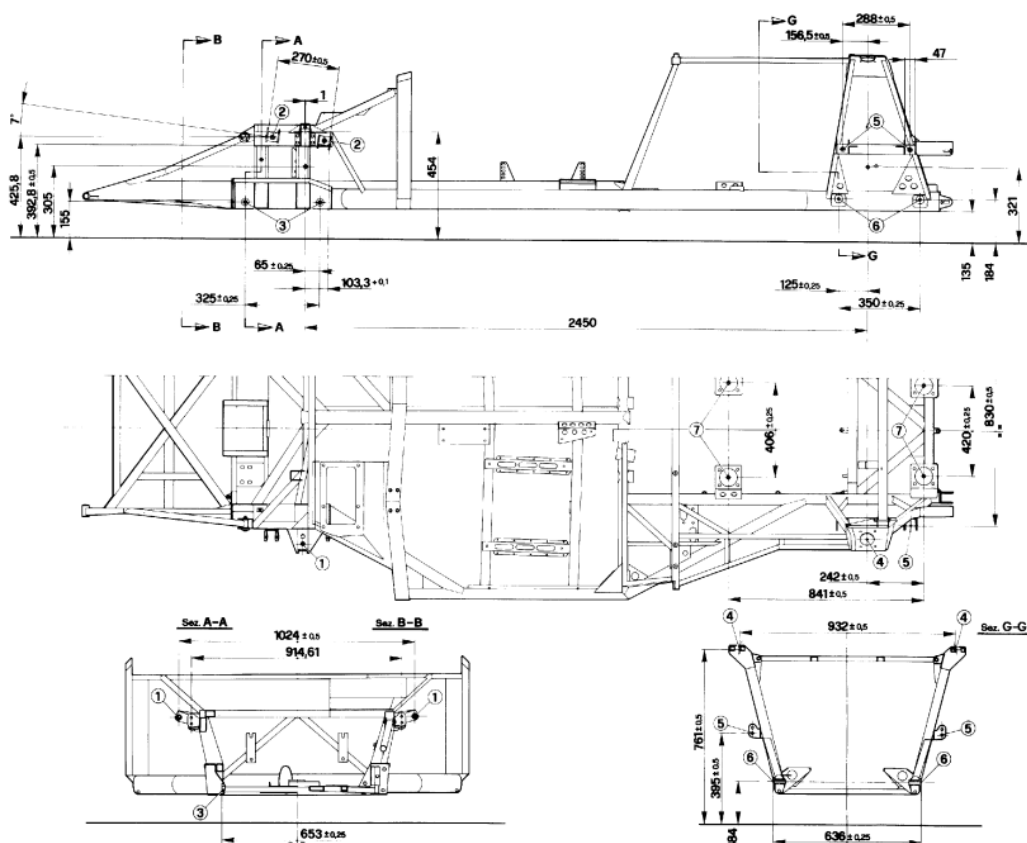
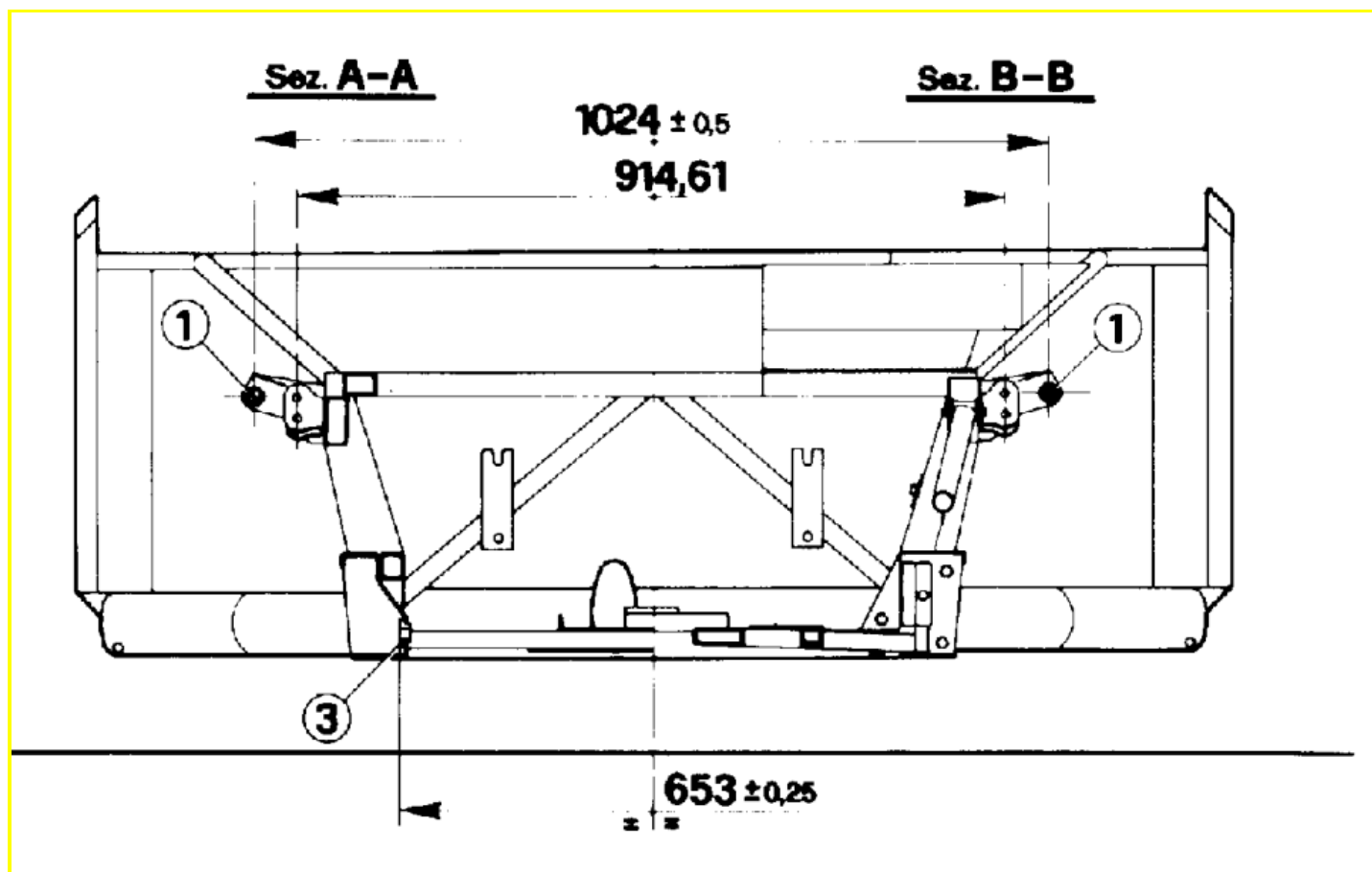
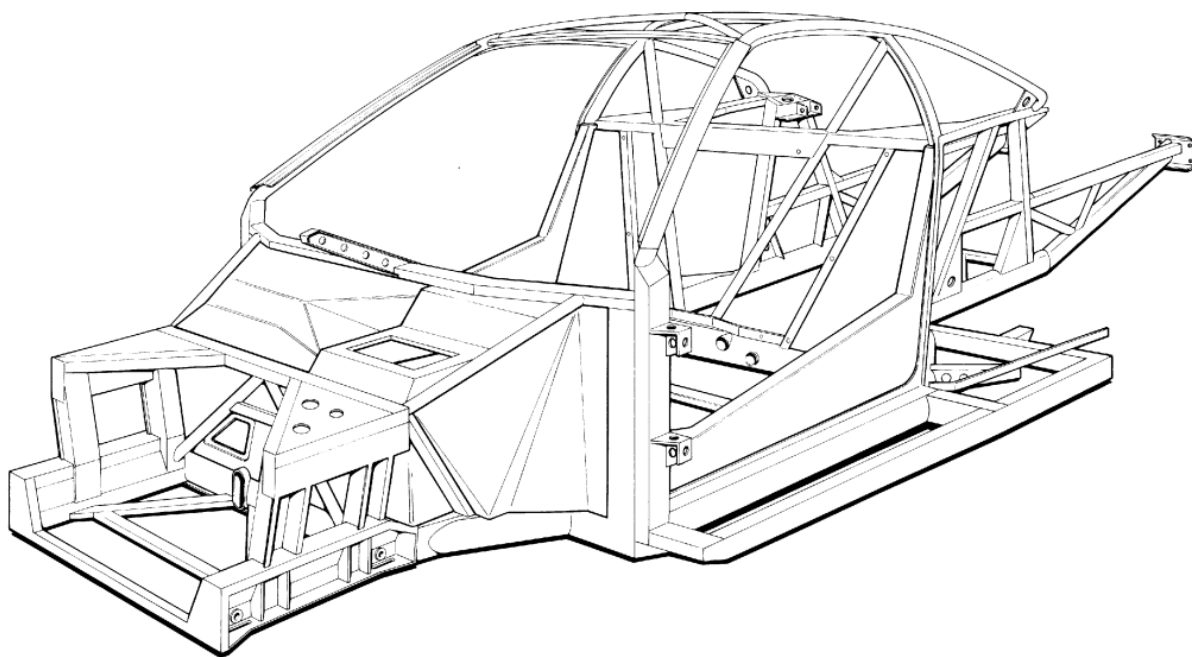


Fig. 1 - Punti di attacco al telaio

1 - Fissaggio superiore ammortizzatore al telaio; 2 - Fissaggio bracci superiori sospensioni anteriori; 3 - Fissaggio forcelle inferiori sospensione anteriore; 4 - Fissaggio superiore ammortizzatore posteriore; 5 - Fissaggio bracci superiori sospensione posteriore; 6 - Fissaggio forcelle inferiori sospensione posteriore; 7 - Fissaggio supporti gruppo motore e cambio.

Il telaio è formato da una cellula di elementi tubolari opportunamente disposti e integrati da particolari in materiale composito (fig.2) tramite adesivo strutturale al fine di ottenere un aumento di affidabilità, resistenza e una diminuzione del peso complessivo.





2) Telaio - componenti in materiale compo-

2) Chassis - composite material parts

2) Châssis - pièces en matériaux compo-

2) Rahmen - Schichtwerkstoffelementen