

RUOTECLASSICHE

STORIA E PROVE
FERRARI 250 GTE
NSU RO80



PROTAGONISTI
VITTORIO JANO

ALBUM
LAMBORGHINI
MIURA



TORO BRADO

E IL CAVALLINO SI FECE IN QUATTRO



L'ordine di Enzo Ferrari era perentorio: la nuova vettura di Maranello avrebbe dovuto avere quattro posti comodi ed essere costruita con il maggior numero possibile di componenti comuni alle altre granturismo della Casa. Da queste specifiche, complice la matita di Pinin Farina, nacque una vettura di grande fascino ed eleganza: la 250 GTE 2+2, che fece la sua prima apparizione a Le Mans nel 1960, con un motore derivato dalle corse

Millenovecentocinquantanove. È l'anno dell'entrata in vigore del Nuovo Codice della Strada italiano, che ammette, a buon diritto, con la sua avanzata concezione e pur con le sue numerose peccche, la circolazione automobilistica italiana al rango delle maggiori nazioni europee. In questo stesso anno viene tolto il sovrapprezzo sul costo della benzina, che scende a quota 128 lire al litro e permette agli italiani qualche gita domenicale in più. Mentre oltre Oceano «si impara» a viaggiare su vetture di ta-

glia più ridotta (nel 1959 nascono infatti le compact Corvair, Valiant e Falcon), noi vogliamo fare gli americani e decretiamo il successo della nuova grossa Fiat 1800 e 2100 a sei cilindri, naturalmente tradizionali e con le ruote motrici posteriori, che sta sostituendo la 1400.

Chi, invece, vuol provare l'ebbrezza delle vetture a trazione anteriore deve attendere il 1960, quando viene presentata la Lancia Flavia, oppure deve rivolgersi alla produzione straniera. Mentre gli inglesi impazziscono per la nuova utilitaria



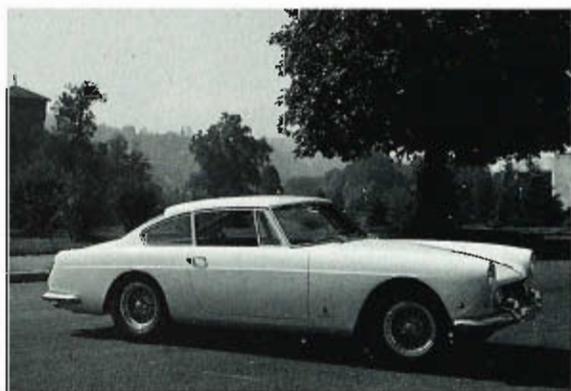
UNA LINEA ELEGANTE DESTINATA A FARE SCUOLA



Nella foto in alto, il primo prototipo della Ferrari 250 GTE 2+2. Si notino le feritoie di ventilazione sui montanti posteriori. Qui sotto, una vista frontale della stessa vettura, caratterizzata dalle ghiere dei fari cromate, che in seguito furono eliminate.



Per il Salone di Torino del 1961, la Ferrari espose questa 2+2 con fendinebbia applicati al paraurti (sopra). A piede di pagina, a sinistra, l'esemplare del 1960 in cui comparvero le prese d'aria sui parafranghi e, a destra, un modello di serie.





Qui a fianco, il frontale della seconda serie della 250 GTE 2+2, con i proiettori supplementari esterni alla mascherina. Sotto, un esemplare del 1962, dotato di luci posteriori riunite in un unico gruppo.



A sinistra, il dépliant della Casa di Maranello sul modello 250 a quattro posti. Nella denominazione compare il nome di Pininfarina, autore del disegno della carrozzeria.

Austin Seven (o Morris Mini Minor, cioè la «Mini» di Issigonis) gli italiani si mettono ancora in lista d'attesa per avere la Fiat 600, che costa 625.000 lire, ma il sogno proibito è, naturalmente, una rossa Ferrari (che richiede un esborso di circa dieci volte superiore).

Già, la Ferrari. Anche a Maranello bolle in pentola qualcosa di importante. La Casa di Maranello che, insieme alla Pinin Farina (il nome Pininfarina in parola unica arriverà un anno più tardi), sta lavorando a un progetto tanto ambizioso quanto di ardua realizzazione: creare una sportiva con carrozzeria coupé a quattro posti.

Tra Maranello e Grugliasco intercorrono fittissimi colloqui per stabilire il *cahier de charge* della futura purasangue modenese.

Non che il tema «GT 2+2» sia del tutto inedito, in verità, a Maranello, ma fino a questo momento è stato utilizzato su qualche raro coupé della serie 212 Inter, 340, 342, 375 America e 250 Europa. Questi sporadici tentativi di fornire all'utenza una vettura con abitabilità superiore a quella delle vetture sportive convenzionali erano stati concepiti da carrozzieri abituali fornitori della Ferrari, come per esempio Ghia. Si trattava, comunque, sempre di automobili con due comodi posti anteriori e due strapuntini di fortuna, che venivano generalmente utilizzati per il trasporto di qualche valigia supplementare o di un occasionale singolo passeggero, disposto a infilarsi di traverso nell'angusto spazio disponibile.

L'idea del commendator Ferrari è perentoria: il mago di Maranello vuole una vettura a quattro posti comodi, e per giunta obbliga i suoi collaboratori a utilizzare il maggior numero possibile di componenti già in produzione per le altre granturismo della Casa. Come sempre Ferrari ha ragione: sta per nascere, complice la matita del vecchio Pinin, una delle più belle, armoniose e filanti vetture della storia della Ferrari: la 250 GTE 2+2.

I lavori di progettazione e collaudo si svolgono in gran segreto. Tra la fine del 1959 e i primi cinque mesi del 1960 vengono allestiti due prototipi della 250 GTE 2+2. Questi esemplari di pre-serie sono in realtà assai simili alla versione definitiva.

I «cacciatori di prototipi»,

che si appostano sempre numerosi nei pressi della fabbrica di Maranello, nella zona del circuito di Modena, sulle strade che dal capoluogo emiliano portano all'Abetone o sulla neonata Autostrada del Sole (proprio nel 1959 viene aperto al pubblico il tratto che va da Parma a Bologna), cioè nei luoghi in genere preferiti dai collaudatori della Ferrari, stranamente non scoprono questa vettura, dalla linea fortemente ispirata, soprattutto nella parte anteriore, alla 250 GT coupé Pinin Farina a due posti, nata nel 1958.

Complice questo «passo falso» dei fotografi specializzati, quando la 250 GTE fa la sua apparizione in occasione della 24 Ore di Le Mans nel giugno del 1960 suscita una enorme sorpresa. La vettura, che viene utilizzata come auto a disposizione della Direzione Corsa, è uno dei prototipi che in precedenza era servito per i collaudi di messa a punto. L'elegante granturismo di Maranello, tra l'altro, porta decisamente fortuna alle consorelle in versione corsa che partecipano alla selettiva competizione in terra francese: infatti una 250 Testa Rossa 1960, affidata a Gendebien e Frère, si aggiudica la vittoria, seguita a quattro giri dalla 250 TR modello 1959 di Mairesse e Ginther. Entrambe le vetture sono dotate di un motore a dodici cilindri di tre litri.

Il grande successo sportivo è completato da quattro Ferrari 250 GT berlina, nella nuova versione a passo corto, che dominano la categoria GT e conquistano addirittura il quarto posto assoluto con l'equipaggio francese Tavano-Dumay.

Seppure opportunamente «addomesticato», il motore della 250 GTE è lo stesso delle Ferrari da competizione. Si tratta, ovviamente, di un motivo in più per privilegiare l'acquisto di una GT di Maranello, per i facoltosi appassionati Ferrari di tutto il mondo. L'attesa ormai spasmodica degli acquirenti di poter cioè rivedere la «2+2» viene soddisfatta dalla Ferrari solamente in occasione del Salone dell'Automobile di Parigi. Enzo Ferrari ha infatti deciso di «portare a giusta cottura» i possibili acquirenti e farli sospiare ancora per qualche mesetto.

Alla grande mostra francese la Ferrari a quattro posti riscuote un consenso unanime: la vettura piace, anzi,

Sotto, la targhetta identificativa, posta nel vano motore della 250 GTE protagonista della prova. A destra, il cruscotto della Ferrari, dotato di una strumentazione completa e caratterizzato dal grande volante Nardi con corona in legno.



TUTTI I NUMERI DI TELAIO

All'epoca della produzione della GTE, la numerazione dei telai della Casa di Maranello era caratterizzata dall'adozione di cifre progressive che non distingueva i singoli modelli tra loro. L'unico accorgimento per distinguere le auto da granturismo dalle vetture da competizione era che le prime adottavano solamente numeri di telaio dispari, mentre le seconde solo numeri pari. Tra il 1960 e il 1963, periodo in cui fu prodotta la 250 GTE 2+2, la numerazione delle granturismo Ferrari era compresa tra il telaio n. 2043/GT (il primo prototipo della vettura) e il n. 4961/GT (ultima GTE costruita). Tutte le 250 GTE 2+2 fabbricate (in totale circa 950) hanno dunque il numero di telaio compreso tra questi due estremi.



entusiasmo. La caratteristica più apprezzata è naturalmente la linea della carrozzeria. L'estetica della GTE 2+2 è destinata a fare scuola: anche la più popolare Lancia Flavia coupé si ispirerà alle forme disegnate per la Ferrari da Pinin Farina.

La linea è frutto di accurati studi nella galleria del vento. Particolarmente piacevole risulta il disegno del padiglione e della fiancata: il parabrezza è molto più inclinato rispetto a quello della versione coupé a due posti, il disegno della seconda luce laterale è di forma rastremata verso la coda. Riuscitissima anche la linea del tetto, il cui andamento orizzontale favorisce l'abitabilità posteriore. Il frontale è tipicamente Ferrari: la grande presa d'aria grigliata a maglie larghe porta al centro il Cavallino Rampante e, ai lati della presa d'aria, ci sono due grandi fari circolari.

Dopo il Salone di Parigi, la 250 GTE entra regolarmente in produzione. Naturalmente, essendo la Ferrari un'azienda che lavora con metodi artigianali, le modifiche dei dettagli sono particolarmente numerose, a cominciare dagli esemplari di pre-

serie. Infatti, il primo prototipo monta delle ghiera cromate ai proiettori anteriori e delle feritoie per il ricambio dell'aria dell'abitacolo sui montanti posteriori, elementi destinati ben presto a scomparire. Il secondo prototipo adotta i ripetitori laterali di direzione, di forma circolare, resi obbligatori dal Nuovo Codice della Strada, in vigore in Italia dall'1 luglio 1959. Inoltre, i tubi di scarico comprendono un accessorio tipico delle vetture da competizione: il «tiragas» Snap. Fanno la loro comparsa anche le prese d'aria laterali sui parafranghi, dietro alle ruote anteriori. In seguito i ripetitori laterali circolari vengono sostituiti da altri di forma ovale.

Le modifiche estetiche più appariscenti compaiono però tra la fine del 1962 e l'inizio del 1963, ultimo anno di produzione della GTE 2+2: i tre fanalini posteriori di ciascun lato vengono riuniti in un gruppo unico; ricompaiono le ghiera cromate e il cruscotto viene completamente ridisegnato.

Modifiche di dettaglio a parte, il più grande pregio della Ferrari 250 GTE 2+2 è naturalmente l'abitabilità: i desideri di Enzo Ferrari sono

stati pienamente rispettati. Le poltroncine posteriori consentono a due adulti di prendere posto comodamente in vettura. Gli accorgimenti adottati per ottenere una buona abitabilità interessano in particolare il telaio. Avanzando la posizione del passo propulsore di circa venti centimetri, i sedili anteriori si trovano parecchio spostati rispetto all'assale posteriore, anche se la dimensione del passo viene mantenuta uguale a quella della 250 GT (misura infatti 2600 mm in entrambe le vetture). Lo sbalzo posteriore viene invece maggiorato, per consentire l'alloggiamento di un maggior numero di bagagli. La lunghezza totale della vettura diventa così di 4,7 metri (30 cm in più rispetto alla due posti).

Il cuore della vettura è ovviamente il meraviglioso motore a 12 cilindri a V di 60°. Con tremila cm³ circa di cilindrata, questo impressionante propulsore eroga una potenza di 240 CV a 7.000 giri al minuto: derivato dal 2,6 litri della Ferrari 212, aveva fatto la sua prima apparizione nel 1954 sulla 250 GT Europa (tipo 508/112). Alesaggio e corsa misurano

rispettivamente 73 e 58,8 mm. Curiosamente la corsa è uguale a quella dei modelli precedenti a partire dalla 166 del 1948. Tale misura è stata conservata attraverso gli anni nella 195 e nella 212. Questo motore, disegnato originariamente dall'ingegner Gioachino Colombo, è denominato «corto» per distinguerlo da quello di maggiore cilindrata frutto dell'opera dell'ingegner Aurelio Lampredi.

Quando viene montato sulla 2+2, dunque, il motore 250 «corto» è entrato nel settimo anno di onorata carriera, ma il suo matrimonio con le granturismo di Maranello non accenna ad avere alcuna crisi. Certo, nel frattempo il propulsore è stato opportunamente aggiornato: vengono infatti adottate le testate tipo «Testa Rossa», che implicano l'utilizzo di candele all'esterno della V e di molle valvole elicoidali. Questo V 12 darà ancora parecchie soddisfazioni agli utenti Ferrari, anche nella successiva evoluzione 275 (con cilindrata portata a circa 3,3 litri), che conserverà naturalmente l'ormai classica corsa di 58,8 mm.

Nella versione montata

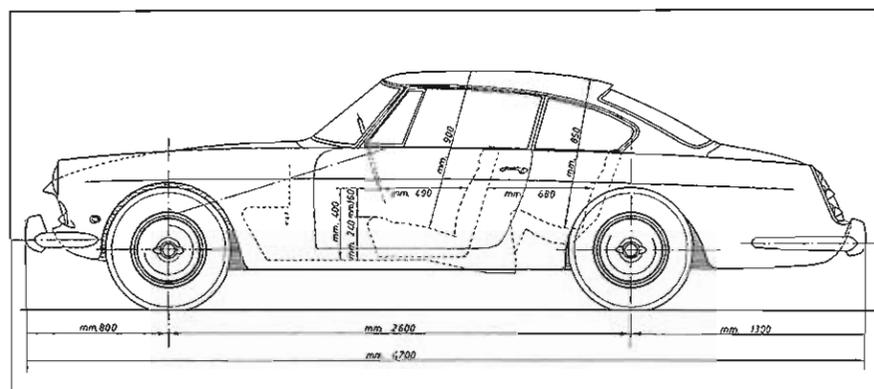
sulla 250 GTE 2+2 l'alimentazione è fornita da tre carburatori a doppio corpo Weber 40 DCL/6.

La 250 GTE 2+2 viene prodotta in circa 950 esemplari, cifra che all'epoca stabilisce un primato assoluto in casa Ferrari.

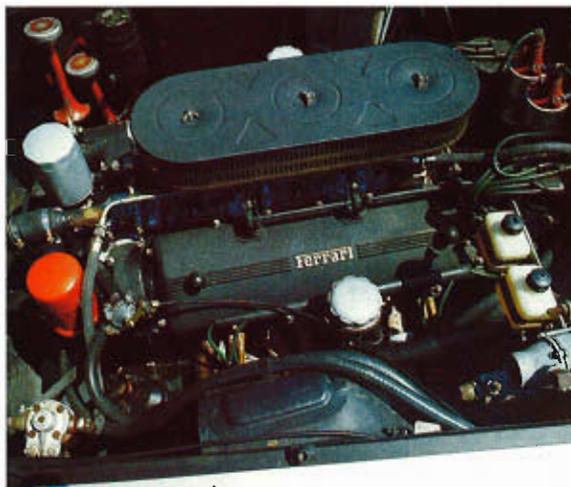
Nel 1963 questa splendida quattro posti viene sostituita da un modello poco noto anche dai cultori di casa Ferrari: la 330 America. Si tratta in realtà di una 250 GTE 2+2 in tutto e per tutto, dotata però di un motore di quattro litri. Esteriormente la 330 è riconoscibile per la scritta «America» sul cofano bagagli (non su tutti gli esemplari, però). La carriera di questa vettura, prodotta in una ventina di esemplari per poche settimane negli ultimi mesi del 1963, verrà interrotta dall'avvento della 330 GT 2+2.

La 250 GTE 2+2 è stata dunque una pietra miliare nella storia della Casa di Maranello, perché ha inaugurato una tradizione, quella delle GT a quattro posti, che è durata senza soluzione di continuità fino a quest'anno con la 412i. E che è destinata a continuare con la futura 512 GT.

MARCO DI PIETRO



In alto, il divanetto posteriore della 250 GTE, prima Ferrari a quattro posti costruita in serie. Sopra, le dimensioni e le misure di abitabilità della Ferrari 2+2.



A destra, il motore della 250 GTE 2+2 provata da «Ruoteclassiche». Sotto, una vista laterale del blocco motore-cambio. In basso, a destra, una sezione frontale del motore.

LA TECNICA DELLA FERRARI 250 GTE 2+2 (1961)

MOTORE

Dodici cilindri a V di 60° - Alesaggio 73 mm - Corsa 58,8 mm - Cilindrata 2953 cm³ - Rapporto di compressione 8,8:1 - Potenza massima 240 CV CUNA a 7000 giri/min. - Coppia max. 26,7 kgm (CUNA) a 5000 giri/min. - Potenza specifica 81,2 CV CUNA per litro - Valvole in testa inclinate (a V) - Due alberi a camme in testa, comando assi di distribuzione a catena - Lubrificazione forzata, pompa a ingranaggi - Filtro dell'olio - Capacità carter 10 litri - Tre carburatori doppio corpo Weber 40 DCL/6 - Filtro aria a secco - Doppia pompa carburante elettrica e meccanica - Candele Marchal 34 F - Impianto elettrico a 12 V - Dinamo 300 W - Batteria 65 Ah - Impianto di raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Ventilatore a innesto elettromagnetico - Capacità radiatore 8,3 litri.

TRASMISSIONE

Motore anteriore, ruote motrici posteriori - Frizione monodisco a secco - Cambio meccanico a quattro marce, tutte sincronizzate e overdrive sulla IV - Leva del cambio in posizione centrale sul pavimento - Rapporti di trasmissione: I) 2,536:1; II) 1,7:1; III) 1,256:1; IV) 1:1; IV+OD) 0,7781:1; RM) 2,95:1 - Rapporto al ponte 4,57:1 (7/32) - Coppia conica elicoidale - Pneumatici 6.50-15" a carcassa radiale.

TELAIO E SOSPENSIONI

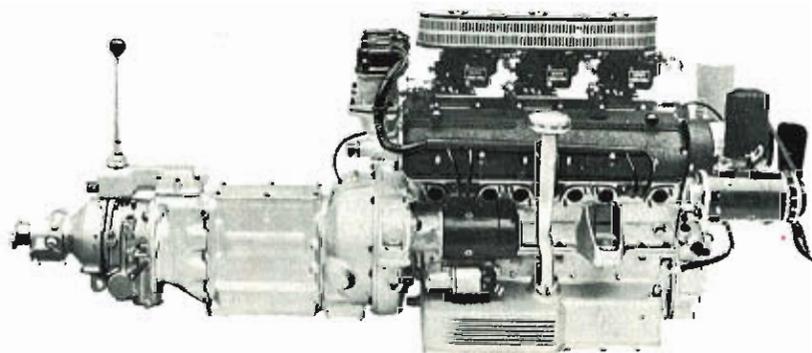
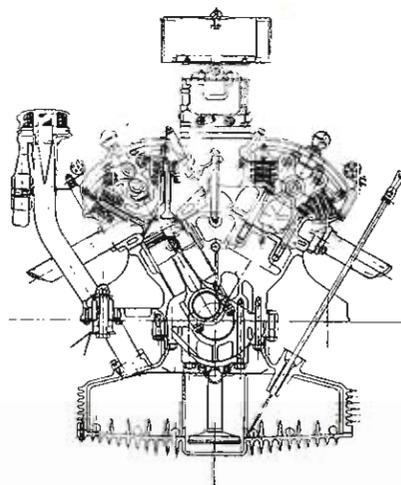
Telaio tubolare - Sospensione anteriore a ruote indipendenti - Trapezi e molle elicoidali, barra stabilizzatrice - Sospensione posteriore ad assale rigido, balestre, due bracci longitudinali - Ammortizzatori idraulici a leva - Impianto frenante idraulico sulle quattro ruote - Servofreno a depressione - Freni a disco - Sterzo a vite e rullo - Capacità serbatoio carburante 90 litri

CARROZZERIA - DIMENSIONI E PESO

Coupé 2+2 posti, 2 porte - Carrozzeria (Pininfarina) in lamiera d'acciaio - Passo 2600 mm - Carreggiata ant. 1350 mm - Carreggiata post. 1350 mm - Lunghezza 4700 mm - Larghezza 1710 mm - Altezza 1340 mm - Diametro di sterzata 12 m - Peso a secco 1280 kg.

PRESTAZIONI

Velocità max. 225 km/h - Consumo 16 litri/100 km (norme CUNA).



DODICI PODEROSI CILINDRI ECCEZIONALMENTE LONGEVI

La Ferrari 250 GTE 2+2 provata da *Ruote classiche* è una vettura decisamente particolare: porta il numero di telaio 2545/GT ed è uscita dalla fabbrica di Maranello nel 1961. Ha avuto una vita particolarmente movimentata, ma, soprattutto, ha percorso un numero incredibile di chilometri e, si badi bene, sempre con il motore originale e senza che mai si presentasse la necessità di aprirlo e di porre rimedio a qualche guasto meccanico.

L'onorata carriera di questa argentea 250 GTE l'ha portata di recente a superare il traguardo dei 260.000 chilometri, anche se il proprietario sostiene che forse quelli effettivi potrebbero essere qualche decina di migliaia in più.

Questa bella Ferrari, che nel corso degli anni ha subito solamente alcuni piccoli ritocchi estetici e aggiornamenti (per esempio sono stati montati i fanalini posteriori dell'ultima serie al posto di quelli originali), insomma, è proprio come una di quelle attrici che dichiarano con civetteria qualche anno in meno rispetto all'impetosa carta d'identità. C'è da dire comunque che la GTE non dimostra affatto il suo chilometraggio, anzi, durante la prova su strada ha rivelato un'elasticità e un brio notevoli.

Sottofondendo la vettura alle strumentazioni del nostro Centro Prove, abbiamo avuto ovviamente l'accortezza di non affaticare a tutti i costi la «vecchia signora» quasi trentenne, soprattutto durante le prove di accelerazione da fermo e nel raggiungimento della massima velocità. In ogni caso, questa poderosa Ferrari non può certo essere giudicata in base ai 203,704 km/h fatti registrare nella rilevazione della velocità massima, ottenuti al contenuto regime di 5.491 giri, ben lontano dal limite raggiungibile dalla vettura. Il maggior pregio di questa Ferrari è, infatti, l'eccezionale longevità del suo robusto



dodici cilindri. Del resto, è noto che i motori di Maranello, se usati con giudizio, hanno durata praticamente illimitata, contrariamente a quanto farebbe pensare il loro generoso temperamento. E durante la nostra prova la 250 GTE non ha mai accusato il benché minimo inconveniente: ha sempre «girato» un orologio svizzero.

La GTE si è rivelata una stradista eccellente: elastica e abbastanza confortevole, grazie alle sospensioni che offrono un confort elevato e assorbono bene le asperità della strada. Questa vettura,

insomma, ha poco in comune con le consorelle più sportive tipo 250 GT berlina a passo corto o 275 GTB: è una vettura concepita per essere utilizzata negli spostamenti veloci di medio e lungo raggio e può ancora oggi macinare centinaia di chilometri in autostrada a medie elevate, accompagnando i passeggeri e il pilota con quel bel timbro metallico tipico del rumore (o melodia?) dei dodici cilindri Ferrari, sonorità che aumenta di parecchio se si superano i 4.500 giri al minuto.

Tra i pochi aspetti negativi di questa vettura è da segna-

lare la scarsa protezione dell'abitacolo dal calore emesso dal gruppo propulsore. D'estate infatti la vettura si trasforma rapidamente in una vera e propria sauna, smentendo le ottimistiche dichiarazioni contenute nel *dépliant* illustrativo della Ferrari che sosteneva che «La aerazione è stata particolarmente studiata; oltre alla normale presa d'aria alla base del parabrezza che può immettere nella vettura aria calda o fredda in quantità regolabile, a piacere del guidatore, sono state eseguite altre due prese d'aria dinamiche che convogliano aria fredda

nell'interno dell'abitacolo».

Un altro difetto della vettura è la cronica propensione ad accentuare la fumosità di scarico in rilascio e nelle brusche accelerate, problema comunque comune a quasi tutte le Ferrari a dodici cilindri; il consumo d'olio motore dichiarato dalla Casa sfiora il chilogrammo ogni 500 km, ed è stato pienamente rispettato nel corso della nostra prova.

Notevoli i risultati ottenuti durante i test di ripresa: per passare da 40 a 100 km/h si impiegano 14,33 secondi, un tempo eccellente.

La frenata, invece, si è ri-

Alcune immagini della Ferrari 250 GTE durante la prova su strada. Questa vettura, numero di telaio 2545/GT, ha percorso finora ben 260.000 chilometri senza richiedere importanti interventi meccanici.



Veramente eccellenti le qualità stradali di questa granturismo di Maranello: ottima tenuta, sterzo diretto e preciso; solo la frenata non si è dimostrata all'altezza.



QUANTO COSTA OGGI

Negli ultimi anni il mercato delle Ferrari d'epoca ha avuto un'impennata di quotazioni, che hanno raggiunto, nella maggior parte dei casi, cifre astronomiche e poco realistiche. La 250 GTE 2+2, essendo stata costruita in un numero di esemplari notevole (circa 950) e avendo connotazioni sportive poco rilevanti, non è mai stata particolarmente ricercata e, di conseguenza, la sua valutazione è sempre rimasta a livelli accettabili. Eppure le GTE sopravvissute nel corso degli anni non sono poi moltissime: pare addirittura che alcune siano servite da base per la costruzione di repliche e falsi di Ferrari più famose (e quindi più costose) quali GT SWB e GTO. Oggi, comunque, una 250 GTE 2+2 in perfette condizioni può avere un valore di circa 250 milioni di lire.

velata un po' debole, ma la causa di questa *défaillance* va ricercata nell'impianto della vettura in prova che si è dimostrato non perfettamente a punto. In realtà i freni della Ferrari 250 GTE venivano descritti ai tempi come tra i migliori in circolazione.

La guida della vettura si dimostra facile, a patto naturalmente di non forzare l'andatura. Cercare di trovare il limite di tenuta della 250 GTE è compito arduo: questa Ferrari corre precisa lungo le traiettorie ideali, con un leggero sottosterzo avvertibile soprattutto nell'impostazione della curva.

A velocità più sostenute, naturalmente, si deve guidare più con l'acceleratore che con lo sterzo: affondando il piede sul pedale del gas si provoca un sovrasterzo di potenza che aiuta il guidatore smaliziato a uscire dalle curve, con il propulsore già in coppia.

Lo sterzo ha caratteristiche sportive molto accentuate, ma «tipicamente anni Sessanta»: è diretto e preciso, anche se non molto pronto nel ritorno; è infatti necessario accompagnare il volante nelle manovre di riallineamento, pena paurose sbandate del retrotreno.

Una delle caratteristiche più positive della vettura è comunque costituita dal cambio a quattro marce con overdrive sull'ultimo rapporto. Contraddistinto da una rapidità di inserimento notevole e da una precisione quasi da cambio da corsa, offre anche rapporti ben spaziosi. Particolarmente ben riuscita l'adozione dell'overdrive che consente di diminuire il numero di giri del motore a pari velocità rispetto al quarto rapporto, consentendo maggiori economie nel consumo e una discreta riduzione della rumorosità.

M.D.P.

LE NOSTRE RILEVAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Peso della vettura durante le rilevazioni (con il pilota a bordo, carburante, apparecchiature di prova): kg 1.675. Temperatura 30°C; vento da 0 a 0,9 metri/secondo; asfalto asciutto.

VELOCITÀ MASSIMA

km/h 203,704
in IV marcia al regime motore di 5491 giri/minuto.

ACCELERAZIONE

1 km con partenza da fermo
Tempo impiegato **sec. 33,980**
Velocità d'uscita **km/h 159,050**
400 m con partenza da fermo
Tempo impiegato **sec. 18,895**
Velocità d'uscita **km/h 120,950**

ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempo in secondi
0- 60	5,94
0- 80	9,16
0-100	12,96
0-120	18,73
0-140	24,81
0-160	34,75

RIPRESA

nel rapporto più alto (1:1)
1 km con partenza da 40 km/h (in IV marcia)
Tempo impiegato **sec. 33,49**
Velocità d'uscita **km/h 146,4**
400 metri con partenza da 40 km/h (in IV marcia)
Tempo impiegato **sec. 18,28**
Velocità d'uscita **km/h 115,9**

RIPRESA

Velocità in km/h	Tempo in secondi
40- 70	6,97
40-100	14,33
40-120	19,36
40-140	24,69
40-160	32,63

RESISTENZA ALL'AVANZAMENTO

Potenza assorbita a 100 km/h: **CV 25,38**

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri
40	14,10
60	31,73
80	56,41
100	88,14
120	126,93
140	172,76