De Tomaso Longchamp

Longchamp var en vidareutveckling av De Tomaso Deauville, med en kortare hjulbas, men med samma fjädring, motor och transmission.
Samma plattform låg till grund för Maserati Kyalami grand tourer och Maserati Quattroporte III saloon då Maserati vid den tiden ägdes av De Tomaso. Deauville och Longchamp var de enda produktionsbilarna med frontmotor som tillverkades av De Tomaso.
Longchamp visades första gången på Turins motorutställning 1972 och erbjöds ursprungligen endast som en 2-dörrars 2+2 coupé.
Den designades av Tom Tjaarda från Ghia och hade drag av hans tidigare Lancia Marica-prototyp. Baklyktorna var samma enheter som användes för Alfa Romeo 1750/2000 saloon. Strålkastarna och de främre blinkerslamporna kommer från Ford Consul/Granada.
Namnet Longchamp är troligtvis en referens till Longchamp Racecourse i Paris och/eller Longchamps, Buenos Aires, en stad nära De Tomaso-företagets grundare Alejandro de Tomasos födelseort.
Longchamp hade en lång och bred motorhuv för att rymma den amerikanska drivlinan, det vill säga 351 Ford Cleveland V8. 351 Cleveland, en populär och mycket kraftfull motor i tidiga 1970-talets Ford-muskelbilar, var samma enhet som användes i Pantera. Den bedömdes till en effekt på 335 PS (246 kW; 330 hk) och gav Longchamp en officiell topphastighet på 240 km/h (149 mph).
Efter att Ford slutade tillverka 351 Cleveland V8 i USA, hämtade De Tomaso motorerna från Ford Australien. Standardväxellådan var en treväxlad Ford C-6 Cruise-o-Matic automatlåda, omkring 17 bilar utrustade med en femväxlad ZF-manualväxellåda. Fjädringen var oberoende fram och bak med dubbla trianglar utrustad med spiralfjädrar.
Styrningen var servostyrd rattstång och bilen hade ventilerade skivbromsar runt om, där de bakre bromsskivorna var placerade inåt. Bilens interiör var ganska lyxig och nästan helt klädd i läder, även om användningen av Ford-delar (ratt, växelspak) något minskade det lyxiga intrycket.

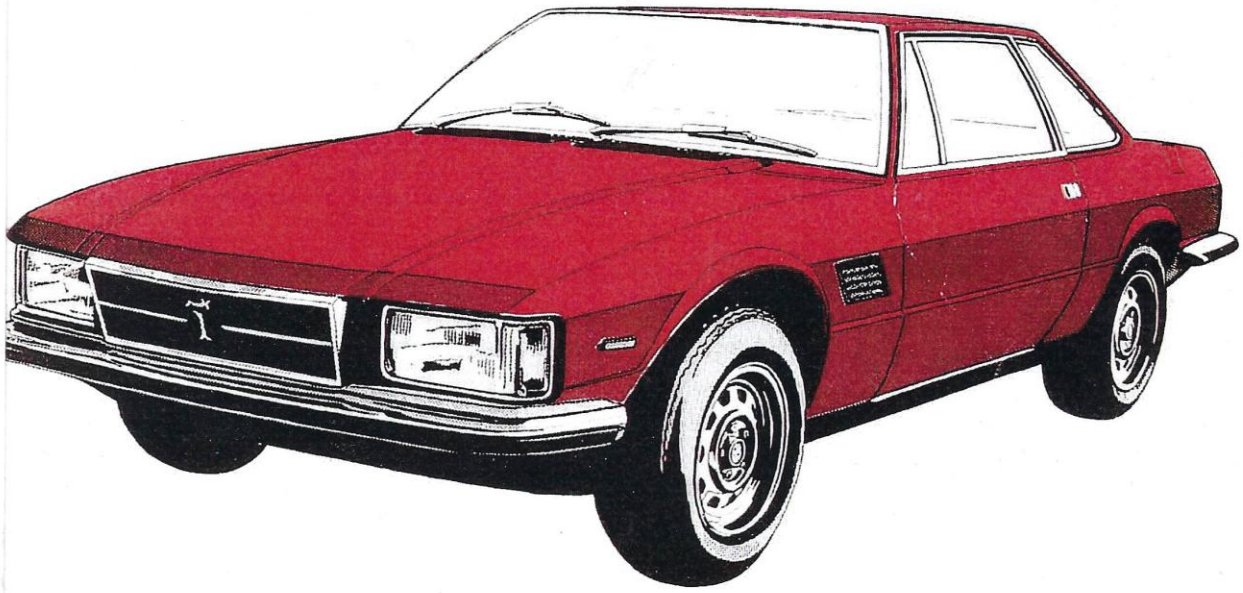








Åter till första sidan



Longchamp

catalogo ricambi

spare parts catalogue