De Tomaso Guarà

De Tomaso Guarà baserades på Maserati Barchetta, en bil skapad för racing som hade presenterats några år tidigare, designad av Carlo Gaino på uppdrag av Synthesis Design-studion.
Likheten var inte en tillfällighet, eftersom båda bilarna designades av Gaino själv och Barchetta hade byggts när Maserati var under kontroll av Alejandro De Tomaso. Det sista exemplaret av Guarà, som beställdes av en australisk kund 2004, levererades 2011, kort efter att De Tomasos likvidation hade avslutats.
Även om Guaràn hade genomgått europeiska homologationstester, inklusive krocktester, genomgick den aldrig den homologation som krävdes för att marknadsföras i USA.
Bilens kaross, som var tillverkad av glasfiber och kevlar, monterades på en central aluminium-monocoque (som Maserati Barchetta), som innehöll bränsletanken och var integrerad med en främre ram (till vilken fjädringen var fäst) och en smidd aluminiumplatta bak, som stödde motor och växellåda. Två andra bakplattor, en installerad mellan motor och växellåda (som i sig var bultad till den framför motorn med hjälp av två utbyggnader på vardera sidan av cylinderramen) och en bakom denna, gav infästningspunkter för bakfjärdringen.
Detta motorfäste-system gav en lösning på styvhetsproblemen i chassi/motorbärars-ammanfogningen som plågade De Tomaso Mangusta, som var ökänd för oförutsägbart väghållning när den pressades.
Fjädringen härstammade från racingvärldenlikt Formel 1 och Formel Indy.
Först hade Guarà inget bagageutrymme, eftersom den avancerade fjädringsstrukturen var inrymd under fronthuven. Men senare gjordes ett bagageutrymme ovanför växellådan genom att montera en särskild plastlåda, som nåddes genom att öppna motorhuven.
Lättmetallfälgarna, tillverkades av Marchesini.
I början av produktionen användes teknik och vissa delar av interiören från vissa BMW. Senare användes teknik och komponenter från Ford.
Från 1993 till 1998 var Guarà utrustad med en BMW 32-ventils V8-motor med en cylindervolym på 4 liter och en effekt på mellan 286 hk och 304 hk (beroende på nivå av tuning), kopplad till en Getrag-växellåda. Från 1998 till 2004 installerades en Ford 4,6-liters, 32-ventils, 305/320 hk V8 kopplad till en ZF-växellåda, en motor som kostade De Tomaso en tredjedel av den tyska, men vars installation ökade Guaràs totala vikt, vilket försämrade dess effekt-till-vikt-förhållande och till viss del dess väghållning. En turboförsedd version av denna motor, som skulle leverera mellan 375 och 430 hk, tillkännagavs men byggdes bara i ett exemplar.
Både BMW- och Ford-motorerna var av lättmetall. Motorn var monterad centralt, medan drivningen var bakhjulsdriven. Getrag-växellådan var manuella och utrustade med sex växlar.
Mindre än 50 bilar tillverkades.






DE TOMASO
Guara - Coupè

Guarà - Coupè



Technical Data

Ford Engine

Engine		rear-mid
Cylinders		V 8 at 90°
Bore	mm	90,2
Stroke	mm	90
Cubic capacity	cc	4601
Max torque	kgm	41,4 (406 Nm) at 4800 r.p.m.
Max power		305 bhp (224 kW) at 6500 r.p.m.
Compression ratio		9,85:1

Distribution
• 4 overhead camshafts • 4 valves per cylinder • hydraulic lifters
Fuel system
Electronic multipoint sequential fuel injection
Ignition
Electronic
Gearbox
6 speed + reverse, manual
Differential
Limited slip type
Tyres: Michelin
Front: 245/40 ZR18 MXX3TL • Rear: 285/35 ZR18 MXX3TL
Wheel Rims: magnesium alloy
Front: 8,5 J x 18" • Rear: 10,5 J x 18"

DIMENSIONS	COUPÈ		BARCHETTA	
wheelbase	mm	2610	mm	2610
overhall lenght	mm	4190	mm	4190
width	mm	2030	mm	2030
track front	mm	1630	mm	1630
track rear	mm	1660	mm	1660
overhang front	mm	935	mm	935
overhang rear	mm	655	mm	655
height	mm	1200	mm	1030
weight	kg	1400	kg	1050

DE TOMASO

Caratteristiche Tecniche

Motore Ford

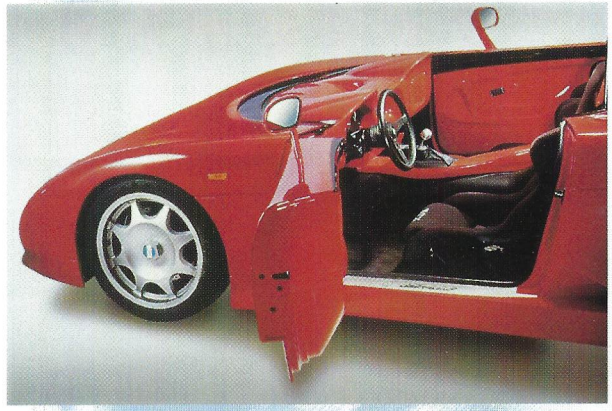
Posizione		centrale posteriore
Cilindri		8 a V di 90°
Alesaggio	mm	90,2
Corsa	mm	90
Cilindrata totale	cc	4601
Coppia max.	kgm	41,4 (406 Nm) a 4800 g/min
Potenza max.	CV	305 (224 kW) a 6500 g/min
Rapporto di compressione		9,85:1

Distribuzione
• 4 alberi a camme in testa • 4 valvole per cilindro • punterie idrauliche
Alimentazione
Iniezione elettronica sequenziale multipoint
Accensione
Elettronica
Cambio
Meccanico a 6 velocità + retromarcia
Differenziale
Autobloccante
Pneumatici: Michelin
Anteriori: 245/40 ZR18 MXX3TL • Posteriori: 285/35 ZR18 MXX3TL
Cerchi: in lega di magnesio
Anteriori: 8,5 J x 18" • Posteriori: 10,5 J x 18"

DIMENSIONI	COUPÈ		BARCHETTA	
passo	mm	2610	mm	2610
lunghezza	mm	4190	mm	4190
larghezza	mm	2030	mm	2030
carreggiata ant.	mm	1630	mm	1630
carreggiata post.	mm	1660	mm	1660
sbalzo ant.	mm	935	mm	935
sbalzo post.	mm	655	mm	655
altezza	mm	1200	mm	1030
peso	kg	1400	kg	1050



Guarà - Barchetta



Technische Eigenschaften

Motor Ford

Sitz		hinterer Mittelbereich
Zylinder		8 a V auf 90 grad
Zylinderausbohrung	mm	90,2
Hub	mm	90
Gesamthubraum	cc	4601
Maximaler Drehmoment	kgm	41,4 (406 Nm) a 4800 u/min
Maximaler Achsentrieb		305 PS (224 kW) a 6500 u/min
Verdichtungsverhältnis		9,85:1

Verteilung
• 4 Kopfnockenwellen • 4 Zylinderventile • Hydraulische Ventilfedern
Versorgung
Elektronisches Multipoint-einspritzverfahren
Zundung
Elektronenzundung
Getriebe
Sechsgangwechselgetriebe plus Rückwärtsgang
Ausgleichsgetriebe
Selbstblockierend
Reifen: Michelin
Vorderreifen: 245/40 ZR18 MXX3TL • Hinterreifen: 285/35 ZR18 MXX3TL
Radfelgen aus Magnesium-legierung
Vorderreifen: 8,5 J x 18" • Hinterreifen: 10,5 J x 18"

MABE	COUPÈ		BARCHETTA	
achsabstand	mm	2610	mm	2610
lange	mm	4190	mm	4190
breite	mm	2030	mm	2030
vorderspur	mm	1630	mm	1630
hinterspur	mm	1660	mm	1660
vorderer uberhang	mm	935	mm	935
hinterer uberhang	mm	655	mm	655
hohe	mm	1200	mm	1030
gewicht	kg	1400	kg	1050

DE TOMASO MODENA S.p.A.
Viale Virgilio, 9 - 41100 Modena
Tel. 059.848102 - Fax 059.848536