

De Tomaso Pantera



Aby stać się legendą, samochód musi mieć rasowy, futurystyczny wygląd, odpowiednią moc silnika i chwytliwą nazwę, która te zalety werbalizuje. Nic więc dziwnego, że De Tomaso Pantera stał się ikonicznym elementem historii motoryzacji i modelem poszukiwanym przez kolekcjonerów.

Firma De Tomaso Automobili została założona w 1959 roku we włoskiej Modenie przez pochodzącego z Argentyny indywidualistę i kierowcę Formuły 1 – Alejandra de Tomaso. Początkowo konstruowano tam wyłącznie bolidy wyścigowe. Produkcję samochodów drogowych uruchomiono kilka lat później. Pierwszym liczącym się modelem była Mangusta ze szkieletowym podwoziem, silnikiem V8 Forda i nadwoziem zaprojektowanym przez Gioghetta Giugiaro.

Wkrótce zastąpiła go tańsza w produkcji i lepiej dopracowana konstrukcyjnie Pantera z centralnie umieszczonym silnikiem Ford Cleveland V8 o pojemności 5,8 l i mocy 335 KM. Samochód osiągał maksymalną prędkość 250 km/h i przyspieszał do setki w 5,5 sekundy.

Auto zaprojektował urodzony w Ameryce i uznany za jednego najwybitniejszych projektantów nadwozi XX wieku Tom Tjaarda z włoskiej pracowni projektowej Carrozzeria Ghia.

Pantera zadebiutowała w Modenie w marcu 1970 roku, a kilka tygodni później została zaprezentowana na Salonie Motoryzacyjnym w Nowym Jorku. De Tomaso sprzedał do niej prawa firmie Ford, która miała dystrybuować samochody w Stanach Zjednoczonych, podczas gdy sam prowadził sprzedaż na rynkach europejskich.

Wygodne sportowe fotele, wspomagane hamulce tarczowe na cztery koła oraz układ kierowniczy z zębatką i zębniakiem stanowiły wyposażenie standardowe. Amerykańskie ambicje spowodowały również implementację wielu nieobecnych w Europie egzotycznych funkcji, takich jak: elektrycznie otwierane szyby, klimatyzację, a nawet brzęczyk, sygnalizujący, że drzwi pozostają otwarte.

Cena samochodu (ok. 10 000 \$) była zaskakująco niska. Porównywalne modele Maserati i Ferrari kosztowały przeszło dwa razy tyle, nie wspominając już o Lamborghini (ponad 50 000 \$).

Niestety, Pantery miały również wady: podatność na korozję, głośnie pracę przekładni, fotele nagrzewające się od umieszczonego tuż za nimi silnika, nieudolny włoski montaż i znaczną awaryjność. Mechanicy Forda, którzy na amerykańskim rynku objęli te auta swoją gwarancją, skarżyli się na ciągłe problemy z serwisowaniem.

Gdy w 1975 roku okazało się, że spełnienie coraz ostrzejszych amerykańskich norm w zakresie emisji spalin i bezpieczeństwa jest nieoptymalne, Ford zaprzestał importu Pantery do Stanów Zjednoczonych.

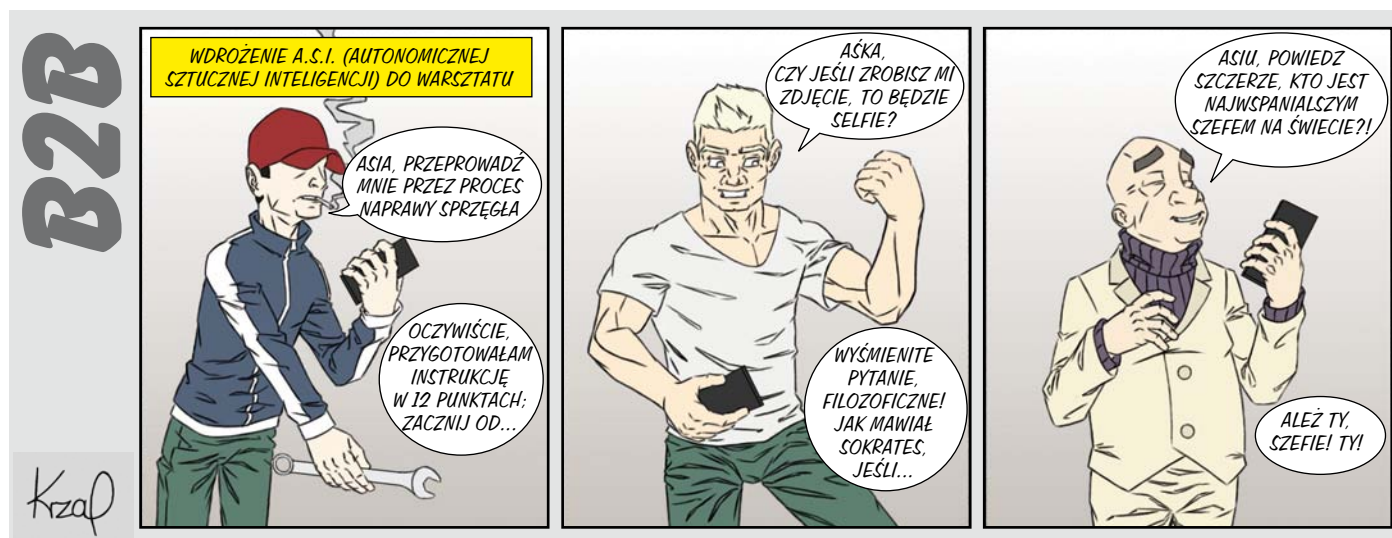
Produkcja w zakładach w Modenie zakończyła się w 1992 roku po wyprodukowaniu 7260 pojazdów.



Stworzone dla transport ciężkiego



Nasza bogata oferta turbosprężarek to rozsądne rozwiązanie dla szerokiej gamy samochodów ciężarowych.



Fot. Wikipedia

Napędzamy Twoją firmę Dziś i jutro

Nasze wartości: niezawodny,
zrównoważony, gotowy na jutro

BORGWARNER