

FERRARISSIMA



MONDIAL



La Mondial t appare, nel corpo vettura, sostanzialmente simile alla Mondial 3.2, ma con i paraurti verniciati nel colore della vettura e prese d'aria laterali di nuovo disegno.

The Mondial t, in its bodywork, basically resembles the Mondial 3.2, except that the bumpers are painted the same color as the body and the lateral air intakes are of new design.

La Mondial t apparaît, dans le corps de la voiture, semblable à la Mondial 3.2, mais avec les pare-chocs peints de la couleur de la voiture et les prises d'air latérales d'un dessin nouveau.

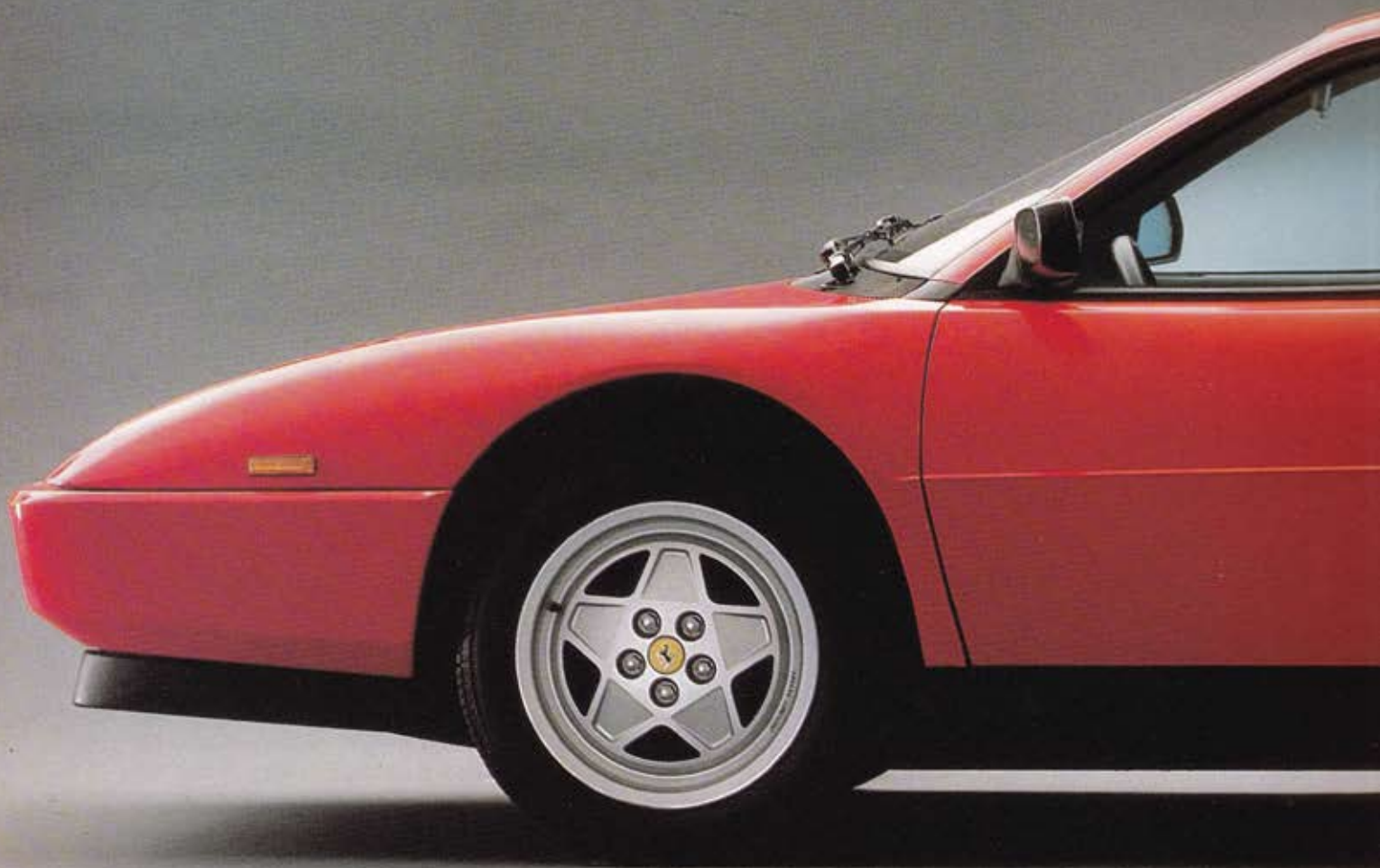
MONDIAL

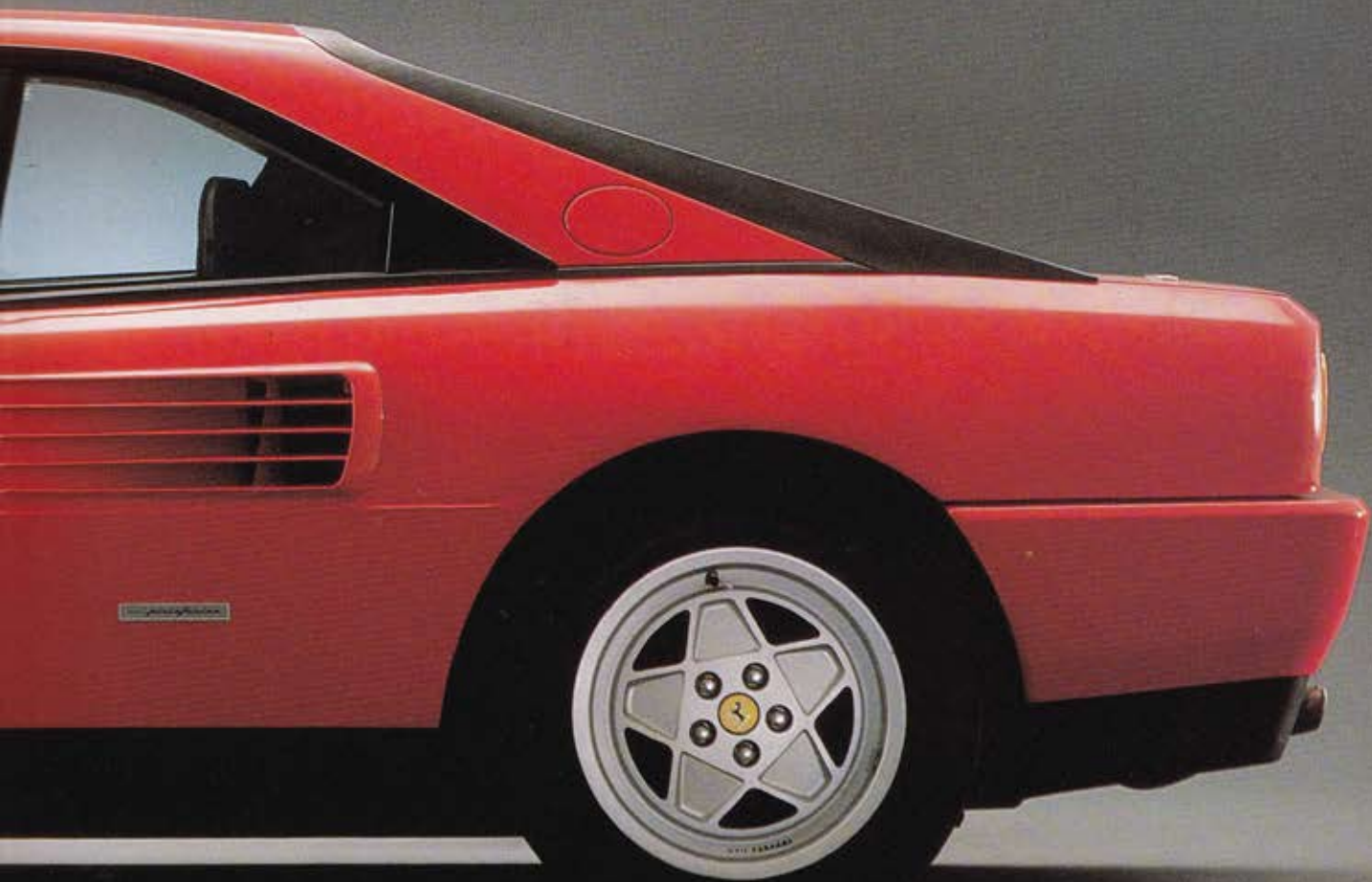
Ferrari Mondial è nata nel 1980
versione 2+2 delle
oranee 308 GTB/GTS e 208
S che erano, com'è noto,
a due posti secchi. Era
ata con l'8 cilindri a V di 90°
cc erogante 214 CV, che la
pingere alla velocità massima
mh, e che era dotata di
ne elettronica. La necessità di
e un padiglione piuttosto lungo,
tare i due passeggeri posteriori,
ggerito alla Pininfarina una
ndeggiante che a taluni
a nuocere ad un'immagine
della vettura. E forse anche la
va discendente del parafrango
e appariva più armonica che
a. Nel complesso era tuttavia
Ferrari.
ni seguenti la Mondial diventò
Quattrovalvole, i cavalli
rono a 240, la velocità massima
mh (1982) e nel 1983 apparve
ne cabriolet (214 CV,
) che era, ed è, una splendida
ile. Infatti essa non è
ta da lunghi padiglioni e le prese

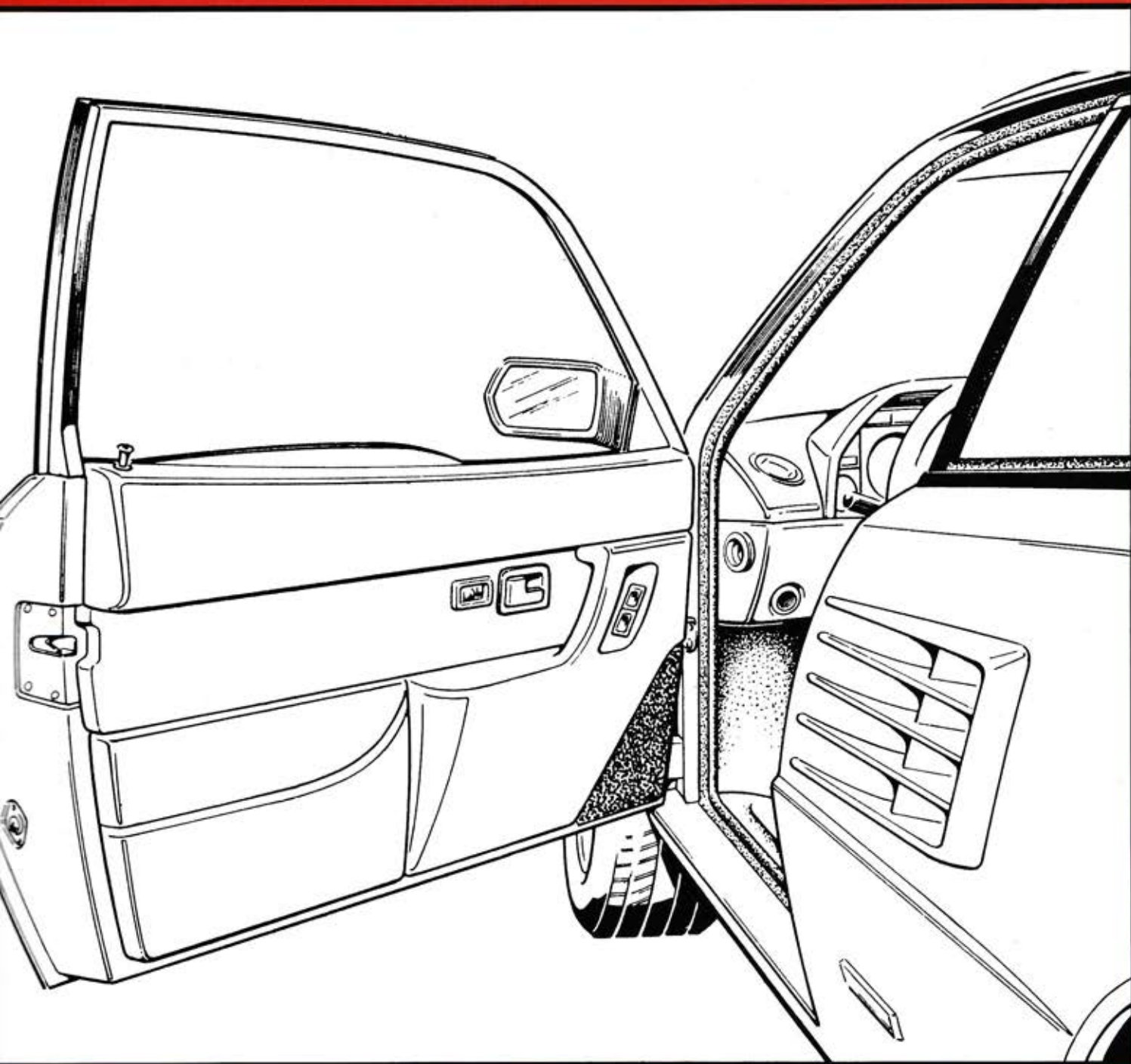
The Ferrari Mondial was presented in
1980 as the 2+2 version of the
contemporary 308 GTB/GTS and 208,
GTB/GTS, which were two-seaters. It
was equipped with the 2926-cc 90° V8
(214 bhp) that could push it up to 230
kmh and utilized electronic ignition.
The need to design a rather long roof
section to accomodate the two rear
passengers suggested to Pininfarina a
rounded shape that to some seemed to
compromise the sporty image of the
car. And perhaps the downcurving line
of the front fender looked more
harmonious than aggressive. All in all,
however, it was a handsome Ferrari.
In subsequent years the Mondial became
the Mondial Quattrovalvole, the
horsepower rose to 240 bhp, top speed
to 240 kmh (1982) and in 1983 the
convertible version appeared (214 bhp,
230 kmh), a splendid automobile
then as now.
In fact, it is not penalized by the long
roof section, and the lateral air intakes
look larger (but are in fact identical to
the sedan's). What's more, the black
ragtop, when up, offers a pleasant

La Ferrari Mondial est née en 1980
version 2+2 des 308 GTB/GTS et 208
GTB/GTS qui étaient, comme on sait,
des voitures avec tout juste deux
places. Elle était équipée avec le 8
cylindres en V à 90° de 2926 cc
développant 214 CV, avec lequel elle
atteignait une vitesse de 230 kmh. Ce
moteur était équipé d'un allumage
électronique. La nécessité de dessiner
un pavillon plutôt long, pour abriter les
deux passagers arrières, avait donné à la
Pininfarina l'idée d'une forme arrondie.
Certains trouvaient qu'elle nuisait à
l'image sportive de la voiture. Et
aussi peut-être, la ligne en courbe
descendante du garde-boue avant
paraissait plus harmonieuse qu'agressive.
Dans l'ensemble, c'était cependant une
belle Ferrari.
Au cours des années suivantes, la
Mondial devint Mondial Quattrovalvole,
les chevaux passèrent à 240, la vitesse
de pointe à 240 kmh (1982), et en
1983 apparut la version cabriolet (214
CV, 230 kmh) qui était, et est toujours,
une splendide automobile. En effet, elle
n'est pas pénalisée par un long pavillon

Veduta laterale con le prese aerodinamiche.
Side view with the aerodynamic air intakes.
Vue latérale avec les prises aérodynamiques.



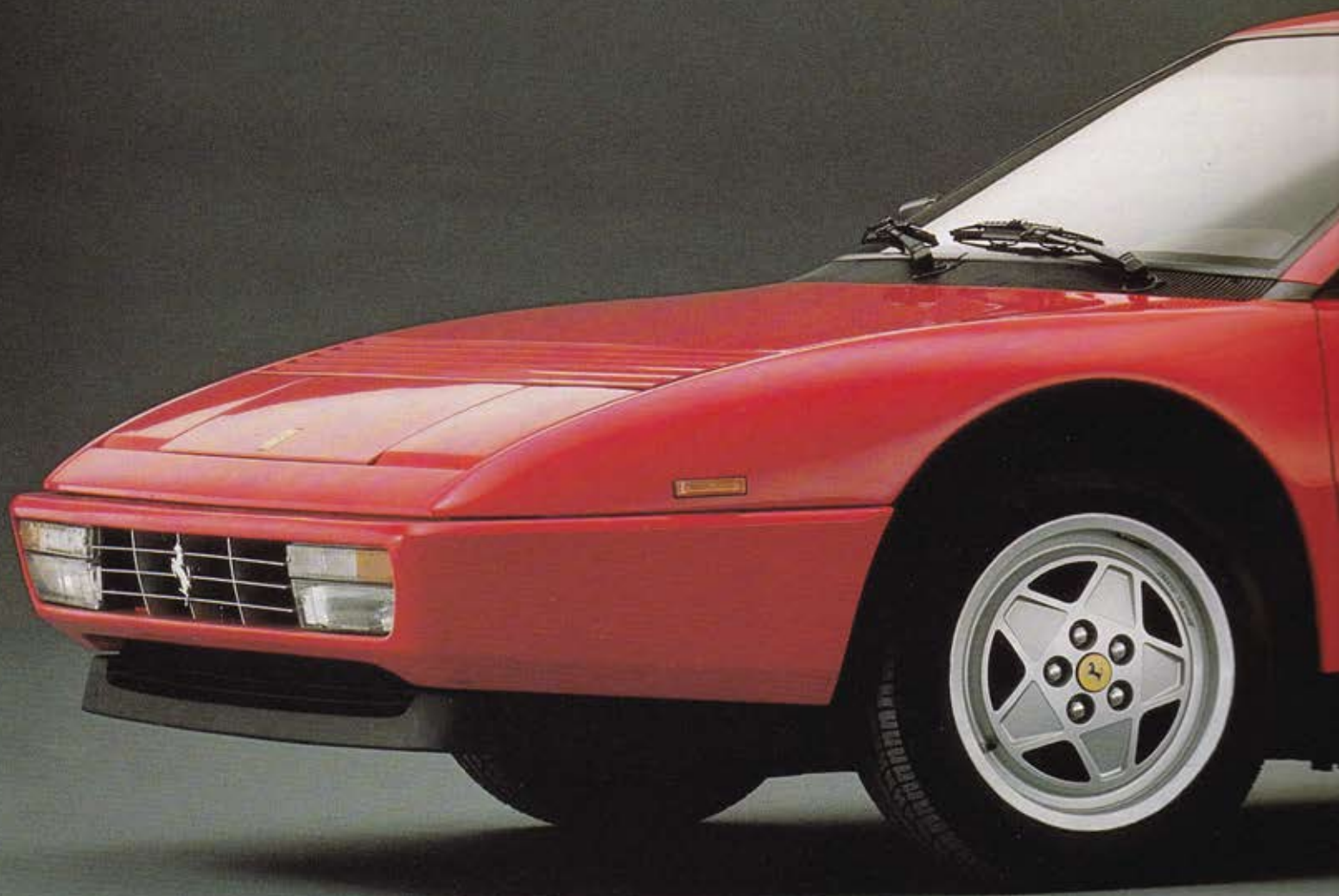




Il vano sportello, in posizione aperta.

Close-up of a door in the open position.

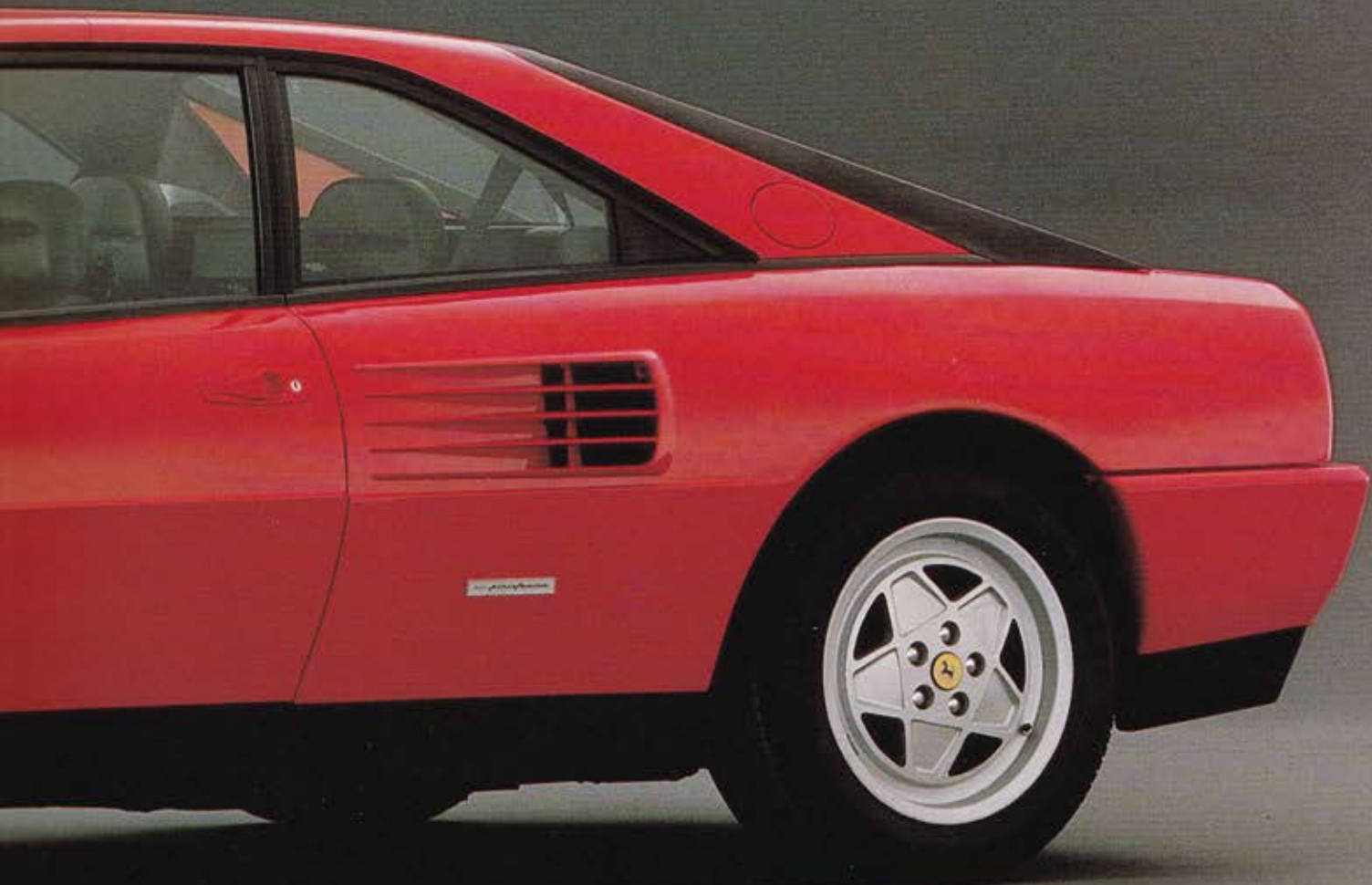
Détail d'une portière ouverte.



Vista di tre quarti, la Mondial t appare armoniosa ed equilibrata.

In a three-quarter view, the Mondial t looks harmonious and balanced.

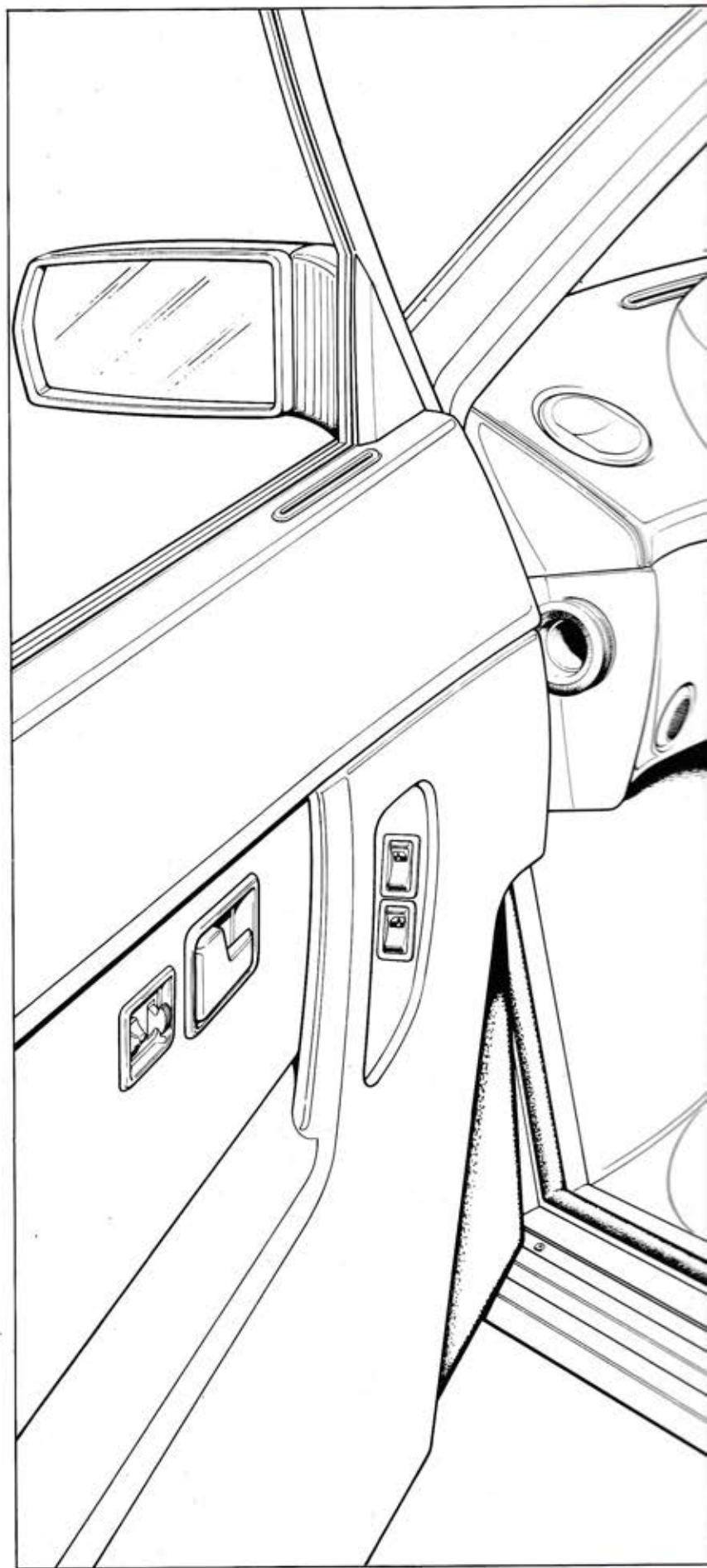
Vue de trois quart, la Mondial t apparaît harmonieuse et équilibrée.

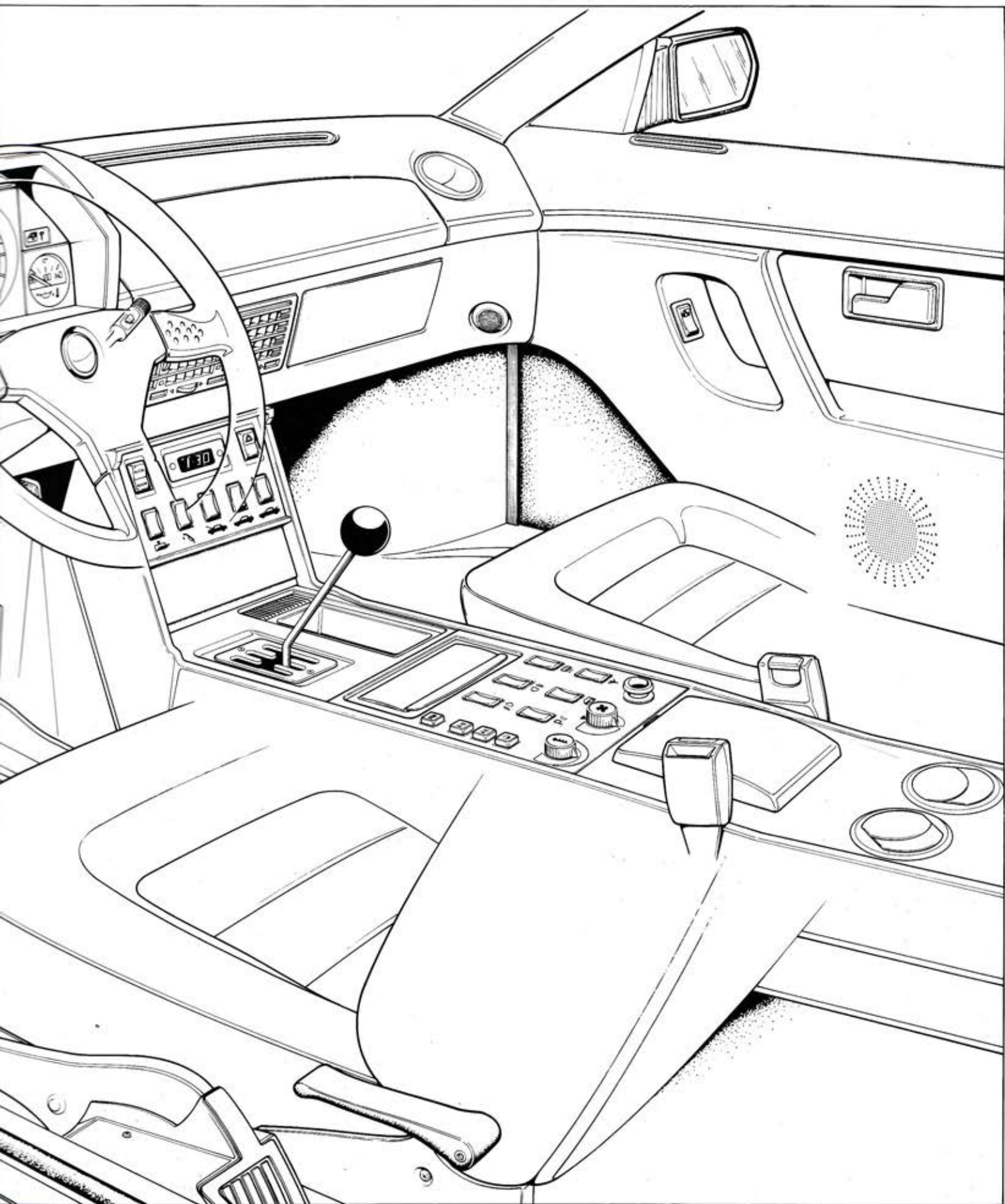


Il cruscotto, semplice e funzionale. È stato adottato un disegno più sportivo per i vari elementi (plancia, cupolotto e consolle) così come per la strumentazione e i comandi.

The simple, functional dashboard.
A sportier design has been adopted for the dashboard, visor and console, as well as for instruments and controls.

Le tableau de bord, simple et fonctionnel. On a adopté un dessin plus sportif pour les différents éléments (planche, capot et console) comme pour l'instrumentation et les commandes.





incentrato sul cambio trasversale: il volano motore non si trova alla estremità dell'albero a gomiti, bensì spostato in corrispondenza della frizione, che è esterna a sbalzo posteriore e collegata al motore con un albero che attraversa il cambio. Il diametro dei dischi è 8"1/2.

Il volano è bimassa con smorzatore interno delle oscillazioni e la frizione bidisco a secco ha l'azionamento idraulico: in uscita dalla frizione vi è un primo rinvio ad ingranaggi cilindrici che si collega subito dopo al rinvio ad ingranaggi conici a 90° che trasmette il moto al cambio. Questo è a 5 marce avanti e retromarcia con sincronizzatori di nuovo tipo ed è collegato al differenziale da un rinvio ad ingranaggi cilindrici. Il differenziale è del tipo a slittamento limitato a lamelle con taratura al 40%.

La nuova concezione della meccanica ha consentito di abbassare il gruppo motopropulsore di 13 cm con evidenti vantaggi per la tenuta di strada e per la guidabilità. Il motore in posizione longitudinale consente inoltre di avere scarichi simmetrici per le due bancate (il che migliora la messa a punto) nonché una più facile accessibilità a tutti gli organi meccanici.

Le caratteristiche tecniche del Mondial t coupé e cabriolet sono identiche salvo che per alcuni dati riguardanti i pesi e la capacità del serbatoio. Le sospensioni sono indipendenti per le quattro ruote, realizzate secondo lo schema del parallelogramma trasversale deformabile a bracci trapezoidali, con molla elicoidale ed ammortizzatore telescopico idraulico pressurizzato (a gas). Inoltre è presente una barra antirollio tanto all'avantreno che sul retrotreno.

La geometria dell'avantreno è studiata in modo da presentare caratteristiche di antibeccheggio. Una importante innovazione consiste nel sistema di controllo degli ammortizzatori mediante una centralina elettronica che provvede a variare la taratura di ciascuno di essi, in base ai segnali di velocità della vettura e di accelerazione sul piano orizzontale, inviati da appositi sensori. Ne consegue che la vettura risponderà sempre in

lamellar type with 40% calibration. The new mechanical layout made it possible to lower the powertrain by 13 cm, to the obvious benefit of roadholding and driveability. The longitudinal engine also affords exhaust symmetry on the two banks (improving tuning) and easier access to all the mechanical groups.

The technical characteristics of the Mondial t coupé and cabriolet are identical, except for certain data regarding weights and fuel tank capacity. The suspensions are independent on all four wheels, based on horizontal A-arms with coil springs and pressurized (gas) hydraulic tube shocks. There are also anti-roll bars in front and back. The front-end geometry was designed to avoid diving. One important innovation is the shock-absorber system, controlled by an electronic unit which varies damper calibration on the basis of signals regarding vehicle speed and acceleration on the horizontal, sent by special sensors. The result is a car that will always respond perfectly under even the most challenging maneuvers. In addition, a three-position selector enables the driver to select different driving styles: a "soft" setting for city and freeway driving, "intermediate" for fast driving over mixed roads and "firm" for sporty track or mountain driving.

The brakes are disc-type on all four wheels, with vented discs and floating calipers: the hydraulic circuit is double, and the vacuum-assist is integrated into the ATE anti-lock system. The mechanical handbrake works on the rear wheels.

Steering: to make the steering firmer and more direct, a power rack and pinion setup was utilized, with 2.9 turns lock-to-lock, versus the previous 3.4. The light-alloy wheels mount 205/55 ZR 16 tires in front and 225/55ZR 16s in the rear.

The aluminum fuel tank is single (not split as before) with a capacity of 96 liters for the coupé and 86 for the convertible, including 20 liters of reserve.

The 12-volt electrical system includes a

Ce système utilise le dispositif de relèvement du débit de l'air à fil et la géométrie des conduits d'aspiration est du type à résonance variable. Le mouvement est transmis aux roues par un système tout à fait nouveau centré sur la boîte de vitesses transversale: le volant moteur ne se trouve pas à l'extrémité du vilebrequin mais est déplacé en correspondance avec l'embrayage, qui est externe et saillie en arrière. Il est raccordé au moteur par un arbre qui traverse la boîte de vitesses.

Diamètre des disques 8"1/2. Le volant est à deux masses avec amortisseur interne des oscillations, l'embrayage à deux disques à section actionnée hydrauliquement: en sortie l'embrayage se trouve un premier renvoi à engrenages cylindriques qui immédiatement relié à des engrenages coniques à 90° qui transmettent le mouvement à la boîte de vitesses. Celle-ci est à cinq rapports plus M avec synchronisateurs d'un nouveau type et est reliée au différentiel par un renvoi à engrenages cylindriques. Le différentiel est du type à dérapage limité à lamelles avec réglage à 40%. La conception nouvelle de la mécanique a permis d'abaisser le groupe propulsor de 13 centimètres, apportant des avantages évidents pour la tenue de route et pour la conduite. Le moteur en position longitudinale permet de disposer d'avoir des évacuations symétriques pour les deux bancs (ce qui améliore la mise au point) et est aussi plus facilement accessible pour tous les organes mécaniques.

Les caractéristiques techniques de Mondial t coupé et cabriolet sont identiques exceptés certains chiffres concernant les poids et la capacité du réservoir. Les suspensions sont indépendantes pour les quatre roues, réalisées selon le schéma du parallélogramme transversal déformable à bras trapézoïdaux, avec ressort hélicoïdal et amortisseur hydraulique pressurisé (à gaz). Il y a aussi une barre anti-roulis tant sur le train avant que sur le train arrière. La géométrie du train avant est é

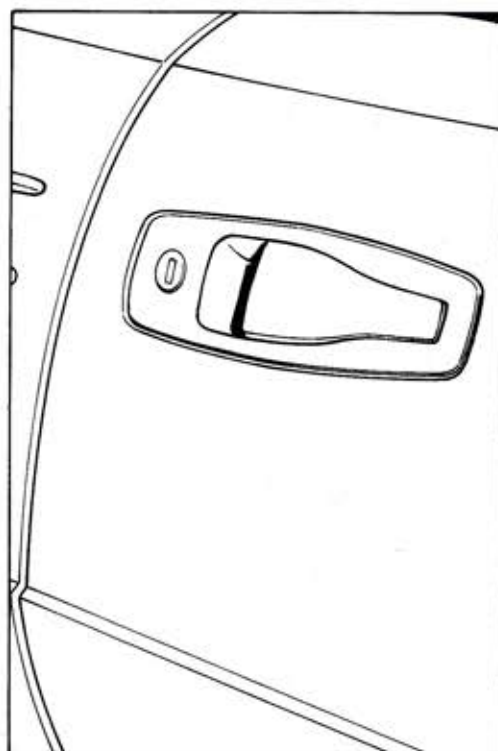
timale anche nel caso di molto impegnative. Inoltre un a tre posizioni consente di e differenti stili di guida le scelte del pilota e cioè: "morbida" per la guida in città strada, taratura "intermedia" guida veloce su percorsi misti e "dura" per una guida sportiva o in montagna. no a disco sulle quattro ruote, i ventilati e pinze flottanti: idraulico di comando ha i doppiati, ed il servofreno a ne integrato col sistema o ATE. Freno a mano o sulle ruote posteriori. per rendere la guida più pronta si è utilizzata una servoguida a cremagliera con un rapporto ri del volante per una sterzata anziché i 3,4 della precedente

in lega leggera portano i ci da 205/55 ZR 16 anteriori ZR 16 posteriori. bio del carburante in lega e unico (e non più sdoppiato) capacità di 96 litri per il coupé per il cabriolet di cui 20 sono

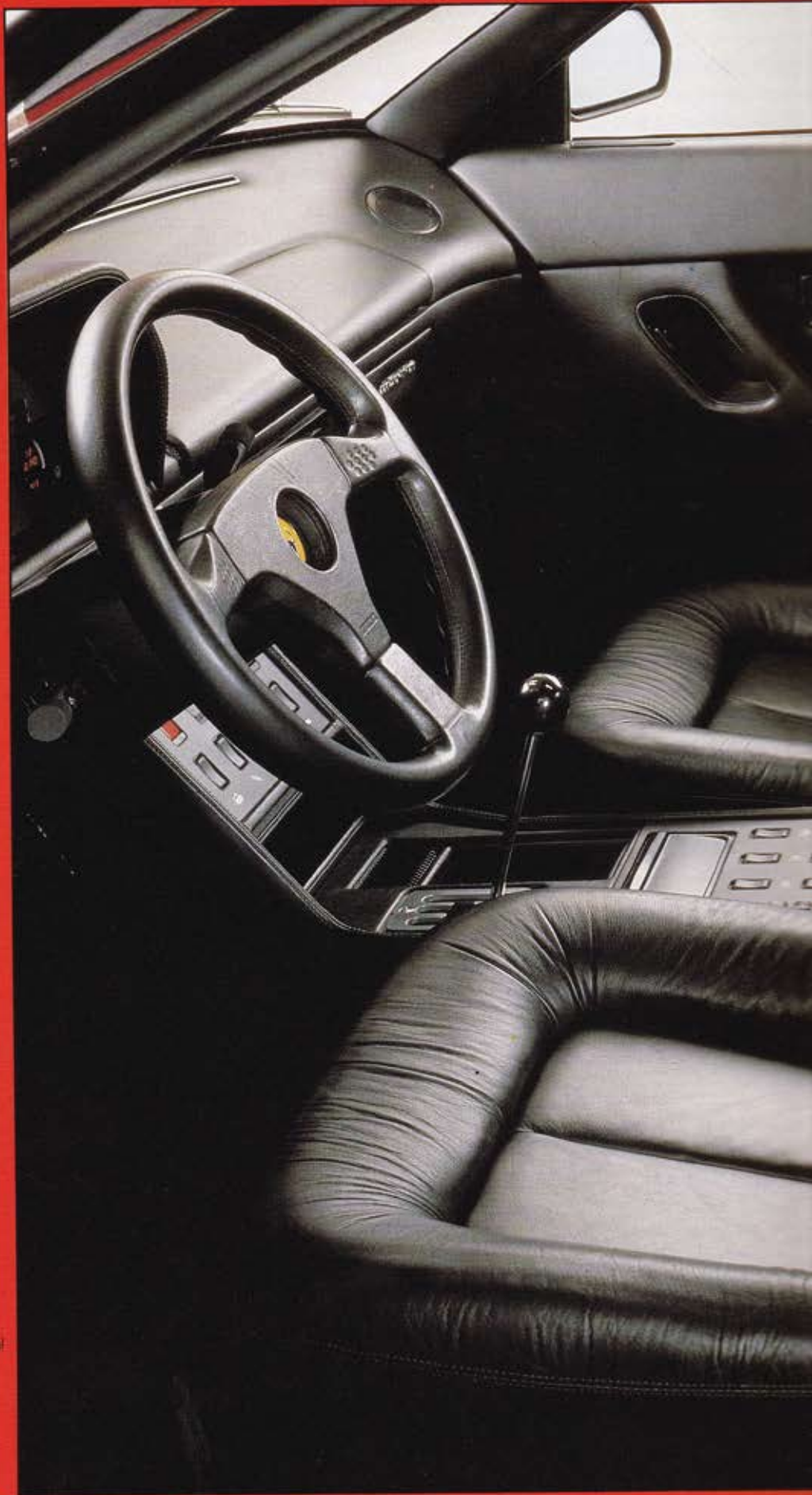
o elettrico a 12 volt è dotato ernatore da 105 A ed una sigillata da 70 Ah: una novità è impiego di un nuovo tipo di ri elettrici con isolamento più sottile a parità di ne. Grazie a ciò si risparmiano di peso ed inoltre i cablaggi no ingombranti e più flessibili.

105-amp alternator and a 70-Ah sealed battery. One innovation is the use of a new type of wiring with thinner insulation but the same degree of protection. This saves a few kgs of weight, and the wiring is also more compact and flexible.

de façon à présenter des caractéristiques d'antitangage. Une innovation importante se trouve dans le système de contrôle des amortisseurs au moyen d'une centrale électronique qui pourvoit à modifier le réglage de chacun des axes, sur la base des signaux de vitesse de la voiture et d'accélération sur le plan horizontal, envoyés par des capteurs spéciaux. Il s'ensuit que la voiture répond toujours de façon excellente même en cas de manœuvres très exigeantes. De plus un sélecteur à trois positions permet de déterminer différents styles de conduite selon les choix du pilote, c'est-à-dire: réglage "douce" pour la conduite en ville et sur autoroute, réglage "intermédiaire" pour une conduite rapide sur parcours mixte et réglage "dur" pour une conduite sportive sur circuit ou en montagne. Les freins sont à disques sur les quatre roues, avec disques ventilés et pinces flottantes: l'installation hydraulique de commande a les circuits dédoublés, et le servo-frein à dépression intégré avec le système antiblocage ATE. Frein à main mécanique sur les roues arrières. Direction: pour rendre la conduite plus immédiate et directe on a utilisé un servoguide hydraulique à crémaillère avec un rapport de 2,9 tours du volant pour un braquage complet au lieu de 3,4 dans la version précédente. Les roues en alliage léger montent des pneumatiques de 205/55 ZR 16 à l'avant et 225/55 ZR 16 à l'arrière. Le réservoir du carburant en alliage léger est unique (et n'est plus dédoublé) avec une capacité de 96 litres pour le coupé et de 86 pour le cabriolet dont 20 de réserve. L'installation électrique à 12 volt est équipée d'un alternateur de 105 A et d'une batterie scellée de 70 Ah: une nouveauté est donnée par l'utilisation d'un nouveau type de conducteurs électriques à isolement spécial plus fin à égalité de protection. De ce fait, on économise quelques kg de poids et de plus les câblages sont moins encombrants et plus flexibles.



impugnatura della maniglia.
and handle.
prise de la poignée.



L'abitacolo, in gran parte simile a quello della Mondial 3.2. La selleria è tuttavia realizzata a Modena, e non dalla Pininfarina.

The cockpit, very similar to the Mondial 3.2. The saddlery is made in Modena, not by Pininfarina.

L'habitacle, qui ressemble beaucoup à celui de la Mondial 3.2. La sellerie est cependant réalisée à Modène, et non pas par Pininfarina.



CARATTERISTICHE TECNICHE

TECHNICAL SPECIFICATIONS

CARACTERISTIQUE TECHNIQUES

Motore: disposto longitudinalmente
Numero e disposizione dei cilindri: 8 a V di 90°
Alesaggio e corsa: 85 mm per 75 mm
Cilindrata: 3405 cm³
Rapporto di compressione: 10.4:1
Giri massimi: 7400 giri/min
Potenza massima: 221 kW a 7200 giri/min (300 CV)
Coppia massima: 323 Nm a 4200 giri/min (32,8 kgm)
Velocità massima: 255 km/h
Accelerazioni con partenza da fermo (versione USA in parentesi): 0-100 km/h: 6.3 sec (6.4 sec); 0-400 m: 14.3 sec. (14.4 sec); 0-1000 m: 25.8 sec (26.0 sec)
Basamento: monoblocco in lega leggera, con canne in acciaio riportate in "umido"
Albero motore: su 5 supporti di banco, con manovelle a 180° e bielle affiancate su cuscinetti a guscio sottile
Valvole per cilindro: 4 in testa a V angolo incluso 32°30'
Distribuzione: a 4 alberi a camme comandati con cinghia dentata e punterie a bicchierini e pastiglie
Lubrificazione: a carter secco, con pompe di mandata e recupero ad ingranaggi, serbatoio in lega leggera, radiatore di raffreddamento lubrificante con elettroventilatore automatico
Impianto gestione motore: con accensione statica e iniezione elettronica integrale Bosch M 2.5, misurazione portata aria a filo caldo e geometria di aspirazione a capacità variabile
Impianto elettrico: 12 volt con alternatore a 105 Amp e regolatore di tensione elettronico
Raffreddamento motore: con circuito ad acqua, radiatore in alluminio, 2 elettroventilatori automatici, termostato e serbatoio di espansione
Frizione: bidisco a secco su volano bimassa ammortizzato, comando idraulico con cilindretto anulare concentrico
Consumo: percorso urbano: 21,4 litri ogni 100 km.

Engine: longitudinal placement
Number and arrangement of cylinders: 90° V-8
Bore and stroke: 85 x 75 mm (3.35 x 2.95 in)
Displacement: 3405 cc (208 cu.in)
Compression ratio: 10.4:1
Redline: 7400 rpm
Maximum power: 221 kW at 7200 rpm (300 bhp)
Maximum torque: 323 Nm at 4200 rpm (32.8 mkg)
Top speed: 255 kmh (158 mph)
Acceleration from standing start (US version in parentheses): 0-100 kmh 6.3 sec (6.4 sec); 0-400 m: 14.3 sec (14.4 sec); 0-1000 m: 25.8 sec (26.0 sec)
Cylinder block: one-piece, light-alloy with wet-applied steel cylinder liners
Crankshaft: on 5 main bearings, cranks offset at 180° and paired connecting rods on thin-shell bearings
Valves per cylinder: 4 overhead valves with 32°30' V angle
Valve timing: 4 overhead camshafts driven by cogbelt with rocker-arms and lash adjusters
Lubrication: dry-sump with delivery and scavenge gearpumps, light-alloy reservoir, oil-cooler with automatic fan
Engine management system: with Bosch M 2.5 integrated static ignition and electronic fuel injection, hot-wire airflow measurement and variable-capacity intake geometry
Electrical system: 12-volt with 105-amp alternator and electronic voltage regulator
Engine cooling: water circuit, aluminum radiator, 2 automatic fans, thermostat and expansion vessel
Clutch: dry dual-disc on damped two-part flywheel, hydraulic drive with concentric ring cylinder
Fuel consumption: city driving: 21.4 liters/100 km (11 mpg).
Constant speed: 9.5 liters/100 km at 90 kmh (25 mph at 55 mph); 11.9 liters/100 km at 120 kmh (20 mph at 75 mph)

Moteur: disposé longitudinalement
Nombre et disposition des cylindres: 8 a V de 90°
Alésage et course: 85 mm pour 75 mm
Cylindrée: 3405 cm³
Rapport de compression: 10,4:1
Régime maximum: 7400 tours/minute
Puissance maximum: 212 kW à 7200 tours/minute (300 CV)
Couple maximum: 323 Nm à 4200 tours/minute (32,8 kgm)
Vitesse de pointe: 255 km/h
Accélération départ arrête (version USA entre parenthèses): 0-100 km/h: 6.3 sec (6.4 sec); 0-400 m: 14.3 sec (14.4 sec); 0-1000 m: 25.8 sec (26.0 sec)
Monobloc: en alliage léger, avec cannes rapportées en "humide"
Arbre moteur: sur 5 supports de banc, avec manivelle à 180° et bielles côte à côte sur coussinets à coque mince
Soupapes par cylindre: 4 en tête à V fermé 32°30'
Distribution: à 4 arbres à cames commandés par courroie crantée et poussoirs à pastilles
Graissage: à carter sec, avec pompes de mandata et de récupération à engrenages, réservoir en alliage léger, radiateur de refroidissement lubrifiant avec électroventilateur automatique
Installation gestion moteur: avec accension statique et injection électronique intégrale Bosch M 2.5, relèvement du débit d'air à fil chaud et géométrie d'aspiration à capacité variable
Installation électrique: 12 volt avec alternateur à 105 Amp et régulateur de tension électronique
Refroidissement moteur: avec circuit à eau, radiateur en aluminium, 2 ventilateurs automatiques, thermostat et réservoir d'expansion
Embrayage: double disque à sec sur volant bimasse amorti commande hydraulique à cylindre annulaire concentrique.

costante (90 km/h) 9,5 litri ogni 100 km
 (120 km/h) 11,9 litri ogni 100 km

Chassis: tubolare con parte posteriore
 montata assieme al gruppo motopropulsore

Carrozzeria: coupé 2+2 disegno Pininfarina,
 cabriolet 2+2 disegno Pininfarina

Dimensioni esterne:
 Larghezza anteriore: 1522 mm
 Larghezza posteriore: 1560 mm
 Altezza: 4535 mm
 Larghezza: 1810 mm
 Altezza: 1235 mm a vuoto
 Lunghezza: 2650 mm

Peso a vuoto (senza benzina): 1426 kg coupé -
 1535 kg cabriolet

Consumo:
 Rapporto di marcia: 1503 kg coupé -
 1535 kg cabriolet

Trasmissione: trasversale a 5 rapporti+RM e
 cambio a cavi flessibili.

Velocità: 1a 3.214 - 2a 2.105 - 3a 1.1458 - 4a
 0.861 - RM 2.786

Frizione: autobloccante a lamelle integrato
 al motore

Ammortizzatori: indipendenti a quadrilateri
 con sistema antibeccheggio anteriore,
 sterzo anteriore e posteriore,
 ammortizzatori a gas a taratura variabile con
 controllo elettronico su tre selezioni
 Servosterzo assistito a pignone e cremagliera
 Servosterzo registrabile

Disco autoventilante sulle quattro ruote,
 freni flottanti a comando idraulico,
 Servosterzo idraulico

Servosterzo antibloccaggio: ATE integrato al
 gruppo servofreno

Comando: meccanico sulle ruote
 Servosterzo

Carburante: carburante in lega leggera unico con
 due pompe di alimentazione elettriche sommerse,
 capacità 96 litri (cabriolet 86 litri) di cui 20 litri
 di riserva

pneumatici:
 Anteriori: 205/55 ZR 16
 Posteriori: 225/55 ZR 16

Frame: tubular with rear section removable
 with powertrain

Bodies: coupé 2+2 design by Pininfarina
 convertible 2+2 design by Pininfarina

Front track: 1522 mm (59.9 in)

Rear track: 1560 mm (61.4 in)

Length: 4535 mm (178.5 in)

Width: 1810 mm (71.3 in)

Height: (empty) 1235 mm (48.6 in)

Wheelbase: 2650 mm (104.3 in)

Steering radius: 11.9 m (39 ft)

Weight empty (without fuel): coupé 1426 kg
 (3,137 lb) — convertible 1468 kg (3230 lb)

Running weight: coupé 1503 kg (3,307 lb) —
 convertible 1535 kg (3,377 lb)

Gearbox: transverse 5-speed+REV and flex-
 cable control

Gear ratios: 1st 3.214 - 2nd 2.105 — 3rd 1.458
 - 4th 1.094 - 5th 0.861 - REV. 2.768

Differential: self-locking lamellar, grouped with
 gearbox

Suspensions: independent with A-arms and anti-
 drive system in front, anti-roll bars front and
 rear, variable-calibration gas dampers with three-
 selection electronic control

Steering: power-assisted rack and pinion with
 adjustable steering wheel

Brakes: four self-vented discs, hydraulic floating
 calipers, hydraulic power assist

Anti-lock system: ATE integrated with power-
 assist group

Handbrake: mechanical on rear wheels

Fuel tank: single light-alloy tank with two
 submerged electric pumps, capacity 96 liters
 (convertible 86 liters) including 20-liter reserve

Tires:
 205/55 ZR 16 front;
 225/55 ZR 16 rear

Consumption: *parcours urbain:* 21,4 litres au
 100 km.
Vitesse stabilisée (90 km/h) 9,5 litres au 100 km;
 (120 km/h) 11,9 litres au 100 km

Châssis: tubulaire avec partie arrière
 démontable avec le groupe motopropulseur

Carrosserie: coupé 2+2 design Pininfarina
 cabriolet 2+2 design Pininfarina

Voie avant: 1522 mm

Voie arrière: 1560 mm

Longueur: 4535 mm

Largeur: 1810 mm

Hauteur: 1235 mm

Empattement: 2650 mm

Rayon de braquage: 11.9 m

Poids à vide: 1426 kg coupé - 1535 kg
 cabriolet

Poids en route: 1503 kg coupé - 1535 kg
 cabriolet

Boîte de vitesses: à 5 rapports+M.A. et
 commande à câbles flexibles

Rapports: 1ère 3.214 - 2ème 2.105 - 3ème
 1.1458 - 4ème 1.094 - 5ème 0.861 - M.A.
 2.786

Différentiel: autobloquant à lames intégré à la
 boîte de vitesses

Suspensions: indépendantes à quadrilatères
 transversaux avec système anti-blocage avant,
 arceau de sécurité avant et arrière, amortisseurs
 à gaz à réglage variable contrôlé
 électroniquement sur trois sélections.

Direction: servo assistée à pignon et crémaillère
 avec volant enregistable.

Freins: à disque auto-ventilés sur les quatre
 roues, pinces freins flottantes à commande
 hydraulique, servofrein hydraulique

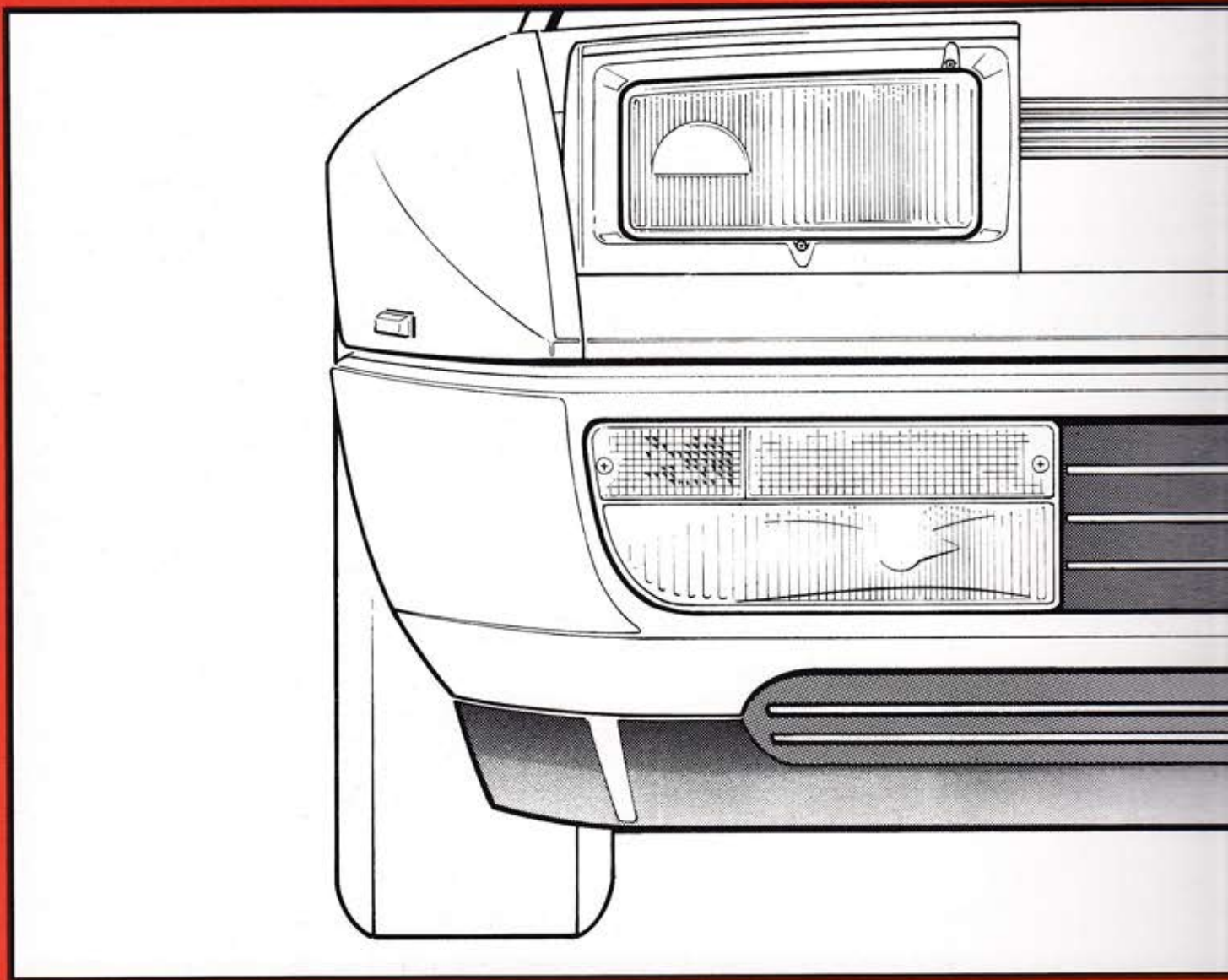
Installation anti-blocage: ATE intégrée au
 groupe servofrein

Frein à main: mécanique sur les roues
 postérieures

Réservoir: carburant en alliage léger unique
 avec deux pompes d'alimentation électriques
 immergées, capacité de 96 litres (cabriolet 86
 litres) dont 20 litres de réserve.

Pneumatiques:
 Avant 205/55 ZR 16
 Arrière 225/55 ZR 16

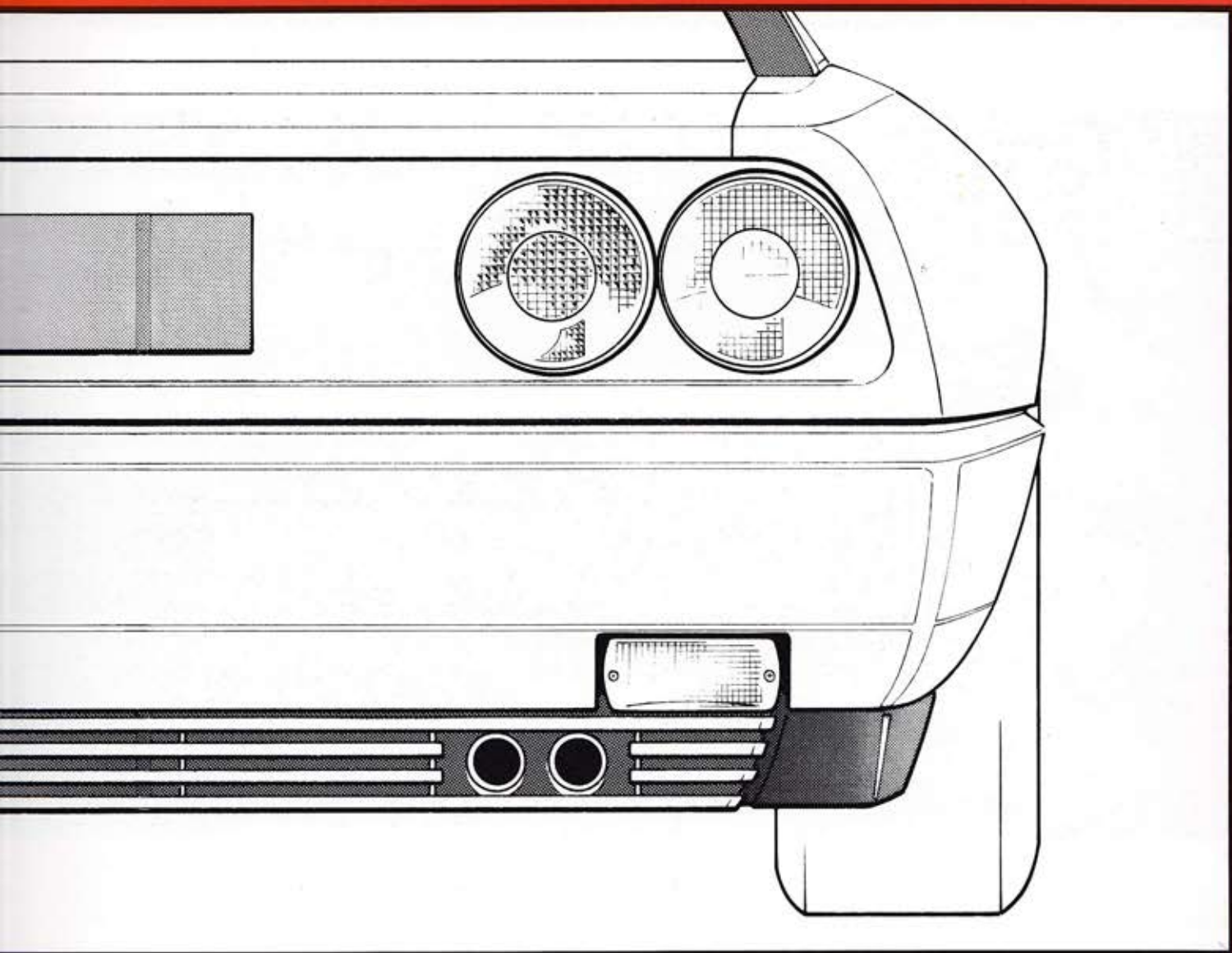




Dettaglio del frontale, con un proiettore in posizione eretta.

Close-up of the front end, with a headlamp in the up position.

Détail de l'avant, avec un projecteur en dressée.



del posteriore.

Close-up of the rear end.

Détail de l'arrière.