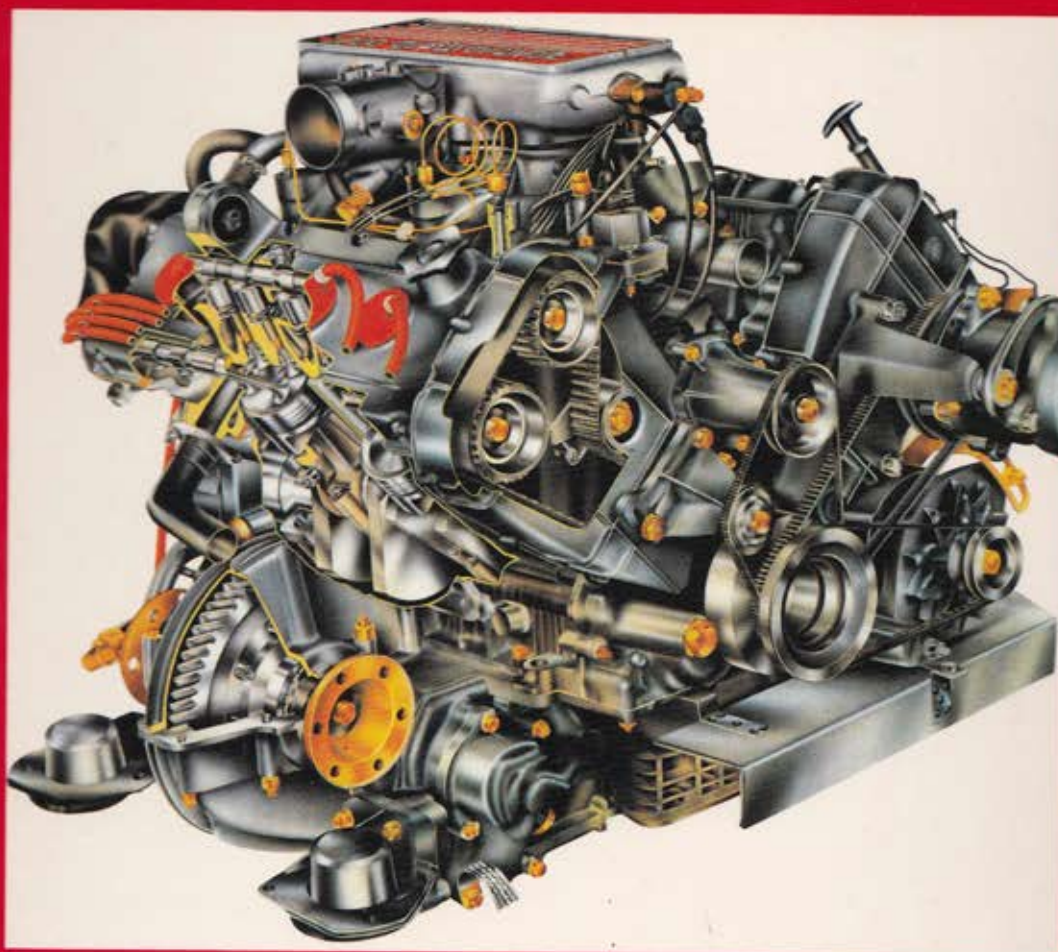
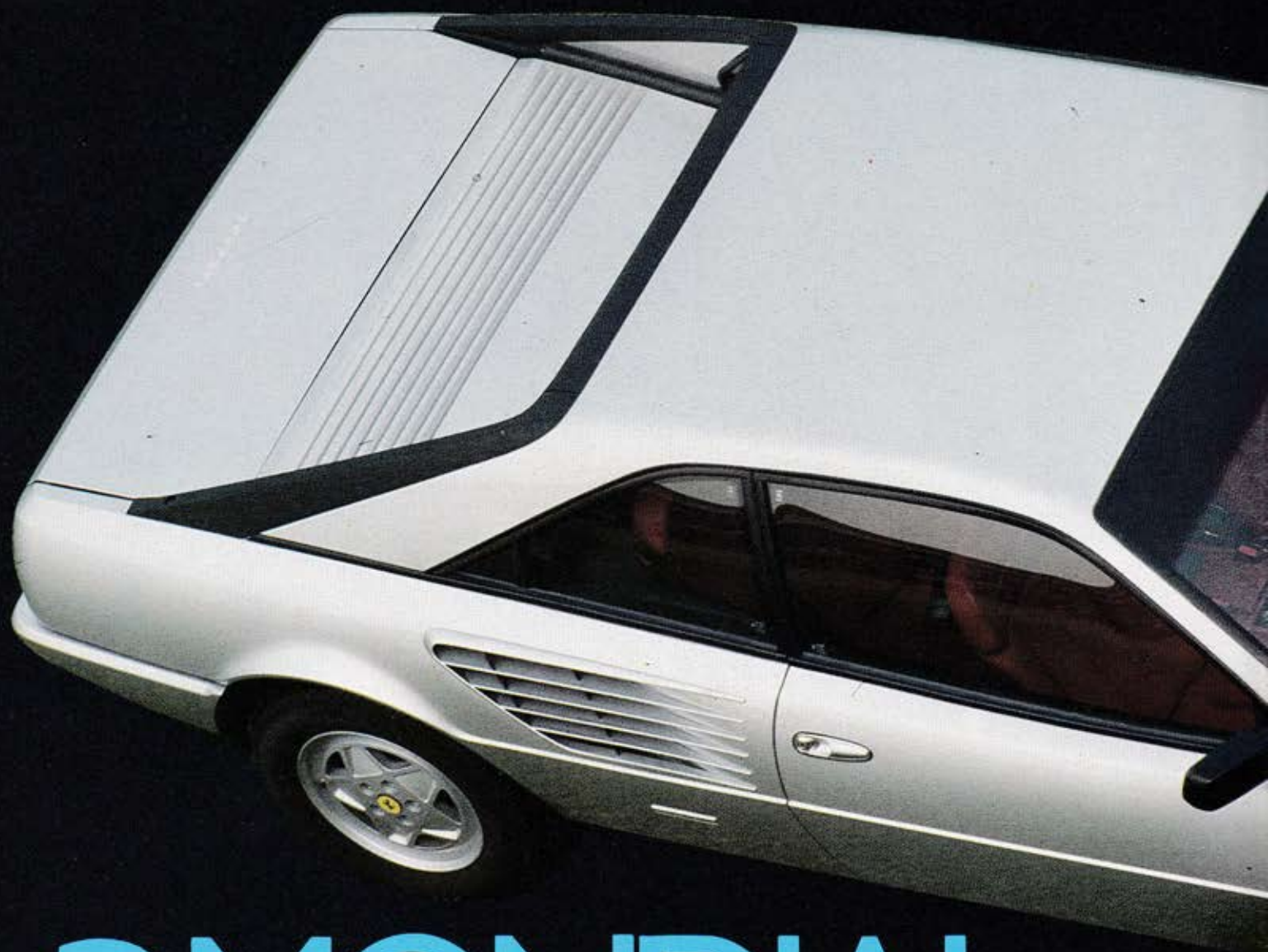


# FERRARISSIMA



4



# 3.2 MONDIAL

La caratteristica peculiare della Mondial dei nostri giorni è quella di essere la Ferrari 2 posti + 2 mossa dal "piccolo" motore tre litri 8V.

Debuttò al Salone di Ginevra del 1980 e dall'autunno 1982 monta il motore "Quattrovalvole". Nel gennaio 1983, al Salone di Bruxelles, viene esposta la

The peculiar characteristic of the present-day Mondial is that it is a 2 + 2 Ferrari driven by the "small" three-liter V-8 engine.

It debuted at the Geneva Auto Show in 1980 and acquired the "Quattrovalvole" engine in fall 1982. In January 1983, at the Brussels Show, it was exhibited in the

La caractéristique de la Mondial actuelle est d'être la Ferrari 2 places + 2 propulsée par le moteur trois litres V8.

Elle fit ses débuts au Salon de Genève édition 1980 et, à partir de l'automne 1982, elle monte le moteur "Quattrovalvole". En janvier 1983,





cabriolet: l'intenzione iniziale era quella di destinarla al mercato nordamericano esattamente un anno dopo e alla fine, venne esposta anche nella versione destinata agli altri mercati. Dal settembre dell'anno scorso, cioè dal Salone di Francoforte 1985, anche le versioni che montavano in pratica il motore delle 308, hanno il nuovo motore di 3200 cc: nasce così l'attuale Mondial 3.2. Dal settembre 1985 sono state costruite 2477 Mondial 3 litri; di queste all'incirca esattamente 629) nella versione cabriolet.

convertible version: Maranello's initial intention was to target it exclusively against the North American market but then, exactly a year later at the same show, it was also exhibited in a version for the other markets. Since September of last year, at the 1985 Frankfurt Show, the Mondial, which mounted the 308 engine, has received the new 3200-cc engine: thus was born the current Mondial 3.2 version. From 1980 to 1985 2,477 Mondial 3-liters were built, about a fourth (629 to be precise) in the convertible version.

Salon de Bruxelles, on expose la version cabriolet: l'intention initiale de Maranello était de la destiner exclusivement au marché américain mais, exactement un an après à ce même Salon, elle fut présentée dans la version destinée aux autres marchés. A partir du mois de septembre, c'est-à-dire depuis le Salon de Francfort 1985, les Mondial qui montaient pratiquement le moteur des 308, ont reçu le nouveau moteur 3200 cc. C'est ainsi qu'est née la version actuelle Mondial 3.2. De 1980 à 1985, 2477 Mondial 3 litres ont été produites, un quart (629 pour l'exactitude) en version cabriolet.









**MONDIAL 3.2 ALL'ESTERNO: RIPETE  
IL FACE-LIFTING DELLA 328**

Ricalca la filosofia del face-lifting che ha accompagnato il passaggio 308-328. Partiamo, com'è nostra consuetudine, dal frontale: la nuova Mondial (esteticamente meno eccitante delle altre "piccole" Ferrari) è stata modificata nella presa d'aria, nei gruppi ottici "a vista", nel trattamento a colore carrozzeria dei paracolpi e nel nuovo spoiler. Invariata invece la grigliatura espulsione aria che percorre a tutta larghezza il coperchio del vano anteriore. Osservata di lato, la parte avvolgente dei paracolpi è nettamente meno evidente, anzi meno vistosa. Agli estremi della vettura, negli sbalzi di raccordo inferiori

**MONDIAL 3.2 OUTSIDE: GENERALLY  
REPEATS THE 328'S FACE-LIFTING**

It repeats the face-lifting philosophy which accompanied the 308-328 transition. Let us begin, as usual, from the front end: the new Mondial (aesthetically less exciting than the other "small" Ferraris) was modified in the air intake, in the "always-open" lighting groups, in the body-color paint treatment of bumpers and new spoiler. The air exhaust louvering all across the front hood remained unchanged. Viewed from the side, the wraparound part of the bumpers is much less evident, less slightly. At the car's ends, under the overhang portions, there is the clear

**MONDIAL 3.2: L'EXTERIEUR R  
LE FACE-LIFTING DE LA 328**

La philosophie qui a inspiré le face-lifting de la 308 a été reprise fidèlement. Partons, comme d'habitude, du museau: la nouvelle Mondial (la moins excitante esthétiquement des "petites" Ferrari) a été modifiée au niveau de la prise d'air, des groupes optiques "en vue", des paracolpi désormais peints comme la carrozzeria du nouveau spoiler. La grille d'évacuation de l'air qui traverse tout le capot avant n'a par contre pas été touchée. Vue de côté, la partie enveloppante des paracolpi est nettement moins évidente, ou mieux, moins envahissante. Aux extrémités de la voiture, aux saillies





ono davanti la netta spigolatura  
spoiler e, dietro, la nuova  
della parte finale del  
o di coda il trattamento colore  
a dei paracolpi ha alleggerito  
introducendovi anche una nota di  
squadrata modernità; gli scarichi  
totalmente carenati e la coppia  
tronebbia è incassata nella  
to spesso avviene in questi  
e variazioni dimensionali sono  
i Mondial 3.2 è un po' più corta  
(5 mm), lievemente più larga (5 mm), e  
di 25 mm.  
Mondial 3.2 monta le nuove  
disegno semplificato.

angling of the new spoiler in front and the  
new cowl of the rear engine section  
behind.  
Viewed from the rear, the body-color  
treatment of the bumper has lightened the  
overall effect by introducing a measured,  
squared-off modern note.  
The exhaust pipes are almost totally  
cowed and the rear foglights are built into  
the cowl.  
As often occurs in these restylings, the  
dimension changes are minimal: the  
Mondial 3.2 is a little shorter (45 mm),  
slightly larger (5 mm) and lower by 25 mm.  
The Mondial 3.2 also mounts the new  
wheels with simplified design.

raccordement inférieures, on entrevoit  
devant l'arête très nette du nouveau  
spoiler et, derrière, le nouveau carénage  
de la partie terminale du moteur.  
Le pare-chocs arrière verni comme la  
carrosserie a allégé l'ensemble en y  
introduisant également une note de  
modernité mesurée. Les tuyaux  
d'échappement sont presque  
intégralement carénés et leurs deux feux de  
brouillard sont intégrés dans le carénage.  
Comme c'est très souvent le cas dans ces  
restyling, les variations dimensionnelles  
sont minimales: la Mondial 3.2 mesure 45  
mm de moins, elle est légèrement plus large  
(5 mm) et plus basse (25 mm).  
La Mondial 3.2 aussi chausse les nouvelles  
jantes au dessin plus simple.











**MONDIAL 3.2 ALL'INTERNO: CAMBIA SOLO QUALCHE PARTICOLARE**

Gli interventi nell'interno della Mondial 3.2 sono ancora meno appariscenti di quelli apportati nelle 328. Plancia: assieme invariato, solo la grafica della strumentazione è rossa e gli spigoli della palpebra antiriflesso sono stati smussati; i fianchetti delle portiere, che adottano i cosiddetti maniglioni attrezzati, sono stati semplificati e sono state apportate variazioni nella sistemazione di

**MONDIAL 3.2 INSIDE: ONLY A FEW DETAILS CHANGED**

The retouching inside the Mondial 3.2 is even less evident than on the 328. Dashboard: layout unchanged, only the instrument graphics have become red and the anti-reflection visor is more rounded; the inside door panels, with the so-called equipped (multi-purpose) handles, were simplified and the location of a few controls changed. There have been improvements to the

**MONDIAL 3.2. L'INTERIEUR: QUELQUES DETAILS CHANGÉS**

Les interventions dans l'habitacul Mondial 3.2 sont encore moins prononcées que celles apportées à la 328. Plancher de bord: l'ensemble de la instrumentation est désormais rouge et les arêtes de la bordure antiréflexion sont plus arrondies; les panneaux des portières, qui adoptent les dites poignées équipées (multi-usage), ont été simplifiés et quelques commandes ont été déplacées. Il y a eu des améliorations à

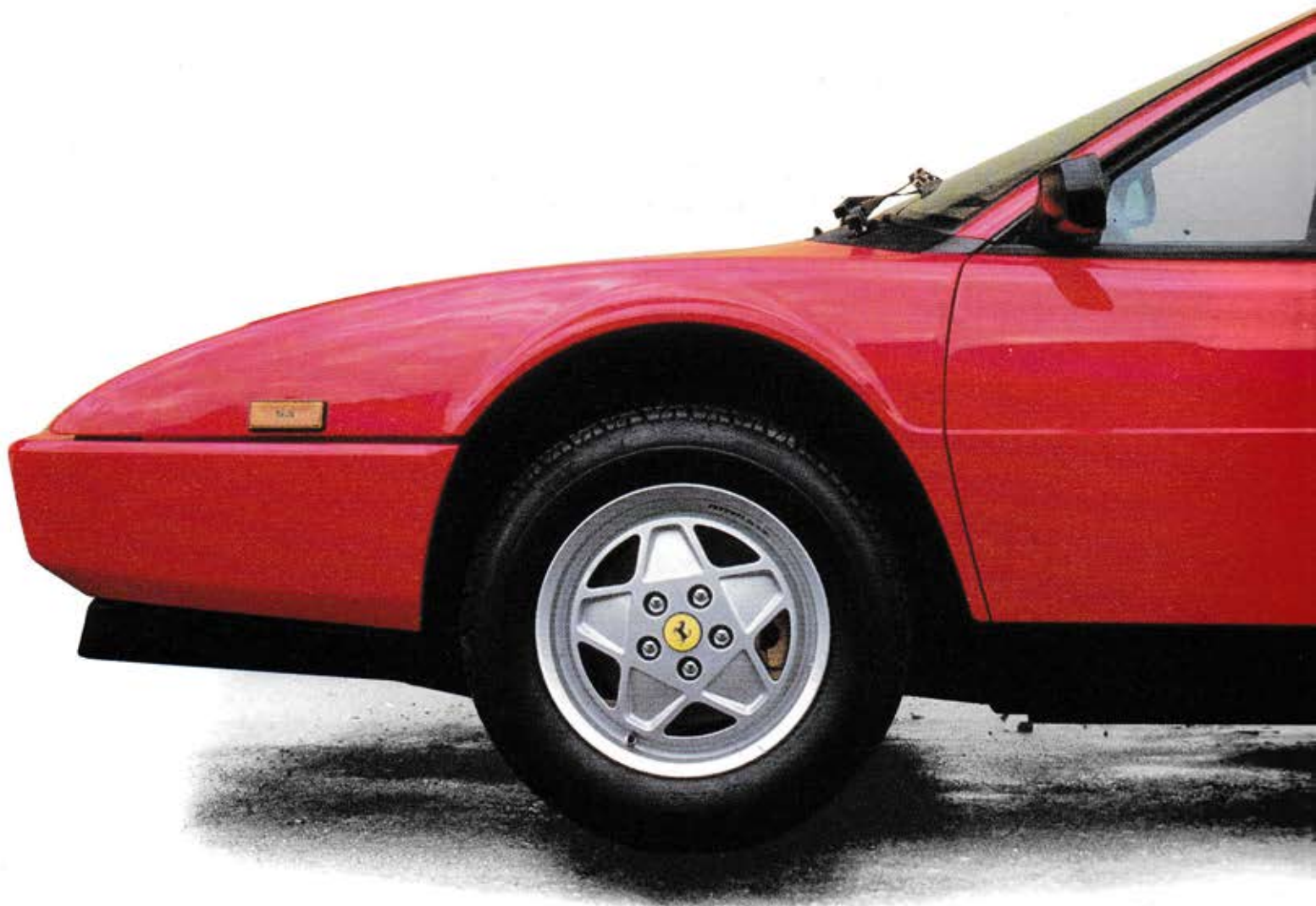




comando. Miglioramenti sono stati fatti all'installazione radiofonica e al sistema di climatizzazione con l'aggiunta di un sensore esterno. Inoltre, la Mondial ha il volante regolabile in altezza e estensione e, di serie, monta aria condizionata, retrovisori esterni a regolazione elettrica, specchi elettrici, chiusura portiere centralizzata e "presa" per diagnosi elettronica. La Mondial può essere equipaggiata con un hardtop metallico a comando elettrico.

sound system and climatizing system, with the addition of an external sensor. The Mondial's standard equipment includes steering wheel adjustable in height and length, air-conditioning, electrically-adjustable outside rearview mirrors, electric window-lifts, centralized door-locks and hook-up for electronic diagnosis. Optional: electrically-controlled metallic hardtop.

leur emplacement modifié. Les équipements radio et d'air conditionné ont été améliorés (un capteur est installé à l'extérieur). Rappelons que la Mondial a un volant réglable en hauteur et en profondeur, que l'air conditionné est en série, les rétroviseurs extérieurs sont réglés électriquement, les lève-glaces sont électriques, le verrouillage électrique des portières est centralisé et l'équipement comprend une "prise" pour le diagnostic électronique. En option, toit ouvrant électrique.



### MONDIAL CABRIOLET: LA FIGLIA DELLA DAYTONA

Cominciamo con l'osservare che la Mondial cabriolet è l'unica Ferrari totalmente decappottabile attualmente in produzione: a parte i numerosi esemplari unici nati dall'estro dei carrozzieri o dal capriccio del proprietario potremmo anche aggiungerne attingendo al serbatoio delle vetture fortemente incidentate. Ultima "aperta" prodotta dalla Ferrari sino al 1973 fu la Daytona spider. Mondial: essendo nata nel 1983 va innanzitutto osservato che tutte sono equipaggiate con il motore a quattro valvole; rispetto alla versione chiusa l'unica differenza di carrozzeria che si nota è la sistemazione del bocchettone di riempimento della benzina: invece di essere sul montante posteriore sinistro è

### MONDIAL CABRIOLET: DAUGHTER OF THE DAYTONA

Let us begin by observing that the Mondial cabriolet is the only totally convertible Ferrari currently in production: apart from the numerous unique examples born of bodyshop ingenuity or owners' caprice, we could also add drawing from the reserve of particular wrecks. The last "open" car produced by Ferrari up to 1973 was the Daytona spyder. Mondial: since it was born in 1983 it should be noted first of all that all are equipped with the four-valve engine; compared to the closed version the only noticeable bodywork difference is the location of the fuel tank filler cap: instead of being on the left rear upright it has been moved to the rear side panel, right behind the air intake level with the rear wheel.

### MONDIAL CABRIOLET: LA FILLE DE LA DAYTONA

D'abord, constatons que la Mondial cabriolet est la seule Ferrari entièrement décapotable actuellement en production: à part les nombreux "exemplaires uniques" nés de l'imagination des carrozzieri ou du caprice des propriétaires, nous pourrions aussi ajouter, en puisant dans le réservoir des voitures accidentées. La dernière "ouverte" produite par Ferrari jusqu'en 1973 fut la Daytona spider. Pour revenir à la Mondial cabriolet: née en 1983, elle monte le moteur à quatre soupapes par cylindre; par rapport à la version fermée, la seule différence de carrosserie que l'on remarque dans la carrosserie est l'emplacement de la trappe d'essence: au lieu d'être sur le montant arrière gauche, elle est maintenant sur le flanc gauche arrière, derrière







stato spostato sulla fiancata posteriore, subito dopo la presa d'aria all'altezza della ruota posteriore. Il movimento di apertura-chiusura della lunga capote è brevettato e quando questa è ripiegata si deve convenire che la linea d'insieme della Mondial assume un aspetto

The opening/closing movement of the long top is patented, and when it is folded away you must admit that Mondial's overall lines take on a streamlined appearance. The folded-top cover is available in leather as an optional. Finally, it should be added that, in this open

d'air à la hauteur de la roue. Le mécanisme d'ouverture-fermeture de la longue capote est breveté et il faut convenir qu'une fois sa capote repliée, la Mondial prend une silhouette élégante. Enfin, ajoutons que pour cette version

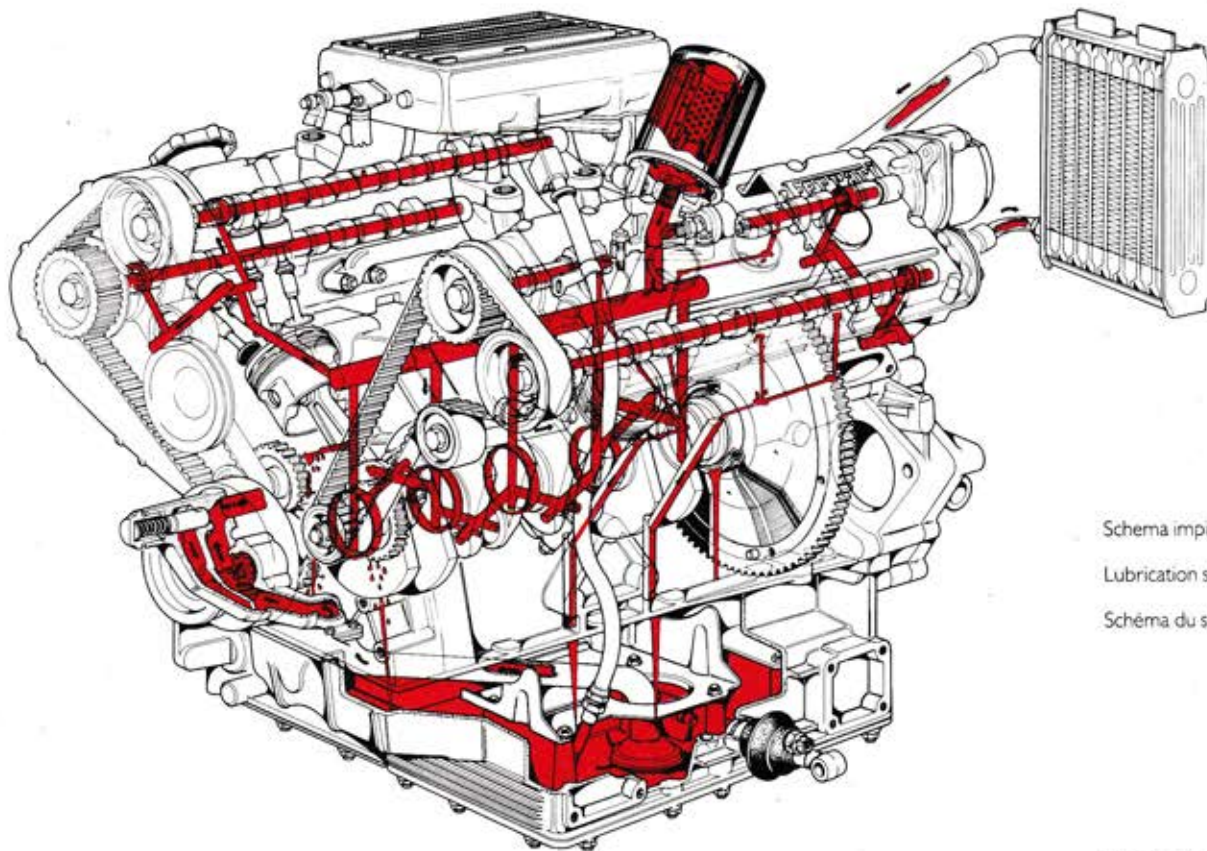




è possibile avere la  
pote chiusa, in pelle.  
e in questa versione  
are la capacità di  
il bagagliaio è di 300  
sedili posteriori  
altati.

version, the rear seats' backs can be  
turned over to increase the baggage  
compartment's capacity, which is now 300  
liters.

que les dossiers des sièges arrière peuvent  
être rabattus pour augmenter la capacité  
de transport des bagages (le coffre a une  
contenance de 300 litres).



Schema impianto lubrificazione.

Lubrication system diagram.

Schéma du système de lubrification.

### MONDIAL 3.2. MECCANICA: IN PRATICA QUELLA DELLE 328

Il gruppo motopropulsore delle Mondial 3.2 è praticamente quello delle 328. Cambiano: la designazione del modello motore, F 105 C 000 per la berlina e F 105 CS 000 per la cabriolet (per le 328 è F 105 CB 000) e, rispetto alla precedente versione con motore tre litri, è stato montato un rapporto finale di riduzione un po' più "lungo": è un 17/65 che determina una riduzione di 3,823 : 1.

Naturalmente numerosi altri elementi la differenziano dalla 328: innanzitutto il passo, più lungo di ben 300 mm; le sospensioni, anche se mantengono l'architettura fondamentale dei bracci trasversali oscillanti con assieme mollone-ammortizzatore, hanno una diversa disposizione. Riferendoci sempre alle 328 troviamo serbatoi carburante più capienti (13 litri); in proposito va ricordato che 308-328 e Mondial-Mondial 3.2, hanno il serbatoio sdoppiato e i due elementi sono sistemati davanti alle ruote posteriori. Altre differenze fra la vecchia e la nuova Mondial: alle carreggiate si riscontrano delle differenze: 25 mm in più all'avantreno e 7 in meno, al retrotreno. A proposito dell'avantreno va segnalata un'innovazione abbastanza importante introdotta sulle Mondial 3.2. Per ridurre lo sforzo al

### MONDIAL 3.2 MECHANICS: MUCH THE SAME AS THE 328'S

The engine-drivetrain group of the Mondial 3.2 is practically the same as the 328's. Differences: the engine model designations, F 105 C 000 for the sports coupé and F 105 CS 000 for the convertible (the 328's is F 105 CB 000) and, compared to the previous 3-liter engine, the final reduction ratio is a little "longer": it is a 17/65, causing reduction of 3.823:1. Naturally, numerous other elements differentiate it from the 328: first of all, the wheelbase, longer by 300 mm; the suspensions, although they retain the basic architecture of oscillating control arms with coil-spring-shock-absorber group, are laid out differently. The fuel tanks are larger (13 liters) than the 328's; remember in this regard that the 308-328's and Mondial-Mondial 3.2's have dual fuel tanks located forward the rear wheels.

Other differences between old and new Mondials: the tracks are slightly different (25 mm more in front, 7 mm less in the rear). Regarding the front end, a rather important innovation was introduced on the Mondial 3.2. To reduce steering effort at slow speeds (when maneuvering), the front tire section was diminished by reducing the wheel race from 8 to 7 inches.

### MONDIAL 3.2. MECANIQUE: PRATIQUEMENT LA MEME QU

Le groupe moteur des Mondial 3.2 est pratiquement celui des 328. Seules différences: la désignation du modèle C 000 pour la berlina et F 105 CS 000 pour la cabriolet (pour les 328 le F 105 CB 000) et, par rapport à la précédente équipée du moteur 3 litres, un rapport final de réduction un peu "long" (17/65) qui donne une réduction de 3,823:1.

Nombre d'éléments la différencie de la 328: tout d'abord le pas de 300 mm de plus; les suspensions conservent l'architecture fondamentale des bras transversaux oscillants avec l'ensemble ressort/amortisseur, mais sont montées différemment. Toujours par rapport aux 328, les réservoirs d'essence contiennent 13 litres de plus; à ce propos, rappelez-vous que les 308-328 et les Mondial-Mondial 3.2 ont un réservoir d'essence dédoublé devant les deux modules montés devant les roues arrière.

Autres différences entre l'ancienne et la nouvelle Mondial: la voie avant a augmenté de 25 mm et la voie arrière de 7 mm. À propos du train avant, signalons une innovation assez importante introduite sur les Mondial 3.2. Pour réduire l'effort de



## CARATTERISTICHE 2

000 - 8 cilindri a V (90°)  
alesaggio x corsa = mm 83 x 73,6  
incline trasversalmente - 4 alberi a  
cinghie dentate - tenditore  
pressione 9,8 : 1  
270 CV DIN (= 84,7 CV/litro) a 7000

mkg DIN 31 a 5500 giri/min  
sferica - iniezione indiretta elettronica

ante - capacità litri 87  
onica Marelli Microplex - candele

ad acqua forzata - 2 elettroventilatori  
liti litri 24  
zata - filtro - radiatore - circuito litri 10

trasversale - ruote posteriori motrici  
Beck monodisco  
tutte sincronizzate  
ne: I = 3,419; II = 2,353; III = 1,693; IV =  
9; RM = 3,248  
con coppia ingranaggi cilindrici elicoidali -  
one (17/65) = 3,823  
autobloccante  
ti con 2 giunti omocinetici

sa 2 posti + 2 (disegno Pininfarina) - telaio

trotreno a ruote indipendenti - quadrilateri  
ilioni elicoidali con ammortizzatori idraulici  
barre stabilizzatrici trasversali  
gera - anteriori 7" x 16", posteriori 8" x 16"  
ali tubeless Goodyear Eagle: anteriori 205/55  
ri 225/55 VR 16 oppure radiali tubeless  
anteriori 220/55 VR 390 (cerchi 165 TR 390),  
55 VR 390 (cerchi 180 TR 390)  
toventilanti - servofreno - freno a mano  
tenori  
gliera - diametro sterzata m 12,50  
ico: tensione 12 Volt - alternatore Bosch N  
- batteria 66 Ah  
535 (passo m 2,650) - larghezza m 1,795  
t m 1,520; post m 1,510) - altezza m 1,235  
di marcia kg 1410; totale massimo kg 1850

### 3.2 CABRIOLET

al 3.2 tranne:

CS 000

a  
erta  
S  
di marcia kg 1400; totale massimo kg 1840

e bassissime velocità (nelle  
la gommatura anteriore è stata  
lla sezione, più esattamente la  
erchio passa da 8 a 7 pollici.  
rdine di marcia, sempre rispetto  
ne precedente, sono diminuiti di  
na di chili.

## PRINCIPAL CHARACTERISTICS MONDIAL 3.2

### Engine

Model F 105 C 000 - 90° V-8 cylinder  
displacement 3185 cc - bore x stroke = 83 x 73.6 mm  
4 overhead valves inclined transversely - 4 overhead  
camshafts - cogbelts - tightener  
compression ratio 9.8:1  
maximum power 270 HP DIN (= 84.7 HP/liter) at  
7000 rpm  
maximum torque 31 mkg DIN at 5500 rpm  
atmospheric fuel feed - Bosch K Jetronic electronic indirect  
fuel injection  
2 fuel tanks - capacity 87 liters  
Marelli Microplex electronic ignition - Champion A 6 G  
sparkplugs  
forced water cooling - 2 automatic fans - circuit 24 liters  
forced lubrication - filter - cooler - circuit 10 liters

### Drivetrain

center transverse engine - rear-wheel drive  
Borg & Beck single-plate clutch  
Ferrari 5-speed all-synchronized gearbox  
gear ratios: I = 3.419; II = 2.353; III = 1.693; IV = 1.244;  
V = 0.919; reverse = 3.248  
final reduction with helical spur gear pair - reduction ratio  
(17/76) = 3.823  
ZF self-blocking differential  
oscillating half-shaft axles with 2 homokinetic joints

### Body

2-seat + 2 closed body (design Pininfarina) - tubular frame  
independent wheel suspension front and rear - transverse  
quadriaterals - coil springs with Koni coaxial hydraulic  
shock-absorbers - transverse stabilizer bars  
light-alloy wheels - 7" x 16" front, 8" x 16" rear  
Goodyear Eagle tubeless radial tires - front 205/55 VR 16,  
rear 225/55 VR 16 or Michelin TRX tubeless front 220/55  
VR 390 (wheels 165 TR 390), rear 240/55 VR 390 (wheels  
180 TR 390)  
brakes: 4 self-ventilated discs - power assisted - handbrake  
on rear wheels  
rack-and-pinion steering - turning circle 12.50 m  
electrical system: 12 V - Bosch N 1/14 V 37 85A alternator  
- 66 Ah battery  
Length 4.535 m (wheelbase 2.650 m) - width 1.795 m  
(tracks 1.520 m front 1.510 m rear) - height 1.235 m  
weights: in running order 1410 kg; maximum total 1.850 kg

### MONDIAL 3.2 CABRIOLET

like the Mondial 3.2 except:

### Engine

model F 105 CS 000

### Car body

open body  
height 1,265 m  
weights: in running order 1400 kg; maximum total 1840 kg

Running weights dropped by around 80 kg  
compared to the previous version.

## PRINCIPALES CARACTERISTIQUES MONDIAL 3.2

### Moteur

modèle F 105 C 000 - 8 cylindres en V (90°)  
cylindrée 3185 cc - alésage x course = 83 x 73,6 mm  
4 soupapes en tête inclinées transversalement - 4 arbres à  
cames en tête - courroies crantées - tendeur  
rapport de compression 9,8 : 1  
puissance maxi 270 ch DIN à 7000 tr/mn (= 84,7 ch/litre)  
couple maxi 31 kgm DIN à 5500 tr/mn  
alimentation atmosphérique - injection indirecte  
électronique Bosch K Jetronic  
2 réservoirs d'essence - contenance 87 litres  
allumage électronique Marelli Microplex - bougies  
Champion A 6 G  
refroidissement forcé à eau - 2 ventilateurs électriques  
automatiques - circuit 24 litres  
graissage forcé - filtre - radiateur - circuit 10 litres

### Transmission

moteur central transversal - roues arrière motrices  
embrayage Borg & Beck monodisque  
boîte à 5 rapports tous synchronisés  
rapports de réduction: I = 3,419; II = 2,353; III = 1,693;  
IV = 1,244; V = 0,919; MA = 3,248  
réduction finale avec couple d'engrenages cylindriques  
hélicoïdaux - rapport de réduction (17/65) = 3,823  
différentiel ZF autobloquant  
demi-bras oscillants avec 2 joints homocinétiques

### Carrosserie

carrosserie fermée 2 places + 2 (Pininfarina) - châssis  
tubulaire  
roues indépendantes sur les 4 roues - quadrilatères  
transversaux - ressorts hélicoïdaux avec amortisseurs  
hydrauliques Koni coaxiaux - barres stabilisatrices  
transversales  
roues en alliage léger - 7" x 16" à l'avant; 8" x 16" à  
l'arrière  
pneumatiques tubeless Goodyear Eagle - 205/55 VR 16 à  
l'avant, 225/55 VR 16 à l'arrière; ou bien radiaux tubeless  
Michelin TRX 220/55 VR 390 à l'avant (jantes 165 TR 390),  
240/55 VR 390 à l'arrière (jantes 180 TR 390)  
freins: 4 disques autoventilés - servo - frein à main sur les  
roues arrière  
direction à crémaillère - rayon de braquage 12,50 m  
équipement électrique: tension 12 Volts - alternateur  
Bosch N 1/14V 37 85 A - batterie 66 Ah  
longueur 4,535 m (empattement 2,650 m) - largeur 1,795  
m (voie AV. 1,520 m; ARR. 1,510 m) - hauteur 1,235 m  
poids: en ordre de marche 1410 kg; total maxi 1850 kg

### MONDIAL 3.2 CABRIOLET

comme pour la Mondial 3.2 sauf:

### Moteur

modèle F 105 CS 000

### Carrosserie

carrosserie ouverte  
hauteur 1,265 m  
poids: en ordre de marche 1400 kg; total maxi 1840 kg

volant à très basse vitesse et pendant les  
monoeuvres, la section des jantes avant  
passe de 8 à 7 pouces.  
Les poids en ordre de marche, toujours par  
rapport à la version précédente, ont  
diminué de près de 80 kg.





**MONDIAL 3.2. PRESTAZIONI: 10 KM/H  
DI VELOCITÀ MASSIMA IN PIÙ**

Anche per la Mondial 3.2 la cura della "trasfusione" di potenza e dell'allungamento del rinvio finale della trasmissione, ha comportato come vantaggio principale un incremento della velocità massima. In effetti questa aumenta di una decina di chilometri orari, arrivando così in zona 250 km/h. Meno eclatanti, diremmo anzi appena quantificabili i vantaggi nell'accelerazione: i 400 m con partenza da fermo sono percorsi in 14,6 secondi (invece di 14,8); per il chilometro impiega 27,2 secondi, vale a dire appena tre decimi di secondo in meno.

**MONDIAL 3.2 PERFORMANCE:  
10 KPH MORE IN TOP SPEED**

Also for the Mondial 3.2, the principal advantage of the increased power and longer final drive ratio was a boost in top speed, along the order of the 10 kph, thus reaching the 250 kph zone. The benefits in terms of acceleration were much less significant: the standing quarter-mile time went down to 14.6 seconds (from 14.8); the kilometer time went to 27.2 seconds, three-tenths of a second less. There was somewhat more improvement in consumption figures, however. These are the declared values for the sports

**MONDIAL 3.2. PERFO  
PLUS 10 KM/H DE VITE**

Pour la Mondial 3.2 aussi consistant à injecter de la puissance et à allonger le renvoi final de la transmission, a entraîné une augmentation de la vitesse maximale. Celle-ci augmente d'une dizaine de kilomètres horaires, arrivant ainsi en zone 250 km/h. Les avantages en termes d'accélération sont moins éclatants, voire à peine quantifiables: 14,6 secondes (au lieu de 14,8) pour les 400 m de départ arrêté et 27,2 secondes pour le kilomètre, soit dix centièmes de moins. L'amélioration de la consommation est également





prezzabili invece i  
alla voce consumi. Questi i  
ti per la berlinetta (fra  
i riferiti alla "vecchia" tre litri):  
/100 km (9,4), a 120 km/h  
m (10,8), nel ciclo urbano  
m (21,6).  
t invece sono (la vecchia  
consumi della berlinetta)  
e: 9,4 - 11,7 e 21,2.  
migliorati i rapporti  
prima erano a vantaggio  
un po' più leggera, intorno ai  
algono circa 5,1.

G.C.M.

coupé ("old" 3-liter values in parentheses):  
9 liters/100 km at 90 kph (9,4), 11,2  
liters/100 km at 120 kph (10,8) and 20,7  
liters/100 km in city driving (21,6).  
For the convertible, on the other hand, the  
figures are (the old model had the same  
consumption as the coupé): 9,4, 11,7 and  
21,2 liters.  
The weight-to-power ratios were  
improved, of course: before they were  
better in the convertible, slightly lighter,  
around 6 kg/HP; now they are around 5,1.

contre assez appréciable: les valeurs  
annoncées pour la berlinette (entre  
parenthèses celles de la "vieille" 3 litres)  
sont de 9 litres/100 km à 90 km/h (9,4), 11,2  
litres/100 km à 120 km/h (10,8) et 20,7  
litres/100 km en cycle urbain (21,6).  
Pour le cabriolet, les valeurs sont  
respectivement: 9,4 - 11,7 et 21,2  
(l'ancienne avait la même consommation de  
la berlinette). Le rapport poids/puissance  
est évidemment amélioré (5,1 environ) par  
rapport au cabriolet précédent, un peu plus  
léger (6 kg/ch environ).