Pantera Grupp 3

Medan Pantera Grupp 4 är en renodlad tävlingsbil – som visserligen bygger på Panteras grundkonstruktion men har ett unikt chassi och en unik hjulupphängning – var regelverket för FIA Grupp 3 betydligt mer restriktivt. FIA avsåg att denna klass uteslutande skulle bestå av i princip helt standardmässiga, omodifierade sportbilar. Till en början var avvikelserna från standardutförandet få och handlade främst om säkerhetsåtgärder, men i takt med att serien utvecklades över åren utökades listan över tillåtna modifieringar för alla bilar i Grupp 3.



Till skillnad från Pantera Grupp 4-bilarna, som byggdes med hjälp av specialkomponenter, utgick man för Grupp 3-bilarna från vanliga, serietillverkade europeiska Pantera-exemplar. Eftersom bilarna byggdes på individuell beställning från kund är det svårt att dra några generella slutsatser om dem. Dessutom gör DeTomasos karaktär det än svårare att skilja de olika modellerna åt; en europeisk kund kunde nämligen beställa alla de komponenter som krävdes för att bygga en Pantera Grupp 3 direkt från fabriken, för att i efterhand modifiera en standardbil enligt dessa specifikationer och sedan tävla med den.

Det var även möjligt att beställa en Euro GTS och låta den byggas med alla Gr3-komponenter direkt från fabriken. Gränsdragningen är därför hårfin mellan en fabriksbyggd Gr3-tävlingsbil, en Euro GTS utrustad med Gr3-komponenter och en tävlingsbil som byggts om till Gr3-specifikation av en privat aktör. Även om personalen på DeTomasos PR-avdelning varit mycket hjälpsam och kan svara på frågor om huruvida en specifik bil byggdes som en Gr3, saknar de en komplett förteckning över alla tillverkade Gr3-bilar. Därför har de internationella DeTomaso-ägarklubbarna, i samarbete med de nationella klubbarna, upprättat ett register som dokumenterar dessa skillnader.

Processen att bygga en Gr3-Pantera inleddes i motorutrymmet. DeTomaso typgodkände Gr3-Panteran antingen med ett standardinsug i gjutjärn och en Motorcraft-förgasare, eller med ett valfritt insug i aluminium från Ford, utrustat med en Holley R-4777 650 cfm-förgasare med manuellt öppnande sekundärsteg. Originaloljetråget ersattes av ett större

tråg (8 liter på tidiga exemplar, 10 liter på senare) med inbyggt skvalpskydd (så kallad ”windage tray”) samt en valfri, löstagbar tvärbalk för chassit.



Standardgrenrör – och senare grenrör av europeisk GTS-typ (bestående av en 4-i-2-i-1-konstruktion med en 2,5-tums samlingsdel) – monterades. Avgassystemets 2,5-tumsslutrör ledde antingen till ANSA GTS-ljuddämpare med lågt motstånd, eller till så kallade ”Gr3-ljuddämpare” (höljen i GTS-stil helt utan inre komponenter, och därmed utan någon ljuddämpande verkan). I yttersta fall kunde hela ljuddämparsystemet tas bort och ersättas med enkla, raka rör. Man kan hoppas att motorerna genomgick en grundlig kontroll, noggrann finjustering (så kallad ”blueprinting”) och handmontering på fabriken, men det finns inga bevis för att DeTomasos motormontörer gjorde något annat än att montera dessa ”bolt-on”-delar på i övrigt standardmässiga motorer.

Kylaren lämnades oförändrad, även om de vanliga fläktarna kunde bytas ut mot tillvalet fläktar med åtta blad. Chassit genomgick inledningsvis endast mindre justeringar. Samma typ av justerbara Ariston-stötdämpare som satt på vanliga Pantera-modeller var standard på Gr3-versionen, men det fanns även två nivåer av uppgraderingar till Koni-stötdämpare.

Gr3-Panterorna utrustades med samma fjädrar som den europeiska GTS-modellen; det fanns endast ett tillval i form av distansbrickor (troligen avsedda för rallybilar). Styrväxeln flyttades med hjälp av distansbrickor för att motverka ...problem med oönskad styrpåverkan vid fjädringsrörelser (så kallad ”bump-steer”), men länkarmarna och krängningshämmarna var desamma som på de serietillverkade Pantera-bilarna.

Bromssystemet bestod av standardok från Pantera som greppade ventilerade bromsskivor med en diameter på 282 mm och en tjocklek på 20 mm; systemet manövrerades via en huvudcylinder av standardtyp. Detta var även ett vanligt tillval för de europeiska Pantera GTS-modellerna. Bilen var utrustad med 7- och 8-tumshjul från Campagnolo samt Michelin XWX radialdäck i dimensionerna 185/70 och 215/70.

År 1974 godkände FIA ytterligare modifieringar av hjulupphängningen. De bakre hjulspindelhusen och de främre hjulspindlarna ersattes av kraftigare komponenter från Grupp 4-specifikationen. Bromssystemet uppgraderades med en större huvudcylinder,

större trekolvsok i gjutjärn fram (tillsammans med 288 x 31,75 mm stora bromsskivor) samt större trekolvsok i gjutjärn bak (tillsammans med ventilerade GTS-standardskivor). Dessutom monterades kraftigare drivaxlar med förstärkta hjulbultar.



Även om de liknade bromsarna på Grupp 4-Panterorna var det inte exakt samma system, men denna konfiguration blev senare standard på modellerna GT5 och GT5-S. För parkeringsbromsen användes mindre, separata bromsok baktill, försedda med egna, mindre bromsbelägg.

De ursprungliga krängningshämmarna ersattes av ett justerbart system; detta påminde till sin filosofi om de justerbara krängningshämmare som satt på Grupp 4-Panterorna, men var mekaniskt annorlunda utformat. Det var nu tillåtet att montera 10-tumshjul från Campagnolo (av den typ som satt på europeiska GTS-modeller) baktill, medan 8-tumshjul användes framtill.

Interiören i Gr3 Pantera var förvånansvärt vardaglig. Tidiga exemplar hade en instrumentpanel med två separata hus för mätarna, medan senare bilar antingen utrustades med en gjuten instrumentpanel i ett stycke (av samma typ som i den amerikanska L-modellen) eller en tvådelad, klädd variant som liknade den i den europeiska GTS-modellen. Samtliga hade mätare med metrisk skala och europeiska reglage. De ursprungliga säkerhetsbältena behölls, men föraren fick dessutom en tävlingssele. Standardstolarna i Pantera ersattes av tävlingsstolar i ett stycke – av samma typ som satt i Grupp 4-versionerna av Pantera.

(Intressant nog var dessa tävlingsstolar i ett stycke faktiskt tillverkade av resterna från de radikala ”staket”-stolar som satt i Pantera-prototypen. Dessa stolar bestod av en ram av plåt försedd med gula skumgummiblock. De var visserligen visuellt slående, men Ford ansåg att de var alltför märkliga för marknaden, så de sattes aldrig i produktion. Eftersom DeTomaso redan hade tillverkat många av dessa ramar, klädde man helt enkelt in dem med lätt stoppning och gjorde om dem till tävlingsstolar.)

Kraftigt stoppade sidostöd – likt dem som fanns i Grupp 4-bilarna – monterades ibland på dörrsidorna, antingen på ena eller båda sidorna.

På vissa exemplar flyttades tändningslåset senare från sin plats under instrumentpanelen till mitten av mittkonsolen, bakom askkoppen, så att föraren enkelt kunde nå det även när han satt fastspänd. En brandsläckare var fastskruvad i golvet framför passagerarsätet.

Ratten från USA-modellen var standardutrustning, men köpare kunde välja att istället montera en treekrad Momo Prototipo-ratt (av den typ som satt i Euro GTS) eller den mindre Momo Prototipo-ratten från Group 4-versionen. Intressant nog såldes Gr3-Panterorna med komplett värme- och luftkonditioneringssystem, elhissar, en radioantenn fastskruvad på taket samt ett par högtalare monterade i de nedre panelerna vid golvet (en framför gaspedalen och en riktad in mot passagerarsidan), men någon radio ingick inte. Tryckluftshorn fanns också som tillval.



Bakrutan av plexiglas och den sexpunktsbur som fanns i Group 4-Panteran var även standard i Gr3-bilarna. Dessutom modifierades den främre motorkåpan för att ge enkel åtkomst till motorns framsida, utan att hela bakpanelen behövde monteras bort (vilket i sin tur hade krävt att även störtburen togs bort!).

Utseendemässigt förändrades Gr3-Panterorna gradvis i takt med att de vanliga produktionsmodellerna av Pantera utvecklades. Tidiga Gr3-bilar var utrustade med de vanliga tvådelade stötfångarhörnen fram och bak. Efter introduktionen av Pantera L-modellen utrustades vissa Gr3-bilar med stötfångarhörn av den tidigare typen, där de främre blinkerserna var integrerade. Andra exemplar hade stötfångarhörn av europeisk L-modell, där blinkerserna satt i de standardmonterade L-modellshusen på undersidan av framskärmarna. Själva blinkersglasen var antingen helt klara (med en färgad glödlampa) eller tvåfärgade, med en orange och en klar del.

Vissa bilar behöll de tvådelade stötfångarhörnen bak, medan andra utrustades med den europeiska L-modellens stötfångare i ett stycke (vilken var identisk med stötfångaren på den amerikanska L-modellen, med den skillnaden att den – istället för att sitta på hydrauliska stötdämpare – var monterad på fasta fästen, betydligt närmare karossen). Både de främre och bakre stötfångarna på Gr3-bilarna var normalt förkromade.

Det fanns olika paket för extra belysning, såsom extraljus och dimljus; vissa bilar utrustades med dimljus från Carello, medan andra fick omfattande ljusramper för rallykörning i mörker. Under de första åren monterades en enkel, platt frontspoiler försedd med kylkanaler för frambromsarna, medan senare exemplar fick en mindre luftspoiler (vilket även var ett vanligt tillval på den europeiska GTS-modellen efter 1976) samt små, nitade skärmbreddare av GTS-typ.

Det verkar som att endast ett fåtal Gr3-bilar fick den europeiska GTS-färgsättningen, med svartlackerad motorhuv, baklucka och tröskelpaneler. Den Gr3-Pantera som visas i fabriksbroschyren och på vykort är helt gul. I de flesta fall användes denkalen som satt på tröskelpanelerna på den europeiska GTS-modellen (där ”DeTomaso” stod med stora bokstäver, följt av ”Pantera” i mindre stil och ”GTS” längst ner), men den modifierades så att texten ”GTS” togs bort.

Precis som på Grupp 4-bilarna användes gummistroppar för att hålla motorhuven och bakluckan på plats; till skillnad från Grupp 4-bilarna var karossdelarna dock tillverkade av vanligt stål snarare än aluminium. På den högra framskärmen satt en utvändig huvudströmbrytare för batteriet (utan löstagbar nyckel) – samma typ av brytare som användes på Grupp 4-bilarna.

Åter till Startsidan