CLASSIC DRIVER

Ferrari 308 GTB

Forza Ferrari!

Text & Fotos: Mathias Paulokat

Renaissance eines Erfolgsmodells: Es ist Zeit, sich nach einem guten Ferrari 308 oder 328 umzusehen. Längst ist klar: Ein Auto von diesem Schlag ist nicht nur „Una Bella Macchina“, sondern stellt auch einen Meilenstein in der Ferrari-Ahnengalerie dar. Der 308 GTB legte die Basis für eine überaus erfolgreiche Fahrzeugreihe. Und dabei ist er keine Spontanintuition, sondern das Ergebnis automobiler Evolution: in ihm stecken gute Gene vom 308 GT4, 246 GT und 365 GT4 BB. Kennern sagt das alles. Alle anderen weihen wir mit diesem Klassikerbericht ein.

„Eine Firma funktioniert nur zuverlässig, solange die Zahl ihrer Eigentümer ungerade ist – und kleiner als Drei!“ Dies soll der Vater von Enzo Ferrari seinem Sprößling mit auf den Weg gegeben haben. Der Rest ist Legende: Wie kein Zweiter verstand es „il Commendatore“, ein Sportwagenimperium aufzubauen, dessen Fahrzeuge eine unvergleichliche Aura besitzen. Die Strahlkraft der Marke ist immens, das italienische Feuer heiß begehrt. So sahen es auch die Käufer der Ferrari Typen 308 GTB, 308 GTS, 328 GTB und 328 GTS. In über anderthalb Jahrzehnten verkauften sich die Sportwagen beinahe 22.000 mal. Eine Zahl, die alle anderen Modellerfolge in Maranello in den Schatten stellte und Ferrari einen neuen Absatzrekord bescherte. Forciert wurde der Erfolg durch zahlreiche Kino- und TV-Auftritte. So steuerte auch Tom Selleck, alias Detektiv Magnum, in der gleichnamigen Serie jenen Ferrari über die sonnigen Straßen von Hawaii. Das war noch vor den Miami Vice-Zeiten, in denen Daytona und Testarossa zum Einsatz kamen.

Die Erfolgsgeschichte von 308er und 328er nahm 1975 ihren Anfang auf dem Pariser Automobilsalon. Dort wurde der 308 GTB der Öffentlichkeit präsentiert und zog sofort sämtliches Interesse auf sich. Denn das Karosseriebüro Pininfarina hatte nicht nur ganze Arbeit geleistet, sondern einen richtigen Volltreffer gelandet. Das gebündelte Design-Wissen aus den Typen Dino 246 GT und dem 365 GT4 Berlinetta Boxer, kurz BB, von 1971 vereinte sich im 308 GTB. Die technische Basis lieferte der Ferrari 308 GT4 – der kantige Dino von 1973. Pikant ist dabei, dass eben dieses Fahrzeug nicht vom Ferrari-Hausdesigner, sondern von Nuccio Bertone stammt. Wie Pininfarina domizilierte Bertone ebenfalls in Turin. Er gab dem 308er-Dino die kantig geschwungene Geradlinigkeit, die Sergio Pininfarina so expressiv wohl kaum gewagt hätte.

Über die Zahlenkombinationen der italienischen Leidenschaft haben wir schon ausführlich in unserem Ferrari 250 GT Berlinetta SWB Klassikerreport berichtet. Beim 308 GTB lautet die Dechiffrierung wie folgt: Die

Ziffern „3“ und „0“ geben den Hubraum an, also 3,0-Liter. Die folgende Ziffer „8“ steht für die Zylinderzahl. GT meint Gran Turismo und das „B“ steht für Berlinetta. So hießen bei Ferrari traditionell diejenigen Coupés, die ausschließlich zwei Sitzplätze besaßen.

Perfekte Proportionen

Der 308 GTB wurde zehn Jahre lang produziert. Bemerkenswert dabei ist, dass die ersten 808 Fahrzeuge des Ferrari 308 mit einer Kunststoff-Karosserie, sogenannte „Vetroresina“, hergestellt worden. Was damals weniger beliebt war, ist heute eher ein Bonus, denn entsprechend selten sind gut erhaltene Modelle mit dem nichtrostenden Exterieur. Es gab den 308 auch in einer bei Käufern beliebten offenen GTS-Version, wobei das „S“ für Spider steht. Die Offenheit des Spiders orientiert sich am von Porsche kultivierten Targa-Prinzip: Ein festes Steckdach zwischen Front- und Heckscheibe schirmt bei Bedarf den Innenraum ab. Ansonsten verschwindet es hinter den Sitzen. Die Linienführung des GTS wird durch das Targa-Konzept kaum gestört, im Gegenteil: Der Spider wirkt ebenfalls absolut schlüssig und perfekt balanciert. Entsprechend spät folgte der Wachwechsel.

1985 war es dann soweit: Der 328, ebenfalls als GTB und GTS erhältlich, trat die Nachfolge an. Die optischen Retuschen fielen sparsam aus, beschränkten sich auf die wesentlichen Partien an Front und Heck. Hier wich die Scharfkantigkeit einer etwas weicheren Linienführung, was das Fahrzeug insgesamt noch gefälliger wirken ließ. Auch der Innenraum erhielt eine Frischzellenkur. Bei dem von uns gefahrenen 308 GTB Exemplar aus dem Jahrgang 1977, angeboten von Steenbuck-Automobiles, zeigt sich das Interieur wie ladenneu. Das Farben- und Materialspiel aus Rosso Corsa, mattschwarzem Kunststoff, rehbraunem Leder und dezenten Applikationen aus verchromtem Metall fesselt sofort. Kein Teil wirkt abgegriffen, völlig frei von Scheuerstellen zeigt sich das feine Leder. Die aus dem Vollen gefräste Kugel des Schalthebels liegt enervierend in der rechten Hand. Wer sie umfasst, spürt förmlich, wie er die Zügel für das Cavallino Rampante in die Hände nimmt. Ich drehe mich an der A-Säule vorbei in den Sportsitz. Und sitze extrem tief. Die exakt angeordneten Rundinstrumente liegen genau im Blickfeld. Gleich einer Jetkanzel ist die Aussicht über den scharf gezeichneten Vorderwagen. Fahrerorientierter geht es kaum.

Das von Classic Driver gefahrene Auto ist eines der letzten dieser Spezies. Ab April 1977 erhielten der 308 GTB, das Schwestermodell GTS und die 328 Folgemodelle, eine herkömmliche Blechkarosse, die von Scaglietti gefertigt wurde. Insgesamt 2.897 GTB-Modelle wurden produziert, der GTS wurde 3.219 Mal auf die Räder gestellt. Letztmalig wurden die V8-Motoren dabei in der Fahrzeugmitte quer zur Fahrtrichtung eingebaut. Ab dem Nachfolgemodell 348 lagen die Achtzylinder-Aggregate nur noch längs im Motorraum. Erstmalig hingegen wiesen die V8-Motoren des 308 Zahnriemen anstatt Steuerketten auf. Sie leisteten anfangs zwischen 223 PS und 227 PS. Diese Kraftzahlen verhalfen den 1.320 Kilogramm bis 1.380 Kilogramm schweren Sportwagen zu stattlichen Fahrleistungen. In 6,1 Sekunden sprintete der GTB aus dem Stand auf 100 km/h (GTS in 6,5 Sekunden). Erst bei 255 km/h, respektive 252 km/h (GTS) endete der Vortrieb.

Rasse, Klasse & Stil

Fahrprobe: Der Achtzylinder ist beim Schlüsseldreh sofort zur Stelle. Wütend brüllt er hinter der Schottwand zum Fahrgastraum auf. Der furiose Klang wird durch die nachträglich verbaute Sportauspuffanlage positiv verstärkt. Spätere Modelle mit der Bosch K-Jetronic oder gar mit Kat ausgerüstete Autos klingen deutlich verhaltener und sind auch schwachbrüstiger auf dem Grid. Dieser 77er 308 GTB indes geht ausgesprochen gut. Bei höheren Drehzahlen fühlt sich das warm gefahrene Aggregat spürbar am wohlsten. Untertouren hingegen mag er überhaupt nicht. Dann blubbert und verschluckt er sich schon einmal am oktanreichen Energietrunk. Nein, sein V8 verlangt ständig nach den Sporen. Und wer die gibt, spürt einen enormen Anschub. Dennoch liegt der 308 GTB erstaunlich satt auf dem Asphalt und durchläuft Kurven mit ungeahnter Präzision. Erfreulich dabei: es knackt und knirscht nichts. Keine unschönen Nebengeräusche trüben die Fahrfreude. Das Fünfgang-Getriebe schaltet satt und metallisch. Gibt es etwas Schöneres, als den schweren Hebel begleitet durch vehemente Vollgaspartien durch die offene Kulisse zu führen? Wohl kaum. Hier ist alles gesund. Die Ferrari-Fahrfreude – sie ist da.

Komplettieren wir die Modellhistorie: Ab 1980 führten verschärfte Abgasbestimmungen zum Ende der vier Doppelvergaser 40 DCNF von Eduardo Weber. Die erwähnte Bosch Einspritzung fand fortan Verwendung. Nachfolgemodell ab 1982 waren die „Quattrovalvole“ 308er. Sie trugen eine entsprechende Kennzeichnung am Heck und hatten Vierventiltechnik im Motor: 32 statt der 16 großen Ventile befeuerten und entlüfteten nun die acht Brennräume. Als weitere Besonderheiten sind die für den italienischen Markt bestimmten 208 GTB/GTS turbo Fahrzeuge zu erwähnen, die entsprechend ihrer Nomenklatur und aus landesspezifischen Steuergründen nur einen 2,0-Liter-Motor aufwiesen. Der größere Hubraum der 328 GTB/GTS (ab 1985) wurde übrigens durch eine leicht erweiterte Bohrung und einen um 2,6 mm längeren Hub gewonnen. Alleine diese Erweiterung brachte einen Leistungsschub auf nun 270 PS.

Beim Kauf eines gebrauchten 308er Ferrari sollte man naturgemäß einige Umsicht walten lassen. Ganz entscheidend ist eine einwandfreie und belegbare Historie der Eigentümer und die Einhaltung der Motorinspektions- und Wartungsintervalle. Regelmäßige Zahnriemenwechsel gehören hier zwingend dazu. Ebenfalls sollten Fahrzeuge von Interesse penibel auf etwaige Unfallschäden und Rostbefall kontrolliert werden. Gute bis sehr gute Fahrzeuge dürften derzeit zwischen 40.000 Euro und 50.000 Euro erhältlich sein. Frühe Vergaser-Modelle scheinen besonders attraktiv – zumal sie aufgrund ihrer Bauzeit in Deutschland kostengünstig mit H-Zulassung gefahren werden können. Und nicht zuletzt profitieren insbesondere 308er-Ferraristi vom Look des späteren Über-Ferrari, dem legendären und mittlerweile sehr hoch bewerteten Ferrari 288 GTO von 1984 mit Biturbo-V8. Die Ähnlichkeit im Exterieur ist frappant - hier zeigt sich noch einmal der Grundentwurf der 3er Ferrari in ganz großer Klasse, gepaart mit maximaler Motorpotenz.

Im Classic Driver-Automarkt stehen gepflegte Exemplare des Ferrari 308 GTB zum Verkauf – klicken Sie hier.

Datenblatt

Fahrzeugkonzept:	Mittelmotorsportwagen
Chassis:	Gitterrohrrahmen
Karosserie:	zunächst Kunststoff, später Stahlblech
Motor:	wassergekühlter 2.925 cm³ V8, quer eingebaut
Max. Leistung:	227 PS (167 kW) bei 6400 Touren (GTB) 223 PS (164 kW) bei 6.600 Touren (GTS)
Max. Drehmoment:	284 Newtonmeter bei 5.000 Touren
Kraftübertragung:	Fünfgang-Schaltgetriebe mit offener Kulisse, Einscheiben-Trockenkupplung, Hinterradantrieb
Abmessungen:	Länge 4.230 mm x Breite 1.720 mm x Höhe 1.120 mm
V-max:	knapp über 250 km/h
Produktionszeitraum:	308 GTB von 1976 bis 1980, 308 GTS von 1977 bis 1980

Stückzahlen:	2.897 Einheiten vom 308 GTB; davon 808 mit „Vetroresina“ Karosserie 3.219 Einheiten vom 308 GTS

- **Versicherungsangebot für einen Ferrari 308 GTB anfragen**.

Fotogalerie

\[page\]

Ferrari

Ferrari

MP2RUN

Galerie

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

\[page\]

Source URL: https://www.classicdriver.com/de/article/ferrari-308-gtb
© Classic Driver. All rights reserved.