Ferrari

RACING COLLECTION

ISSN 2239-8368
10004>
9 772239 836132

FERRARI 308 GTB | *4*

La Gazzetta dello Sport
Tutto il rosa della vita

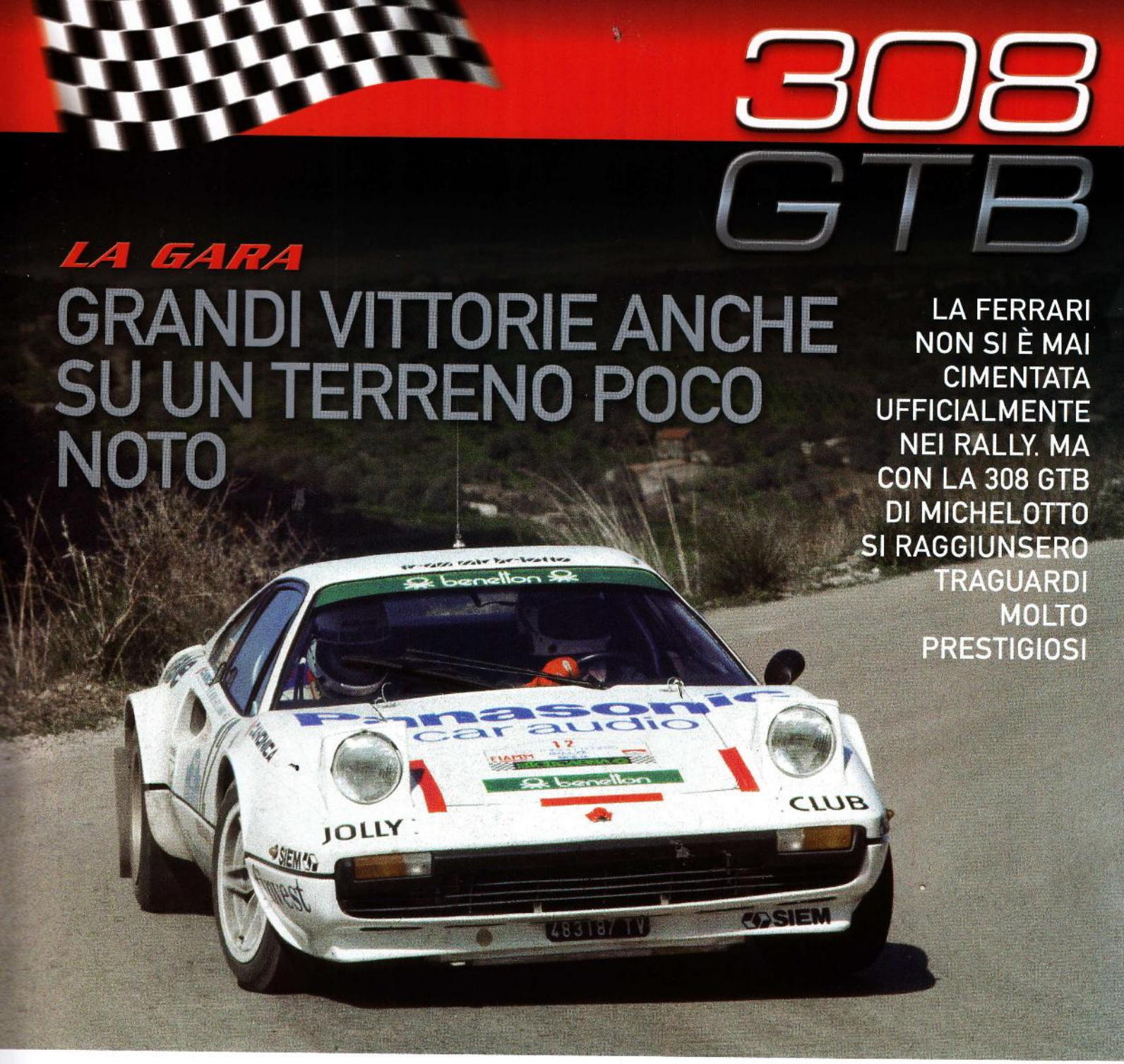
FABBRI EDITORI

308 GTB

LA GARA

GRANDI VITTORIE ANCHE SU UN TERRENO POCO NOTO

LA FERRARI NON SI È MAI CIMENTATA UFFICIALMENTE NEI RALLY. MA CON LA 308 GTB DI MICHELOTTO SI RAGGIUNSERO TRAGUARDI MOLTO PRESTIGIOSI



C'è un legame speciale che lega le vicende della Ferrari 308 GTB in versione rally alla Targa Florio. Accadde nel 1978 e fu una prima assoluta per entrambi i protagonisti della vicenda: in quell'anno infatti, per la prima volta la classica gara siciliana (che ancora oggi mantiene il prestigioso titolo di "gara più antica del mondo") diventava per la prima volta un rally internazionale, dopo sessanta edizioni "tradizionali", disputate come gara di velocità, e una come gara di regolarità (quella del 1957, a causa della tragedia che si era compiuta alla Mille Miglia); allo stesso modo la Ferrari 308 GTB, versione Gruppo 4, preparata per un uso rallistico nelle officine padovane di Giuliano Michelotto, faceva il suo esordio assoluto in gara, con lo specialista Roberto Liviero alla guida.

In un passato anche remoto, Enzo Ferrari come pilota, la Ferrari come azienda e la Targa Florio avevano già intrecciato le loro vicende: da quel giorno, però, proprio da quel rally, si è dipanata una storia speciale, forse un po' di nicchia, che è proseguita ininterrottamente fino al 1984 e che ha avuto i suoi apici nelle vittorie conseguite alla Targa da Jean Claude Andruet nel 1981 e da Tonino Tognana nel 1982.

Le Ferrari in Sicilia sono sempre state accolte con grandissimo calore da un pubblico folto, appassionato oltre ogni limite e davvero molto competente. Ov-

Alla Targa Florio/Rally di Sicilia del 1982 Tonino Tognana sulla Ferrari 308 GTB ottenne la prima vittoria di una serie che lo avrebbe portato alla conquista del Campionato italiano rally. La vettura, gestita dal Jolly Club, era preparata da Giuliano Michelotto, il tecnico padovano che per primo aveva creduto nelle potenzialità della berlinetta 8 cilindri di Maranello e che in breve tempo l'aveva portata ai vertici del rallismo internazionale.

1 L'appassionato e competente pubblico siciliano fa da cornice ad un veloce passaggio della Ferrari di Tognana.

viamente non fece eccezione neanche la Targa Florio Rally dove le Ferrari 308 GTB Gruppo 4 sono state grandi protagoniste.
In particolare, nel 1981, alla 65.esima edizione della Targa Florio, il francese Andruet, indicato tra i favoriti della vigilia e beniamino del pubblico, se la deve vedere con un manipolo di avversari molto tosto: tra questi il connazionale Darniche, con una Fiat 131 Abarth, e i migliori specialisti italiani dell'epoca come Pregliasco (Lancia Stratos), "Tony", "Lucky", Biasion e Carrotta (Opel Ascona 400), Tabaton e Tognana (Fiat 131 Abarth). Insolitamente prudente nel corso della prima frazione, Andruet si scatena da par suo nella seconda tappa e alla fine ha la meglio su "Lucky", precedendolo di 1'20". Al quinto posto assoluto si classifica l'altra Ferrari 308 GTB presente, affidata a Roberto Liviero, l'uomo dell'esordio assoluto di tre anni prima.
Quella conseguita nel 1982 è una vittoria per le Ferrari che ha il sapore del trionfo. Tonino Tognana, al volante di una 308 GTB Gruppo 4, deve lottare a lungo con la sempre verde Lancia Stratos (comunque dotata di un "cuore" Dino 6 cilindri "made in

La prima Ferrari 308 GTB da rally aveva esordito alla Targa Florio nel 1978 Nel 1981 arrivò la prima vittoria nella classica gara siciliana

LXVI TARGA FLORIO, 11-13 MARZO 1982

1	FERRARI 308 GTB	JOLLY CLUB	TOGNANA/DE ANTONI
2	FERRARI 308 GTB	FERRARI FRANCE CH.POZZI	ANDRUET/"BICHE"
3	OPEL ASCONA 400	CONRERO	BIASION/SIVIERO
4	FIAT 131 ABARTH	JOLLY TOTIP	ZANUSSI/BERNACCHINI
5	AUDI QUATTRO	AUDI ITALIA	CINOTTO/RADAELLI
6	TALBOT SUNBEAM LOTUS	TALBOT	ORMEZZANO/BERRO
7	OPEL ASCONA 400	CONRERO	"TONY"/"RUDY"

2 Due vittorie consecutive per la Ferrari in Sicilia, nel 1981 con Andruet, nel 1982 con Tognana.

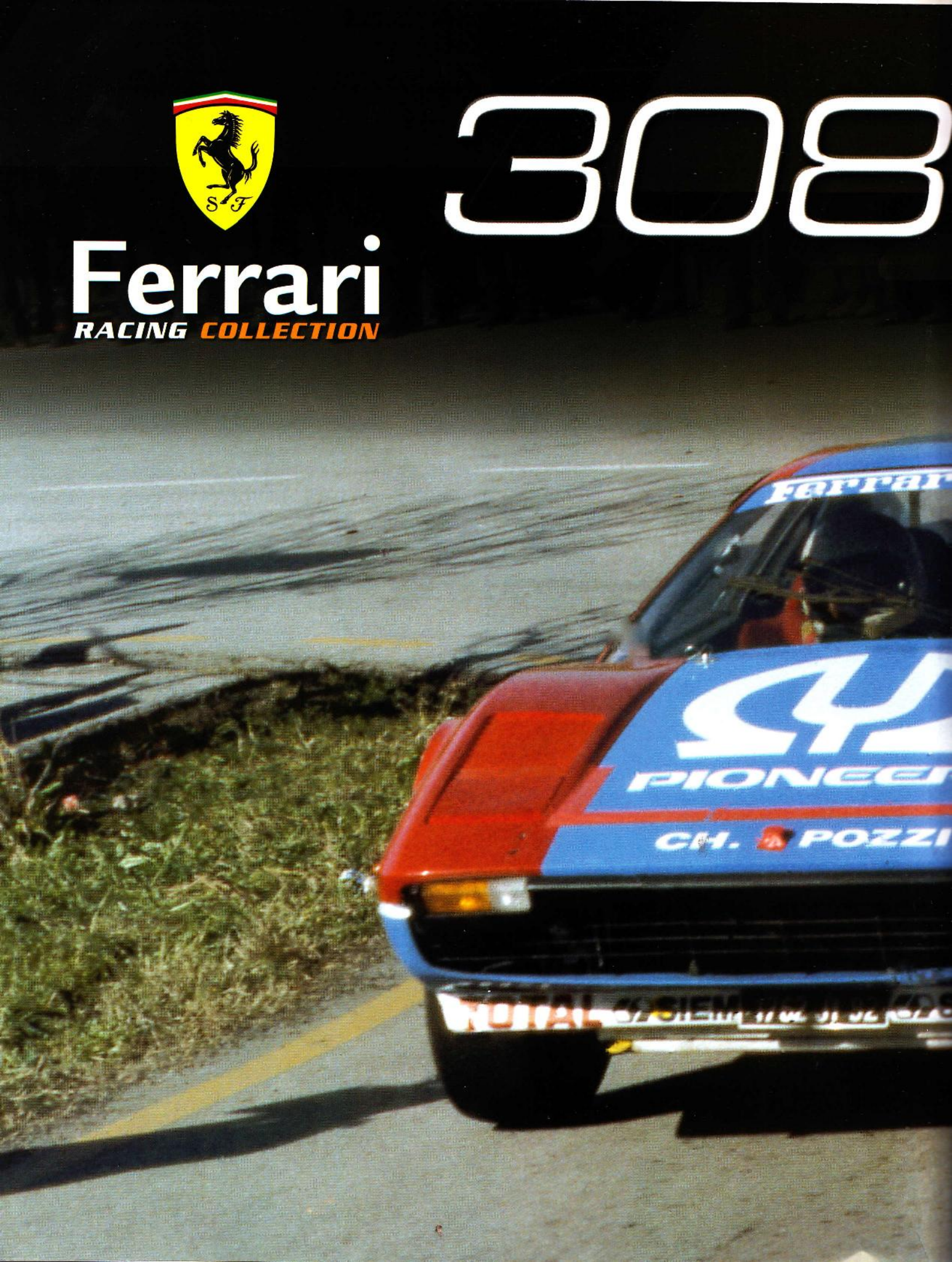
3 L'incidente occorso alla Lancia Stratos di Fabrizio Tabaton, spalancò le porte del successo a Tonino Tognana.

Maranello") di un eccellente Fabrizio Tabaton; solo un errore del pilota genovese spalanca le porte del successo al veneto. Tognana ha comunque il merito di non mollare mai la presa su Tabaton e di continuare a spingere credendoci fino in fondo. Andruet dal canto suo, ancora con la rossa 308 GTB gestita dal concessionario francese Charles Pozzi, perde troppo tempo nel corso di una prima tappa in cui a tratti appare rinunciatario. "Cavallo pazzo" però si riscatta presto e si lancia senza riserve nella seconda frazione, conquistando una eccellente seconda posizione alle spalle di Tognana.

La vecchia Targa Florio di velocità e la nuova versione rally sono profondamente diverse, eppure dopo il traguardo, davanti alle due Ferrari prima e seconda, sono molti gli appassionati che rievocano la precedente "doppietta" delle rosse in Sicilia, venti anni prima, nel 1962, quando la Ferrari 246 SP di Mairesse, Gendebien e Ricardo Rodriguez precedette sul traguardo la Ferrari 196 SP di Bandini e Baghetti.

308

Ferrari
RACING COLLECTION



GTB

FOCUS TECNICA

POCHI INTERVENTI MIRATI

LA ECCELLENTE BASE DI PARTENZA CONSENTÌ A MICHELOTTO DI EFFETTUARE SOLO ALCUNE OPERAZIONI PER DIMINUIRE IL PESO E POTENZIARE IL MOTORE

Il regolamento del Gruppo 4, Gran Turismo di serie, era abbastanza restrittivo. Dal punto di vista estetico, a differenza che nel Gruppo 5, Gran Turismo prototipi, c'era la rigorosa imposizione di lasciare le linee della vettura praticamente immutate. Si poteva agire sulla meccanica in maniera un po' più profonda ma sempre senza stravolgere le architetture della vettura di base.

La Ferrari 308 GTB, piccola, agile e compatta era spinta dal classico motore 8 cilindri a V di 90° di tre litri di cilindrata (2926,9 cm³), montato in posizione centrale-trasversale. Questa vettura apparve a Michelotto come una ideale prosecuzione della Lancia Stratos, vettura agile, grazie ad un passo piuttosto corto, dalle dimensioni compatte e basata sullo stesso schema con motore centrale-trasversale. Dopo lunghi e accurati studi e numerosi collaudi condotti assieme a "Tony" Fassina, Michelotto annuncia la nascita della sua Ferrari 308 GTB Gruppo 4 da rally. L'annuncio ufficiale avviene nei primi mesi del 1978, in un ristorante di Ponte di Brenta. Il primo esemplare della 308 GTB di Michelotto era basato sul telaio di una Ferrari Dino 308 GT4; i successivi quattordici (tra Gruppo 4 e Gruppo B saranno invece realizzati sulla base di telai provenienti dalla regolare produzione di serie delle vetture stradali.

Tanti gli interventi effettuati: in particolare si era lavorato parecchio sul contenimento del peso della vettura, che adesso superava di poco la tonnellata (1020 kg.) contro i 1090 kg a vuoto della normale berlinetta stradale. Una prima serie di Ferrari 308 GTB stradali (per un totale di 807 esemplari realizzati tra il 1975 e il 1977) era stata

LA TECNICA IN SINTESI

MOTORE	*Posteriore, trasversale, 8 cilindri a V (90°)*
Alesaggio x corsa	*81 x 71 mm*
Cilindrata totale	*2926,90 cm³*
Rapporto di compr.	*10,4 : 1*
Distribuzione	*bialbero in testa per bancata,*
Alimentazione	*iniezione elettronica Kugelfischer (Bosch K-Jetronic)*
Accensione	*Marelli Dinoplex*
Potenza max	*288 CV a 8000 giri/min (310 CV a 8000 giri/min)*
Lubrificazione	*a carter secco*
TRASMISSIONE	*trazione posteriore*
Frizione	*monodisco a secco*
Cambio	*posteriore a 5 rapporti + RM*
TELAIO	*Traliccio tubolare*
Sospensioni	*ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali oscillanti, molle elicoidali, barra antirollio, ammortizzatori telescopici post. a ruote indipendenti, bracci trasversali oscillanti, molle elicoidali, barra antirollio, ammortizzatori telescopici*
Freni	*a disco autoventilati*
Sterzo	*a cremagliera*
Ruote	*in lega leggera, 15 pollici*
Serbatoi carburante	*2 x 40 l in lega leggera*
DIMENSIONI E PESO	
Passo	*2340 mm*
Carreggiate	*ant. 1460 mm, post. 1460 mm*
Lunghezza	*4230 mm*
Larghezza	*1720 mm*
Peso a vuoto	*1020 kg (1050 kg)*
DIMENSIONI E PESO	
Velocità massima	*nd*

I dati qui riportati sono quelli relativi alla versione Gruppo 4 (tra parentesi i dati disponibili dell'allestimento Gruppo B). Non sono dati ufficiali della Ferrari ma quelli comunicati dal preparatore Michelotto.

Il posto guida della 308 GTB Gr.4 è un esempio del grande lavoro di Michelotto volto a far dimagrire il più possibile la Ferrari 308 GTB da rally rispetto alla sua versione stradale.

realizzata con carrozzeria in vetroresina, poi sostituita nelle serie successive da più tradizionali pannelli in acciaio e alluminio. Sulla scorta di questa esperienza, Michelotto optò per una carrozzeria interamente in vetroresina, molto più leggera e comunque omologabile, visto che il regolamento del Gruppo 4 imponeva la realizzazione di serie di almeno 400 vetture tutte uguali.

Anche il motore fu sottoposto a modifiche significative; pur lasciando invariati i valori di alesaggio e corsa (81 x 71 mm) della vettura di normale produzione, era stato maggiorato il rapporto di compressione che dagli 8,8 : 1 della 308 GTB era stato incrementato fino ai 10,4 : 1 della 308 GTB Gr.4.

Ciò aveva comportato l'incremento anche della potenza massima erogata: i 255 CV a 7700 giri/minuto della 308 GTB stradale furono incrementati a 288 CV a 8000 giri/minuto sulla versione da rally.

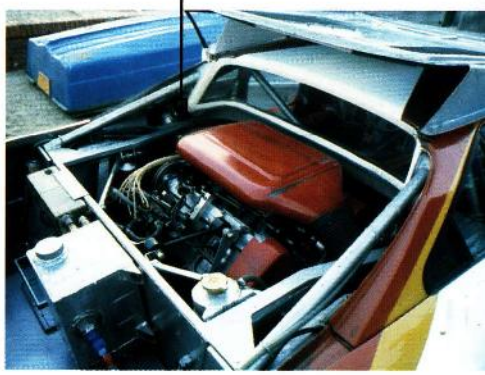
Valori non esasperati rispetto alla base di partenza, dunque la testimonianza che il lavoro di sviluppo era stato indirizzato verso concetti di affidabilità e durata, piuttosto che di prestazioni pure. D'altro canto nei rally la velocità e la potenza sono dati importanti, ma lo sono ancor di più affidabilità e resistenza. Dal punto di vista estetico non era stato possibile apportare grandi modifiche. I passaruote erano "normalmente" allargati per un utilizzo corsaiolo.

Lo scarno comunicato che accompagnava la vettura il giorno della sua presentazione a Ponte di Brenta forniva solo pochi altri dati tecnici. Tra questi l'adozione di due serbatoi in lega leggera da 40 litri ciascuno, di cerchi Canonica scomponibili e l'utilizzo di pneumatici Pirelli.

Con l'introduzione del Gruppo B, anche la Ferrari 308 GTB dovette essere ampiamente modificata. L'aspetto più significativo fu l'adozione del nuovo motore "Quattrovalvole" adesso alimentato da una iniezione elettronica Bosch K-Jetronic in luogo della precedente Kügelfischer. In questo modo la potenza massima era stata elevata a 310 CV, fermo restando il regime di rotazione a 8000 giri/minuto. Il peso della vettura era aumentato di circa 30 kg, a causa dell'utilizzo obbligatorio di nuovi pannelli di rinforzo in acciaio per la carrozzeria

Altri interventi di minor conto furono effettuati sulle sospensioni e sull'impianto frenante, potenziato rispetto al passato.

In totale sono state prodotte da Michelotto soltanto quattro vetture con le specifiche del Gruppo B. È curioso notare come la prima di queste vetture fosse equipaggiata col vecchio motore a due valvole.



Il motore V8 tre litri della 308 GTB fu profondamente rivisto dai tecnici di Michelotto. La potenza di 288 CV a 8000 giri/minuto fu poi incrementata a 310 CV con il nuovo motore a 4 valvole per cilindro e l'alimentazione a iniezione meccanica Kügelfischer.