

CLASSIC DRIVER

Ferrari Dino 308 GT4

Stilflucht

Text: [Mathias Paulokat](#)

Fotos: Jan Baedeker

Ferrari oder nicht? Das ist für viele hier die Frage. Obwohl zwischen 1974 und 1980 ordentlich verkauft, wurde der Ferrari Dino 308 GT4 über lange Zeit eher belächelt als begehrt. Zurecht? Darf der von Bertone gezeichnete Keil doch als Wegbegründer der Achtzylinder-Ferrari-Seriensportwagen gelten. Classic Driver nimmt den vergleichsweise preisgünstigen Ferrari-Exoten unter die Lupe. Und stellt fest: Dinge ändern sich. Konkreten Kaufabsichten wohnt keine Komik mehr inne.

„Wie bitte, dies soll ein richtiger Ferrari sein?“ Wer in den letzten zehn oder zwanzig Jahren mit einem Ferrari Dino 308 GT4 vorfuhr, hat häufig bitter einstecken müssen. Denn der Dino mit Keilform wurde lange Zeit einfach nicht als vollwertiges Familienmitglied im Kreise der Ferraristi akzeptiert. Warum? Die [ruhmreichen Ahnen](#) schienen viel zu mondän und hatten längst Legendenstatus erworben. Die Nachfahren des Dino wiederum wirkten optisch deutlich ausgewogener und motorisch potenter als der gedrunken wirkende Keil. Zudem festigten in den siebziger und achtziger Jahren eher zweisitzige Ferrari-Sportwagen wie der [308 GTB/GTS](#) und später die 328er Modelle nebst dem faszinierenden [Ferrari 288 GTO](#) den Ruf der Marke aus Maranello. Dem von 1974 bis 1980 gebauten 308 GT4 Dino kam in dieser Zeit eher eine Außenseiterrolle zu, was die Imagebildung anbelangte.



Es wird höchste Zeit, diese Ansichten zu revidieren. Wer sich ohne Vorurteile dem Dino 308 GT4 nähert, wird zugeben, dass der Sportler ein exzellenter Stilvertreter seiner Epoche ist. Wir schreiben die 1970er Jahre und die gefälligen, rundlichen Sportwagenformen der sechziger Jahre waren bereits den kantigen, gepfeilten Karosserien gewichen. Lamborghini Urraco, Lotus Esprit Turbo, Maserati Merak oder schon früher der [Aston Martin DBS](#) hießen typische Sportwagen dieser Zeit. Es war eine Phase der Paradigmenwechsel und Umbrüche – auch im Sportwagensegment.



Bertone statt Pininfarina

Der Ferrari Dino 308 GT4 passt in dieser Hinsicht gut ins Bild. Anders als die Fahrzeuge zuvor, entstammt

das Design nicht aus der Feder von Pininfarina, sondern vom Büro Bertone. Diese Adresse indes war in der Sportwagenszene bislang eher als Designschmiede von [Lamborghini](#) bekannt. Und tatsächlich sind zahlreiche Merkmale wie auch die Grundform der GT4 deutlich dem Bertone-Look zuzuordnen. Betrachten Sie beispielsweise nur das Heck des Fahrzeugs, welches durch seine klare Gliederung in Rückleuchten, Kennzeichenträger, Stoßstange und nach innen fliehender Heckschürze besticht. Das ist es: keine Schnörkel, keine Attitüden. Diese Erscheinungsform darf als expressionistisch, kubistisch und gleichzeitig doch zeitlos bezeichnet werden. Ästheten mögen sich in der Seitenansicht am hinteren Teil des Fahrzeugs stören. Hier scheinen die auslaufende Dachlinie und die Radhäuser nicht in einem optimalen Winkel aufeinander zu treffen. Diese optische Unvollkommenheit basiert auf einem ganz praktischen Grund. Denn der Dino war von Anfang an als 2+2-sitziger Sportwagen konzipiert. Hierfür brauchte es Platz in der zweiten Reihe.



Der 308 GT4 hatte auch keinen unmittelbaren Vorgänger, an den er sich hätte anlehnen können. Einen Dino-Ferrari gab es gleichwohl zuvor schon. Dieser recht beliebte Wagen hörte auf die Typbezeichnung [246](#) und wies einen Sechszylinder-Motor auf, was ihm auch den Ruf eines „kleinen“ Ferrari einbrachte, der in manchen Kreisen tatsächlich streckenweise auch mit Akzeptanzproblemen zu kämpfen hatte. Heute allerdings hat dieser Dino längst einen unbestrittenen Liebhaberstatus und festen Platz in der Ferrari Modellchronologie. Dino-Ferrari trugen nicht das übliche Ferrari Logo auf der Haube, sondern stattdessen einen stilisierten Dino-Schriftzug.



Nicht nur ausgewiesene Ferrari-Kenner wissen: Pate des Namens Dino war der überraschend verstorbene Sohn vom Patriarchen Enzo Ferrari. Dieser hieß Alfredo und wurde von seinem Vater meistens jedoch Dino gerufen, was sich vom Kosenamen Alfredino ableitete. Als Erinnerung an seinen Sohn widmete Enzo dem 246 und eben der 308 GT4 Baureihe diesen neuen Markennamen, dem sogar das springende Pferd, das Cavallino Rampante, weichen musste. Erst im Mai 1976, drei Jahre nach der Vorstellung, sprang das Ferrari-Pferd auf die Front des Wagens.



Erster Serien-V8 ab Werk

Der V8-Motor des 308 GT4 mit 3,2 Liter Hubraum war ein direktes Ergebnis der Ferrari-Rennsportabteilung. Die Zylinder werden von vier großvolumigen Weber-Doppelvergasern versorgt. So gespeist, leistet der drehfreudige und grundsätzlich auch robuste Motor bis zu 255 PS. Zuvor hatte Ferrari ausschließlich Sechszylindermotoren oder V12-Aggregate verbaut. Tatsächlich ist der Dino 308 GT4 der erste Serien-Ferrari mit einem Achtzylinder-Motor. Dieser V8 sollte später noch in zahlreichen Folgemodellen seinen Dienst verrichten und darf getrost als gelungener Motorenbau gelten. Unter dem Strich umso bemerkenswerter, dass eben dieser Motor im kantigen Dino sein Debüt erlebte.

Und was für eines! Der niedrige Schwerpunkt in Kombination mit einer beinahe mustergültigen Gewichtsverteilung von circa 45 Prozent vorne zu 55 Prozent hinten beschert dem Dino GT4 eine noch heute beeindruckende Straßenlage. Das Erlebnis lässt sich in einem sachlich kühlen Cockpit genießen, welches aufgrund der Materialien und der klassischen Instrumentierung dezent edel wirkt und eines echten Ferrari würdig ist.



Bleibt die Frage: Sollte man also jetzt einsteigen? Ein pauschales Urteil im Sinne von ja oder nein wäre nicht wirklich seriös. Denn wie immer kommt es bei einem Ferrari ganz besonders auf den Pflege- und Gesamtzustand des jeweiligen Fahrzeugs an. Das gilt auch oder gerade für den Dino mit dem V8-Motor. Stimmt der Zustand, dann empfehlen wir die V8-Ferrari aus den 1970er Jahren grundsätzlich und durchaus als sinnvolle Investments. Das „Tal der Tränen“ haben sie wertmäßig längst hinter sich gelassen. Achten Sie beim Kauf auf authentische Fahrzeuge ohne Um- und Anbauten. Es geht hier schließlich um die Kultivierung der Keilform. Und zwar bitte in Reinkultur! Denn unter stilistischen Gesichtspunkten steht einem Ferrari 308 GT4 Dino das Beste vermutlich noch bevor. Der kantige Dino ist ein Schlüsselmodell. Und als solches eben auch ein richtiger Ferrari.



Die Fakten

Fahrzeugkonzept:

2+2-Sitzer in Coupéform

Karosserie:

Stahlblech (Bertone)

Motor:

Wassergekühlter V8, quer eingebaut, vier Weber-Doppelvergaser

Hubraum:

2.926 cm³

Leistung:

255 PS (188 kW) bei 7.700 Touren

Bremsen:

Scheibenbremsen vorne und hinten

Abmessungen:

Länge 4.300 mm x Breite 1.710 mm x Höhe 1.181 mm

Radstand:

2.550 mm

Leergewicht:

1.330 Kilogramm

V-max:

250 km/h

Beschleunigung:

von 0 auf 100 km/h in 6,8 Sekunden



Unser Fotofahrzeug in eleganter Farbkombination mit der Außenfarbe „Bruno Metalizzato“ und Leder in „Beige/Bruno“ entstammt aus der Mitte des Modellzyklus aus dem Jahr 1978. Bis 1980 wurde der GT4 gefertigt. In sechs Jahren Bauzeit entstanden über 3.600 Fahrzeuge. Die ursprüngliche Variante mit Dino-Logo wurde rund 1.300 mal produziert. Der vom Hamburger [Steinke Sportwagenservice angebotene Wagen](#) wurde am 27. April 1978 erstmals zugelassen. Das Fahrzeug fährt mit originalen 14 Zoll Campagnolo Rädern und Michelin XWX Reifen vor. Obwohl das Auto nicht restauriert wurde, präsentiert es sich in einem sehr schönen Zustand und kaum patiniert. Wichtig beim Kauf klassischer Ferrari ist eine detaillierte Unfall- und Rostkontrolle sowie eine lückenlose Wartungshistorie. Bei diesem Fahrzeug fällt die erfreulich gerade Karosserie positiv auf. Neben dem ersten Fahrzeugbrief liegt auch das gestempelte Serviceheft, Garantieheft, Bedienungsanleitung sowie zahlreiche Wartungs- und Reparaturrechnungen nebst Belägen ab 1983 bei. Was den neuen Eigentümer freuen dürfte: Auch der Zweitschlüssel ist noch vorhanden – genauso wie das ursprüngliche Bordwerkzeug ex Maranello.



Galerie

Hide gallery

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/ferrari-dino-308-gt4>

© Classic Driver. All rights reserved.