

Salon de l'Automobile de Paris, 1973. Après 20 ans de collaboration exclusive avec Pininfarina, Ferrari dévoile la Dino 308 GT4, un modèle équipé d'un moteur V8 imaginé par Bertone. Dans son atelier turinois, le Maestro Marcello Gandini a accompli un véritable exploit: concevoir un 2+2 attrayant équipé d'un moteur central arrière dans une carrosserie d'un peu plus de 4,30 mètres de long.



La Dino 308 GT4 est le premier modèle Ferrari de conception entièrement nouvelle depuis la prise de contrôle par Fiat (en 1969) du département véhicules de production de Maranello. Succédant à la 246 GT, elle est présentée au salon Paris de 1973. La 308 GT4 inaugure un V8 de trois litres (un retour à la cylindrée de la 250 GT), qui sera repris sur la 308 GTB. Contrairement au V6 de la Dino 246 réalisé chez Fiat, la mécanique de la 308 est fabriquée à Maranello. Un point doit être souligné : les quatre arbres à cames en tête sont entraînés par deux courroies crantées - comme sur le 12 cylindres boxer. Monté transversalement au centre de la voiture, ce moteur (à carter humide) fait bloc avec la boîte de vitesses et le différentiel autobloquant. Gavé par quatre carburateurs double corps Weber, il développe 250 ch à 7700 tr/mn, le couple ressortissant à 29 mkg.

Autre singularité, et pas des moindres, la 308 GT4 est une 2+2. Un concept audacieux et un pari esthétique risqué! Comment disposer quatre places dans une petite voiture à moteur central arrière sans donner naissance à un vilain canard? Designer attitré de Ferrari depuis 1953, Pininfarina n'a guère été enthousiasmé par le cahier des charges. Ni tenté par la prise

de risque. C'est donc Bertone qui s'y est collé! Et l'on ne peut que féliciter le carrossier turinois, qui s'est remarquablement acquitté de la tâche. Surtout que la longueur de la voiture n'excède que de dix centimètres celle de la Dino 246. Un exploit! Selon Bertone, qui avait dessiné le coupé Fiat Dino, cette collaboration avec Ferrari est née d'une suggestion de Fiat.

Menue, la partie antérieure de la voiture se caractérise par son capot plongeant et ses phares rétractables, tandis qu'une vaste prise d'air rectangulaire prend place sous la fine calandre. Au-delà d'un toit très plat, une poupe racée se termine par un porte-à-faux réduit. Quant à la lunette arrière, elle est enchâssée entre de longs montants de custode pour permettre de loger deux ouvrants, l'un pour le moteur, l'autre pour le coffre à bagages. Afin d'accueillir deux passagers à l'arrière, la 308 GT4 voit sa position de conduite avancée et son empattement allongé à 2,55 mètres. Le châssis multitubulaire et les suspensions sont hérités de la 246.



Lorsque la production des modèles 246 GT/GTS s'interrompt en 1974, la 308 GT4 est le dernier modèle de la gamme Dino. C'est également le seul modèle que les concessionnaires Ferrari américains peuvent proposer à leurs clients, car les modèles 365 GT4BB et 365 GT4 2+2 ne sont pas homologués pour ce marché.

La seule «Ferrari» qu'ils vendent ne porte donc même pas d'écusson Ferrari et pour ne rien arranger, ses performances sont muselées par l'équipement de contrôle des émissions. Cela



n'a pas facilité les ventes, si bien que mi-75, l'usine a demandé aux concessionnaires américains d'installer des écussons Ferrari sur les véhicules en stock. Les véhicules qui n'avaient pas encore quitté l'usine ont été dotés d'écussons Ferrari, la mention Dino n'apparaissant plus que sur le coffre. Certains véhicules présents sur le marché américain portent donc des écussons Ferrari et Dino.



En 1975, Ferrari lance la 208 GT4, une version exclusivement réservée au marché italien et ramenée à deux litres pour des raisons fiscales (TVA réduite). La puissance passe à 170 ch et la vitesse maximum est limitée à 200 km/h. Extérieurement, la voiture ne se distingue de la 308 que par l'absence d'antibrouillards dans la calandre et une sortie d'échappement unique.

Bien que Ferrari ait confié le dessin de la 308 GTB - présentée en 1975 et produite parallèlement à la 308 GT4 - à Pininfarina, Bertone propose, au salon de Turin de 1976, un spider construit sur la base de la 308 GT4. Baptisée Rainbow, cette stricte deux places à l'empattement raccourci de dix centimètres aurait pu constituer le modèle qui manque à la gamme Ferrari depuis le retrait de la 246 GTS. La Rainbow est un exercice intéressant, bien dans le style de la carrosserie Bertone de l'époque. Ultra moderne, le design acéré ne retient que des droites et des angles vifs (la ligne en coin héritée de la Carabo et de la Stratos de Marcello Gandini), un parti pris que l'on retrouve même dans le dessin des roues! De plus, ce concept car propose un dispositif ingénieux : un hard-top disposé derrière les sièges

transforme la voiture en coupé-spider, il suffit pour cela que le conducteur le fasse basculer en position fermée à l'aide d'une simple commande.

La marque Dino connaît son terme en 1976, lorsque sur la 308 GT4, désormais badgée Ferrari, le cheval cabré remplace le logo Dino. La voiture reçoit au même moment quelques modifications de détails, qui concernent la calandre et l'habitacle.

Normes anti-pollution et de sécurité obligent, la version américaine de la 308 GT4 est défigurée par de disgracieux pare-chocs rétractables, tandis que la puissance est amputée d'environ 10% de sa valeur. Cette perte, ajoutée à une prise de poids non négligeable, plombe les performances... Tout comme les ventes !

En Europe, le devenir commercial de la 308 GT4 suit également une courbe descendante et la production de la voiture est arrêtée en 1980. Construites de 1974 à 1980, 2 826 exemplaires de la 308 GT4 et 840 exemplaires de la 208 GT4 ont été fabriqués soit un chiffre nettement supérieur à celui de la Dino 246 GT.



Particulièrement peu conçue pour la compétition, la 308 GT4 connaîtra pourtant la chaude ambiance de la piste. Elle doit cette aventure singulière à l'intrépide Luigi Chinetti, qui engage l'un des premiers exemplaires sortis d'usine aux 24 Heures du Mans de 1974. Outre son moteur préparé, la 308 GT4 du NART reçoit des panneaux de carrosserie en aluminium ou en fibre et des vitres en plexiglas, ainsi qu'un spoiler, un énorme aileron placé en porte-à-faux



arrière et des jantes Speedline. Elle abandonnera à la quatrième heure sur rupture d'un arbre de roue.

Notre Dino 308 GT4 fut livrée en Juillet 1976 par l'agent Ferrari Daverat de Bayonne. L'ensemble de ses propriétaires est connu, ainsi que son kilométrage comme le confirme son carnet d'entretien et l'ensemble des copies de cartes grises, et contrôle techniques présents au dossier. Toujours parfaitement entretenue, elle a fait l'objet d'un entretien rigoureux et de toutes les attentions de son dernier propriétaire. La distribution a été faite, les carburateurs sont réglés, les jantes d'origine ont été restaurées, etc. Elle est prête à vous emmener sur les petites routes sinueuses de France, pourquoi pas en famille!



*Paris Motor Show, 1973. After 20 years of exclusive collaboration with Pininfarina, Ferrari unveiled the Dino 308 GT4, a model equipped with a V8 engine imagined by Bertone. In his Turin workshop, Maestro Marcello Gandini accomplished a real feat: designing an attractive 2+2 with a rear mid-engine in a body just over 4.30 meters long.*

*The Dino 308 GT4 was the first completely new Ferrari model since Fiat took control of the Maranello production vehicle department in 1969. The successor to the 246 GT, it was presented at the 1973 Paris Motor Show. The 308 GT4 inaugurated a three-liter V8 (a return to the displacement of the 250 GT), which would be carried over to the 308 GTB. Unlike the V6 of the Dino 246, which was produced at Fiat, the 308's engine was made in Maranello. The*

*four overhead camshafts are driven by two toothed belts, as on the 12-cylinder boxer engine. Mounted transversely in the center of the car, this engine (with wet sump) forms a unit with the gearbox and the self-locking differential. Fed by four Weber twin-barrel carburetors, it develops 250 bhp at 7,700 rpm, with the torque remaining at the same level.*

*Another singularity, and not the least, is that the 308 GT4 is a 2+2. A daring concept and a risky aesthetic gamble! How do you fit four seats in a small car with a central rear engine without creating an ugly duckling? Pininfarina, Ferrari's resident designer since 1953, was hardly enthusiastic about the specifications. Nor was he tempted to take risks. So Bertone took the plunge! And we can only congratulate the coachbuilder from Turin, who acquitted himself remarkably well. Especially as the car is only ten centimeters longer than the Dino 246. Quite a feat! According to Bertone, who had designed the Fiat Dino coupé, the collaboration with Ferrari came about at Fiat's suggestion.*



*The car's slimline front end features a plunging bonnet and retractable headlamps, while a large rectangular air intake is positioned under the slim radiator grille. Beyond a very flat roof, a sleek stern ends in a reduced overhang. The rear window is set between long quarter-pillars to accommodate two hatches, one for the engine and the other for the luggage compartment. To accommodate two passengers in the rear, the 308 GT4's driving position has been moved forward and its wheelbase extended to 2.55 metres. The multi-tube chassis and suspension were inherited from the 246.*



*When production of the 246 GT/GTS ended in 1974, the 308 GT4 was the last model in the Dino range. It was also the only model that American Ferrari dealers could offer their customers, as the 365 GT4BB and 365 GT4 2+2 models were not homologated for that market.*



*So the only 'Ferrari' they sell doesn't even carry a Ferrari badge, and to make matters worse, its performance is muzzled by emissions control equipment. This didn't help sales, so in mid-1975 the factory asked US dealers to install Ferrari badges on stock cars. Vehicles that had not yet left the factory were fitted with Ferrari badges, with the Dino only appearing on the boot. As a result, some vehicles on the American market bore both Ferrari and Dino badges.*

*In 1975, Ferrari launched the 208 GT4, a version reserved exclusively for the Italian market and reduced to two liters for tax reasons (reduced VAT).*

*Power was increased to 170 bhp and the top speed was limited to 200 km/h. Externally, the only difference between the car and the 308 was the absence of fog lamps in the radiator grille and a single tailpipe.*

*Although Ferrari entrusted the design of the 308 GTB - presented in 1975 and produced alongside the 308 GT4 - to Pininfarina, Bertone offered a spider based on the 308 GT4 at the 1976 Turin Motor Show. Called the Rainbow, this strict two-seater with a wheelbase ten*

centimeters shorter could have been the model missing from the Ferrari range since the withdrawal of the 246 GTS. The Rainbow is an interesting exercise, very much in the style of the Bertone bodywork of the time. Ultra-modern, the sharp design uses only straight lines and sharp angles (the wedge-shaped line inherited from the Carabo and Marcello Gandini's Stratos), a bias that is even reflected in the design of the wheels! What's more, this concept car features an ingenious device: a hard top positioned behind the seats transforms the car into a coupé-spider, simply by being tilted into the closed position by the driver using a simple control.



The Dino brand came to an end in 1976, when the prancing horse replaced the Dino logo on the 308 GT4, which now bore the Ferrari badge.

At the same time, the car received a number of detailed modifications to the radiator grille and passenger compartment.

In order to comply with anti-pollution and safety standards, the American version of the 308 GT4 was disfigured by unsightly retractable bumpers, while power was cut by around 10%. This loss, combined with a significant weight gain, put a damper on performance... and sales!

In Europe, the commercial fortunes of the 308 GT4 also followed a downward curve, and production of the car was discontinued in 1980. Built between 1974 and 1980, 2,826 examples of the 308 GT4 and 840 of the 208 GT4 were produced, a figure considerably higher than that of the Dino 246 GT.



*Although the 308 GT4 was not particularly designed for competition, it nevertheless enjoyed the hot atmosphere of the racetrack. It owes this singular adventure to the intrepid Luigi Chinetti, who entered one of the first cars to leave the factory in the 1974 Le Mans 24 Hours. In addition to a tuned engine, the NART 308 GT4 was fitted with aluminum or fiberglass body panels and Plexiglas windows, a spoiler, a huge rear overhang spoiler and Speedline wheels. The car retired at the end of the fourth hour due to a broken driveshaft.*

*Our Dino 308GT4 was delivered in July 1976 by Ferrari agent Daverat in Bayonne. All of its owners are known, as is its mileage, as confirmed by its maintenance booklet and all of the copies of the registration documents and roadworthiness tests on file. Always perfectly maintained, it has undergone rigorous servicing and all the attention of its last owner. The distribution has been done, the carburetors are adjusted, the original rims have been restored etc. It is ready to take you on the winding roads of France, why not with your family!*

