



Sprungbereit für den Spurt. Auf Asphalt kann der Rallye-Ferrari sein Temperament besonders ausspielen

GANZ SCHÖN **ABWEGIG**

FERRARI UND RALLYE – spontan besehen ist das nicht die nahe liegende Kombination. In den frühen Achtzigern allerdings hat sich der 308 GTB Michelotto auf Europas Rallye-Pisten beeindruckend wacker geschlagen. Wir haben das rare Exemplar kurz vor Nizza im Abendlicht entdeckt

Ferrari steigt in den Rallye-Sport ein und dann ausgerechnet bei der Rallye Monte Carlo – das muss damals so manch einem seltsam vorgekommen sein. Verschneite oder gar vereiste Straßen waren nie das Terrain des cavallino rampante. Und genau dieser heißblütige Südländer, ein Ferrari 308 GTB Michelotto, trat 1982 an, um sich bei der legendären „Monte“ zu messen.

Unsere Geschichte beginnt im Oktober 1973, als Ferrari den 308 GT4 auf dem Salon de l'Auto in Paris vorstellte. Er war der allererste straßentaugliche V8 aus dem Hause Ferrari und außerdem der erste 2+2 mit Heckmotor. Die Maschine des 308 GT4 hatte 260 PS und das Auto wurde „Dino“ benannt, nach Ferraris früh verstorbenem Sohn, der bereits 1955 gegenüber seinem Vater und dem damaligen Chefingenieur Vittorio Jano die Entwicklung eines 1,5-Liter-dohc-V6-Motors für die Formel-2-Rennserie angeregt und Ende der fünfziger Jahre schließlich konzipiert hatte. Die Karosserie des 308 GT4 wurde nicht wie gewohnt von Pininfarina entworfen, sondern von Bertone. Das kantige Design war eher gewöhnungsbedürftig als spontan begeisternd. Zu seiner Verteidigung muss man allerdings seine ausgesprochen gute Straßenlage und

TEXT:
BRITTA BAU

FOTOS:
STEFAN BAU

beachtliche Leistung auf schnellen, kurvigen Strecken anführen.

Zwei Jahre später, im Oktober 1975, fuhr der 308 GTB im Genfer Salon de l'Auto ein und auf seiner Motorhaube tänzelte verheißungsvoll das steigende Pferd. Ein wasch-



**Bella musica.
Konzertante
Ansaugtrichter
stimmen ihr
heiser röchelndes
Lied auf
Ohrenhöhe des
Fahrers an**

echter Ferrari, gekleidet in eine geschmeidig-elegante Karosserie von Pininfarina, womit der Kreis sich wieder schließt.

Im November 1976 bekam Ferrari von der FISA die heiß ersehnte Gruppe-IV-Homologation für den 308 GTB. Doch in den darauffolgenden zwei Jahren fuhren lediglich einige wenige Privatiers den 308 GTB in automobilen Wettkämpfen. Das änderte sich, als das Team Pozzi-Ferrari die Manege betrat. In den frühen siebziger Jahren begannen

Charles Pozzi, ein französischer Ferrari-Importeur, und sein Manager Daniel Marin, präparierte Ferraris bei verschiedenen Rennevents einzuschreiben; insbesondere Gruppe IV-Daytonas wie beispielsweise in Le Mans und bei der Tour de France, die Jean-Claude Andruet, der wohl bekannteste Fahrer des Teams, anno 1972 gewann. Andruet galt als ausgesprochen fähiger Fahrer, sowohl auf dem Track als auch auf der Straße. Aufgrund seiner weitreichenden Erfahrung mit heckmotorbetriebenen Autos bemerkte Andruet eines Tages Marin gegenüber, dass ein Ferrari 308 GTB, hätte er 300 PS und weniger Gewicht, durchaus bei der Rallye Monte Carlo und anderen Straßenrennen glänzen und sie eventuell sogar gewinnen könnte.

Bei einem seiner Treffen mit Enzo Ferrari in Maranello erzählte Marin ihm von Andruets Überlegung und fragte Enzo, ob er ein solches Projekt unterstützen würde. Der Commendatore reagierte in der für ihn typischen Art, er sagte weder eindeutig „ja“ noch „nein“. Er merkte lediglich an, dass sein Unternehmen mittlerweile „einer industriellen Gruppe angehöre, die mit fabrik-eigenen Rallye-Wagen ins Rennen gehe“, womit er auf Fiat und Lancia anspielte, ohne sie jedoch beim Namen zu nennen, fügte allerdings



abschließend hinzu: „Marin, Sie sind ein freier Mann.“

Nach diesem Gespräch sprach Marin mit Gaetano Florini, der für die Rennkundenbetreuung verantwortlich zeichnete und Marin bekräftigte, dass der „Alte“, wenn er nicht ausdrücklich „nein“ sagte, tatsächlich „ja“ meinte. Florini empfahl Giuliano Michelotto aus Padua, der sei der richtige Mann für den Job, um aus einem serienmäßigen 308 GTB einen tauglichen Rallye-Wagen zu machen. Michelotto hatte selbiges bereits erfolgreich mit dem Lancia Stratos gemacht und 1978 den ersten 308 GTB-Rennwagen nach Gruppe IV-Vorgaben aufgerüstet.

Der 308 GTB in der Rallye-Version kommt optisch vergleichsweise aggressiv daher, was seiner markanten Körperlinie allerdings durchaus zuträglich ist, ebenso wie die vier zusätzlichen Scheinwerfer zwischen

den serienmäßigen Schlaflaugen. Die extrem niedrige Front profitiert vom Spoiler, über dem die Lufteinlässe die beiden Ölkühler und den Motor-kühler mit frischer Luft versorgen. Zusätzliche Lufteinlässe finden sich

Der Stahlrohrrahmen samt Glasfaser-Karosse bringt klare Gewichtsvorteile

direkt vor den Hinterrädern. Wer ein gutes Auge fürs Detail hat, wird erkennen, dass hier Wert auf in sich geordnetes Aussehen gelegt wurde: Fensterrahmen, Scheibenwischer und Scheinwerferrahmen sind mattschwarz lackiert. Die Karosse besteht überwiegend aus Glasfaser, ein großer Schritt angesichts der traditionellen Stahl- und Aluminium-

karossen, und mit dem unschlagbaren Vorteil enormer Gewichtsersparnis. Von 1981 an hatten die 308er nämlich wieder Stahlkarossen, die in der Herstellung weniger aufwändig waren als die Gfk-Karossen, sowie eine Kugelfischer Jetronic-Einspritzung – nicht nur wegen der zusätzlichen Leistung und Laufruhe, sondern auch aufgrund der verschärften Abgasbestimmungen seinerzeit, vor allem auf dem amerikanischen Markt. Doch bis dahin gab es den 308 GTB noch ausschließlich mit Glasfaser-Karosse und der Weber-gefütterten Maschine.

Reifen und Felgen sind in punkto Grip und Dimension exakt auf die optimale Straßenlage und maximale Bodenhaftung des Wagens ausgelegt. Die Michelin SP20 Reifen sitzen auf 15-Zoll-Leichtmetallfelgen mit einer Breite von zwölf Zoll hinten und acht Zoll vorn. Nicht unbeachtliche

Spezialist Michelotto baute den 308 GTB damals für Rallye-Einsatz auf. Inzwischen wurde der Wagen komplett runderneuert



Maße, wenn man bedenkt, dass auf den Schotterpisten seinerzeit üblicherweise acht Zoll (Heck) und 6,5 Zoll (Front) verwendet wurden. Die hinteren Radläufe des 308 GTB wurden daher geweitet, um die breiteren Räder gut abdecken zu können.

Im Innenraum des Ferrari bekämen klaustrophobisch veranlagte Zeitgenossen umgehend Beklemmungen. Das serienmäßige Armaturenbrett gleicht nunmehr dem Cockpit eines Düsenjets. Die Instrumente werden dominiert vom Drehzahlmesser über der Lenksäule, der durch das Lenkrad hindurch eingesehen wird. Auf der Rechten befindet sich der Sicherungskasten, der im Notfall vom Co-Piloten bedient werden kann. Das komplette Interieur ist maßgefertigt, mit auf den jeweiligen Fahrer angepasstem Schalsitz und übersichtlich angeordneten Schaltern. Um das zusätzliche



Spartanisch-funktionales Rallye-Interieur. Der Sicherungskasten liegt direkt im Blickfeld des Co-Piloten



Besitzer Kari Mäkelä genießt sichtlich den kraftvoll zubeißenden Achtzylinder und die direkte, glasklare – ohne Servounterstützung arbeitende – Lenkung

Gewicht des Überroll-Käfigs auszugleichen, wurde an anderen Stellen, beispielsweise beim gelochten Lenkrad, Gewicht eingespart.

Die Maschine des 308 GTB ist eine Leihgabe des von Rocchi designten 308 GT 4 und verfügt über 90 Grad Zylinderwinkel, Leichtmetall-Legierung und einen Drei-Liter-V8, der von vier Weber-44-DCNF-Fallstromvergäsern gefüttert wird. Das Verdichtungsverhältnis entspricht 8,8 zu eins, für Gruppe vier wurde es auf 10,4 angehoben, wodurch mit ein paar weiteren Verfeinerungen aus 255 Pferdestärken knappe 300 PS wurden. Diese ersten 308er GTB sollten sich später als die Leistungseffizientesten ihrer Klasse erweisen.

Die Schmierung erfolgt mittels Trockensumpf, wofür ein geräumiger Öltank hinter dem Motor angebracht ist. Wie erwähnt, sitzen die Ölkühler an der Front des Wagens, weswegen das Öl durch lange Leitungen unter dem Bauch des Ferrari verläuft.

Die Übersetzung ist kurz: erster Gang 3,076 zu 1, zweiter 2,312, dritter 1,789, vierter 1,409, fünfter 1,208 und rückwärts 3,000. Alle Gänge außer dem Rückwärtsgang sind synchronisiert, mit einer Achsüberset-

945 Kilogramm Leergewicht. So werden auch allerhöchste Fahrdynamikwünsche erfüllt

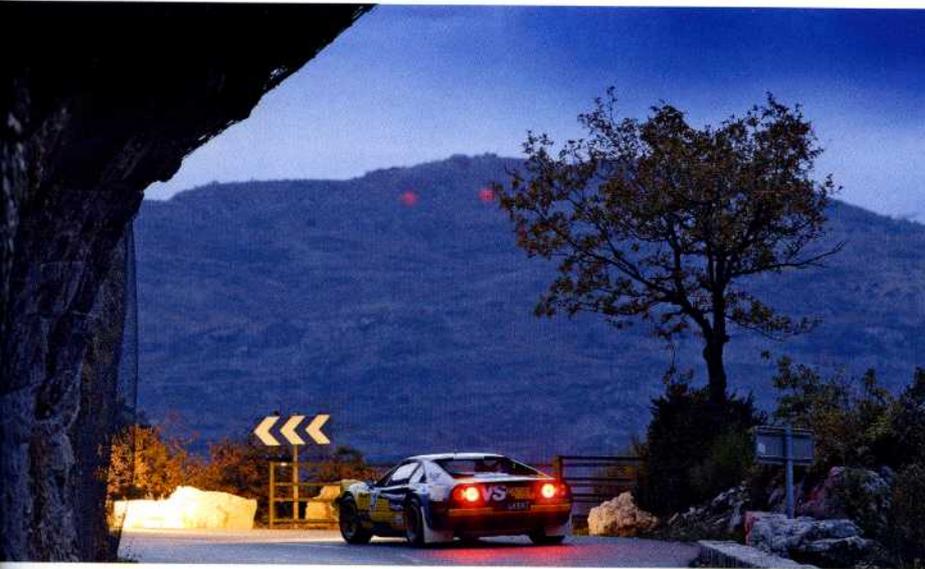
zung von 3,7 zu 1 für schnelle Straßen. Die Hinterachse hat ein fünfzigprozentiges Sperrdifferential. Da das Rallye-Reglement kein vollständiges Renngetriebe erlaubte, wurde das serienmäßige Getriebe modifiziert.

Der 308 GTB verfügt über Zahnstangenlenkung und Einzelradaufhängung rundum. Die Räder werden mittels Querlenker und Spiralfedern plus Stabilisatoren und Bilstein-Dämpfern auf dem Asphalt gehalten.

Das Lenkrad misst runde 13 Zoll im Durchmesser, und Servolenkung sucht man hier vergebens.

Was die Bremsen angeht, handelt es sich hier um serienmäßige Zweikreisbremsen; auch hier gibt es keine Bremskraftverstärkung, was gefühlvollere Bremsmanöver auf schnelleren Asphaltsektionen ermöglicht. Radnaben, ähnlich denen des Stratos, sowie innenbelüftete Scheiben vorn und hinten sorgen für homogene Bremsleistung.

Mit einem Leergewicht von 945 statt der regulären 1200 Kilogramm misst der Ferrari 308 GTB Michelotto 4,23 Meter in der Länge, er ist 1,72 Meter breit und 1,12 Meter hoch. Die beiden Treibstofftanks haben ein Fassungsvermögen von insgesamt 80 Litern. Der 308 GTB gehört zu der Kategorie Rallyewagen, bei denen man die Nadel der Tankanzeige mit bloßem Auge rapide fallen sehen kann, weswegen die Fahrer noch zusätzliche Tank-

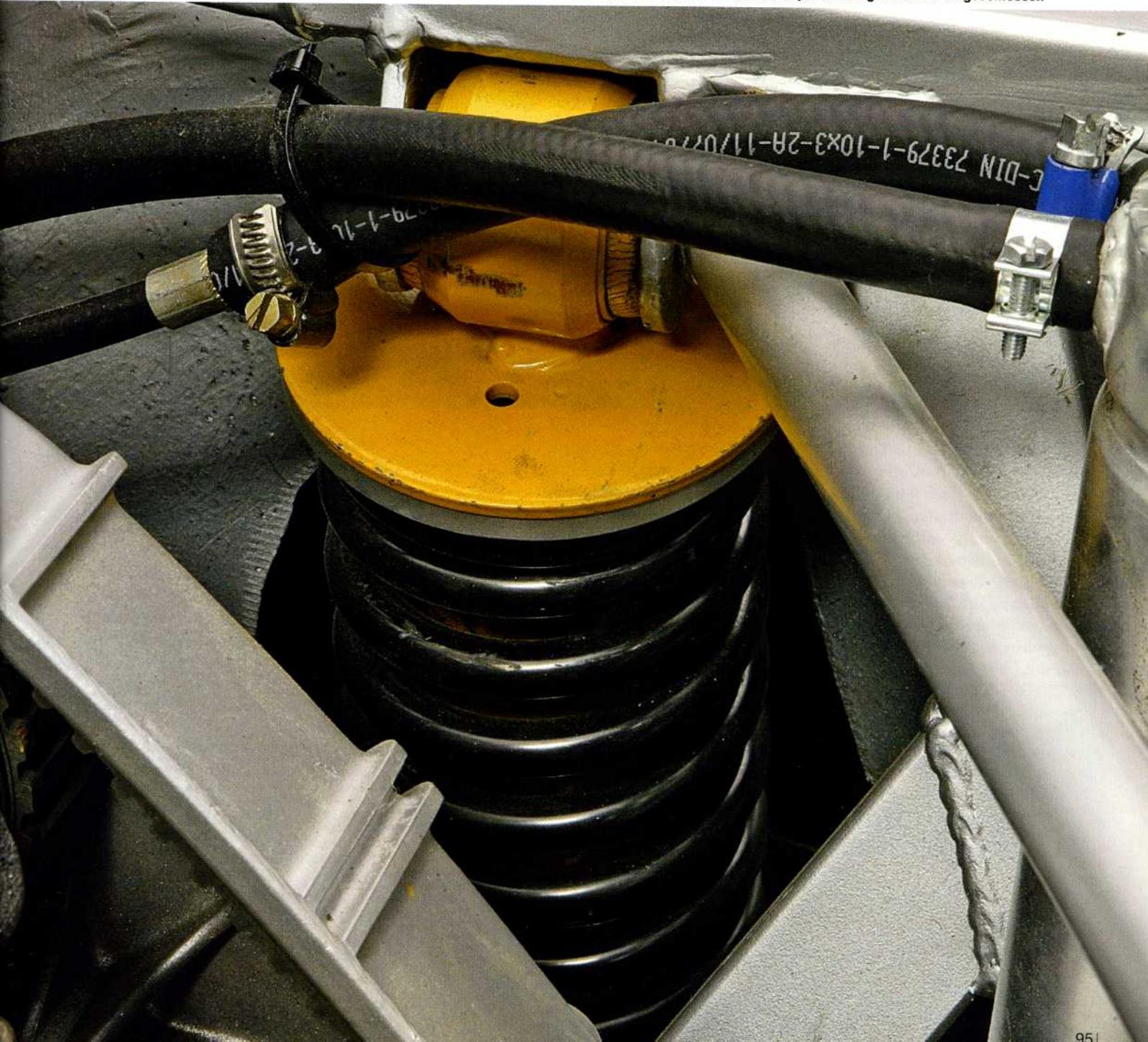


Im kurvenreichen Küstengebirge finden Mann und Maschine ihre Erleuchtung



Funktional-hochwertiger Ausgleichsbehälter fürs Kühlwasser

Verstrebte Aufnahme für das Bilstein-Federbein. Der Rohrrahmen bietet für Sporteinsatz viele Vorteile. Reparaturmöglichkeiten eingeschlossen



Nur im Reservat historischer Events kann man heute noch einen Rallye-Ferrari erleben



stopps entlang der Rennstrecke einlegen müssen.

Der 308 GTB Michelotto fuhr seinerzeit diverse Rallyes, musste dann jedoch einige entmutigende Rückschläge verkraften, bis er mit Raffaele „Lele“ Pinto am Steuer den dritten Platz bei der Rallye in Monza belegte. 1979 schließlich gewann der Ferrari die Rallye in Monza, erneut mit Pinto am Steuer.

1980 wurde der 308er auf der Targa Florio von Andruet gefahren, der das Rennen dominierte, bis ihn ein Feuer zum Abbruch zwang. Der Wagen wurde instandgesetzt und anschließend an Pozzi verkauft.

Auch 1981 startete der 308 GTB Michelotto bei ein paar Rallyes und konnte dabei einige wenige Siege verzeichnen. Auf der Tour de Corse führte der 308er den Hauptteil des Rennens an, bis er plötzlich durch unerklärliche Blockaden der Benzin-

leitung außer Gefecht gesetzt wurde. Die Mechaniker stellten im Nachhinein fest, dass eine ungewöhnliche Benzinmischung das Innere eines Plastikfilters zerfressen hatte, und der daraus sprießende Verdacht auf Sabotage löste sich in den Köpfen nicht so schnell wie der Filter auf.

Auf der Tour de France ging im selben Jahr wieder ein Ferrari 308 GTB Gruppe IV an den Start, am Steuer mal wieder Jean-Claude Andruet. Er gewann das Rennen, und das, obwohl ein Stein Schlag den Keilriemen in einem entscheidenden Moment außer Kraft setzte.

Bei der Rallye Monte Carlo im Jahr 1982 startete erneut Andruet für Ferrari. Er ging mit eher geringen Erfolgsaussichten ins Rennen – gegen Renault 5 Turbos und Audi Quattros, die zu jener Zeit die World Championship anführten. Doch in diesem Jahr gab es wenig Schnee,

und angesichts der Leistung und der Straßenlage des 308 auf trockenem Untergrund rechnete sich das Team trotz allem gute Chancen aus. Doch Jean-Claude Andruet verlor auf einer vereisten Stelle die Kontrolle über das Steuer und rammte den Wagen in eine Wand.

Von da an wurde der schnelle Italiener für die restliche Rennsaison vom Pech verfolgt. Wegen mechanischer Probleme musste er sich von den 24-Stunden-von-Ypres, der Tour

TECHNISCHE DATEN: FERRARI 308 GTB MICHELOTTO

Leistung: zirka 300 PS

Motor: Dreiliter-V8, wassergekühlt, Trockensumpf-Schmierung, Viertakt mit 90 Grad Zylinderanordnung, Leichtmetall-Legierung, vier Weber-44-DCNF-Fallstromvergaser, Verdichtungsverhältnis 10,4:1, Bohrung 82 mm, Hub 71 mm, Hubraum 3000 ccm, Fünfgang-Getriebe, Achsübersetzung 3,7:1

Fahrwerk: GfK-Karosserie, Zahnstangenlenkung, Einzelradaufhängung, Querlenker, Spiralfedern, Stabilisatoren und Bilstein-Dämpfer vorn und hinten, zwei Tanks à 40 Liter

Räder und Bremsen: Michelin-SP20-Bereifung, 15-Zoll-Leichtmetallfelgen, 12 Zoll hinten und 8 Zoll vorn, innenbelüftete Scheibenbremsen

Maße und Gewichte: Gewicht 945 kg, Länge 4023 mm, Breite 1072 mm, Höhe 1012 mm, Radstand 2340 mm, Spurbreite Front 1485 mm, Spurbreite Heck 1465 mm



Im Bug Wasserkühler und Heizung (oben). Schnellsplint am Haubenscharnier für rasche Komplettmontage



Spiegel mit zusätzlicher Abstützung. Damit im harten Einsatz nichts verrutscht

de Corse sowie auch von der Tour de France verabschieden.

1983 wurde die Gruppe IV komplett aus dem Rallye-Reglement gestrichen und durch Gruppe B ersetzt. Der 308 GTB war nicht länger teilnahmeberechtigt, doch Ferrari hatte längst den nächsten Trumpf im Ärmel – den Twin-Turbo 288 GTO, der sehr gut für den Rallye-Einsatz geeignet gewesen wäre und als Geheimwaffe für die Gruppe B galt. Doch der fürchterliche Unfall auf der Tour de Corse, der am 2. Mai 1986 das Leben des Finnen Henri Toivonen – Sohn des Rallye-Fahrers Pauli Toivonen und Bruder von Rennfahrer Harri Toivonen – sowie seines amerikanischen Co-Piloten Sergio Cresto forderte, setzte der Gruppe B ein jähes Ende. Nur Stunden nach dem Unfall verkündete Jean-Marie Balestre, seinerzeit FISA-Präsident, das Ende der ohne-

hin schon umstrittenen motorstarken Gruppe B zum Saisonende, womit er gleichzeitig das Ende der berühmten „Super Car Era“ bei den Rallyes einläutete. Die Stunde hatte geschlagen. Es würde nie wieder ein Ferrari auf einer Rallye starten.

Nur im Reservat der historischen Rallyes kann man das seltene Exemplar heute noch in altem Glanz erle-

ben. Dank Enthusiasten wie etwa dem Finnen Kari Mäkelä von MAT, der den 1978er Feature-308 originalgetreu wiederauferstehen ließ und ihm den standesgemäßen Ausritt auf historischen Rallyes in ganz Europa ermöglicht. Ein Stück lebendige Geschichte und eine Hommage an all jene, die den Mut besaßen, sich auf Abwege zu begeben. □

Kraftwerkskunst. Stillleben mit roten Zündkabeln und schwarzem Kräuselack

