



LE BELLISSIME LINEE DELLA FERRARI 308 GTB VENGONO ULTERIORMENTE VALORIZZATE DALLA PARTICOLARE COLORAZIONE ORO METALLIZZATO.



# Ferrari 308 GTB una Ferrari... d'oro

**Dovendo realizzare il restauro completo di una Ferrari 308 GTB, gli specialisti di Automobile Tricolore ne hanno approfittato per riportarla alla colorazione originale: un particolare colore oro che ne impreziosisce ancora di più le linee filanti**

DI EUGENIO MOSCA

Il modello 308, nelle varie versioni, è stato tra quelli di maggiore successo nella storia Ferrari. Basti pensare che nel decennio in cui è stato in listino, dal 1975 al 1985 quando fu sostituito dal modello 328, ne sono stati costruiti poco meno di 10.000 esemplari: 2.800 GTB (Gran Turismo Berlinetta), 3.220 GTS (Gran

Turismo Scoperta) e 3.790 "Quattrovalvole", entrata in scena nel 1980. Di tutte queste, le prime 750, dal 1975 al 1977, con carrozzeria in vetroresina. Il progetto della nuova berlinetta fu in parte spinto dal poco entusiasmo suscitato presso la clientela dal modello "Dino GT4", il modello "entry level" nella gamma

Ferrari incaricato di sostituire la precedente "Dino 246" che invece aveva ottenuto grande successo. Proprio per risvegliare sensazioni emozionali, la nuova vettura doveva avere una configurazione decisamente sportiva, con due posti secchi come la "246", linee filanti e una carrozzeria leggera adatta ad un utilizzo corsaio-



**01, 02** LA FERRARI 308 GTB DEL NOSTRO SERVIZIO AL MOMENTO DELL'ACQUISTO SI PRESENTAVA IN BUONE CONDIZIONI, MA ERA STATA RIDIPINTA IN UNO SCONTATO COLORE ROSSO ADEGUANDO PURE L'ABBINAMENTO DEI RIVESTIMENTI INTERNI.

**03** LA VETTURA È STATA SMONTATA COMPLETAMENTE, SEPARANDO LA PARTE MECCANICA SIA PER EFFETTUARE LA NECESSARIA REVISIONE SIA PER POTER LAVORARE PIÙ LIBERAMENTE SULLA SCOCCA.

lo, così da poter accontentare anche le aspirazioni di clienti gentleman driver.

#### **PRIMA SERIE "LIGHT"**

Lo studio delle linee fu affidato a Pininfarina, che affidò il compito ad un team di designer capitanati da Leonardo Fioravanti, mentre la rea-

lizzazione della carrozzeria fu commissionata a Sergio Scaglietti, storico collaboratore della casa di Maranello anche per le vetture da corsa. Forse non a caso le prime carrozzerie, dal 1975 al 1977, furono realizzate in vetroresina, così da contenere il peso globale della vettura in 1.080 kg, mentre quelle successive realizza-

te in acciaio gravavano di 150 kg in più sul peso complessivo. La sagoma del nuovo modello era chiaramente ispirata alla "512 BB", altra vettura del Cavallino che aveva riscosso grande successo, con le due vistose prese d'aria laterali, poste dietro le portiere sotto la linea di cintura, che richiamavano alla "Dino 246".



**04, 05 LA SCOCCA È STATA SVERNICIATA INTERAMENTE A MANO.**

**06 PER RIPRISTINARE IL PERFETTO ALLINEAMENTO DELLE SUPERFICI È STATO STESO UNO STRATO DI FONDO POLIESTERE "RIEMPITIVO" LISCIATO CON VARI PASSAGGIO DI CARTA ABRASIVA A GRANA SEMPRE PIÙ FINE.**

## PASSIONE TRICOLORE

Automobile Tricolore ([automobiletricolore.it](http://automobiletricolore.it)) nasce ufficialmente nel 2013, ma in particolare uno dei due soci, Edoardo Bonanomi che si occupa della parte "Classic", vanta una esperienza decennale nel settore. L'altro socio, Raffaele Giannoni, si occupa invece della parte racing, l'altra anima di Automobile Tricolore, che schiera una Lamborghini nell'omonimo Super Trofeo. La struttura di Isorella (BS), come evidenzia il nome, concentra la propria attenzione sulle auto classiche italiane, in prima battuta Ferrari e Maserati, ma anche altri modelli di prestigio dei marchi De Tomaso, Bizzarrini, Lancia, Alfa Romeo, per le quali è in grado di realizzare un restauro completo chiavi in mano. Al proprio interno, oltre all'officina meccanica, dove vengono revisionati motori e trasmissioni, e relativi accessori, ha pure uno spazio dedicato alle lavorazioni meccaniche, dove vengono ripristinati o anche ricostruiti particolari meccanici di telaio, ciclistica e carrozzeria, mentre la parte che si dedica al puro lavoro di carrozzeria, lattoneria e verniciatura, ha sede in un capannone vicino. Sempre all'interno vengono ripristinati o realizzati ex novo gli impianti elettrici, mentre solo per la realizzazione dei rivestimenti interni ci si rivolge a specialisti esterni. Un altro valore aggiunto della struttura bresciana è quello di acquistare direttamente e restaurare vetture di proprietà da mettere poi in vendita. Una strategia certamente impegnativa, soprattutto a livello economico perché richiede notevoli investimenti, che però non limita i lavori da effettuare nel corso del restauro, garantendo quindi un risultato finale sempre ai massimi livelli.

### CARTER SECCO

A parte le linee, la nuova "308" condivideva molto con la vettura che doveva sostituire, la "GT4", ma anche con la precedente "Dino 246": stessa piattaforma, telaio tubolare, sospensioni a ruote indipendenti a doppio braccio trasversale per le quattro ruote. Anche il motore era lo stesso: V8 3.0 litri con doppio albero a camme in testa, quattro carburatori Weber 40DCNF e lubrificazione a carter secco, un sistema derivato dall'esperienza nelle corse che però fu modificato nel 1981 con

il carter umido, per una potenza di 255 cv a 7.700 giri/min, mentre nella versione USA per rientrare nelle rigide norme antinquinamento la cavalleria si riduceva a 240 cv a 6.600 giri/min. Il motore, abbinato ad un cambio a cinque rapporti, garantiva un'accelerazione 0-100 km/h in 6.5" e una velocità massima di 252 km/h.

### GTB E GTS

La Ferrari 308 GTB fu presentata al Salone di Parigi 1975, mentre due anni dopo arrivò la versione "targa" GTS svelata al Salone di Francofor-

te, che oltre al tettuccio asportabile presentava solo leggere modifiche di rinforzo alla struttura e coperture plastiche dei finestrini posteriori. Nel 1980 l'alimentazione a carburatori fu sostituita da un sistema a iniezione Bosch K-Jetronic, con la denominazione del modello che mutò in GTBi e GTSi ma soprattutto con una riduzione della potenza a 230cv a 6.600 giri/min a favore di una riduzione delle emissioni nocive. Due anni dopo, però, la cavalleria salì nuovamente fino a 240 cv a 7.000 giri/min, grazie all'adozione delle



**07, 08** POI UN FONDO INTERMEDIO LISCIATO CON CARTA ABRASIVA A GRANA SEMPRE PIÙ FINE.

**09** INFINE IL FONDO PREVERNICIATURA, LISCIATO CON CARTA ABRASIVA FINISSIMA.

quattro valvole per cilindro, modello denominato “Quattrovalvole”.

#### RITORNO ALLE ORIGINI

La Ferrari 308 GTB del nostro servizio può essere definita una seconda serie, essendo stata immatricolata nel 1979, perciò non fa parte del primo stock con carrozzeria in vetroresina, ma ha ancora il motore a carburatori e la lubrificazione a carter secco. La vettura al momento dell’acquisto era completa, in condizioni un po’ vissute dato che era ferma da diversi anni, ma sana. Quindi

una vettura da restauro completo ma “leggero”, perché ovviamente per essere rimessa in strada in condizioni ottimali, avrebbe richiesto la verifica completa della meccanica, con la revisione e sostituzione di varie parti, e per lo meno la riverniciatura esterna della scocca per riportarla all’antica brillantezza. Inoltre, una verifica più attenta aveva evidenziato che il precedente proprietario a fine anni Ottanta, probabilmente nel corso di un intervento di “rinfresco” della vettura, aveva deciso di cambiare l’originale colorazione oro nella più

classica tinta rossa, adeguando anche l’abbinamento dei rivestimenti interni. Dovendo sottoporre la vettura a restauro completo, in Automobile Tricolore hanno invece scelto di riportare la vettura alla originale colorazione oro, sia per ripristinare l’originalità sia perché un nuovo potenziale cliente avrebbe potuto apprezzare il fatto di poter possedere una Ferrari piuttosto rara, dato che furono poche decine le “308 GTB” dipinte in color oro. La vettura è stata completamente smontata, separando la parte meccanica, in modo



**10, 11** LA SCOCCA AL TERMINE DEL CICLO COMPLETO DI VERNICIATURA.

**12, 13** LA FERRARI 308 GTB NELLA FASE DI ASSEMBLAGGIO.



tale da verificare le parti da sostituire da quelle da revisionare o ripristinare, gli interni da sostituire per riportare l'abbinamento alla nuova colorazione come in origine, e naturalmente poter lavorare con maggiore facilità sulla scocca.

#### **ORO METALLIZZATO**

Questa è stata sverniciata interamente a mano e, dopo avere avuto la conferma dell'ottimo stato di salute di tutti i lamierati, preparata per la successiva verniciatura. Su tutta la carrozzeria è stato steso un fondo

poliestere "riempitivo", che aiuta ad eliminare piccole imperfezioni che possono essersi create durante la fase di sverniciatura e ad ottenere il perfetto allineamento delle superfici tramite l'accurata lisciatura con carta abrasiva 240. Pur non essendo stati effettuati lavori di lattoneria, dopo questo passaggio sono state montate le parti mobili, portiere, cofani, gruppi ottici anteriori a scomparsa ma anche griglie e mascherina, per verificare il perfetto accoppiamento e le arie. Quindi è stato steso uno strato di fondo intermedio, lisciato con vari

passaggi di carta abrasiva sempre più fine, 320 e 500, a cui ha fatto seguito il fondo finale preverniciatura a sua volta liscio con carta abrasiva 1000, quasi una sorta di pre "seppiatrice" per rendere il fondo talmente liscio da poter garantire un'ottima verniciatura pur con uno strato minimo di vernice. Tra questi due passaggi, i vani baule, motore e la parte inferiore della scocca ed i passaruota sono stati verniciati di nero, oltre che essere ricoperti di un leggero strato di materiale protettivo plastico. Tre gli strati di vernice color "oro metallizza-



**14, 16** IL BELLISSIMO INTERNO NEL NUOVO ABBINAMENTO COLORI.  
**16** FERRARI 308 GTB NELLA SUA NUOVA COLORAZIONE AL TERMINE DEL RESTAURO COMPLETO.

to”, per ottenere un maggiore effetto “smart”, lasciati “riposare” per alcuni giorni in modo tale da cristallizzarsi prima di eseguire la “seppiatura” ad acqua, con vari passaggi di carta abrasiva a grana dalla 1500 alla 3000, per eliminare a “buccia d’arancia” e dare l’effetto lucido tipico delle vernici nitro dell’epoca, oggi non più utilizzabili per motivi ecologici. La carrozzeria così trattata è stata fatta asciugare prima con un leggero passaggio di essiccazione in forno e poi naturalmente per alcuni giorni, in modo tale che le superfici potessero

polimerizzare completamente prima di essere coperte da uno strato di trasparente, a sua volta lasciato cristallizzare prima della lucidatura finale.

#### MASSIMA ORIGINALITÀ

Dato l’ottimo stato in cui si trovava la vettura al momento dell’acquisto è stato possibile mantenere la totalità degli accessori e fregi estetici, come gruppi ottici, mascherina, griglie e profili vari. Queste ultime riverniciate in colore opaco, mentre i gruppi ottici ricondizionati, così come la strumentazione ed i bellissimi cerchi in

lega a stella. Sono invece stati realizzati ex novo i rivestimenti interni, con lo stesso tipo di pelle e abbinamenti di colore, marrone-oro, previsti in origine. Anche la parte meccanica è stata completamente smontata e ricondizionata: il motore aperto e controllato, così come il cambio, quindi sostituite tutte le guarnizioni, mentre la frizione è stata sostituita. Revisionati i carburatori, mentre i silent block delle sospensioni sono stati sostituiti. Così la Ferrari 308 GTB è tornata praticamente nuova, nel suo bel, e soprattutto particolare, colore oro. ●