


Dino 208 GT4
Ferrari

In seguito alla prematura morte del figlio Dino e in sua memoria, Enzo Ferrari volle aggiungere la denominazione "Dino" ad alcuni modelli, dotati del motore progettato dal figlio.

Pensata come elemento complementare del marchio Dino, in cui era già presente la due posti Dino 246 GT, la Dino 308 GT4 e, in seguito, la Dino 208 GT4 rappresentano una pietra miliare nella storia della Ferrari per la notevole quantità di novità introdotte. Infatti sono le prime vetture di serie prodotte dalla casa di Maranello ad adottare lo schema V8 a motore posteriore centrale; ad avere il comando degli organi della distribuzione comandato da cinghie dentate in gomma; nonché uniche Ferrari di serie a portare la firma di Bertone.

Il disegno della carrozzeria venne affidato alla Bertone e avrebbe dovuto trovare quella quadratura del cerchio che molti costruttori di automobili sportive cercavano da tempo: l'abitabilità per 4 persone ed il motore posteriore centrale (il "4" nella sigla era indicativo proprio del numero di posti). Il designer Marcello Gandini realizzò una coupé dalle linee tese ed equilibrate, molto diverse dai canoni classici del duo Ferrari-Pininfarina e simili a quelle della rivale Lamborghini Urraco, disegnata dallo stesso Gandini. Secondo quanto riportato in un'intervista a Piero Ferrari, fu Enzo Ferrari stesso a scegliere Bertone per questa vettura, avendo particolarmente apprezzato il lavoro da questi svolto.

La 308 GT4 è anche stata la prima Ferrari offerta ufficialmente in prova ad una testata giornalistica di settore (Quattroruote del Febbraio 1974).

Il motore della Dino 208 GT4 è un piccolo capolavoro di tecnica, rimanendo **il V8 più piccolo mai prodotto in serie** e mostrando una potenza di tutto rispetto per la cilindrata.

La GT4, proprio per la sua particolarità, già all'epoca divenne un'auto per certi aspetti 'esclusiva', tant'è vero che personaggi dello spettacolo di tutto il mondo, sempre alla ricerca dell'auto particolare, spesso scelsero proprio la Dino per la loro collezione privata.

E' il caso ad esempio di Elvis Presley che comprò nel 1975 una Dino 308 GT4 nera che ancora oggi è in esposizione al museo delle automobili di Elvis a Memphis.

Nella storia della GT4 rientra anche un modello unico, sempre carrozzato da Bertone, in versione cabrio. E' una Dino 208 GT4 che porta il 'serial number' 13956.

La 208 GT4 venne prodotta dal 1975 al 1980; in tutto ne furono prodotti solo 842 esemplari.

Oggi è un modello che sta attirando l'interesse di diversi collezionisti e anche appassionati del cavallino proprio per le sue peculiarità e per la sua piccolissima produzione, a differenza della Dino 308 GT4 che fu invece prodotta in 2826 esemplari.



La Dino 208 GT4 fu la sorella con motore di minor cilindrata della Dino 308 GT4, che era stata presentata in occasione del Salone di Parigi del 1973, come modello 2+2 a completamento della gamma Dino, composta anche dai veicoli a due posti 246 GT e 246 GTS.

Nel 1975, sulla medesima carrozzeria della Dino 308 GT4, fu installato un motore da 2000 cc, introducendo, così, sul mercato il modello 208 GT4.

Ciò avvenne poiché, nel 1975, a seguito della crisi energetica che in quel periodo colpì l'Europa, l'Italia introdusse un aggravio fiscale per le vetture dotate di motori superiori ai 2000 cc, portando diverse case ad inserire versioni con cilindrate ridotte dei modelli in listino.

La Ferrari decise quindi di affiancare alla Dino 308 GT4, la Dino 208 GT4; mossa dallo stesso V8, ma con cilindrata ridotta a 1991 cm^3 (180 CV).

Esteriormente differente in pochi dettagli dalla 3 litri, la Dino 208 GT4, grazie al suo motore di cilindrata ridotta, riusciva nell'intento di evitare gli aggravi fiscali vigenti in Italia, mercato a cui era destinata.

La diminuzione della cilindrata fu ottenuta, rispetto al motore da tre litri, con la riduzione dell'alesaggio, mentre la corsa rimase invariata. Pur non potendo raggiungere le prestazioni della sorella maggiore, col piccolo, ma raffinato, V8 la vettura era in grado di superare i 220 km/h!

Come per le vetture 308 GT4 i telai furono numerati con la sequenza di cifre pari tipica della serie Dino, e tale sequenza fu mantenuta anche quando furono prodotte in contemporanea ai modelli della serie 308 GTB/GTS (che occuparono il posto delle 246 GT/GTS); i quali, invece, ebbero i telai numerati con la tradizionale sequenza di cifre dispari tipica delle Ferrari stradali.

I numeri di telaio della Dino 208 GT4 iniziarono con lo 08830 per terminare con il 15596.



Il Motore

Il propulsore V8 aveva una configurazione a 90 gradi con doppi alberi a camme in testa per ogni bancata, comandati da una cinghia dentata.

La cilindrata totale era di 1991 cc, l'alesaggio e corsa di 81mm x 66,8 mm, il numero di riferimento interno era F 106 C 000.

Il motore era montato in posizione trasversale e nella sua unità erano compresi il cambio a cinque marce tutte sincronizzate, situato in posizione inferiore, dietro al carter umido.

L'alimentazione era fornita da una bancata di quattro carburatori Weber doppio corpo e la potenza dichiarata raggiungeva i 180 cavalli.

La Scocca

Tenendo conto degli strettissimi limiti dimensionali, Bertone fece un ottimo lavoro di progettazione e realizzò un modello 2+2 a motore centrale su un telaio avente un passo di 2550 mm: più lungo di soli 210 mm rispetto a quello della due posti Dino 246 GT.

La Dino 208 GT4 era dotata di telaio tubolare in acciaio, con numero di riferimento interno F 106 CL 100.

La carrozzeria era di lamiera d'acciaio mentre il cofano anteriore e il pannello che chiudeva il vano dell'unità motrice erano realizzati in alluminio.

Freni a disco, sospensioni indipendenti con bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici e barre anti rollio su entrambe gli assi facevano parte della dotazione della vettura.

Osservando la forma angolata della carrozzeria si potevano notare dei dettagli molto eleganti, come le prese d'aria a forma di boomerang sui montanti che confinavano con i finestrini posteriori, o l'effetto tunnel creato dall'interno dei montanti verso il lunotto verticale.

La presa di raffreddamento sulla sinistra convogliava l'aria al radiatore dell'olio, mentre quella sulla destra la forniva al filtro aria dei carburatori.

La forma della vettura era contraddistinta da linee molto tese e ben equilibrate: ha resistito veramente bene al passare del tempo, di certo meglio di qualche altro veicolo suo contemporaneo.

Nonostante la configurazione a motore centrale, le poltroncine posteriori erano utilizzabili anche se lo spazio per le gambe era alquanto ristretto, salvo che i sedili anteriori non fossero spostati molto in avanti.

Uno spazio adeguato per i bagagli era di frequente un problema sulle vetture a motore centrale, ma la 208 GT4 aveva un vano separato, di forma ben sfruttabile, sito dietro il vano motore e provvisto di una sua chiusura indipendente.

Del volume aggiuntivo riservato ai bagagli si poteva trovare sotto il cofano anteriore, adatto soprattutto alle borse morbide, specie se un ruotino di scorta salva spazio era utilizzato al posto della ruota standard.



Scheda Tecnica

MOTORE

Motore	posteriore, trasversale, 8V 90°
Cilindrata unitaria	248,83 cm3
Cilindrata totale	1990,64 cm3
Rapporto di compressione	9:1
Potenza massima	180 CV a 7700 giri/min
Potenza specifica	90 CV/l
Coppia	19,0 kgm a 4900 giri/min
Distribuzione	bialbero, 2 valvole per cilindro
Alimentazione	4 carburatori Weber 34 DCNF
Accensione	mono, 2 spinterogeni
Lubrificazione	carter umido
Frizione	monodisco

AUTOTELAIO

Telaio	tubolare in acciaio
Sospensioni anteriori	indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice
Sospensioni posteriori	indipendenti, quadrilateri trasversali, molle elicoidali coassiali con gli ammortizzatori telescopici, barra stabilizzatrice
Freni	anteriori: a disco / posteriori: a disco, autoventilati con servofreno
Cambio	5 rapporti + RM
Sterzo	pignone e cremagliera
Serbatoio carburante	capacità 80 l
Pneumatici anter.	195/70 VR 14
Pneumatici post.	195/70 VR 14

CARROZZERIA

Tipo di carrozzeria	coupé, 2+2 posti
Lunghezza	4300 mm
Larghezza	1800 mm
Altezza	1180 mm
Passo	2550 mm
Carreggiata anteriore	1460 mm
Carreggiata posteriore	1460 mm
Peso	1150 kg a vuoto

PRESTAZIONI

Velocità massima	220 km/h
Consumi	15 litri di benzina ogni 100 km

