

# EL CAVALLINO MAS FOTOGÉNICO

*Este Ferrari 308, nacido en 1975, supo equilibrar dinamismo y diseño en una fórmula que enamoró desde el primer día y se convirtió en uno de los Ferrari más deseados. La versión Spider o GTS, como la que nos presenta la Fundación Jorge Jove, es la más famosa gracias, en parte, a su participación en una de las series más populares de los 80, «Magnum P.I.».*

Por **Oscar Ayerra**

Este deportivo pertenece a una estirpe de motores pequeños nacidos a finales de los años 60 y que supusieron una variante de deportivos que contaban con propulsores de 6 y 8 cilindros. Hasta ese momento, los grandes motores de 12 cilindros representaban exclusivamente el alma de Ferrari, no solo en los circuitos sino también en la calle. Para conocer los orígenes de este 308 debemos retroceder hasta 1968, momento en que se presenta el pequeño Dino 246 GT, y que sirvió como base para los que vinieron detrás. A principios de los 60 Ferrari pasaba por unos delicados momentos financieros y sus grandes y caros V12 resultaban demasiado exclusivos e inalcanzables para muchos. El nuevo Dino respondió a la necesidad de Ferrari de construir modelos de calle más asequibles al público y parte de esa accesibilidad pasaba por reducir el tamaño de los motores.

El pequeño conjunto motriz de 6 cilindros fue diseñado

en los años 50 por el hijo de propio Enzo Ferrari, Alfredo, llamado familiarmente Dino, desaparecido en 1957 por una enfermedad degenerativa. Este pequeño propulsor, sin embargo, demostró un extraordinario rendimiento, lo que le permitió a Ferrari llegar, en 1965, a un acuerdo con Fiat con el que dejaba en manos del gigante de Turín la fabricación en serie de sus V6. Alianza que permitió por un lado homologarlo para poder competir en grandes premios, y, por otro, sentó las bases para construir un automóvil de gama media más económico. De aquí nació el Dino 246, antecedente de nuestro 308.

Aunque en un primer momento Enzo Ferrari era contrario a producir un motor tan pequeño para sus clientes, las circunstancias hicieron que finalmente el *commendatore* dijese el sí quiero a la fabricación de este Ferrari más modesto. No

sin antes imponer la premisa de no llevar su apellido. Así nació una especie de submarca denominada Dino. El anagrama Ferrari, por tanto, desapareció de esta esta nueva gama que acababa de nacer. Una norma que se mantuvo hasta 1976 en todos los modelos que no portaban los 12 cilindros.

## EL PRIMER V8

De este primer *baby Ferrari* se llegaron a fabricar 3.913 unidades hasta que en 1973 llegó su sucesor, el Dino GT4. En plena crisis del petróleo apareció este cuatro plazas diseñado por Bertone y con un nuevo motor de 8 cilindros. Su estética rompía bruscamente con la esencia de líneas onduladas armoniosas y suaves características de la marca. Sus nuevas líneas rectas y angulosas, unido a una batalla más larga para acoger dos plazas más, hicieron que no acabase de

cuajar en el cliente Ferrari. Para paliar el fiasco, tan solo dos años más tarde Ferrari decidió volver a las manos de Pininfarina, quien, evolucionando la esencia de líneas onduladas heredadas del Dino 246, creaba en 1975 uno de los deportivos más bellos de la marca, el 308, este sí sería su verdadero sucesor.

## EL FERRARI MÁS VENDIDO

Presentado en París en 1975, las primeras unidades del 308 tenían la particularidad de ser el primer Ferrari con la carrocería realizada en plástico reforzado con fibra de vidrio. Un año después y por cuestiones de coste se pasó al acero tras 712 unidades fabricadas. Con un diseño limpio y armónico se convirtió en uno de los modelos de mayor éxito comercial de la marca, con casi 20.000 unidades vendidas.

A lo largo de sus 15 años de existencia apenas varió su diseño salvo en leves retoques a mitad de vida; sin embargo su propulsor V8 sí tuvo que adaptarse a las numerosas normas restrictivas anticontaminación

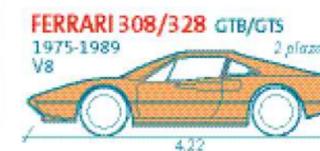
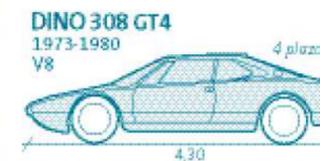


**LA REJILLA FERRARI.** La famosa guía metálica para engranar la marcha, una constante icónica en la marca.

que fueron apareciendo en aquellos años, sobre todo en el mercado estadounidense, y que estrangulaban sus 255 caballos de potencia iniciales. La casa matriz se vio obligada a buscar diferentes soluciones para compensar dicha pérdida, primero con la inyección luego con el número de válvulas por cilindro, y por último con la adopción de un turbo. Finalmente, en 1985 se optó por aumentar su cilindrada hasta los 3.200 cc, dando origen a la denominación 328, llegando, al final de su producción en 1989, a los 270 caballos.

## El comienzo de los baby ferraris

La utilización de motores de 6 y 8 cilindros comenzó en 1968 con el Dino. Además de los todopoderosos Ferraris de 12 cilindros, todavía hoy siguen en producción los llamados baby ferraris



## La familia V8

Al famoso 308/328 le han seguido hasta ocho generaciones, todas ellas con motores V8. Propulsiones que, sin embargo, poco han tenido que evolucionar en varias ocasiones frente a sus hermanas mayores de 12 cilindros

## GTS, EL MÁS DESEADO

La unidad de las fotos, de primera generación y con carrocería de acero, pertenece a la Fundación Jorge Jove. La denominación GTS hace alusión a la versión descapotable, aunque más bien es una especie de targa con techo desmontable. Un modelo que llegaría a ser el más demandado, con el 71 % de las ventas.

Con un singular color cobre, esta unidad fue matriculada en 1976 y se conserva en un estupendo estado original. Fue vendida en el mercado estadounidense y a pesar de tener más de 40 años a sus espaldas todavía mantiene una sorprendente actualidad debido, en parte, a su limpieza de líneas sin contaminaciones ornamentales. Una personalidad única que para muchos supuso una de las carrocerías más bellas de la marca, una especie de escultura que la hizo muy atractiva también para la cámara, como así lo demuestra las casi 400 participaciones en películas y series a lo largo de todos estos años. Aunque quizá para muchos, la serie de los 80 *Magnum P.I.* sería la que elevó a casi el estatus de estrella cinematográfica al espectacular 308 GTS rojo del famoso detective de camisas hawaianas.



**308 y 328.** Dos números que hacían referencia a su propulsor. Las dos primeras correspondían a su cilindrada y la última, al número de cilindros. Una nomenclatura que Ferrari utilizó durante varias décadas para todos sus modelos.



## EL GTS DE MAGNUM

Estrenada en 1981, la serie *Magnum*, protagonizada por Tom Selleck, presentaba a un detective privado dentro de un nuevo tipo de atmósfera de lujo. Mansiones, fiestas, mujeres y por supuesto un Ferrari GTS se mezclaban en una trama de humor y acción que la llevó a ser una de las más vistas de la década a nivel mundial, ganando incluso los premios People's Choice Awards de 1981. El último episodio, como ejemplo, fue visto por más de 51 millones de espectadores en 1988. En cada una de sus ocho temporadas se estrenaba un 308 GTS. Todos se diferenciaban en pequeños detalles exteriores como los espejos retrovisores, las rejillas delanteras de diferentes colores o el spoiler trasero, y por supuesto el propulsor. En la primera temporada se utilizó el GTS de carburación de primera generación, como el de la Fundación Jorge Jove; en la segunda y tercera tem

perada se utilizó la variante de inyección, siendo la actualización de cuatro válvulas por cilindro, denominada Quattrovalvole, la utilizada para el resto de las temporadas. Como curiosidad y debido a la altura del protagonista, 1,93 metros, todos los Ferrari utilizados tuvieron que adaptar el anclaje del asiento para que pudiera conducir con seguridad. Para las escenas de riesgo y de accidentes se utilizaron carrocerías ficticias de 308 en el chasis de un Pontiac Fiero, un vehículo mucho más económico.

La mayoría de ellos fueron subastados al final del rodaje. A lo largo de los años ha ido apareciendo en el mercado de clásicos alguna unidad que ha alcanzado precios en subasta de más de 150.000 euros. Actualmente algunas unidades se encuentran en colecciones privadas y museos especializados, como la unidad que se exhibe en el Universal Studios de Hollywood como parte de la colección de coches famosos.

