

Tutto per fetto

Thomas Kunz aus Lage holte einen 20 Jahre stillgelegten Ferrari Dino 308 GT 4 wieder zurück ins Leben. Das Ziel der siebenjährigen Restaurierung war ein Auto wie ab Werk unter Beibehaltung möglichst vieler Originalteile.

TEXT Bernd Woytal // FOTOS Fact



FERRARI DINO 308 GT 4

Eckdaten: V8-Motor, 2 x DOHC, 2926 cm³, 236 PS, 1320 kg, 248 km/h, 1974 bis 1980

Preis: 90 000 Euro (guter Zustand)

Charakter: Von Bertone markant gestylter 2+2-sitziger Mittelmotorsportwagen, ein mit viel Vergnügen zu fahrendes Vollblut

Gut zu wissen

Den Teppichboden im Kofferraum habe ich bestimmt 30 Mal gereinigt, bis er sauber war“, stöhnt Thomas Kunz. Klar, er hätte sich leichter getan, ihn einfach zu erneuern. Doch das wäre nicht im Sinne dieser Restaurierung gewesen. Denn bei der Wiederbelebung des Ferrari Dino 308 GT 4, um den es hier geht, galten nicht die üblichen Maßstäbe.

Wieso überhaupt ein 308 GT 4? „Es war der erste Ferrari, den ich auf der Straße gesehen habe, und zwar vor einem kleinen Hotel in meiner Geburtsstadt Dillenburg in Mittelhessen“, erinnert sich Kunz. Ein Autofan war er seit jeher: „Als Kind habe ich begeistert meinem Vater beim Bergrennen zugeschaut.“ Der fräste in einem BMW 2002 den Hügel hinauf, und so war klar, dass der Sohn seine Lehre als Kfz-Mechaniker bei BMW machen wollte.

Die Vorliebe für Autos geriet auch nicht durch ein zuvor absolviertes Schulpraktikum bei einem ortsansässigen Honda-Zweirad-Händler ins Wanken. Der heute 58-jährige war damals speziell von der Technik fasziniert, bildete sich beruflich in diesem Bereich weiter und kam 1993 als Kfz-Meister zu Ferrari Eberlein in Kassel, wo er bis 2019 als Werkstattleiter arbeitete.

Begeistert vom 308 GT 4

Schon 1994 erwarb Kunz einen 308 GT 4, den er intensiv nutzte und genoss, aber nach vier Jahren wieder abgab. Das Geld wurde für die Familie und das Haus benötigt, doch eines war für ihn damals klar: „Irgendwann muss ich wieder einen haben.“

Die Chance ergab sich lange Zeit später. Ein Eberlein-Kunde hatte seinen Ferrari Dino 308 GT 4 eingelagert und war unschlüssig, was er damit tun sollte. Jahr für Jahr verging, und in regelmäßigen Abständen fragte Kunz, ob er den Wagen kaufen könne. Endlich, im Jahr 2012, hatte er Glück.

Der rote unrestaurierte 308 GT 4 wechselte in seinen Besitz, ein Exemplar des Baujahrs 1980, weshalb es auch das Ferrari-Emblem trägt (die frühen hießen nur Dino 308 GT 4). Der Wagen war vollständig, unverastelt, und die Karosserie wies erstaunlich geringe Rostschäden auf. Weniger schön waren die Schäden aufgrund der 20-jährigen Standzeit: Schimmelbildung im Innenraum, Technikteile mit Flugrost, marode Gummi und Schläuche, verharzte Vergaser, feste Bremsen und anderes. ►

„Ursprünglich wollte ich den Wagen mit wenig Aufwand wieder auf die Straße bringen, also eine große Inspektion durchführen, Roststellen beseitigen und partiell lackieren, innen sauber machen und fahren“, erzählt der Ferrari-Schrauber. Doch daraus wurde nichts.

Zahnradzähne in der Ölwanne

Eine Überraschung erlebte er beim Check von Motor und Getriebe. „In der Getriebeölwanne fand ich zwei Zähne eines Zahnrads, die zum Gangrad des fünften Gangs gehörten, wie sich später herausstellte.“ Zuerst einmal baute er Motor und Getriebe aus und begann mit der Demontage dieser Baugruppe. Vom Motor blieben am Schluss noch der Block und die Zylinderköpfe zusammen, hier bestand kein Handlungsbedarf. Alles andere hatte Kunz demontiert und begann nun mit dem Aufarbeiten der Teile.

Da er von Natur aus ein penibler Schrauber ist, wurde daraus eine sehr aufwendige und zeitintensive Tätigkeit. „Je schöner eine Sache wird, desto größer ist die Verpflichtung, das andere auch schön zu machen, damit es zusammenpasst“, erklärt er, wie er sich von Tag zu Tag in sein Projekt hineinsteigerte. Einerseits handelte er nach der Devise „dann mache ich es jetzt richtig und habe lange Spaß daran“, andererseits wollte er dabei aber auch sein mittlerweile formuliertes Ziel berücksichtigen: „Der Wagen sollte originalgetreu und nicht überrestauriert werden, er sollte in etwa so aussehen, als hätte er vor einem Jahr das Werk verlassen.“ Aus diesem Grund wollte er so viele Originalteile wie möglich erhalten.

DATEN UND FAKTEN

Ferrari Dino 308 GT 4 von 1980

MOTOR Wassergekühlter V-Achtzylinder-Mittelmotor, Bohrung x Hub 81 x 71 mm, Hubraum 2926 cm³, Verdichtung 8,8:1, Leistung 236 PS bei 6600/min, max. Drehmoment 284,5 Nm bei 5000/min, zwei Ventile je Brennraum, betätigt über vier obenliegende, Zahnriemengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel, Motor aus Leichtmetall, fünf Kurbelwellenlager, vier Weber-Fallstrom-Doppelvergaser 40 DCNF

KRAFTÜBERTRAGUNG Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Hinterradantrieb

KAROSSERIE UND FAHRWERK Stahlblechkarosserie auf Gitterrohrrahmen, vorn und hinten Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern sowie Teleskopdämpfer, vorn und hinten Querstabilisator, Scheibenbremsen, Zahnstangenlenkung, Räder 6,5 x 14, Reifen 205/70 VR 14

MASSE UND GEWICHT Radstand 2550 mm, Länge x Breite x Höhe 4320 x 1800 x 1180 mm, Gewicht 1320 kg

FAHRLEISTUNGEN UND VERBRAUCH 0 bis 100 km/h in 6,8 s, Vmax 248 km/h, Verbrauch 19,6 l/100 km (ams 20/74)

KAUFORT/-JAHR Kassel, 2012

KAUFZUSTAND Das Fahrzeug war vollständig, aber wegen der langen Standzeit von 20 Jahren nicht fahrbereit, die Bremsen waren fest, die Vergaser verharzt, die gesamte Technik pflegebedürftig; die Karosse hatte kaum Rost, das Interieur war teilweise verschimmelt

VORGESCHICHTE Der Wagen war einst über Auto-Becker ausgeliefert worden und hatte mehrere Vorbesitzer; der letzte hatte den Wagen als Wertanlage gekauft und nur kurz gefahren

RESTAURIERUNGSUMFANG Fahrzeug demontiert, Karosserie bis auf das Dach entlackt, Rostschäden in den Radhäusern beseitigt, Neulackierung im Originalton, Innenausstattung gereinigt und aufgearbeitet, Sitzleder instand gesetzt, Motor und Getriebe ausgebaut, große Motorinspektion mit neuen Zahnriemen, Verschleißteile erneuert, Vergaser, Zündanlage und weitere Anbauteile des Motors revidiert, alle Leitungen und Schläuche erneuert, fünftes Gangrad des Schaltgetriebes ersetzt, verschlissene Fahrwerksteile wie Buchsen, Federn und Dämpfer erneuert, Fahrwerkslenker entrostet und lackiert, Bremsanlage mit neuen Schläuchen, Scheiben und Belägen überholt, Bremssättel revidiert; wenn möglich, wurden stets die originalen Teile und Schrauben erhalten und aufgearbeitet

RESTAURIERUNGSDAUER

Von 2012 bis 2019

FACHKUNDIGE UNTERSTÜTZUNG

Autolackiererei Kristall GmbH, 34123 Kassel, www.autolackiererei-kristall.de; CARaCLASSIK e. K., 37318 Uder, www.classic-seats.com; Lederrestauration Hundeshagen, 37079 Göttingen, www.lederrestauration-oldtimer.de; Maranello Classic Parts, www.ferrariparts.co.uk

KOSTEN Etwa 60000 Euro ohne Eigenleistung

Jede Arbeit wurde mit großer Sorgfalt erledigt

Bei der Restaurierung dieses Ferrari Dino 308 GT 4 wurde besonderer Wert darauf gelegt, so viele Originalteile wie möglich zu erhalten und aufzuarbeiten. Als Vorbild diente der damalige Zustand ab Werk.



Wenig Korrosion

■ Die Bertone-Kreation des 308 gilt als besonders rostanfällig. Doch dieses Exemplar war gut erhalten, Rost gab es nur in den hinteren Radhäusern und ein wenig am Kotflügel



Aufarbeitung des Interieurs

■ Das Interieur war teilweise stark verschimmelt, mancher Teppich ließ sich nicht mehr retten. Die Sitze wurden aber erhalten, aufwendig restauriert und neu pigmentiert



Das Fahrwerk

■ Federn, Stoßdämpfer und alle Buchsen kamen neu, ebenso die Bremsscheiben und -beläge. Die Sättel wurden revidiert. Die Fahrwerkslenker wurden entrostet und neu lackiert



Beim Lackierer

■ Die Beseitigung der wenigen Rostschäden übernahm ein Karosseriebauer. Das Dach wurde nur angeschliffen, der Rest komplett entlackt. Die Neulackierung erfolgte im Originalton



Arbeiten am Motor

■ Im Rahmen einer großen Inspektion wurden Zahnriemen und Wasserpumpe erneuert, die Ventile eingestellt, die Vergaser und Zündanlage revidiert und vieles mehr



Auspuffanlage

■ Der Auspuff konnte erhalten bleiben, allerdings mussten Dämpfer aufgeschnitten und instand gesetzt werden. Das Abdeckblech mit den Sicken ist originalgetreu nachgefertigt



Nach sieben Jahren ist der Dino wieder auf der Straße. Kunz bewegt ihn mit großem Spaß, Regen will er ihm künftig ersparen



Der Motorraum sollte nicht überrestauriert wirken. Die noch originalen Sitze sind restauriert



Beim Kauf war der Wagen zum Glück vollständig, fast alle Anbauteile konnten erhalten werden



DER RESTAURIERER

Thomas Kunz, 58,
Kraftfahrzeugmeister
bei BS Sport in Lage

MEIN WICHTIGSTES WERKZEUG

Zunächst mein großer Erfahrungsschatz, speziell was den Dino 308 anbelangt. So wusste ich, was ich wie zu machen hatte und wie es werden muss, damit es originalgetreu ist. Sehr viel Zeit habe ich am Waschtisch zum Reinigen der Teile verbracht, da ich möglichst viele Originalteile erhalten wollte

DAS HABE ICH GELERNT Dass man Geduld haben muss und nicht alles so schnell geht, wie man das manchmal gerne hätte

MEIN GRÖSSTER FEHLER Dass ich nicht von Anfang an kompromisslos vorgegangen bin, sondern mich Stück für Stück hineingesteigert habe und alles perfekt haben wollte

MEIN NÄCHSTES PROJEKT Das steht noch in den Sternen und ist natürlich auch abhängig von den finanziellen Möglichkeiten. Es muss aber nicht unbedingt ein Auto sein. Ich könnte mir auch vorstellen, mal ein Motorrad zu restaurieren

MEIN TIPP FÜR NACHAHMER Sich schon vorher genau überlegen, wie das Endergebnis aussehen soll. Bei der Arbeit darf man sich nie unter Druck setzen. Sondern: an jedem Arbeitsschritt Spaß haben und sich darüber freuen, wenn wieder etwas fertig geworden ist

Klar, dass er am Motor die Zahnriemen erneuerte, dazu alle Verschleißteile und Dichtungen, die alten Schläuche und Kabel, dass er die Vergaser komplett zerlegte und revidierte, genau wie den Zündverteiler. Aber bei der äußerlichen Aufarbeitung mittels Strahlen kamen nur Kunststoffperlen oder Trockeneis zum Einsatz, denn es sollte keine synthetisch glatte Oberfläche erzielt, sondern nur der vorhandene Schmutz abgetragen werden. „Ich habe es in Kauf genommen, dass die Teile nicht wie neu produziert aussehen, sondern eine ganz leichte Patina erkennbar ist.“

Ähnlich ging er beim Fahrwerk vor. Die Federn, die Stoßdämpfer sowie alle Lagerbuchsen und Gummi kamen neu, die Fahrwerkslenker wurden entrostet und lackiert, aber nicht pulverbeschichtet. Und auch hier wie bei anderen Baugruppen versuchte er, so viele originale Schrauben und Muttern wie möglich wiederzuverwenden, natürlich bei Bedarf entrostet und in der originalen Farbe verzinkt.

Gut erhaltenes Blech

Die Karosserie gab er in die Obhut eines Karosseriebauers beziehungsweise Lackierers. Geschweißt werden musste nur in den hinteren Radhäusern und eine Kleinigkeit am Kotflügel. Das Blechkleid wurde komplett entlackt, nur beim Dach reichte ein leichter Anschliff. Dann folgte ein frischer Lackaufbau und die Endlackierung im Originalton.

Bei der späteren Montage konnten fast ausschließlich die ursprünglichen, intensiv gereinigten Originalteile verwendet wer-

den. Zu den wenigen benötigten Neuteilen zählten die Carello-Scheinwerfereinsätze. Die Frontscheibe, die an den Seiten Luft gezogen hatte, musste ebenfalls ersetzt werden – natürlich versehen mit einem extra nachgefertigten Luftdruck-Aufkleber für die Pirelli-P7-Reifen.

Auf eine harte Probe wurde die Liebe zur Originaltreue bei der Suche nach einer passenden Dämmmatte für den Motorraum gestellt. „Es gab einfach keine mit der passenden Struktur“, berichtet Kunz von seiner verzweifelten Suche. Letztlich ließ er die Struktur aufspritzen und silbern lackieren. Exakt so wurde auch die vor Hitze schützende Oberfläche auf einem der beiden Benzintanks erzeugt, den er erneuern musste. Eine übrigens sehr teure Anschaffung.

Einige Teppiche im Passagierraum mussten ebenfalls erneuert werden. Nach tagelangem Reinigen kapitulierte Kunz vor dem extremen Schimmelbefall. Die Lederbezüge und -verkleidungen im Inneren konnten die beauftragten Spezialisten retten. Dabei kamen sogar kleine Lederstücke zum Einsatz, die von alten originalen Ferrari-Sitzbezügen stammten. Fachmännisch wurden außerdem etliche kleine Vernarbungen repariert und das Leder neu pigmentiert.

Die viele Detailarbeit und der hohe Anspruch, den der Restaurierer an sich selbst und an andere stellte, schlugen sich in der Dauer des Projekts nieder. Erst nach rund sieben Jahren war das Ziel erreicht: ein 308 GT 4, der nicht aussehen soll wie restauriert, aber gerade deshalb ein Juwel ist. ■

RACING. PUR. NÜRBURGRING ERLEBEN. 13. – 15.08.2021



© Gruppe C / AvD

WWW.AVD-OGP.DE

**49. AvD OLDTIMER
GRAND PRIX**

Tourenwagen Classics + Lurani Formel-Junior
Revival DRM / CanAm & Sportscars
Historische Formel 1 Demo 1960
Ferrari FCD Racing Series
f @OldtimerGrandPrix i @AvDOldtimerGrandPrix

Partner



Medienpartner

**Motor
Klassik**



**Automobilclub
von Deutschland**