

CLASSIC DRIVER

Editor's Choice: Ferrari Dino 246 GT & GTS

Lead

Er hatte keinen allzu leichten Start: der Ferrari Dino, damals im Jahr 1967. Doch Zeiten ändern sich. Heute zählt der jung wirkende Dino zu den großartigen Sportwagenlegenden. Steenbeck-Automobiles hat zwei rote Ferrari Dino im Angebot. Ein Coupé und ein Targa-Modell. Wir haben Platz genommen.



Da fällt die Wahl schwer. Die beiden roten Sportwagen warten frisch poliert und in technisch gut gewartetem Zustand auf ihren Einsatz. Bei dem Anblick hegt man keinen Zweifel: das sind echte Ferrari. Vor über vier Jahrzehnten wurde dies noch anders gesehen. Im Herbst des Jahres 1967 feierte der Dino in Gestalt des 206 GT seine Premiere in Turin auf der dortigen Automobilausstellung. Doch was mussten die Freunde der Marke zur Kenntnis nehmen? Kein Achtzylinder, kein V12 – nur sechs Zylinder. Und die noch von Fiat. Das Aggregat war nicht mehr unter der Fronthaube verbaut, sondern als Mittelmotor montiert. Enzo Ferrari verweigerte dem kompakten Sportler zudem das Markenzeichen mit dem berühmten schwarzen Cavallino Rampante an der Wagenfront. Stattdessen ist der Schriftzug „Dino“ in einem quer liegenden Badge an der Front montiert. Dieser Schriftzug ist der Signatur von Enzos Sohn, Alfredo Ferrari, genannt Dino als Verkleinerungsform von Alfredino, nachempfunden.



Der kleine Ferrari, der Sportwagen, zog dennoch einiges Interesse auf sich, kostete er doch knapp nur halb soviel wie der große 365 GTB/4 Daytona. Ab 1969 war der Sportwagen als Ferrari Dino 246 GT erhältlich. Entschlüsselt bedeutet die Ziffernfolge: 2,4 Liter Hubraum und sechs Zylinder. Die lieferten rund 195 PS. Damit war der Dino unter Preis- und Leistungsgesichtspunkten ein Frontalangriff gegen den Porsche 911. Bis 1974 entstanden rund 2.500 Exemplare des Dino Coupé. Die Targa-Version mit dem Kürzel GTS erschien im Jahr 1972. Von dieser Variante wurden knapp 1.300 Fahrzeuge gefertigt. Dieser Tage sind beide Fahrzeugtypen begehrt. Die makellose Linienführung aus dem Hause Pininfarina besticht durch die von Front bis Heck stilsichere Linienführung.

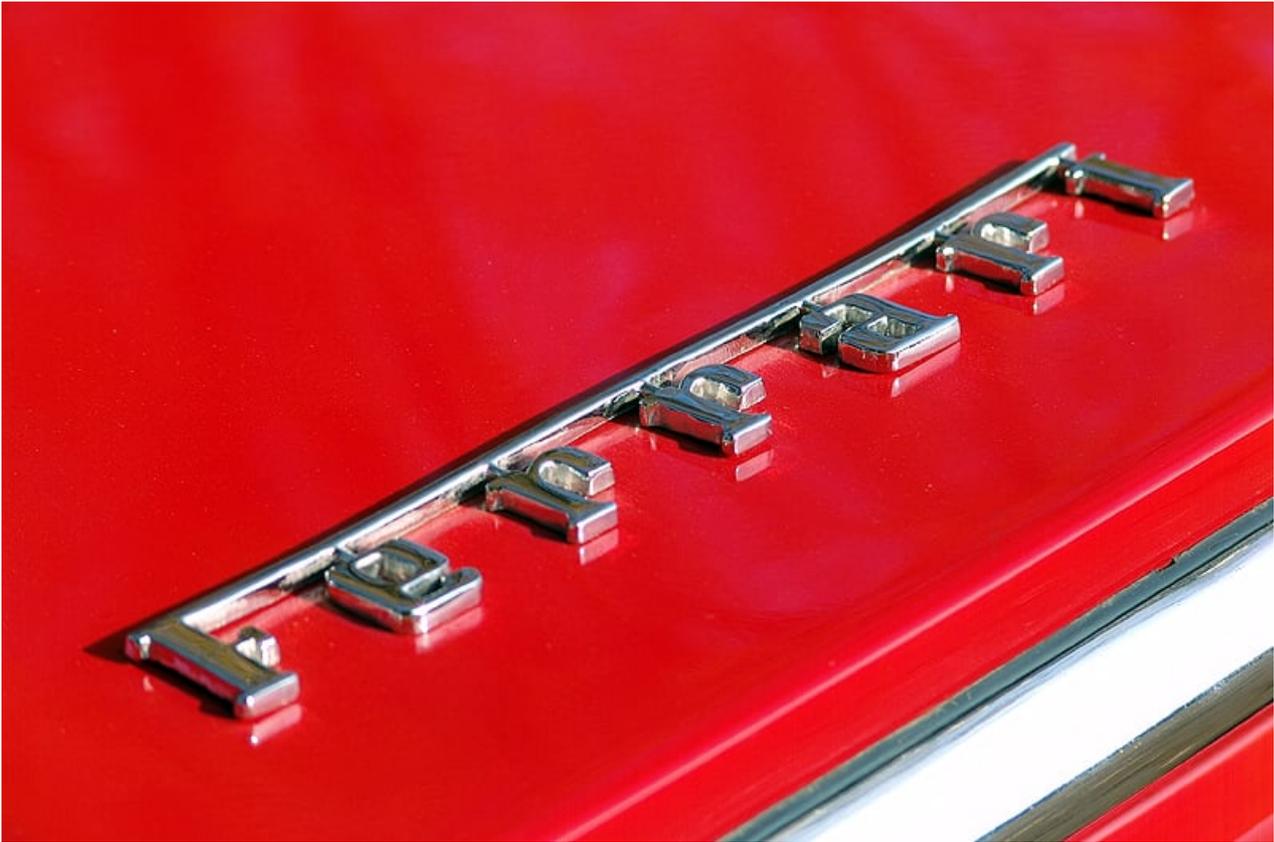


Auf der Straße zeigt sich das hochwertig restaurierte Coupé als echte Fahrmaschine. Die Sitzposition ist tief, kommt einem beinahe liegend vor. Der Sitz lässt sich allerdings in Längsrichtung passabel justieren. Das Lenkrad steht dennoch etwas zu flach vor den Armaturen. Der Eindruck verfliegt indes, sobald sich der Zwölfventiler mit Weber-Vergasern meldet. Der Mittelmotor ist angenehm drehfreudig. Zunächst ist er behutsam warm zu fahren. Dann aber geht es zur Sache. Der quer eingebaute V6 wirkt nicht nach oben hin zugeschnürt, sondern dreht agil über das weit gesteckte Drehzahlband. Das manuelle Fünfgang-Getriebe ist zudem gut abgestuft und verlangt daher nicht nach einem vollständigen Ausdrehen der Gänge. Der Dino spurtet kernig durch die frische Herbstluft. Die Gangwechsel gehen zackig. Die offene Schaltkulissee gibt ein eindeutiges Schema vor. Gierig saugen die elegant gezeichneten Öffnungen der von Scaglietti in Modena gefertigte Karosserie Umgebungsluft an. Ansaug- und Abgasgeräusche dringen beinahe ungefiltert ans Ohr des Fahrers – eine wunderbare Klangkulisse. Dank des nur geringen Gewichts von knapp 1.100 Kilogramm, des tiefen Schwerpunkts und des guten Fahrwerks bereiten schnell gefahrene Kurven besonders viel Freude.

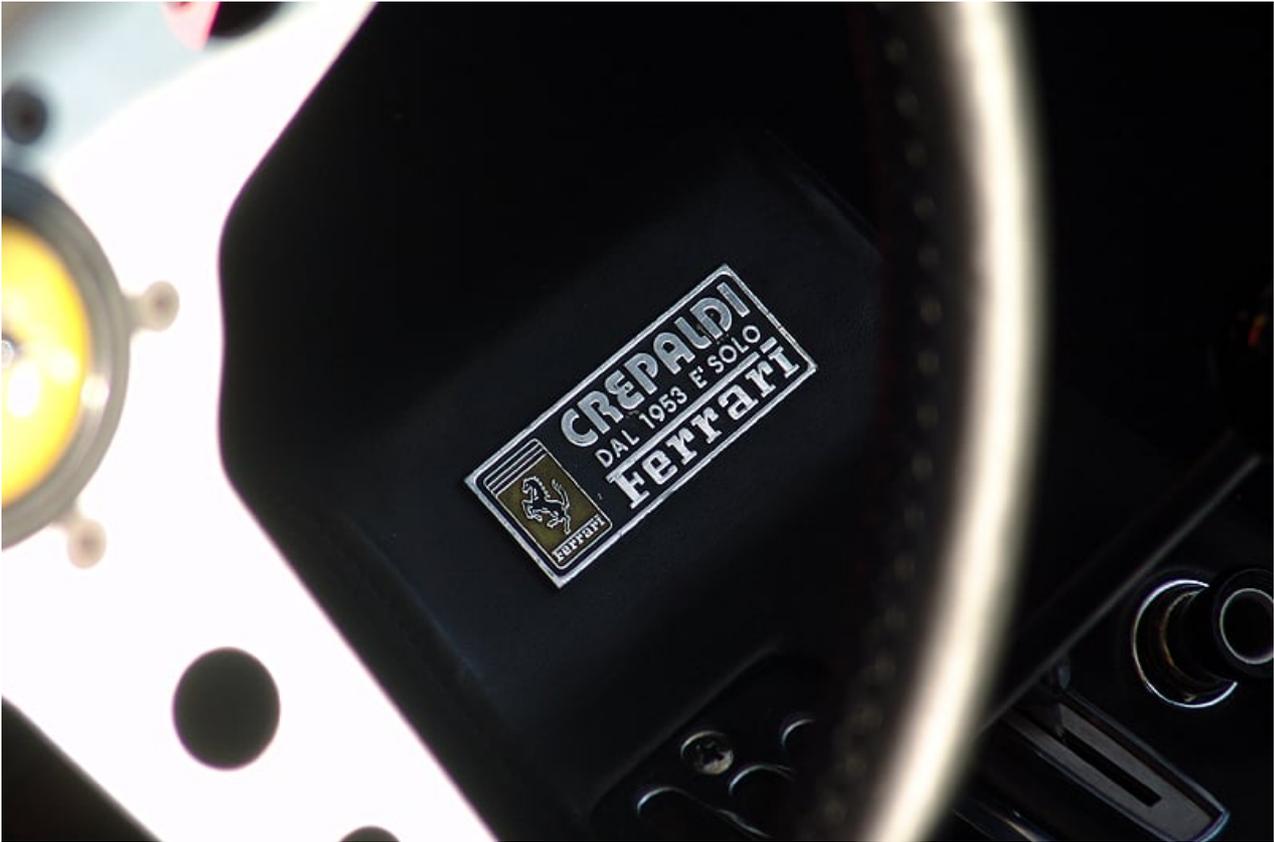
Die Scheibenbremsen sorgen für sicheres Verzögern und so präsentiert sich der Dino als klassische wie gleichermaßen zeitgemäße Fahrmaschine. Als Coupé ([zum Angebot](#)) oder Targa ([zum Angebot](#)) – so oder so eine ausgezeichnete Wahl.

Den gesamten Bestand von Steenbeck Automobiles finden Sie im [Classic Driver Marktplatz](#).











Text & Fotos: [Mathias Paulokat](#)

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/editors-choice-ferrari-dino-246-gt-gts>
© Classic Driver. All rights reserved.