

CLASSIC DRIVER

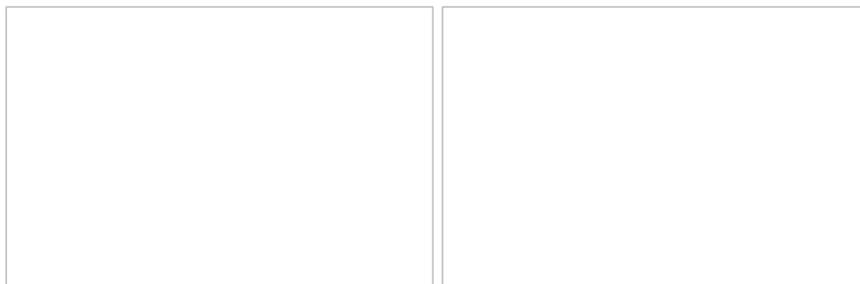
Ferrari Dino: Die Geschichte (2)

Im ersten Teil der Dino-Story fasste ich die Entwicklung und Erfolge der Rennwagen mit dem Dino - V6 Motor zusammen. Nun möchte ich diese Serie mit einem Überblick über die Dino - Seriensportwagen ergänzen.

Nachdem die Renngeschichte der Dino - Motoren im Jahr 1957 begonnen hatte und mit den WM - Titeln in den Jahren 1958, 1959 und 1961 den Höhepunkt erreicht hatte rechneten alle Mitte der 60er Jahre mit einem Verschwinden der Ferrari V6 - Motoren von der Bildfläche. Als das neue Reglement für die Formel 2, gültig ab 1967, bekanntgegeben wurde, änderte sich aber alles. Dieses brachte ein Hubraumlimit von 1.600 ccm als Basis einen Serienmotor vor, von dem zumindest 500 Stück innerhalb eines Jahres gebaut worden sind. Für Ferrari zum damaligen Zeitpunkt eine unerfüllbare Forderung. Die Scuderia Ferrari wollte aber auch in diese Motorsportdisziplin wieder zurückkehren. In diese Zeit fielen auch die Gespräche zwischen FIAT und Ferrari, die letztlich im Jahr 1965 zu einer Beteiligung von FIAT an der Ferrari SpA führten. Ein Bestandteil dieses Vertrages war der Bau des FIAT Dino Spider 2000, mit dem die Basis für die Homologation des Dino - Motors für die Formel 2 geschaffen werden sollte.



Der Entscheid zum Bau des Autos fiel somit 1965 - 1967 wollte man bereits in der Formel 2 aktiv sein. Die Entwicklung des Dino Spider erfolgte daher unter größtem Zeitdruck. Mit dem Karosserieentwurf wurde Pininfarina betraut, die Entwicklung der mechanischen Komponenten und des Fahrwerkes erfolgte bei FIAT. Und auf dem Turiner Automobilsalon im November 1966 konnte dem Publikum der neue FIAT Dino Spider bereits als Prototyp präsentiert werden - eine unglaubliche Entwicklungsleistung. Um diese möglich zu machen, wurde teilweise auf vorhandene Komponenten zurückgegriffen, die allerdings für den Dino modifiziert wurden. Als Getriebe wurde z.B. das des FIAT 2300 S Coupe verwendet, das in einem zusätzlichen Gehäuse einen 5. Gang erhielt. Als Basis für die Hinterachse diente die Starrachse des 2300 Coupe, die im Dino allerdings aufwändig geführt wurde und über insgesamt 4 Stoßdämpfer verfügte. Der Motor war ein auf 1.986, 6 cm³ vergrößerter Dino - V6 mit dem typischen Zylinderwinkel von 65°. Wie die Renntriebwerke verfügte er über einen Leichtmetallblock, 4 obenliegenden Nockenwellen und 3 Weber 40 DCN - Vergaser. Seine Leistung betrug 160 PS bei 7.200 U/min - eine für damals beachtliche Leistung für ein 2 l - Serientriebwerk und nominell somit die gleiche Leistung wie der Porsche 911 S.



Aus dieser Symbiose von Ferrari und FIAT entstand somit ein faszinierendes Auto, dessen Herz natürlich der klassische Dino - V 6 Motor war. Die betörende Karosserielinie von Pininfarina, die Stilelemente einiger Designstudien enthielt und sich mit den geschwungenen Kotflügeln auch an die Ferrari - Sportprototypen anlehnte umschloss einen geräumigen Fahrgastraum und eine den Fahrleistungen durchaus gewachsene Technik. Im Jahr 1967 startete dann die Serienproduktion des FIAT Dino Spider 2000 (Typ FIAT 135 AS), von dem bis 1968 insgesamt 1.133 Stück in FIATs Rivalta Fabrik in der Nähe von Turin produziert wurden. Der 3. je gebaute Serien - Dino (FG-Nr. 135AS 000028) befindet sich übrigens in Österreich und ist im Besitz von Wolfgang Meier, einem Mitglied des Dino - Register Österreich. Trotz der geringen Stückzahl gab es sogar eine Modifikation bei der 2 l - Serie: die letzten 283 Stück erhielten statt der Zentralverschlussfelgen der 1.

Serie traditionelle Felgen mit 5 Radbolzen und der Ventiltrieb wurde modifiziert, sodass die Ventilspieleinstellung ohne Ausbau der Nockenwellen möglich wurde. Man begann also auch langsam an die Kunden und das Service zu denken.



Nur 3 Wochen nach dem Entscheid zum Bau des Dino Spider entschied FIAT übrigens, dass auf der gleichen Basis auch ein Dino Coupe entstehen sollte. Pininfarina entwarf dafür eine zierliche Variante des Spider mit einem luftigen Dach, den Zuschlag für den Entwurf erhielt aber Bertone. Die Stilisten von Bertone schufen auf der im Radstand auf 2.550 mm verlängerten Basis ein zeitlos elegantes Fastback - Coupe, das auch auf den Hintersitzen noch Platz für 2 Personen bot und auch über einen entsprechenden Kofferraum verfügte: ein richtiger Grand Tourisme - Wagen, geschaffen für entspanntes Reisen. Das Dino - Coupe verfügte serienmäßig bereits über elektrische Fensterheber vorne und die Rücksitzlehnen waren umklappbar ausgeführt. In vielen Details war das Auto somit seiner Zeit voraus. Das Gewicht des Coupe stieg durch all diese Maßnahmen aber auf ca. 1.280 kg an, was für den auf höhere Drehzahlen angewiesenen 2 l - Motor doch ein kleines Handicap bedeutete. Das Käuferinteresse bestätigte die Überlegungen des FIAT - Managements: insgesamt wurden vom 2 l - Coupe (Typ FIAT 135 AC) in den Jahren 1967 und 1968 2.629 Stück produziert, das ist mehr als die doppelte Stückzahl des Spider.

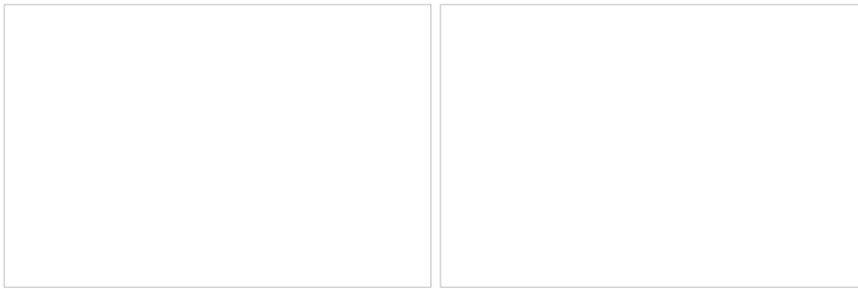
Die technischen Daten von 2 l - Spider und Coupe im Vergleich, ergänzt um die Daten des anschließend beschriebenen Ferrari Dino 206 GT:

	FIAT Dino 2000		Ferrari
	<i>Spider</i>	<i>Coupe</i>	<i>Dino 206 GT</i>
Gesamtlänge(mm)	4.109	4.507	4.150
Radstand (mm)	2.280	2.550	2.280
Breite (mm)	1.710	1.696	1.700
Höhe(mm)	1.245	1.287	1.115
Gewicht (kg)	1.170	1.280	1.100
Höchstgeschwindigkeit (km/h), ca.	210	200	230

Gemeinsam hatten beide FIAT - Versionen die Technik, insbesondere den Dino V6 - Motor (Typ 135 B).
Nachstehend stelle ich wieder die Angaben von FIAT und Ferrari (Dino 206 GT) gegenüber:

	FIAT - Angaben	Ferrari - Angaben
Material:	LM-Block / Zylinderköpfe	LM- Block / Zylinderköpfe
Auslegung:	V 6, Zylinderwinkel 65	V 6, Zylinderwinkel 65
Bohrung x Hub	86 x 57 mm	86 x 57 mm
Hubraum	1.986,61 cm	1.986,61 cm
Verdichtung	9 : 1	9 : 1
Leistung	160 PS / 7.200 U/min	180 PS / 8.000 U/min
Drehmoment	17,5 mkg / 6000 U/min	19 mkg / 6.500 U/min
Vergaser	3 x Weber 40 DCN	3 x Weber 40 DCNF

Da der gleiche Motor im FIAT Dino Coupe, Spider und auch im Ferrari 206 GT eingebaut wurde ist bei den Dinos im Unterschied zu den anderen Ferraris aus der Zeit die Fahrgestell- und Motornummer übrigens nicht identisch.



Nachdem Ferrari durch die Vereinbarung mit FIAT im Jahre 1965 die Gewissheit hatte, mit dem Dino - Motor eine Basis für die neue Formel 2 zu haben, entschloss man sich, selbst an die Entwicklung eines hochkarätigen Sportwagens mit Mittelmotor einzuleiten, der ebenfalls vom Dino - Motor beflügelt werden sollte. Bereits im Herbst 1965 stellte Pininfarina die Stylingstudie einer „Dino Berlinetta“ am Pariser Salon vor, die wesentliche Stilelemente des späteren Dino GT vorwegnahm. Gebaut wurde diese Studie übrigens auf einem Rennchassis des Dino 206 S. Auch ein anderer Pininfarina - Prototyp dieser Zeit nahm einige Stilelemente des Dino GT vorweg: der Ferrari Berlinetta 365 P, der als Einzelstück für den erst jüngst verstorbenen damaligen FIAT - Präsidenten Gianni Agnelli gebaut wurde.

Im Herbst 1966 war es dann aber soweit: Ferrari präsentierte den Prototyp des Dino 206 GT auf dem Automobilsalon in Turin - parallel zur Präsentation des Dino Spider am FIAT - Stand. Bis zur Serienreife vergingen aber noch einige Monate, da das Getriebelayout noch auf ein quer eingebautes Getriebe geändert wurde. Die Serienproduktion des Ferrari Dino 206 GT lief dann endgültig im Herbst 1968 bei Scaglietti an. Bis April 1969 wurden insgesamt 152 Stück davon produziert, was den Dino 206 GT zur absoluten Rarität unter den Dinos macht. Der Dino 206 GT ist übrigens der erste Serien - Ferrari der über einen Mittelmotor verfügt - auch wenn er den Namen „Ferrari“ original nie in seiner Typenbezeichnung trug. Enzo Ferrari wollte damals offensichtlich die Marke „Dino“ zu einer eigenständigen Marke für die „kleinen“ Ferrari machen.

Aufgebaut wurde der Dino 206 GT auf einem sehr steifen Rohrrahmenchassis mit einem Radstand von 2.280 mm - gleich wie beim Dino Spider. Die Mittelmotorbauweise mit quer eingebautem V6 - Motor und darunterliegendem Getriebe brachte eine leicht nach vorne verschobene Fahrgastzelle, die aber trotz der nur geringen Wagenhöhe von 1.115 mm für 2 Personen wie maßgeschneidert ist und für Personen bis etwa 185 cm Körpergröße ausreichenden Kopf- und Fußraum bietet.

Nach meinem persönlichen Empfinden hat man im Dino GT sogar mehr Raum als im späteren Ferrari 308 / 328 ! Der Motor im Dino 206 ist bis auf die Auspuffanlage gleich mit dem in den FIAT Dinos. Es ist somit eher unwahrscheinlich, dass der Leistungsunterschied tatsächlich 20 PS beträgt. Vielleicht liegt die Ferrari - Leistung um einige PS höher wegen des anderen Auspuffs und der Verwendung von Weber 40 DCNF/1 - Vergasern. Oder es hat damals schon das Marketing mitgeredet. Wegen der Mittelmotoranordnung wurde auch der Einbau eines Ölkühlers nötig, wobei Ferrari sich für einen Öl / Wasser- Wärmetauscher entschied, der im Luftstrom der rechten seitlichen Öffnung liegt. Über die linke Öffnung erhalten übrigens die Vergaser die Ansaugluft. Das 5 Gang - Getriebe ist unterhalb des Motors quer eingebaut und wurde von Ferrari eigens für den Dino entwickelt. Das Schaltschema ist eine H - Schaltung mit dem 1. Gang links hinten, von den Engländern so treffend als „dog - leg“ bezeichnet. Der Schalthebel ist Ferraritypisch in einer Chromkulisse geführt. Ein gut eingestelltes Dino - Getriebe schaltet sich übrigens viel leichter und exakter als oft behauptet ! Das Fahrwerk des Dino ist direkt dem Rennsport entlehnt und verfügt vorne und hinten über Einzelradaufhängung mit doppelten Dreiecksquerlenkern, die mit den Koni-Stoßdämpfern in Schraubenfedern eine Einheit bilden. Die Girling - Bremsanlage mit 4 innenbelüfteten Scheibenbremsen ist baugleich mit der Anlage im Fiat Dino. Dies gilt auch für die Räder (6 ½ x 14) und Reifen (185 VR x 14).

Für einen Mittelmotor-Sportwagen der ersten Generation verfügt der Dino 206 GT über ein exzellentes Fahrverhalten. Der kurze Radstand und die Massenkonzentration zwischen den Achsen machen ihn sehr handlich. Kritisch wird er allerdings im Grenzbereich, denn ein ausbrechendes Heck ist nur noch vom echten Könnern wieder zu bändigen - obwohl bei einem Fahrversuch auf nasser Fahrbahn Rauno Aaltonen meinem 246 GT, der ja über ein fast identisches Fahrwerk verfügt, auch in dieser Situation eine „überraschende Beherrschbarkeit“ attestierte. Die gilt aber eben nur auf dem fahrerischen Niveau eines Aaltonen.

Die von Ferrari angegebenen Leistungswerte erreichten die Serien - Dinos nie ganz, aber auch eine Beschleunigung von ca. 8 sec auf 100 km/h und eine Spitze von 225 - 230 km/h waren in den 60er Jahren für einen 2 l - Sportwagen beachtliche Werte. Der Dino 206 mit seinem direkt vom Renntriebwerk abgeleiteten Leichtmetallmotor mit den 4 obenliegenden Nockenwellen, der Mittelmotoranordnung und seiner faszinierenden Karosserielinie ist sicher eines der wenigen Strassenfahrzeuge, die Rennfeeling pur

vermitteln.



Die Dinos der ersten Serie, egal ob 206 GT, Spider oder Coupe sind somit die Serien - Dinos, die den Renn-Dinos am nächsten sind. Der Leichtmetallmotor ist in der Charakteristik fast identisch mit den Rennmotoren und verfügt über ein unbändiges Drehvermögen. In Anbetracht der heutigen Ersatzteilkosten wird es kaum jemand machen, aber er würde locker in den „roten Bereich“ über 8.000 U/min hineindrehen. Derek Bell, der ja gemeinsam mit Chris Amon das F2 - Dino Werksteam bildete sagte mir bei einer Ennstal Classic, dass die F2 Motoren in der Endphase auf über 10.000 U/min gedreht wurden - mit dem gleichen Block und Ventiltrieb wie die Serien - Dinos ! Für Puristen sind die 2 l - Dinos somit sicher die erste Wahl, insbesondere von der Motorcharakteristik her ! Und beim Ferrari Dino 206 GT ist die 2l - Version auch die rarste. Leider haben sie aber auch einige Nachteile: der Leichtmetallmotor ist empfindlich gegenüber Überhitzungen - was schon manchem Block ein frühzeitiges Ende beschert hat

Mit dem kurzen Hub hat er auch im unteren Drehzahlbereich wenig Drehmoment - die Musik spielt erst ab ca. 4.500 Umdrehungen, dann aber wirklich ! Die Hinterachsübersetzung beim Spider und Coupe ist sehr kurz, damit sind hohe Drehzahlen auch beim Cruisen nötig. Auf schlechten Strassen ist auch die starre Hinterachse der FIAT - Versionen ein kleiner Nachteil. Als Vorteil schlägt allerdings das geringere Gewicht zu Buche, das den Dinos der ersten Serie eine exzellente Handlichkeit beschert. Und bei den FIAT - Varianten sind die 2 l - Versionen auch die relativ günstigeren, da sie auch in größeren Stückzahlen erzeugt wurden. Beim Ferrari Dino 206 GT muss dagegen die Rarität der nur 152 Stück mit einem entsprechenden Aufpreis bezahlt werden.

Mit den 2 l - Versionen war aber noch lange nicht der Endstand in der Entwicklung der Serien - Dinos erreicht. Bei den 2. Serien mit dem 2,4 l - Motor wurden einerseits perfekte Allroundeigenschaften erreicht - andererseits entfernte man sich damit doch von den Renn - Ursprüngen. Mit dem Lancia Stratos kehrten die 2,4 l Dino - Motoren dann aber nochmals in das Zentrum der Erfolge zurück. Die Geschichte der 2,4 l - Dinos können Sie demnächst hier nachlesen.

Text & Fotos: Rudolf Schraml

Galerie

Hide gallery

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/ferrari-dino-die-geschichte-2>

© Classic Driver. All rights reserved.