



KAUFBERATUNG

Dino 246 GT/GTS

*Der Dino ist der Urahn aller Mittelmotor-FERRARI.
Er besitzt ein Fahrwerk für hohe Kurvengeschwindigkeiten,
verfügt über eine sehr gute Bremsanlage
und hat eine zeitlos emotionale Form.*

Mit dem Dino erreichte FERRARI einen Volltreffer.
Erstmalig verfügte ein Serien-Sportwagen über einen Mittelmotor,
der dazu von Aldo Bravarone – Designer bei Altmeister Pininfarina
hinreißend verpackt war. Mit seinem kurzen flachen Vorderbau
setzte sich der Dino deutlich von seinen Mitspielern mit langer Haube ab.

Markantestes Design-Merkmal ist die senkrecht stehende Heckscheibe.
Sie eröffnet mit ihren 90° Bögen in die B-Säule einen sehr guten Sicht nach hinten.

Originell ist der kleine Chromhebel am Scheibenrahmen als Türöffner,
der leicht mit einem Finger geöffnet, den Weg in die Sitzschale ermöglicht.
Einmal Platz genommen, fühlt sich der Fahrer als Bauteil des Dinos,
so perfekt sind die Sitzposition zu allen Bedienelementen und die Rundumsicht.
Vom Gefühl her ein echtes Fahrauto.

Fahren wir los. Sofort stellen wir den engen Kontakt zur Straße fest,
denn wir sitzen nur wenige Zentimeter über dem Asphalt.
Man verspürt Lust den Dino nach Erreichen der Betriebstemperatur
über kurvenreiche Landstraßen zu bewegen.
Auffallend ist die geringe Seitenneigung bei sehr hohen Kurvengeschwindigkeiten.
Bei engen Kehren macht sich allerdings eine Eigenart bemerkbar
- der Motor beginnt leicht zu stottern.
Dino-Kenner wissen, daß stets ein Kompromiß für die optimale Stellung
der Schwimmmadelventile gefunden werden muß.
Eine zu tiefe Justierung fördert die Motoraussetzer bei Kurvenfahrt,
eine zu hohe führt zu Benzinaustritt und damit verbundener Geruchsbelästigung.

Auch der Fahrer kommt in Kurven auf Touren.
Er lernt die mit drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag
direkt ausgelegte Zahnstangenlenkung zu schätzen.
Sie wirkt äußerst sensibel, vermittelt Straßenkontakt
und läßt den Fahrer die Reaktionen des Dinos in Händen spüren.

Der Sound, den der lebendige drehfreudige Treibsatz des Dino erzeugt,
klingt wie ein Konzert in allen Tonlagen. Unten klingt es bassig und oben kernig.
Jetzt kommen wir zum Sahnestück des Dino.
Der Motor mit seinem 65° Zylinderwinkel und vier oben liegenden Nockenwellen
ist ein optischer Leckerbissen. Die Pleuellagerwartung wartet mit einer weiteren Besonderheit auf.
Sie hat nur vier breite Hauptlager, aber sechs unterschiedliche Kröpfungen,
damit besitzt jedes Pleuellager seine eigene Kurbelwellen-Wange.
Diese konstruktive Eigenart führt zu dem ganz eigenen Dino-Sound.

195 PS und ein Drehzahlband bis 7.800 U/min.
haben mit einem Leergewicht von 1.200 kg wenig Mühe für flotte Fortbewegung.
Allerdings ist es nicht nötig in höchste Drehzahlregionen vorzustößen,
obwohl das maximale Drehmoment von 226 Nm erst bei 5.500 U/min. erreicht wird,
ist der Dino auch im ohrenschonenden Drehzahlbereich ausgesprochen temperamentvoll.

Alfredo Ferrari, einziger ehelicher Sohn des Firmenchefs,
hatte die Idee für diesen enorm drehwilligen Motor
und fertigte bereits 1954 erste Konstruktionszeichnungen an.
Leider konnte er sein Werk nicht beenden
- er starb 1956 an den Folgen einer Nierenentzündung.
Der Ingenieur Vittorio Jano vollendete dann das Projekt des jungen Ferrari.
Der Motor erhielt zur Erinnerung an Alfredo Ferrari den Namen Dino,
so hatte Enzo Ferrari seinen Sohn immer gerufen.

Die Dino-Motoren befeuerten Rennwagen der Formel 1, der Formel 2
und der Sportwagenkategorie. Auch das Auto,
das den Dino-Schriftzug als Markennamen bekam,
wird von einem dieser rennerprobten Motoren angetrieben.

Wer permanent alle Leistungsreserven einsetzt, wird bald merken,
daß sich die knapp geschnittene Sitzschale zum heißen Stuhl entwickeln kann.
Fahrer und Beifahrer spüren dann die Hitze des Motors wie Kaminfeuer im Rücken.
Zusätzlich im Sommer einfallende Sonnenstrahlen durch die große Frontscheibe
verwandeln den Innenraum dann schnell in einen Brutkasten,
es sei denn eine Klimaanlage ist eingebaut.

Dino-Konkurrenten wie der Porsche 911 S waren wesentlich alltagstauglicher
und auch preiswerter. 29.980 Mark kostete 1971 ein 911 S, ein Dino 39.905 Mark.
In den Fahrleistungen nahmen sie sich nicht viel. Doch in Sachen Fahreigenschaften
hatte der Hecktriebler aus Zuffenhausen das Nachsehen.
So wieder geschehen auf dem AUSTRO CUP 2005 – acht anspruchsvolle Rallyes
in Österreich, Slowenien und Italien in einem Starterfeld von 160 Fahrzeugen.
Platz 1 und 2 gingen an den Dino 246 GT. Für 2006 sieht es ähnlich aus. In Dino veritas!

Technische Daten**206 GT**Motor:

V-Sechszylinder (65° Grad), als Mittelmotor quer eingebaut, Bohrung x Hub 86 x 57mm, Hubraum 1987 cm³, Verdichtung 9,0:1, Leistung 180 PS (132kW) bei 8000U/min, max. Drehmoment 184 Nm bei 6500U/min, Gemischaufbereitung durch drei Weber-Fallstromvergaser 40 DCN 14

Kraftübertragung:

Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe.

Karosserie/Fahrwerk:

Gitterrahmen, Aluminiumkarosserie, vorne und hinten Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, vorne und hinten Hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, Felgen 6,5 J x 14, Reifen 185 / 70 VR 14.

Maße/Gewicht:

Radstand/Länge 2280/4150 mm, Breite/Höhe 1700/1115 mm,
Spur vorne/hinten 1425/1400 mm,
Leergewicht 900 kg, Gewichtsverteilung vorne/hinten 45/55.

Fahrleistungen:

Beschleunigung 0 – 100 km/h 8,2 sec., Höchstgeschwindigkeit 225,00 km/h

246 GT/SMotor:

V-Sechszylinder (65° Grad), als Mittelmotor quer eingebaut, Bohrung x Hub 86 x 57mm, Hubraum 2418 cm³, Verdichtung 9,0:1, Leistung 195 PS (143kW) bei 7600U/min, max. Drehmoment 213 Nm bei 5000U/min, Gemischaufbereitung durch drei Weber-Fallstromvergaser 40 DCNF / ab E-Serie 40 DCNF 13.

Kraftübertragung:

Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe.

Karosserie/Fahrwerk:

Gitterrahmen, Stahlblechkarosserie, Fronthaube aus Alu, vorne und hinten Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, vorne und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, Scheibenbremsen, Felgen 6,5 J x 14, Reifen 185/70 VR 14 / ab FG-Nr. 00530 205/70 VR 14.

Maße/Gewicht:

Radstand/Länge 2340/4230 mm, Breite/Höhe 1700/1115 mm,
Spur vorne/hinten 1425/1400 mm / ab FG-Nr. 01118 hinten 1430 mm,
Leergewicht GT/GTS 1080/1100 kg, Gewichtsverteilung vorne/hinten 43/57.

Fahrleistungen:

Beschleunigung 0-100 km/h 7,4 s, Höchstgeschwindigkeit 238,4 km/h.

**Typenhistorie & Fahrgestellnummern
206 -246 GT/GTS**

Typ	Serie	Chassis-Nr.	Baujahr	Stück
206 GT		00102 – 00406	1967/69	152
246 GT	L (Serie 1)	00400 – 01116	1969/70	357
246 GT	M (Serie 2)	01118 – 02130	1970/71	506
246 GT/GTS	E (Serie 3)	02132 – 08518	1971/74	2898

Typ	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
206 GT	2	99	51					
246 GT			81	272	832	828	471	3
246 GTS						280	681	313
Gesamt	2	99	132	272	832	1108	1152	316

Die Gesamtstückzahl aller Typen betrug 3913.

- 1965 Am 25. April fuhr der erste Dino 166 P sein erstes Rennen in Monza.
Im Oktober wurde der Prototyp Dino Berlinetta Speziale
auf einem 206 S Chassis vorgestellt.
- 1966 Vorstellung eines Dino Berlinetta GT auf der Turin Motor Show.
Bereits sehr ähnlich dem späteren Serienfahrzeug, Motor allerdings längs eingebaut.
- 1967 Präsentation des Dino 206 GT auf der Turiner Motor Show.
Fast identisch mit dem späteren Serienfahrzeug.
Motor quer eingebaut, dadurch mehr Gepäckraum.
- 1968 Produktionsstart des 206 GT, Karosserie aus Aluminium, hergestellt bei Scaglietti.
- 1969 Produktionsende des 206 GT / Produktionsstart des 246 GT, L-Serie,
Zentralverschlussfelgen.
- 1970 Ende der L-Serie / Produktionsstart des 246 GT, M-Serie,
Einführung der 5-Lochfelge, breitere Spur hinten,
einzelner mittig angebauter Rückfahrcheinwerfer.
- 1971 Ende der M-Serie / Produktionsstart des 246 GT, E-Serie, geändertes Schaltgetriebe,
eine Corona Benzinpumpe statt zwei von Bendix,
Vergaser 40 DCNF 14 statt 40 DCNF 7,
während der laufenden Serie wurden nun die Scheibenwischer parallel
statt über Kreuz angeordnet,
eckigere Stoßstangen reichten nicht mehr in die Kühleröffnung.
- 1972 Serienbeginn des Dino 246 GTS (Spider-Version)
- 1974 Produktionsende des Dino 246 GT/GTS.

Karosserie

Es ist wie im richtigen Leben, Schönheit will dauerhaft gepflegt werden. Dies trifft besonders auf den Dino zu. Die bei Scaglietti gebaute Karosserie war meist schon nach wenigen Jahren von Rost geplagt, weil vorbeugender Rostschutz noch nicht vorgenommen wurde. Man spricht hier gerne von „Natur-Grundierung“.

Ein Dino in Originalzustand ist heute eher selten, meistens haben sie schon mit einem Karosseriebauer Bekanntschaft gemacht.

Ein Interessent muß heute eher über die Qualität einer Restaurierung urteilen als auf die Suche nach Rostlöchern gehen.

Alle Karosseriebereiche, die dem Spritzwasser ausgesetzt sind, sollten genau geprüft werden. Speziell die Radläufe, die Schweller und die unteren Türpartien sind rostanfällig. An vielen Dinos wurden an diesen Stellen bereits Reparaturbleche eingeschweißt. Dies trifft auch für das Heckblech zu, wo speziell die unteren Ecken begutachtet werden sollten, weil dort drei Bleche ungeschützt übereinander „gebraten“ wurden, was die Rostbildung besonders fördert.

Ein wachsames Auge verlangt der Rohrrahmen, der sich unter der angenieteten Bodenplatte befindet. Sollte diese tragende Stahlkonstruktion zu sehr angegammelt sein, hilft nur noch das entkernen des gesamten Fahrzeugs, da Glasfaser-Formteile darüber den Blick versperren.

Ein weiterer Schwachpunkt der Karosserie ist der Scheinwerfer-Bereich, die Lufteintritts-Öffnungen vorne und seitlich sowie an der C-Säule besonders bei GTS-Modellen.

Wer mit einem Magneten auf die Suche nach verborgenen Spachtelstellen geht, sollte wissen, daß einige Karosserieteile aus Aluminium bestehen. Wurden beim 206 GT und einigen wenigen der ersten 246 GT die Karosserien komplett aus Alu gefertigt, wurden später nur noch die Türen und Hauben aus diesem Werkstoff hergestellt. Die Fronthaube ist bei allen Dinos aus Leichtmetall.

Doch wo Aluminium Verwendung fand, entsteht häufig Kontaktkorrosion, weil das Leichtmetall ohne jede Isolierung um das entsprechende Rahmenteil gebördelt wurde.

Technik

Dinos die überwiegend auf Kurzstrecken eingesetzt werden, kann schon nach 50.000 km eine Motorüberholung fällig sein. Die Kosten dafür belaufen sich auf € 15.000.

Wer den Motor revidieren lässt, sollte auf den Einbau moderner Vollschaftventile bestehen. Die originalen natrium-gefüllten Auslassventile neigen zum Brechen. Desweiteren sollten neue Sitzringe aus Sintermetall eingeschrumpft werden, sie erlauben bleifreien Betrieb und erfordern nur alle 30.000 km Ventile einzustellen. Überdurchschnittlich schnell verschleiben die Serien-Nockenwellen. Abhilfe schafft eine gelaserte Bohrung an jeder Nocke, denn bei niedriger Drehzahl reicht die Schleuderschmierung nicht, um einen dauerhaften Schmierfilm zwischen Nocke und Stößel aufzubauen. Nockenwellen-Nachfertigungen in höherer Güte mit diesen Bohrungen sind inzwischen verfügbar.

Auch der Magneti Marelli Verteiler hat eine geringe Lebensdauer. Er sollte regelmäßig überholt werden – spätestens dann, wenn der Motor im kalten Zustand schlecht anspringt. Hier hilft auch der Umbau auf eine kontaktlose Zündung oder die Modernisierung auf ein Kennfeld-gesteuertes Zündsystem, die ohne Verteiler auskommt. Nimmt das Triebwerk willig seine Arbeit auf, sollte es mindestens 20 Kilometer warm gefahren werden. Dann kann geprüft werden, ob es ruckfrei und ohne Löcher sauber hochbeschleunigt. Ist dies nicht der Fall können die Drosselklappenwellen der drei Weber-Doppelvergaser ausgeschlagen sein. Eine Optimierung bringen hier gekapselte Rollenlager.

Die Kettenspanner erfordern eine Überprüfung. Befindet sich oben am Gehäuse eine Sechskantschraube, die durch eine Mutter gekontert ist? Wenn nicht, sofort nachrüsten, da ansonsten zu großes Kettenspiel entsteht.

Ein einwandfreies Dino-Getriebe schaltet sich schwer. Je leichter sich der Schalthebel in der Kulisse führen lässt, desto größer ist der Verschleiß fortgeschritten. Werden dann noch Kratzgeräusche laut und springen die Gänge heraus, ist eine Getrieberevision fällig.

Preise Stand Juni 2006

Typ	Zustandsnote	Preis €	Zustandsnote	Preis €
246 GT	2+	90.000	4	45.000
246 GTS	2+	101.000	4	55.000

Extras wie Klimaanlage, Daytona-Sitze, Campagnolo-Felgen sind aufzuschlagen.

Ersatzteile

Die Ersatzteilversorgung hat sich entspannt. Es gibt inzwischen nahezu alles, auch sofort verfügbar und wesentlich preiswerter als noch vor wenigen Jahren. Lediglich ein ganzer Vorderbau oder ein Heckteil braucht 4 Wochen Lieferzeit.

Die Innenausstattung ist einschließlich Lederlenkrad ebenso lieferbar. Sogar das originale Kunstleder „Zebra´neba“ mit seiner besonderen Narbung gibt es wieder, ganz zu schweigen vom seltenen Alcantara-Ton für das Armaturenbrett.

Oft werden die Amperemeter durch Kurzschluß zerstört, der sogar zum Totalverlust durch Brand des Dinos führen kann. Abhilfe schafft ein Voltmeter in originaler Optik zu € 188,00.

Die Serien-Drehstromlichtmaschine ist ein weiterer Schwachpunkt, da sie im Motorraum sehr großer Hitze ausgesetzt ist und durch einen kontaktgesteuerten Laderegler unter der Fronthaube arbeitet. Eine Modernisierung auf eine stärkere Lichtmaschine mit integriertem Regler beseitigt dieses Problemfeld.

Ähnliches gibt es zum Anlasser zu berichten. Das Originalteil ist ein Stromfresser mit viel Gewicht und wenig Leistung. Ein moderner Anlasser mit halbem Gewicht, doppelter Leistung und 1,5-fach höherer Drehzahl bringt den Dino-Motor nun in Schwung.

Ersatz für die mittlerweile brüchigen Dino Magnesium-Felgen gibt es inzwischen auch, dann aber in hochwertigem Aluminium-Guß von heute.

Einige Preisbeispiele:

Auslassventil € 38,50; Einlassventil € 29,00; Satz Nockenwellen, 4 Stück € 1.298,00; Kupplung komplett € 470,00; Originale Dino-Alufelge € 386,00.

Dino-Spezialisten

Werkstätten: DinoService, Bergstraße 41, 37276 Meinhard,
Telefon 05651 337768, info@dinoservice.de

Michael Groth GmbH, An der Bahn 6, 38170 Schöppenstädt,
Telefon 05332 946994, grothmotoren@compuserve.de

Modena Motorsport GmbH, Ernst-Teller-Str. 60, 40764 Langenfeld
Telefon 02173 22184, info@modena-motorsport.de

Scuderia Sauer, Carl-Zeiss-Str. 2, 73760 Ostfildern / Nellingen
Telefon 0711 3656656, Fax 0711 3656657

Lipps oHG Motorenbau, Kirchstr. 45a, 79100 Freiburg
Telefon 0761 7070242, competzione@aol.com

Formula GT Sportwagenservice München,
Riesenfelder Str.87, 80809 München,
Telefon 089 304350, info@formulagt.de

Boxenstop Rudolf Elsner, Paradeisstr. 63, 82362 Weilheim
Telefon 0881 9245646, buba.elsner@t-online.de

Auto-Garage Angermeier, Moggaster Hauptstr. 18, 91320 Ebermannstadt
Telefon 09194 8358, auto-angermeier@t-online.de

Ersatzteile: DinoParts, Bergstraße 41, 37276 Meinhard
Telefon 05651 337768, info@dinoparts.de
oder der DinoShop www.dinoparts.de

Fazit

Grundsätzlich ist der Kauf eines Dino in gutem Zustand zu empfehlen, denn eine Komplettrestaurierung kann € 60.000 und mehr verschlingen. So kann es durchaus lohnenswert sein, ein wirklich exzellentes Fahrzeug für deutlich mehr als € 80.000 zu kaufen, wenn eine detaillierte Dokumentation der Restaurierung vorhanden ist. Auf jeden Fall sollte man den Rat eines Dino-Experten einholen.

Meinhard, 18.06.2006

Jörg Temmesfeld