

Kaufberatung

Fiat Dino Spider und Fiat Dino Coupe 2.0 und 2.4

Die Fiat Dino sind die letzten eigenständigen Serien-Sportwagen, die von Fiat gebaut wurden. Sie verfügen mit dem Ferrari V6 über eine ausgezeichnete Motorisierung, wurden von den Stars des italienischen Autodesigns zeitlos schön eingekleidet und lassen das Herz eines jeden Liebhabers von italienischen Sportwagen höher schlagen.

Der Spider tritt mit seinen geschwungenen Formen und dem von Pininfarina scharf abgeschnittenen Heck maskulin aggressiv auf. Das Coupe liebt es etwas unauffälliger und oft erkennt man erst beim zweiten Hinsehen die Eleganz des Entwurfs von Bertone.

Leider landete Fiat mit dem Dino nicht den erhofften Verkaufserfolg und so wurde die Produktion, trotz bester Anlagen des Autos, nach nicht einmal 6 Jahren eingestellt. Zum Glück haben die Autoliebhaber auf aller Welt diese Einschätzung von Fiat nicht geteilt und so haben bis heute ca. 50% aller je gebauten Spider und etwa 30% der gebauten Coupes überlebt. Diese hohe Rate ist auf einen großen Enthusiasmus der frühen Dino-Szene zurückzuführen. In einer Zeit, als Fiat von dem Dino nichts mehr wissen wollte, nahmen einige engagierte Fans die Sache in die Hand und sicherten dem Fiat Dino sein Überleben. Worin diese Faszination begründet ist, merkt man spätestens dann, wenn man hinter dem flachstehenden Lenkrad Platz nimmt und den Motor startet.

Und genau das machen wir jetzt. Die Startprozedur ist Ritual: Schlüssel etwas über die Fahrtstellung drehen und schon tickert die elektrische Benzinpumpe los, um die Schwimmerkammern der 3 Weber Doppelvergaser zu füllen. Ist dies geschehen, lässt man den Schlüssel los, 3 bis 5 Mal mit dem Gaspedal pumpen und nun den Schlüssel auf Start drehen – ein gut gewarteter Dino springt so sofort an und läuft nach einigen Gasstößen ruhig im Leerlauf.

Kupplung treten, Gang einlegen und los geht's. Auch wenn sich der kalte Motor am Anfang bei zu viel Gas schnell verschluckt, so lässt der Klang erahnen, was in ihm steckt. Aber zu viel Gas bei kaltem Motor ist ohnehin Gift und so rollen wir bei maximal 3500 U/min den Dino warm. Das herrliche, mit 7 Instrumenten bestückte Armaturenbrett, informiert uns dabei über die Befindlichkeit des Herzens unseres Fahrzeuges und etwa 15 Minuten später, wenn die Öltemperatur 90 Grad erreicht hat, ist der Dino für seinen Auftritt bereit.

Je nach Situation und Laune kann man jetzt mit dem Fahrzeug alles anstellen was Spaß macht. Wir schalten z.B. bei 60 km/h zurück in den 2.Gang und geben Vollgas. Der Motor dreht spontan mit Brüllen und Fauchen hoch und nur die gerade noch einsetzende Vernunft nach dem Blick auf den Drehzahlmesser veranlasst einem bei etwa 110 km/h in den 3. Gang zu schalten um dort das Gleiche zu erleben. Die Gangwechsel vollziehen sich leicht und präzise und es ist die reinste Freude mit dem Dino über eine kurvige Landstraße zu jagen. Hier ist er in seinem Element. Die Bremsen packen vor Kurven kräftig zu, die Seitenneigung ist, speziell beim Spider, gering, nur die indirekt ausgelegte Lenkung wünscht man sich ab und an etwas zielgenauer. Aber dafür ist der Grenzbereich sehr hoch und wer es nicht übertreibt

und ihn vorsichtig auslotet, wird feststellen, dass der Dino, speziell der Spider, auch dort beherrschbar bleibt.

Trotz der relativ straffen und sportlich ausgelegten Fahrwerksabstimmung ist der Spider komfortabel. Das trifft noch mehr auf das Coupe zu, wobei dieses wegen dem längeren Radstand sein Heimspiel als Gran Turismo auf der Autobahn hat.

Einige Worte zum Motor – dem Tempel der Kraftentfaltung, wie man ihn auch liebevoll nennen könnte. Bei den 2.0 Dinos ein direkter Abkömmling aus dem Rennsport der damaligen Formel 2.

Der komplette Aufbau aus den Leichtmetallen Aluminium und Magnesium spricht für sich. Aber auch alle anderen Zutaten ließen Kenner des Rennsports mit der Zunge schnalzen: 160 PS aus 2 Liter ergaben eine Literleistung von 80 PS bei einer maximal zulässigen Drehzahl von 8000U/min und damit erreichte der Dino Werte, die sonst in der Liga der Supersportwagen vom Schlage eines Miura oder 250 GT üblich waren. Der Motor wurde nach damaligen Sportwagenkonzept vorn eingebaut um dann die Hinterräder anzutreiben.

Aber was verbarg sich hinter diesem, aus der Formel 2 abgeleiteten, Wunderwerk?

Die Motorentwicklung – hier ist die Tauglichmachung eines Rennmotors für den Serieneinsatz gemeint - übernahm ein ehemaliger Ferrari Konstrukteur, Aurelio Lampredi und so blieben die Zutaten rennsportgemäß: Motorblock und Zylinderköpfe aus Leichtmetall, nasse Laufbuchsen, Kurbelwelle, Pleuel und Kolben geschmiedet und fein gewuchtet. Kurbelwelle 4fach gelagert, wobei jedes Pleuel seinen eigenen Hubzapfen besaß, 4 obenliegende, hohlgebohrte Nockenwellen, doppelte Ventildfedern, natriumgekühlte Auslassventile, Ventilsitze und -führungen aus Schmiedebronze. 3 Weber Doppelvergaser, Fächerkrümmer.

Ölwanne, Ventildeckel, Ölpumpengehäuse, Felgen und weitere Teile aus Magnesium Und ab 1968 zusätzlich aus der Formel 1 verfügbar: Eine Kondensator-Hochleistungs-Zündung.

FIAT stellte also seinen Kunden einen zivil verpackten Rennmotor vor die Tür.

Das ist bis heute zu merken – einerseits durch den Fahrspaß, den dieser Wagen vermittelt, aber als Kehrseite der Medaille bereitet gerade die Rennsporttechnik bei Wartung und Reparatur Kosten, die einen unvorbereiteten Dinofahrer zur Verzweiflung bringen können.

Gesagtes gilt im gleichen Maß für die 2.4 Dino Modelle, auch wenn diese sich im Alltagsbetrieb vielleicht etwas tauglicher geben.

Spaß machen die Fiat Dino vor allem dann, wenn man sie entsprechend ihrer Eignung einsetzt und sie nicht im Alltagsbetrieb verschleißt.

Das kann eine genussvolle Ausfahrt über Land sein oder auch die flotte Fahrt über eine Passstraße oder das Cruisen entlang der Riviera. Möglichkeiten dieser Art mag sich jeder seinen Neigungen entsprechend selber aussuchen.

Eher selten sind die Fiat Dinos im Rennsport anzutreffen – das gilt für heute wie für damals. Auch wenn es eine Teilnahme eines Spiders bei den 24 Stunden von Le Mans gab, so war das der einzige nennenswerte Einsatz.

Im historischen Rennsport konnte ein 2.4 Fiat Dino Spider aus Österreich allerdings mehrmals erfolgreich Veranstaltungen für sich entscheiden.

Hoffen wir, dass sich Nachahmer finden.

Kaufberatung

Technische Daten:

Fiat Dino 2.0:

Motor:

Typ: 135 B.000, Sechszylinder in V-Anordnung mit nassen Laubbuchsen. Zylinderwinkel 65 °. Vorne längs eingebaut. Bohrung x Hub: 86mm x 57mm, Hubraum 1987 ccm, Verdichtung 9:1, Leistung (DIN) 160 PS oder 119 kW bei 7200 U/min, maximales Drehmoment 17,5 kgm bei 6000 U/min, 3 Fallstrom-Doppelvergaser Weber 40 DCN 14, später 40 DCNF in verschiedenen Varianten.

Kraftübertragung:

Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung hydraulisch betätigt, FIAT Fünfganggetriebe Typ 135 AC 100, selbstsperrendes Differential mit 25% Sperrwirkung.

Karosserie/Fahrwerk:

Selbsttragende Stahlkarosserie, Kofferraumdeckel aus Aluminium (Spider), vorne Einzelradaufhängung an Querlenkern mit Schubstreben an den unteren Lenkern, Querstabilisator, hinten Starrachse mit Blattfeder, elastische Anlenkung an der Achse, vorne hydraulische Teleskopstoßdämpfer, hinten je 2 hydraulische Teleskopstoßdämpfer je Seite. Lenkung mit Schnecke und Rolle, 4 innenbelüftete Scheibenbremsen, Elektron-Leichtmetallfelgen 6,5 J x 14, Reifen 185 HR 14, auch möglich 205/70 HR 14.

Maße/Gewichte:

Spider: Radstand 2280mm, Länge 4109mm, Breite 1710mm, Höhe 1270mm, Spur vorne 1385mm, hinten 1350mm, Leergewicht 1150kg, Gewichtsverteilung 50/50

Coupe: Radstand 2550mm, Länge 4507mm, Breite 1696mm, Höhe 1287mm, Spur vorne 1378mm, hinten 1362mm, Leergewicht 1280kg, Gewichtsverteilung 47/53

Fahrleistungen: (AMS1967/68)

Spider: Beschleunigung: 0 –100km/h 8.8s, Höchstgeschwindigkeit 203,5 km/h

Coupe: Beschleunigung: 0 –100km/h 9.4s, Höchstgeschwindigkeit 198,0 km/h

Fiat Dino 2.4:

Motor:

Typ: 135 C.000, Sechszylinder in V-Anordnung Gusseisenblock. Zylinderwinkel 65 °. Vorne längs eingebaut. Bohrung x Hub: 92,5mm x 60mm, Hubraum 2418 ccm, Verdichtung 9:1, Leistung (DIN) 180 PS oder 132 kW bei 6600 U/min, maximales Drehmoment 22 kgm bei 4600 U/min, 3 Fallstrom-Doppelvergaser Weber 40 DCNF in verschiedenen Varianten.

Kraftübertragung:

Hinterradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung mit Seilzug betätigt, ZF Fünfganggetriebe Typ S5-18/3, selbstsperrendes Differential mit 25% Sperrwirkung.

Karosserie/Fahrwerk:

Selbsttragende Stahlkarosserie, Kofferraumdeckel aus Aluminium (Spider), vorne Einzelradaufhängung an Querlenkern mit Schubstreben an den unteren Lenkern, Querstabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Schräglenkern, Radführung durch Querstreben, Querstabilisator, vorne und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer. Lenkung mit Schnecke und Rolle, 4 innenbelüftete Scheibenbremsen, Elektron-Leichtmetallfelgen 6,5 J x 14, Reifen 205/70 VR 14.

Maße/Gewichte:

Spider: Radstand 2280mm, Länge 4134mm, Breite 1710mm, Höhe 1270mm, Spur vorne 1383mm, hinten 1381mm, Leergewicht 1240kg, Gewichtsverteilung 50/50

Coupe: Radstand 2550mm, Länge 4507mm, Breite 1696mm, Höhe 1315mm, Spur vorne 1390mm, hinten 1381mm, Leergewicht 1320kg, Gewichtsverteilung 47/53

Fahrleistungen: (FIAT Presseinfo April 1970)

Spider: Beschleunigung: 0 –100km/h 8.5s, Höchstgeschwindigkeit 210 km/h

Coupe: Beschleunigung: 0 –100km/h 9.0s, Höchstgeschwindigkeit 205 km/h

Kaufberatung

Typenhistorie und Fahrgestellnummern Fiat Dino Spider und Coupe 2,0 und 2,4

Typ Serie		Chassisnummer	Baujahr	Stückzahl
2,0 Spider	1	AS000026 - 000525	1967	500
2,0 Spider	2	AS000526 - 001158	1967/68	633
2,0 Coupe		AC000026 - 003654	1967/68	3629
<hr/>				
2,4 Spider		BS001159 - 001583	1969/72	425
2,4 Coupe		BC003655 - 006068	1969/72	2414
<hr/>				
Insgesamt				: 7601

1965 Fiat entschließt sich, sein Topmodell mit einem Ferrari-Motor auszustatten. Die Fertigung soll auf 500 Cabriolets limitiert werden. Beim Coupe war kein Limit vorgesehen.

1966 Vorstellung des Fiat Dino Spider auf dem 48. Automobilsalon Turin. Produktionsbeginn der Fiat Dino Spider am 8.10.1966

1967 Vorstellung des Coupes auf dem Autosalon in Genf März 1967. Verkaufsbeginn für die Spider ab März. Die ersten Coupes werden im April ausgeliefert. Produktionsbeginn des Coupes: Januar 1967. Beginn der Produktion der Serie 2 Spider ab etwa September 1967. Innenraum wurde dafür komplett neugestaltet. Spider auf Wunsch mit Radbolzen erhältlich. Vorstellung des Hardtop für den Spider Pariser Salon Oktober 67.

1968 Serienmäßiger Einbau der Hochleistungszündung ab Frühjahr 68. Geänderte Zylinderköpfe mit Tassenstößeln mit Einstellscheiben. Im Coupe waren auch für die hinteren Sitze optional Sicherheitsgurte einzubauen. Einstellung der Produktion beider Modelle im Dezember 1968.

1969 November 1969 Vorstellung der neuen Fiat Dino 2,4 Modelle in Turin. Motorblock in Grauguss, ZF-Getriebe, Einzelradaufhängung für alle vier Räder, leicht modifizierte Karosserie. Stoßstangen bei Spider mit Gummiauflage.

1970 Einführung der neuen Zündanlage Dinoplex AEC 103

1971 Während der gesamten Bauzeit der 2.4 Modelle findet keine nennenswerte Veränderung an den Autos statt.

1972 Die Produktion der beiden Modelle Dino Spider und Coupe läuft aus.

Kaufberatung

Karosserie

Schwachpunkt ist bei beiden Autos die Karosserie an sich. Auch wenn die bei Bertone gebauten Coupés einem aufwändigen Tauchbadverfahren zur Rostvorsorge unterzogen wurden – genutzt hat es nur den wenigsten.

Die Spider sind durch ihre Verwendung als Schön-Wetter-Auto, trotz weniger Aufwand bei der Rostvorsorge durch Pininfarina, im Allgemeinen besser erhalten.

So findet man immer wieder ungeschweißte Exemplare, aber beim Spider weit häufiger als beim Coupe.

Wurden die Dinos in der Vergangenheit geschweißt, dann leider nicht immer mit der Sorgfalt, die sich ein Autoliebhaber heute wünscht. Auch die Passform der verwendeten Reparaturbleche ist oft haarsträubend. So kann man zwar einen geschweißten und rostfreien Dino finden, nur muss man auch in der Lage sein, die durchgeführten Arbeiten qualitativ zu beurteilen.

Problemstellen gibt es jede Menge:

Spider: A-Säule, Schweller, Türunterkanten, Bodenbleche vorn und hinten, Haubenkanten, Radläufe, Heckspitzen – besonders unter der Batterie, Frontschürze, vordere Längsträger, alle Bereiche um die Fahrwerksaufnahmen und Scheibenrahmen.

Coupe: Es gelten die gleichen Stellen, wobei hier noch erweitert werden muss: Front- und Heckscheibenrahmen, Traverse unter der Heckscheibe und Heckklappe (hier aus Stahlblech) Scheinwerferbereich und Bereich rund um die Luftkästen hinter den Vorderrädern.

Bei beiden Typen sollte ein Fachmann beurteilen, was original ist, was und wie es gemacht wurde und wo gegebenenfalls Handlungsbedarf besteht.

Ein besonderes Augenmerk ist auf alle Gummidichtungen zu richten. Diese sind oft verhärtet und rissig, das Wasser läuft in ungeschützte Hohlräume und zerstört so ungesehen von innen die Karosserie.

Problematisch bei beiden Modellen ist die Verfügbarkeit von Stoßstangen und Blinkern.

Der Scheibenrahmen des Spider ist zwar grundsätzlich zu reparieren, allerdings kann diese Reparatur sehr teuer werden, da der Rahmen wieder verchromt werden muss.

Originale Karosserieteile sind nur mit sehr viel Glück aufzutreiben. Die Nachfertigung von Karosserieteilen durch den Fachmann ist aber möglich und oft nicht viel teurer als das schwer zu beschaffende Originalteil.

Ersatzteile für den Innenraum gibt es nicht mehr, hier hilft nur Neuanfertigung oder das Ausweichen auf andere Materialien.

Ein fehlender Verdeckmechanismus für den Spider ist unmöglich zu beschaffen.

Kaufberatung

Technik

Fiat gab in seinen Handbüchern eine Lebensdauer von 50.000 – 60.000km für die Motoren an. Werden die Autos als Alltagsauto benutzt, so darf man diese Richtlinie auch heute noch als richtig ansehen. Wird ein Dino hingegen als Freizeitfahrzeug auf langen Touren eingesetzt und entsprechend gepflegt, so kann der Motor ohne größere Probleme auf 120.000 – 150.000 km halten.

Die Preise für die komplette Motorrevision betragen wie beim Ferrari Dino 15.000 Euro.

Grundsätzlich gilt für den Motor das bereits für den Ferrari Dino Gesagte.

Kommen wir zum Getriebe. Das Fiat-Getriebe schaltet sich leichter und genauer, leider ist hier die Ersatzteillage schlecht. Bis auf Lager, Synchronringe und Dichtungen gibt es nichts mehr. Dann hilft nur ein Schlachtgetriebe, in der Hoffnung, das dort das benötigte Teil noch intakt ist

Beim ZF-Getriebe sieht es etwas besser aus, aber auch hier sind längst nicht alle Teile verfügbar. Immerhin bietet ZF von Werk eine Wartung und Überholung an.

Völlige Erfolglosigkeit stellt sich ein, wenn man nach Ersatzteilen für das Sperrdifferential sucht. Bis auf die Lager und die Simmerringe ist nichts mehr aufzutreiben. Auch hier kann man nur hoffen, bei Bedarf ein intaktes gebrauchtes Differential zu bekommen.

Das Gleiche gilt für das Lenkgetriebe von Gemmer – hier erhält man nicht einmal mehr alle benötigten Lager. Erschwerend kommt hinzu, dass man den Zustand erst dann genau beurteilen kann, wenn das Lenkgetriebe zerlegt ist.

Bei der Bremsanlage gibt es verschiedene Engpässe: Die nicht mehr verfügbaren Behälter für die Flüssigkeit werden spröde und brechen mit der Zeit. Die hinteren Bremszangen beim 2.0 Dino haben eine aufwändige Mechanik für die Feststellbremse. Ist diese Mechanik ausgeschlagen, so gibt es keinen Ersatz. Die Bremszange muss aufgearbeitet werden. Bremsservos sind nicht mehr verfügbar. Gummibuchsen und Stoßdämpfer für die Fahrwerküberholung sind gut erhältlich.

Für die Zündanlage Dinoplex AEC 101 und die benötigte Zündspule BZR 205A gibt es keinen Ersatz – Hier muss man u.U. auf ein modernes Zündsystem ausweichen.

Aber die meisten Technikteile können von kompetenten Fachwerkstätten aufgearbeitet werden.

Generell lässt sich über den Dino folgendes sagen:

Ein gepflegter und intakter Dino springt mühelos an, hat einen stabilen Leerlauf und beschleunigt sauber und ohne Rucken bis an die Drehzahlgrenze. Das Getriebe schaltet leicht und geräuschfrei, die Bremsen verzögern sehr gut und das Auto klappert nicht auf schlechten Straßen. Die Hinterachse arbeitet geräuschfrei! Alles andere ist nicht normal und deutet auf fortgeschrittenen Verschleiß hin.

Kaufberatung

Preise: Stand Januar 2007

Typ	Zustand 2	Preis in €	Zustand 4	Preis in €
2,0 Spider		40.000		12.000
2,0 Coupe		16.000		6.000
2,4 Spider		45.000		15.000
2,4 Coupe		18.000		7.000

Ersatzteile

Die Ersatzteillage für Technikteile ist relativ entspannt. Wenn nicht ganz spezielle Teile, wie Ölpumpe oder ähnliches gesucht werden, so kann über die entsprechenden Händler, Spezialisten und Clubs das entsprechende Ersatzteil besorgt werden.

Auspuffanlagen sind immer wieder erhältlich, auch wenn es manchmal Engpässe gibt. Auch Edelstahlanlagen werden angeboten. Nicht erhältlich sind die Fächerkrümmer aus Edelstahl.

Das gilt nicht für den Innenraum – originale Lenkräder, Sitze oder Armaturen sind fast unmöglich zu finden.

Auch die Verkleidungen im Innenraum, das Armaturenbrett, die Mittelkonsole oder die Sonnenblenden kann man nur gebraucht und oft in schlechten Zustand kaufen.

Blechteile müssen vom Spengler nach Vorlage angefertigt werden.

Viele Teile wurden in anderen Fiats vor und nach den Dinos verbaut. So kann mit Hilfe der Ersatzteilkataloge feststellen, welches Gleichteile aus anderen Modellen sind.

Die Preise für alle Ersatzteile bewegen sich deutlich über dem Fiatniveau.

Einige Beispiele: Stoßstange Spider vorne oder hinten ca.1500 Euro

Scheibenrahmen Spider 1500 Euro

Überholtes Getriebe 2500 Euro

Satz Bremscheiben 900 Euro

Lenkrad ca. 500 Euro

Drehzahlmesser oder Tacho (Spider) je 400 Euro

Auspuffanlage komplett 800 –1200 Euro

Kotflügel Spider vorn 1600 Euro

Blinker komplett Spider vorn 500 Euro

Blinker komplett Coupe hinten 400 Euro

Diese Preise sind als Richtwerte zu verstehen, es können deutliche Abweichungen nach oben und unten auftreten.

Kaufberatung

Werkstätten für den Fiat Dino in alphabetischer Reihenfolge

Autohaus Aumüller

Ampferbacher Str. 15, 96185 Schönbrunn
09546 268, www.autohaus-aumueller.com

DinoService

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

FormulaGT Sportwagenservice München

Riesenfelder Str. 87, 80809 München
Telefon 089 304350 www.formulagt.de

Lipps oHG Motorenbau

Kirchstr. 45 a, 79100 Freiburg
Telefon 0761 7070242 www.competizione.de

Total Performance Motorenbau

Kesselheimer Weg 6, 56070 Koblenz
0261 802030 totalperformance@surfeu.de

Ersatzteile: Alle aufgeführten Werkstätten können bei der Ersatzteilbeschaffung helfen, es gibt aber weitere auf Fiat und Dino spezialisierte Händler.

- Del-priore www.del-priore.com
- DinoParts www.dinoparts.de
- LineaRossa www.linearossa.de
- Holtmann und Niedergerke www.fiatparts.de

Fazit:

Für den Fiat Dino gilt die Regel – das bessere Auto, auch wenn es vermeintlich teurer erscheint, ist die billigere Lösung. Restaurationsobjekte sind wirklich nur erfahrenen Liebhabern zu empfehlen. Auch wenn die Mechanik mit ca. 20.000 Euro in der Regel zu überholen ist, so kann die Restaurierung der Karosserie leicht den gleichen oder einen höheren Betrag verschlingen. Hat man beim Spider dann etwa den Gegenwert im Fahrzeug, so wäre das gleiche Vorhaben beim Coupe ein finanzielles Desaster. Da das Angebot an guten Fahrzeugen sehr klein ist, empfiehlt es sich vor allem Geduld zu haben, aber der Kontakt zu den Clubs (www.fiat-dino.de) und das Hinzuziehen eines Experten können eine größere Katastrophe verhindern.

Wenn man dann einen guten Dino besitzt, wird er einem bei regelmäßiger Pflege und Wartung viel Freude bereiten.

Happy Dinoing

Berlin, im Januar 2007

Roland Hanke