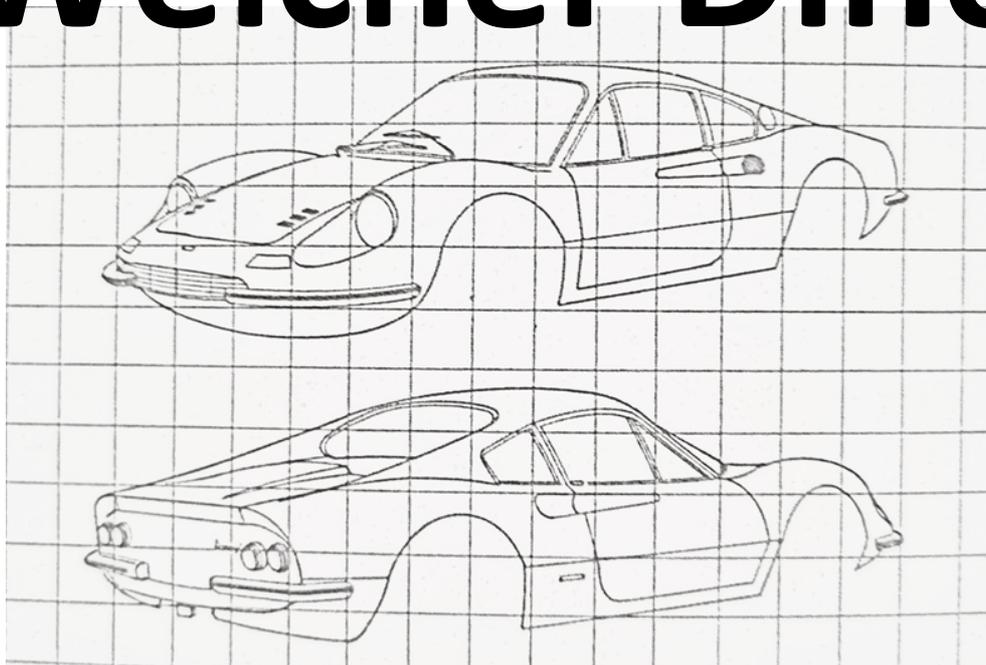


Welcher Dino



Kurzreferenz-Handbuch

Zur Identifizierung der einzelnen Versionen des 6-Zylinder-Dino



Scuderia Gran Turismo GmbH
Salzhub 14
83737 Irschenberg
info@scuderia-gt.de
www.scuderia-gt.de



Inhalt

Premessa	4
246 GT Tipo 607 -L-	5
Präsentation	5
Produktion	5
Motor (Tipo 135C5)	5
Kupplung	5
Fahrgestell	5
Karosserie	5
ANSA-Schalldämpfer	5
MOMO-Lederlenkrad	6
Zündanlage	6
Vergaser	6
70L Tankanlage	6
Innenausstattung	6
Optionen	6
246 GT Tipo 607 -M-	7
Produktion	7
Fahrgestell	7
Karosserie	7
Ölwanne	8
Getriebe	8
Spurweite	8
Lenksäule	8
Bremsanlage	8
Zündanlage	8
Kraftstoffsystem	8
Innenausstattung	8
Optionen	9
246 GT Tipo 607 -E-	10
Produktion	10



Räder Sitze Karosserie	10
Motor	10
Getriebe	11
Zündanlage.....	11
246 GTS tipo 607 -E-	12
Produktion.....	12
Fahrgestell.....	12
Karosserie.....	12
Innenausstattung	12
Quick-Referenz-Chart	13



Dino 246 GT

Die signifikantesten Modifikationen der verschiedenen Modell-Versionen

Dieses Briefing soll einen schnellen Überblick über die Varianten und ihre jeweils augenfälligsten Unterscheidungsmerkmale geben.

Die Absicht war nicht, alle kleinen Änderungen zu benennen, die während des relativ langen Lebenszyklus von 8 Jahren ihren Weg in die Produktion fanden.

Vielmehr sollte es eine handliche Hilfe sein, schnell und einfach im Handling wie ein Dino, um ein bestimmtes Fahrzeug zu identifizieren, seinen Originalitäts- und Erhaltungszustand zu überprüfen oder Informationen über die richtigen Ersatzteile, Reparatur- und Wartungsarbeiten zu geben.

Ohne Zweifel gibt es andere Publikationen, die noch detaillierter und damit umfangreicher sind, falls Sie alles über einen der charismatischsten Sportwagen aller Zeiten wissen wollen.

Insgesamt entstehen in 8 Jahren Produktionszeit 4.067 Dino Sechszylinder (tipo 607) des Coupés „GT“ und der Targa-Version „GTS“ mit herausnehmbarem mittlerem Dachteil.

Nicht immer lassen sich Modifikationen bestimmten Fahrgestellnummern zuordnen. Oftmals sind Änderungen in die laufende Serienproduktion nach und nach aufgenommen worden.

Wenn Ihnen also ein Fahrzeug begegnet, daß eine Komponente aufweist, die streng genommen nicht zu der spezifischen Serie gehört, so heißt das noch nicht, daß hier nachträglich etwas falsches eingebaut wurde.

Zunächst ist zu prüfen, wie die betreffende Fahrgestellnummer das Werk tatsächlich verlassen hat.



Der Autor

246 GT Tipo 607 -L-

Präsentation

03/1969 "Salon D'Automobile Geneve",

Produktionsbeginn 06/1969 Ende 10/1970

Motor (Tipo 135C5)

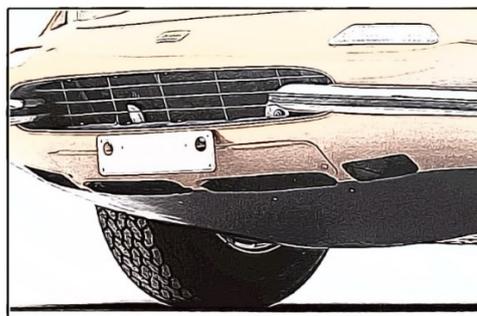
2.418ccm 195 PS / 7600/min (Mitbewerber Porsche 911S Werksangabe 170PS),

Bohrung 92,5 -Hub 60mm, 9:1, 226Nm/5500/min;

Motor-Getriebe-Außenmaße identisch mit dem bisherigen 2.0 Sechszylinder, Grauguß Motorblock, Zylinderköpfe aus Leichtmetall.



Cromodora 'abgewinkelter' Zentralverschluss



Vordere Lufteinlässe mit Abdeckblech

Kupplung

verstärkt, größere Kupplungsscheibe, höher belastbare Ausrückmechanik, Zulieferer VALEO.

Fahrgestell

um 6 cm verlängert, Radstand 2340 mm (2280 mm beim 206 GT);

Gewichtsverteilung

42% vorne, 58% hinten (206 GT 45%-55%).

Reifen Erstausrüstung während des Produktionslaufs von MICHELIN 185 VR 14 auf 205/70 VR 14 X MICHELIN umgestellt.

Karosserie

um 8,5 cm verlängert,

Karosserie aus Stahl, Türen und Hauben aus Leichtmetall (einige Wagen komplett aus Stahl, nur die vordere Motorhaube noch aus Leichtmetall), Karosserie mit dem Chassis verschweißt (nicht genietet wie 206 GT),

vergrößerter vorderer Luftkanal unter der Stoßstange, zusätzliche abnehmbare und versetzbare Metallplatte zur Einstellung des auf die Kühler gerichteten Luftstroms.

ANSA-Schalldämpfer mit größeren Auspuffrohren und geändertem Auspuffkrümmer;



246 GT Tipo 607 -L-

MOMO-Lederlenkrad, Durchmesser 37cm (vorher 38cm);

Zündanlage

geänderte Zentraleinheit Dinoplex C AEC 101DA mit Verteiler S 125 BX-15°, beide MAGNETI MARELLI, in der Produktion ab 12/1968 eingesetzt; Spule BZR 205 A 12V - 8F

Vergaser

WEBER 40 DCNF/1, später WEBER 40 DCNF/7

70L Tankanlage

Gesamtfassungsvermögen der rechts bzw. links eingebauten zwei Tanks vergrößert.

Innenausstattung

Kunstleder mit aufgedruckten Nähten,

Armaturenbrettabdeckung in "Mousehair",

Kugel-Schaltknopf,

Hebel zum Öffnen des Tankdeckels vom Innenraum aus.

Optionen

Individuelle Karosseriefarben,

Autoradio "VOXSON",

automatische Antenne.

246 GT Tipo 607 -M-

Produktionsbeginn 10/1970 Ende 06/1971;

Verbesserungen des Fahrverhaltens durch Anpassung des Fahrwerks an höheres Leergewicht;
überarbeitete Innenausstattung,
verstärkte Stoßstangen,
CROMODORA LM-Räder mit 5-Bolzen, eingraviert 'FIAT';



Cromodora 5 Bolzen Rad

Türschlösser Originalposition

Hinweis: Die Bolzen der Vorderräder sind 7,6 cm lang, während die der Hinterräder nur 6,7 cm messen! Nicht vertauschen!

Fahrgestell

Verstärkung und Verbreiterung im Bereich der Motor-Getriebe-Aufnahme; gleiches gilt für die Zentralstreben des Fahrgestells, die nun platzsparende kleinere Innenschweller ermöglichen.

Karosserie

Im Heckstoßfänger integriertes Blech mit Kennzeichenbeleuchtung nicht mehr eingeschweißt, sondern separat auf verchromtem Blech verschraubt;

Kofferraumschloß-Knopf ersetzt durch Kofferraum-Öffnungshebel im Innenraum;
Türschlösser tiefer montiert, unterhalb der seitlichen Lufteinlaßkanäle neu positioniert;

mattschwarz eloxierter Rahmen der Dreiecks-Ausstellfenster;
mattschwarz eloxierte Scheibenwischerarme.

Die höhere Karosseriesteifigkeit der Stahlkarosserie ermöglichte es, die Windschutzscheibenstärke um 2,5 mm auf 6 mm zu senken.

Der Make-up-Spiegel in der Beifahrersonnenblende ist nicht mehr abnehmbar, da nicht wie zuvor mit zwei Druckknöpfen an der Sonnenblende gehalten, sondern mit der Sonnenblende verklebt.



246 GT Tipo 607 -M-

Ölwanne

Zusätzliches Panschblech;

Getriebe

äußerlich identisch, Änderungen im Inneren: Wegfall der separaten Ölpumpe, Getriebewellen nicht hohlgebohrt, sondern massiv belassen.

Spurweite

hinten 30 mm breiter;

Lenksäule

Crash-Collapse-Element integriert.

Anderes MOMO-Lenkrad, Durchmesser auf 36 cm reduziert, bricht aber häufig unter Last; empfohlene zeitgenössische Aftermarket-Alternative MOMO "Prototipo".

Bremsanlage

Bremsklötze und -sättel des deutschen Herstellers ATE.

Zündanlage

Weiterentwickelte Dinoplex C AEC103 A (leicht zu erkennen, da das Gehäuse nur halb so groß ist wie bei den älteren Versionen. Die elektronischen Bauteile sind komplett mit Kunststoff vergossen und können daher theoretisch nicht mehr ausgetauscht werden); Spule BAE 200 A.

Kraftstoffsystem

In den linken Kraftstofftank ist ein Filterstab eingeschraubt, der den früheren großen Filter der Marke FISPA ersetzt.

Beide Tanks sind äußerlich nicht mehr mit Glasfaser behandelt, sondern mit einer Steinschlag-Schutzlackierung besprüht.

Noch eine Kleinigkeit, die aber leicht zu erkennen ist: der Tankdeckel ist nun ein FIAT-Ersatzteil mit konventionellem Schraubgewinde. Der Deckel mit dem einzigartigen Bajonett-Verschluss ist nicht mehr lieferbar.

Innenausstattung

Größere Änderungen betreffen den Innenraum.

Neue Sitze mit höhenverstellbaren Kopfstützen;
die Sitze sind nicht mehr in der Neigung, sondern nur noch in der Längsrichtung verstellbar.

Auf den Türverkleidungen findet sich nun ein Ablagefach, das übrigens identisch mit dem des FIAT 500 Lusso und des 124 Spider ist.

Eine Lederausstattung wird zwar angeboten, aber nur selten bestellt.

Die Fußstütze im Beifahrerfußraum sowie der Beifahrerhaltegriff sind verschwunden.



246 GT Tipo 607 -M-

Das schöne Armaturenbrett wurde überarbeitet. Der Deckel des Handschuhfachs wurde schmaler, um Platz für die Heizungs- und Lüftungshebel zu schaffen, die von der Mittelkonsole ins Armaturenbrett verlegt wurden, und um daneben noch das Autoradio installieren zu können.

Die Schalter für die elektrischen Fensterheber, die nun als Option erhältlich sind, finden ihren Platz auf der Mittelkonsole.

Optionen

Elektrische Fensterheber;

Warnblinkanlage für den deutschen und österreichischen Markt;

kreisförmige rote Warnleuchte im rückwärtigen Türblatt, um geöffnete Tür zu signalisieren; ein einzelner rechteckiger Rückfahrscheinwerfer in der Mitte am Heck.

Radios von VOXSON oder AUTOVOX können ab Werk bestellt werden.

Neu war auch die Verfügbarkeit einer Rechtslenkerversion.

246 GT Tipo 607 -E-

Produktion

Beginn 06/1971 bis 01/1974

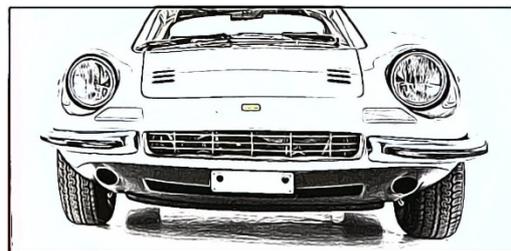
1.779 Version "246 GT";

von 02/1972 bis 07/1974 Targa-Version "246 GTS";

1.282 Version "246 GTS".



Daytona-Sitze, verstellbare Kopfstützen, neue Mittelkonsole



E-Serie zwei weitere runde Lufteinlässe

Räder Sitze Karosserie

Eines der auffälligsten Merkmale der -E- Serie sind die optionalen Campagnolo 7 ½" Felgen mit entsprechend ausgestellten Radkästen, weiter sogenannte "Daytona-Sitze" sowie unterhalb der vorderen Stoßstange eine zusätzliche große Luftöffnung mit Spoilerlippe plus zwei kreisrunde Lufteintritte für Heizung und Frischluft; auffällig schließlich die nun parallel arbeitenden Wischerarme, im Gegensatz zu den früheren "Schmetterlingswischern".

Zum ersten Mal stand eine Klimaanlage auf der Optionsliste.

Nur dem Kenner wird auffallen, daß der Kühlergrill eine etwas kantigere Form erhalten hat, die Stoßstangen wurden seitlich des Kühlergrills verkürzt, so daß sie nicht mehr in den Kühlerinlaß reichen.

Deutlich sichtbar ist die neue Chromleiste am Heck, in der die Nummernschildbeleuchtung untergebracht ist.

Motor

Beim Öffnen der Motorhaube fällt auf, daß es zwei Öleinfüllstutzen je am vorderen und hinteren Zylinderkopf gibt.

Andererseits ist nur noch eine Öl-Ablaßschraube vorhanden, nicht mehr zwei ...

Funktional wichtiger ist eine Änderung, die wahrscheinlich ab Motornummer 135 CS 0000010000, Fahrgestellnummer 04000, eingeführt wurde :



246 GT Tipo 607 -E-

neue Kettenspanner im Nockenwellentrieb sollen eine bessere Kettenspannung bewirken und damit die Gefahr des Überspringens einer lose laufenden Kette verhindern.

Die neuen Ventildeckel, jetzt aus Aluminium statt aus Magnesium, sind äußerlich an der Materialfarbe zu erkennen: Grau statt zuvor eher Braun-Oliv.

Mitte 1972, nach dem Ende der Produktion von Fiat Dino Coupé und Spider, erhielt Ferrari endlich Cromodora-Felgen, auf denen der Schriftzug "Dino" eingeprägt war.

Getriebe

Das Getriebe wurde komplett überarbeitet, alle Übersetzungen wurden geändert.

Daher hatte das neue Getriebe eine etwas längere Gesamtübersetzung, wodurch die Motordrehzahl beim Erreichen der Höchstgeschwindigkeit auf die empfohlene Höchstdrehzahl von 7.800 U/min gesenkt wurde.

Zündanlage

Ab ca. 06/73 wurde eine stark verbesserte Zündspule von MAGNETI MARELLI eingeführt:
Typ BAE 203 A.



246 GTS Tipo 607 -E-

Präsentation

02/1972

Produktion

erstes Exemplar 02/1972, letzter „246 GTS“ 10/1974;

1282 Gesamtstückzahl „246 GTS“

Fahrgestell

im Bereich der Innenschweller verstärkt als Maßnahme, Torsionsfestigkeit der Targa-Version zu erhalten.

Karosserie

Gewicht Targa-Version Werksangabe 1.120 kg (+40 kg gegenüber GT);
Unterbodenplatten nicht mehr aus GFK, sondern aus Metall;
Rundprofil Türdichtungen jetzt auch bei den Hauben eingesetzt;
Rahmen der Dreiecksfenster wieder verchromt;

Innenausstattung

Rollos anstelle von Sonnenblenden;
abschließbare Hebel für Kofferraumklappe, Motorhaube und Tankdeckel.

US-Version

Für den USA-Markt und die dort spezifischen Zulassungsvorschriften wurde die Serie -E- mit einem speziellen Ausstattungspaket geliefert.

Wegen der Abgasreinigungsmaßnahmen hat die US-Version ca. 20 PS weniger Leistung.



Quick-Referenz PRODUKTION DINO GT

(Jahr, Typ, erste Chassis-Nr. - letzte-, Anzahl produzierte Fahrzeuge)

Jahr	Tipo	Chassis	Stck.	Total	Tipo	Chassis	Stck.	Total	Tipo	Chassis	Stck.	Total
1966	206 GT	00106	1									
1967		10523	3									
1968		00108	97									
1969		00302-00410	53	154	246 GT -L-	00406	81					
1970		00570-01116	274	355	246 GT -M-	01118	149					
1971				497	246 GT -E-	02132	485					
1972				822		03098	822					
1973				469		05566	469					
1974				3		07642-08518	3	1.779				
												2.785

Quick-Referenz PRODUKTION DINO GTS

(Year, model-type, first-chassis-no. - last-, number produced cars)

Year	Tipo	Chassis	Units	Total
1972	246 GTS -E-	03390	287	
1973		05476	682	
1974		07640-08518	313	1.282

Text, Illustrationen und Fotos Jonas Loebe © Alle Rechte vorbehalten