

# auto motor und sport

6. JANUAR 1968 • DM 1.50 E1418 D

Österreich öS 11.— • Schweiz sfr 1.70 • Italien L 300  
Dänemark dKr 4.20 • Schweden sKr 2.85 inkl. oms  
Niederlande hfl 1.80 • US \$ —.60 • Printed in Germany

1

## Mit Silvesterteil

## Mittelklasse Vergleichstest 2. Teil: Gesamturteil

Audi L · Fiat 125  
Ford 15M TS  
Opel Olympia 1700  
Renault 16 · VW 1600 L

## Test Fiat Dino



# test

auto  
motor  
und sport

## Fiat Dino Coupé

### Fiats Ferrari

Drei verschiedene Fabriken sind am Dino Coupé beteiligt: Fiat, Ferrari und Bertone. Fiat führt Regie und baut das Fahrgestell, von Ferrari wurde der modifizierte Dino-Motor übernommen, Bertone baut die Karosserie. Es handelt sich sozusagen um ein Schaustück des italienischen Automobilbaues.

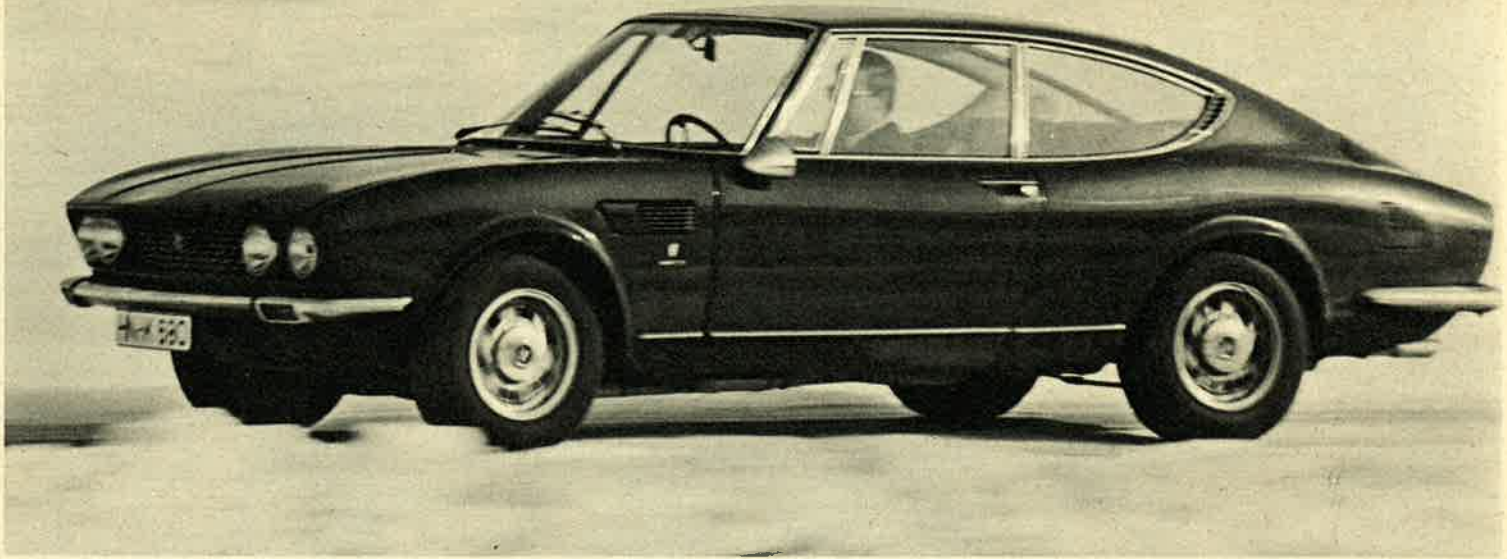
Im Fiat-Programm ist das Dino Coupé der Nachfolger des 2300 S. Vier Sitze und eine luxuriöse Ausstattung kennzeichnen es als sportliches Reise-Automobil. Mit einem Radstand von 2,55 m und einer Länge von 4,50 m hat es die Abmessungen einer ausgewachsenen Mittelklasse-Limousine.

Der Preis liegt mit rund 25 000 Mark noch höher als beim 2300 S. Das Dino Coupé konkurriert mit Autos wie dem Porsche 911 S, dem Mercedes 250 SL oder dem Jaguar E. Billige Autos sind das nicht gerade, aber sie liegen immerhin noch um eine Preisklasse niedriger als die exklusiven Ferrari, Iso oder Lamborghini. Sie können in Stückzahlen verkauft werden, die ihre Produktion für große Automobilfabriken gerade noch lohnend macht.

Hinzu kommt der Werbewert, mit dem solche Autos auf das übrige Programm „abfärben“. Dieser Umstand dürfte bei Fiat auch den Entschluß beeinflusst haben, den Ferrari Dino-Motor zu übernehmen. Fiat kann selbst Motoren konstruieren, aber der Name Ferrari hat einen guten Klang. Gerade auf dem Gebiet des Motorenbaues ist Ferrari unbestrittener Meister: Seine Grand Prix-Motoren hatten zumeist mehr PS als die der Konkurrenz. Der erste „Dino“-Motor (benannt nach Ferraris verstorbenem Sohn) wurde für die Formel 2 von 1957 konstruiert und dann für die 2,5 Liter Formel 1 von 1958 übernommen. 1958 und 1961 brachte er Ferrari die Weltmeisterschaft

*Bertone baut die viersitzige Karosserie des Dino Coupés. Jod-Doppelscheinwerfer, Leichtmetallfelgen und zahlreiche Belüftungsöffnungen kennzeichnen das äußere Bild.*





ein. Die Bezeichnung Dino blieb bei Ferrari den V-Sechszylindern mit 1,5 bis 2,6 Liter Hubraum vorbehalten.

Im Hintergrund von Ferraris Rennaktivität steht die finanzielle Macht von Fiat. Es handelt sich hier um ein ähnliches Verhältnis wie zwischen VW und Porsche. Der zweite Partner, Bertone, ist eine selbständige Karosseriefabrik, die bisher hauptsächlich für Alfa Romeo arbeitete. Das Fiat 2300 S Coupé war noch von Ghia gebaut worden. Bertone schob sich aber in den letzten Jahren immer mehr in den Vordergrund und

und Rangieren merkt man allerdings, daß man es mit einem ziemlich großen Auto zu tun hat.

Die Viersitzigkeit steht nicht nur im Prospekt: Zwei erwachsene Leute haben in den hinteren Schalensitzen bequem Platz, wenn die Vornitzenden ihre Sitze nicht gerade in die letzte Raste rücken. Auch der Einstieg nach hinten ist zumutbar. Vorn sind Einstieg und Sitzverhältnisse großzügig. Gewöhnen muß man sich erst an die — für Sportwagenverhältnisse — sehr flache Lage des Lenkrades. Sie hat den Vorzug, daß auch gut gepolsterte Figuren mühelos den Fahrersitz erklimmen können. Unsere Kofferraum-Messung ergab 204 Liter nutzbaren Raum. Das ist für ein Sportcoupé genug (zum Vergleich: Fiat 125 Limousine 328 Liter). Bei Reisen mit zwei Personen läßt sich der Kofferraum dadurch vergrößern, daß man die hinteren Sitzlehnen nach vorn klappt. Es entsteht dann ein durchgehender Raum, der für jedes „Gran Turismo“-Gepäck ausreichen dürfte.

Sehr eindrucksvoll ist die Ausstattung des Cockpits mit Instrumenten, Schaltern und Hebeln. Zwar merkt man, daß die stilistische Raffinesse beabsichtigt ist, denn die gleichen Dinge ließen sich auch einfacher und übersichtlicher unterbringen. Bertone beweist aber Geschmack und vermeidet den bombastischen Düsenjägerstil, der in amerikanischen Autos gern als „sportlich“ serviert wird.

Man braucht ein kleines Privatstudium, um sich völlig zurechtzufinden. Besonders das Problem der Belüftung hat es Bertone angetan: Er installierte ein ganzes System von Luft-Ein- und Auslässen, Kanälen, Schlitzen und Ventilen. Bei der Direktbelüftung des vorderen Fußraums wird zu starker Zug dadurch verhindert, daß ein Regelventil die eingelassene Luftmenge begrenzt. Die überschüssige Luft tritt durch Schlitze an den vorderen Radkästen aus. Die Heizungsluft kann durch Öffnungen am Mitteltunnel in den hinteren Fußraum geleitet werden. In den Karosserie-Seiten-

teilen hinter den Türen ist Raum für eine Klimaanlage vorgesehen, die vom Dach und vom Wagenboden her Kaltluft in den Wagen strömen läßt. Die Luftauslässe an den Heckfenstern schließen sich bei starkem Abbremsen automatisch, damit keine Abgase in den Wagen kommen können. Sie lassen sich außerdem von Hand verschließen (empfohlen beim Wagenwaschen).

Die Belüftungswirkung konnten wir bei kaltem Wetter nur unvollkommen erproben. Die Heizwirkung war durchschnittlich, das Heizgebläse erwies sich in der schnelleren der beiden Stufen als sehr laut. Eine nützliche Einrichtung ist die heizbare Heckscheibe. Nur mußten wir bei frostigem Wetter darauf verzichten, sie zu benutzen, da die 60 Ah-Batterie sich den Anforderungen des Winterbetriebes nicht gewachsen zeigte.

Die Jod-Doppelscheinwerfer geben ein hervorragendes Fernlicht, und ebenso erfreulich ist das umstellbare Mehrklanghorn. Viel Liebe wurde auf den Motorraum verwandt. Schon die nachstellbaren Drehstabfedern, die die Haube halten, sind ein kleiner Gag. Sorgfältig bearbeitete Nockenwellendeckel, verchromte Schraubverschlüsse an den beiden Öleinfüllöffnungen — alles das deutet darauf hin, daß dieses Auto auf Leute zugeschnitten ist, die für sich und andere gern einmal die Haube aufmachen. Exklusiver Reiz geht auch von den Elektron-Rädern mit 6½ Zoll Felgenbreite aus. Man vermißt nichts an dieser Karosserie, aber sie ist auch entsprechend teuer.

#### Motor: Ferrari-Drehzahlen

Ein wesentliches Merkmal des Motors ist sein kurzer Hub von nur 57 mm. Bei der Nenndrehzahl von 7200 U/min beträgt die Kolbengeschwindigkeit erst 13,6 m/s — ein Wert, den viele normale Tourenwagenmotoren schon in der Nähe von 5000 U/min erreichen. Unter diesen Umständen ist es kein Nachteil, daß der Motor mit hohen

#### Vorzüge

- Viersitzige, luxuriös ausgestattete Karosserie
- Motor mit hoher Leistung und hohem Drehvermögen
- Relativ guter Fahrkomfort

#### Nachteile

- Geringe Motor-Elastizität
- Lautes Motorgeräusch
- Bremsen empfindlich gegen starke Beanspruchung

besitzt heute als Entwerfer und Hersteller von Karosserien den gleichen Rang wie Pininfarina. Er teilt sich auch mit Pininfarina in das Dino-Projekt: Farina baut den kürzeren, funktionelleren Dino Spider, von dem es neuerdings auch eine Coupé-Ausführung gibt.

#### Karosserie: Luft-Akrobatik

Mit seiner weich fließenden Linienführung ist das Dino Coupé offensichtlich darauf angelegt, auch weiblichen Augen zu gefallen. Manche Details, etwa die Luftauslässe an den hinteren Seitenfenstern, wirken ein bißchen verspielt. Trotzdem sieht der Wagen sportlicher und niedriger aus als das bisherige 2300 S Coupé. Im Charakter liegt er etwa in der Mitte zwischen dem Porsche und dem 250 SL: Er ist nicht so funktionell wie der Porsche und nicht so zivil wie der Mercedes. Beim Parken

**test**  
 auto  
 motor  
 -sport

## Fiat Dino Coupé

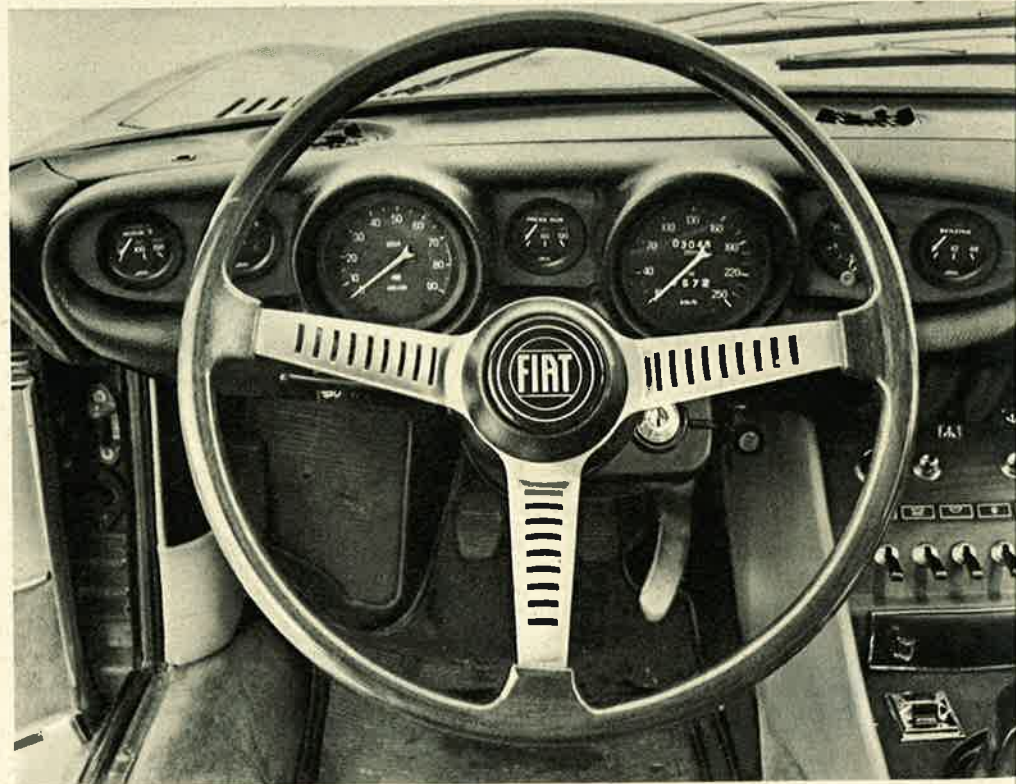
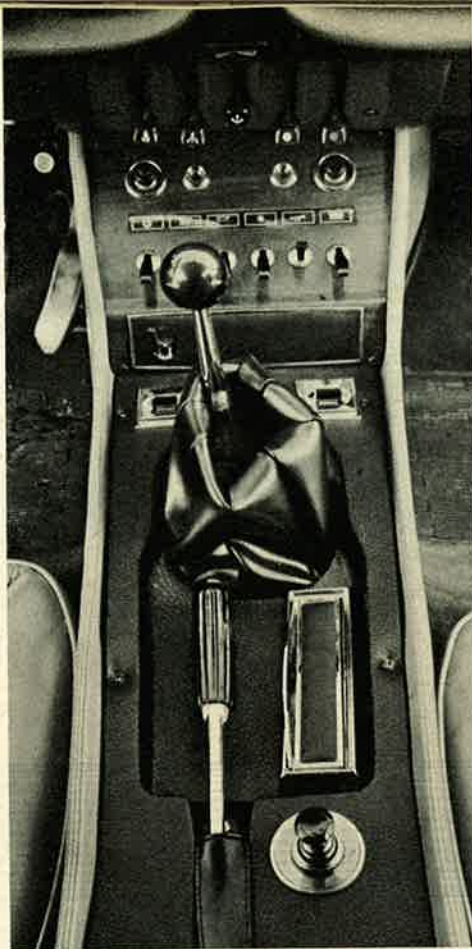
FORTSETZUNG

Drehzahlen läuft. Man denkt in Deutschland, auch in England und Frankreich, in dieser Hinsicht noch konservativ. Die Italiener und auch die Japaner scheuen sich dagegen nicht, so viel Leistung wie möglich aus der Drehzahl herauszuholen.

Das ist besonders dann nötig, wenn an die Leistung hohe Ansprüche gestellt werden, der Hubraum aber begrenzt bleiben soll. Zwei Liter Hubraum sind für ein so schweres und großes Auto wie das Dino Coupé nicht viel. Darum darf man sich nicht wundern, daß die Kenndaten der Leistung stark nach „oben“ tendieren: maximales Drehmoment 17,8 mkg bei 6000 U/min, Nennleistung 160 PS bei 7200 U/min, zulässige Höchstdrehzahl 7500 U/min.

Für einen Rennmotor sind das keine ungewöhnlichen Drehzahlen. Von einem Tourenmotor erwartet man aber, daß er auch im unteren Drehzahlbereich noch etwas zu bieten hat. Ventilöffnungszeiten, Einlaßquerschnitte und Vergaserbestückung mußten dieser Notwendigkeit angeglichen werden. Der Fiat Dino hat nur zwei Ventile pro Zylinder, nicht drei wie der Rennmotor, und die Ansauganlage mit drei Weber-Doppel-Fallstromvergäsern wurde mehr auf Elastizität als auf Höchstleistung getrimmt. 160 PS sind für die konstruktiven Voraussetzungen dieses Motors nicht viel — mit Rennzylinderköpfen bringt er 100 PS mehr und dreht ca. 10 000 U/min. Für den Alltagsbetrieb ergibt sich daraus das angenehme Gefühl, daß Kurbeltrieb, Lager und Ventiltrieb bei weitem nicht voll ausgelastet sind.

Trotz der Drosselung ist das Drehvermögen die wichtigste Eigenschaft dieses Motors. Er läuft im mittleren Drehzahlbereich gleichmäßig, vermag aber unter 4000 U/min



*Viele Schalter und Hebel im Dino: Über die Mittelkonsole die Hebel für Heizung, Lüftung und Choke. Auf der Konsole Regelknöpfe für Instrumentenbeleuchtung und Wischergeschwindigkeit, dazwischen Anzeigeleuchten. Darunter die Schalter für Innenbeleuchtung, Hörner und Heckscheibe. Vor dem Schalthebel die elektrischen Fensterbetätigungen, dahinter Aschenbecher, Anzünder und Handbremshebel. Links neben der Konsole der Handgaszug.*

FOTOS: WEITMANN



nicht viel Temperament zu bieten und nimmt unterhalb 2000 U/min schlecht Gas an. Man muß sich daran gewöhnen, ihn drehen zu lassen. Da man die Drehzahlen zwischen 5000 und 7000 U/min mit ruhigem Gewissen ausnutzen kann, macht das auch Spaß — man kommt sich vor wie im Rennwagen. Entsprechend ist auch das Geräusch, das zwar vorschriftsmäßig gedämpft, im Ton aber recht aggressiv ist. Ein voll beschleunigter Dino ist zweifellos eine „Schau“.

Die Fahrleistungen sind gut, aber sie reißen einen nicht vom Stuhl — dafür ist das Auto zu groß und zu schwer. Das Werk gibt 10,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h und 30,5 Sekunden für den stehenden km an. Wir kamen auf 9,4 und 30,3 Sekunden, in der Höchstgeschwindigkeit (Werksangabe 200 km/h) auf 198 km/h. Die italienische Fachzeitschrift „Quattroruote“ kam auf 198,7 km/h. Damit entspricht der Dino in den Fahrleistungen ziemlich genau dem Mercedes 250 SL, ist aber durch sein ungünstigeres Verhältnis von Gewicht und Hubraum weniger elastisch.

Daß man in diesem zivilen Auto an dem sportlichen und hochdrehenden Motor Freude hat, ist weitgehend ein Verdienst des Getriebes. Das serienmäßig eingebaute Fünfganggetriebe ist so abgestuft, daß unter allen Fahrbedingungen die Motorleistung voll ausgenutzt werden kann. Die Abstufung wird nach oben gleichmäßig enger, der vierte Gang reicht beinahe so weit wie der fünfte. Man kann also, wenn am Berg oder zum Überholen die Kraft des fünften Ganges nicht ausreicht, jederzeit zurückschalten — unter 145 auch in den III. und unter 105 in den II. Gang. Beim vollen Beschleunigen fällt die Drehzahl beim Schalten nie unter 5000 U/min — man

hat also immer guten „Anschluß“. Hinzu kommt, daß das Getriebe sich exakt und relativ leicht schalten läßt — der Dino ist ein ideales Auto für Leute, die gern schalten.

Der Motor läuft ausreichend elastisch, um im fließenden Verkehr das Fahren im V. Gang zuzulassen. Die Drehzahl liegt dann niedrig, und das Motorgeräusch ist nicht störend. Fährt man dagegen in den unteren Gängen, dann ist der Motor auch schon bei mittleren Drehzahlen laut. Das Geräusch ist eine Beigabe der Ferrari-Abstammung — damit muß man sich abfinden.

Mit anderen Hochleistungsmotoren hat der Dino-Motor gemeinsam, daß er nicht sehr willig anspricht. Bei Kälte bedarf er eines feinfühligem Umgangs mit Choke und Gaspedal, denn mit zu magerem Gemisch springt er nicht an, und mit zu fettem „versäuft“ er. Erschwerend kam beim Testwagen hinzu, daß die Batterie nur in frisch aufgeladenem Zustand genügend Kraft hatte, um bei 15 Grad Kälte den Anlasser durchzudrehen.

Sehr bescheiden im Verbrauch ist der Dino nicht. Bei schnellem Fahren steigen die Werte stark an; offenbar ist die Karosserie nicht sehr strömungsgünstig. Unsere Messungen im Straßenverkehr lagen zwischen 14 und 19 Liter/100 km, bei schnellen Runden auf dem Hockenheimring stieg der Verbrauch sogar auf über 25 Liter/100 km. Der Ölverbrauch hielt sich in bescheidenen Grenzen.

#### **Fahrwerk: Fiat-made**

Es scheint, daß Fiat nach den teuren Einkäufen bei Bertone und Ferrari den Kon-

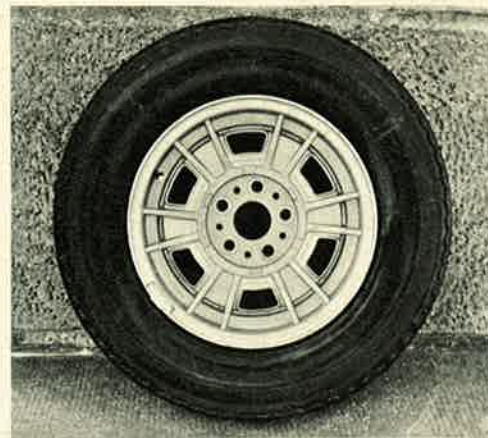
strukturs-Ehrgeiz etwas dämpfen mußte, um den Preis des Wagens nicht ins Unermessliche steigen zu lassen. Denn statt der erwarteten DeDion-Hinterachse wurde eine normale, an Blattfedern aufgehängte Starrachse montiert, die lediglich noch zwei zusätzliche Schubstreben erhielt. Das ist gewiß keine schlechte, aber auch keine optimale Hinterradaufhängung.

Schon der 2300 S hatte eine solche Achse (noch ohne Schubstreben), was sich hauptsächlich für den Komfort nachteilig auswirkte: Die Federung war hart. Beim Dino Coupé wurde die Federung weicher gemacht, und durch die Schubstreben wurden Verwindungen der Blattfedern, die beim Beschleunigen und Bremsen auftreten können, vermieden.

Das Ergebnis ist ein besserer Fahrkomfort als beim 2300 S. Die Federung spricht schon bei langsamem Fahren ausreichend an, und sie schluckt auch große Bodenwellen relativ gut. Selbst auf den Rücksitzen fühlt man sich gut aufgehoben, wenn man auch keinen vollwertigen Limousinen-Komfort erwarten darf. Die Federungseigenschaften sind gerade so, wie man es einem viersitzigen Coupé, auf der Mitte zwischen Sport und Komfort, zubilligen kann.

Die Fahreigenschaften werden den Ansprüchen gerecht, die man bei einem so schnellen und teuren Auto stellen muß. Das Dino Coupé läuft auch bei hoher Geschwindigkeit sehr sauber geradeaus und läßt sich durch Verreißen der Lenkung und durch Seitenwind nur wenig beeindrucken. In Kurven bleibt es auch bei relativ hoher Geschwindigkeit noch neutral, erfordert also weder ein Verstärkern noch ein Zurücknehmen des Lenkradeinschlages. Es müs-

*Unten: Mittellehne und Rücksitzschalen lassen sich leicht herausnehmen. Die einzelnen umklappbaren Lehnen geben einen durchgehenden Laderaum frei (auch bei eingebauten Sitzschalen). Am Tunnel sind ein Ablagekasten, ein Aschenbecher und Heizungsschlitze angebracht. In die Seitenteile unter den hinteren Fenstern kann eine Klimaanlage eingebaut werden. Rechts: Die 6 1/2 Zoll Leichtmetallfelgen werden von Fiat hergestellt.*



sen jedoch zwei Erscheinungen vermerkt werden, die vermutlich auf die Hinterachsaufhängung zurückzuführen sind: Bei starkem einseitigen Einfedern, etwa auf Landstraßen mit ungleichmäßiger Oberfläche, macht sich ein „Mitlenkeffekt“ bemerkbar, der eine Korrektur mit dem Lenkrad erfordert. Und beim Kurvenfahren mit hohem Schlupf, also auf nasser oder glatter Straße, bei hoher Geschwindigkeit auch auf trockener Straße, tendiert der Wagen im Grenzbereich ziemlich plötzlich zum Ausbrechen und muß durch eine kräftige Gegenlenkbewegung gefangen werden. Diese Erscheinung, die es beim 2300 S nicht gab, hängt vielleicht mit den größeren Federwegen zusammen. Es ist oft so, daß ein Vorteil auf der einen mit einem Nachteil auf der anderen Seite erkauft werden muß. Eine Rolle spielen vermutlich auch die Reifen: Der Testwagen war mit Michelin XAS ausgerüstet, die eine sehr große Querschleunigung bei kleinen Schräglaufwinkeln zulassen. Der Wagen bleibt also auch bei Kurvengeschwindigkeiten noch in der Spur, bei denen er mit anderen Reifen schon wegzugehen beginnen würde. Das dann schließlich doch eintretende Weggehen der Hinterachse erfordert dann eine schnellere Reaktion des Fahrers. Als Vorzug erwies sich die serienmäßig eingebaute Differentialsperre. Sie verhindert in engen, mit Gas gefahrenen Kurven das Durchdrehen des inneren Hinterrades und verbessert auch auf Eis und Schnee die Fahrstabilität erheblich. Der Dino

war auf winterlichen Straßen recht gut zu fahren. Wie der 2300 S braucht auch der Dino in engen Kurven und beim Rangieren ziemlich viel Lenk-Kraftaufwand. Er ist kein ausgesprochen handliches Auto. In Kurven mit großem Radius, wie man sie auf Autobahnen und gut ausgebauten Landstraßen findet, bereitet er weniger Mühe, weil der notwendige Lenkradausschlag gering ist. Eine wesentliche Verbesserung wäre wohl nur durch Servolenkung zu erzielen. Die Scheibenbremsen an allen vier Rädern sind in zwei Kreise unterteilt, von denen der hintere mit einem Bremskraftbegrenzer zur Verhinderung vorzeitigen Blockierens versehen ist. Die Bremscheiben sind durch Bohrungen von innen belüftet, die Pedalkraft wird durch einen Unterdruck-Servo reduziert. Dieser Servo wirkt schon bei geringer Pedalkraft sehr stark, und es wurde dadurch besonders auf Eis und Schnee erschwert, die Bremskraft richtig zu dosieren. Bei vollem Bremsen aus hoher Geschwindigkeit dagegen reichte die Servowirkung nicht mehr aus, um das Nachlassen der Wirkung auszugleichen: Trotz mit hoher Kraft durchgetretenem Pedal waren die Bremsen nicht mehr zum Blockieren zu bringen. Dieser Fall trat, als wir den Testwagen übernommen hatten, schon bei einmaligem Abbremsen aus ca. 160 km/h auf. Es wurden dann andere Bremsbeläge eingebaut, die etwas hitzefester waren. Aber auch bei diesen Belägen ließ die Bremswirkung nach der dritten Vollbremsung aus

ca. 150 km/h stark nach. Im Normalbetrieb reichen die Bremsen aus, aber eine Verbesserung, hauptsächlich wohl der Beläge, wäre zweifellos zu wünschen. Die auf die Hinterräder wirkende Handbremse ist ebenfalls kein Optimum; sie reichte zunächst gerade aus, um den Wagen auf normalen Gefällen am Wegrollen zu hindern, und funktionierte schließlich gar nicht mehr.

Die schwachatmige Handbremse an teuren Sportautomobilen gehört zu den Primitivitäten, vor denen man selbst in höchsten Preisklassen nicht sicher ist. Manchmal sind teure Autos noch mit anderen Mängeln behaftet, besonders mit Mängeln der Karosseriequalität. Dergleichen kann man dem Dino nicht vorwerfen: Er macht einen ausgereiften, qualitativ guten Gesamteindruck. Er dürfte also — wie auch der Porsche 911 oder der Mercedes 250 SL — zu jenen anspruchsvollen Autos gehören, mit denen man im Alltagsbetrieb wenig Ärger hat. Ob man ihn diesen Konkurrenten vorzieht oder nicht — das ist eine Frage der persönlichen Entscheidung, die man in einem Test nicht beantworten kann. Ein wichtiger Konkurrent für das Dino Coupé kommt aus dem gleichen Hause: der leichtere und mehr sportliche Spider. Er wird noch mehr Temperament, dafür aber weniger Komfort und Karosserie-Raffinement zu bieten haben. Alles auf einmal kann man eben auch für 25 000 Mark nicht bekommen. Reinhard Seiffert



# TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

## FIAT DINO COUPÉ

### MOTOR

Sechszylinder-Viertakt-V-Motor, Bohrung x Hub 86 x 57 mm, Hubraum 1987 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,0:1, Leistung 160 PS bei 7200 U/min, spezifische Leistung 80,5 PS/Liter, maximales Drehmoment 17,8 mkg bei 6000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (7200 U/min) 13,7 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 3575 U/min) 6,8 m/s, 4fach gelagerte Kurbelwelle, je eine obenliegende Nockenwelle pro Zylinderreihe, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt 11,5 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt 6,75 Liter, 3 Weber Fallstrom-Doppelvergaser 40 DCN 14, elektrische Benzinpumpe, 66 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 60 Ah, Drehstromlichtmaschine 810 Watt.

### KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,1 (15,11), II. 1,83 (8,02), III. 1,35 (6,58), IV. 1,0 (4,875), V. 0,87 (4,24), R. 2,89 (14,09), Achsantrieb 4,875, Ölinhalt Getriebe 2,3 Liter, Achsantrieb 3,3 Liter.

### FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse an Blattfedern und Schubstreben, vorn ein, hinten zwei hydraulische Teleskopstoßdämpfer pro Rad, Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulische Fußbremse, Scheibenbremsen an allen vier Rädern, Zweikreisssystem, Bremskraftverstärker, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Felgen 6 1/2 x 14, Reifen 185—14, Luftdruck 2,0/2,2 atü.

### ABMESSUNGEN

Radstand 2550 mm, Spur 1378/1362 mm, Außenmaße 4505 x 1700 x 1315 mm, Innenbreite vorn 1400 mm, hinten 1370 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante vorn 955 mm, hinten 880 mm, Sitztiefe vorn 520 mm, hinten 480 mm, Knieraum hinten 150—350 mm, Wendekreis links 11,7 m, rechts 11,8 m, 3/4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

### GEWICHTE

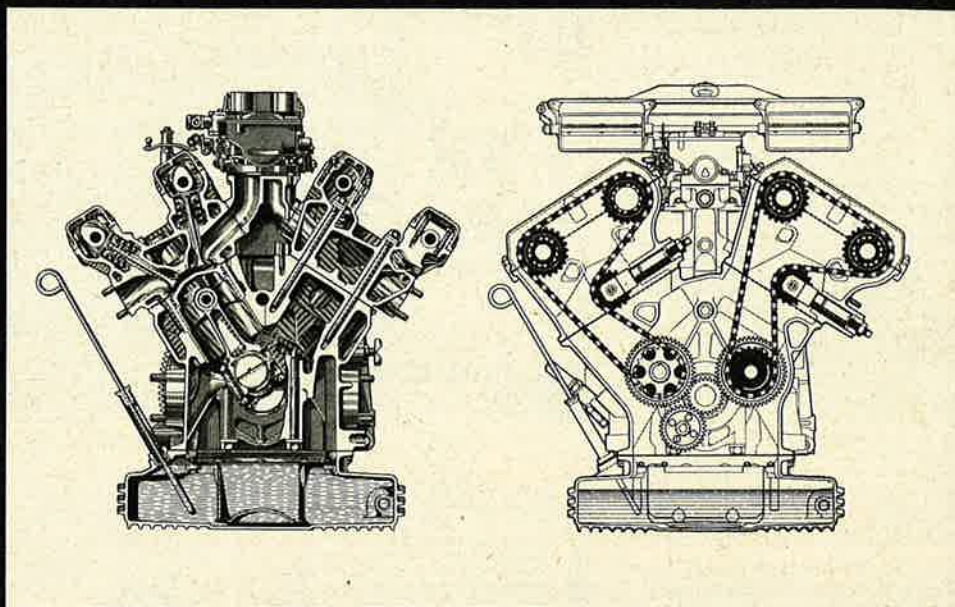
Leergewicht vollgetankt 1274 kg (davon Vorderachse 654 kg, Hinterachse 620 kg, Gewichtsverteilung 51,3:48,7), zulässiges Gesamtgewicht 1610 kg, Zuladung 336 kg, Personenindexzahl 4,0, Leistungsgewicht vollgetankt 7,96 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 9,03 kg/PS.

### FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . . . 198,0 km/h (entspr. Drehzahl 7075 U/min im V. Gang)

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

0 bis 40 km/h . . . . .	2,5 s
0 bis 60 km/h . . . . .	4,4 s
0 bis 80 km/h . . . . .	6,9 s
0 bis 100 km/h . . . . .	9,4 s
0 bis 120 km/h . . . . .	13,2 s
0 bis 140 km/h . . . . .	17,9 s
0 bis 160 km/h . . . . .	26,0 s
1 km mit stehendem Start . . . . .	30,3 s



Der Dino-Motor besitzt alle Merkmale eines sportlichen Hochleistungsmotors: zwei Nockenwellen pro Zylinderreihe, gestreckte Ein- und Auslaßkanäle, halbkugelige Verbrennungsräume, kompakte kurzhubige Kurbelwelle, große Ölwanne. Rechts der Kettenantrieb der vier obenliegenden Nockenwellen.

### Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang . . . . .	bis 51 km/h
II. Gang . . . . .	16 bis 104 km/h
III. Gang . . . . .	24 bis 140 km/h
IV. Gang . . . . .	37 bis 190 km/h
V. Gang . . . . .	ab 47 km/h

### Tachometerabweichung

Anzeige	effektiv km/h
40 . . . . .	41
60 . . . . .	60
80 . . . . .	80
100 . . . . .	99
120 . . . . .	118
140 . . . . .	137
160 . . . . .	154
180 . . . . .	169

Kilometerzählerabweichung + 3,5%

### INNENGERÄUSCH

(Gemessen in Phon nach ISO-Kurve A)

Leerlauf im Stand . . . . .	63 Phon
Bei 50 km/h . . . . .	72 Phon
Bei 80 km/h . . . . .	73 Phon
Bei 100 km/h . . . . .	76 Phon
Bei 120 km/h . . . . .	79 Phon
Bei 140 km/h . . . . .	82 Phon
Bei 160 km/h . . . . .	94 Phon
Bei 180 km/h . . . . .	87 Phon

### VERBRAUCH

(Superbenzin)

Autobahn Schnitt ca. 130 km/h	14,5 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 155 km/h	17,8 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 90 km/h	18,2 L/100 km
Kurzstrecke . . . . .	12,5—20,5 L/100 km
Testverbrauch . . . . .	18,3 L/100 km

### PREISE

Fiat Dino Coupé . . . . .	DM 24 950.—
Fiat Dino Spider . . . . .	DM 23 950.—

Österreich:

Fiat Dino Coupé . . . . .	öS 233 800.—
Fiat Dino Spider . . . . .	öS 223 800.—

Schweiz:

Fiat Dino Coupé . . . . .	sfr 33 500.—
Fiat Dino Spider . . . . .	sfr 31 700.—

### WARTUNG

Ölwechsel und Inspektion . . . alle 5000 km

Hersteller: FIAT S. A., Corso G. Agnelli 200, Torino, Italien.

Importeur: Deutsche Fiat AG., Heilbronn (Neckar).

