FIAT
KUNDENDIENST

Technische Tabellen

März 1969 — Blatt 1

Modell
FIAT DINO Spider

Typenbezeichnung	
Fahrgestell	135 AS
Motor	135 B. 000

Motor

Zylinderzahl	6 in V (65°)	
Bohrung	86	mm
Hub	57	mm
Gesamthubraum	1987	cm³
Verdichtungsverh.	9,0	
Höchstleist. DIN	160	PS
Höchstleist.-Drehzahl	7200	U/min
Drehmoment max. DIN	17,0	mkg
Entsprech. Drehzahl	5700	U/min
Höchstgeschwindigkeit	ca. 210	km/h
Baujahr ab	1967	

Hauptlagerzapfen

normal	62,961 – 62,979
1. Maß	
2. Maß	
3. Maß	
4. Maß	

Hauptlagerschalen

normal	1,829 – 1,835
1. Maß	
2. Maß	
3. Maß	
4. Maß	

Pleuellagerzapfen

normal	43,619 – 43,637
1. Maß	
2. Maß	
3. Maß	
4. Maß	

Pleuellagerschalen

normal	1,712 – 1,718
1. Maß	
2. Maß	
3. Maß	
4. Maß	

Hauptlagergrundbohrung	66,675 – 66,688
Pleuellagergrundbohrung	47,128 – 47,142

Kurbelwellenradien

Hauptlager	r =
Pleuellager	r =

Einbauspiele

Kolben	0,160 – 0,180
Hauptlager	0,026 – 0,069
Pleuellager	0,055 – 0,099

Steuerzeiten

Einl. ö. v. o. T.	40°
Einl. s. n. u. T.	52°
Ausl. ö. v. u. T.	53°
Ausl. s. n. o. T.	31°

Betriebsspiel bei kaltem Motor	E	0,22 – 0,27
	A	0,42 – 0,47
Ventilspiel z. Prüfen der Steuerzeiten	E	0,50
	A	0,50
Nockenwellenhub	E	
	A	
Theoret. Ventilhub (ohne Spiel)	E	
	A	

Zylinderkopfhöhe

Zul. Schleifmaß bei normaler Kopfdicht.	
starker Kopfdicht.	

Ventilfedernhöhen

äußere Feder

Länge unbelastet	42,1	mm
Länge belastet	38,6	mm
entspr. Belastung	16,6	kg
Länge belastet	29,6	mm
entspr. Belastung	60,3	kg

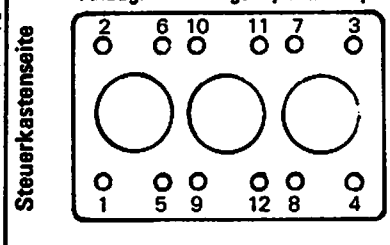
innere Feder

Länge unbelastet	40,4	mm
Länge belastet	35,0	mm
entspr. Belastung	12,3	kg
Länge belastet	26	mm
entspr. Belastung	33,1	kg

Anzugsmomente in mkg *)

Zylinderkopfschr.	7,5
Pleuellagerschr.	8,0
Hauptlagerschr.	10,0
Schwungsch'schr.	7,0
M.f.N'wellenlager	1,1
Schr.f.N'wellenrad	11,0
Schr.f.Riemensch.KW	15,0 – 16,0
M.f.Saugkrümmer	2,0

Anzugsreihenfolge Zylinderkopf



Vergaser

Vergaser Weber

Typ 40 DCN 14

	1. Kanal	2. Kanal
Lufttrichter	32	32
Zerstäuberrohr	4,50	4,50
Hauptdüse	1,30	1,30
Leerlaufdüse	0,55	0,55
Leerl.-Luftd.		
Mischrohr		
Luftkorrekturd.	1,80	1,80
Startdüse		
Startluftdüse		
Pumpendüse	0,40	0,40
Ablaßbohr.		
Schw.nad.Vent.	1,75	
Schwimmerst.**)	47,5 ± 0,5 mm o.D.	
Schwimmerhub	9 mm	

Vergaser Weber

Typ 40 DCNF 3

	1. Kanal	2. Kanal
Lufttrichter	32	32
Zerstäuberrohr	4,50	4,50
Hauptdüse	1,20 (1,25)	1,20 (1,25)
Leerlaufdüse	0,50	0,50
Leerl.-Luftd.	1,20	1,20
Mischrohr	F 24 (F 22)	F 24 (F 22)
Luftkorrekturd.	2,20	2,20
Startdüse	F 7 / 0,80	F 7 / 0,80
Startluftdüse		
Pumpendüse	0,40	0,40
Ablaßbohr.	0,40	
Schw.nad.Vent.	1,75	
Schwimmerst.**)	50 ± 0,5	(48 ± 0,5)
Schw.-Gewicht		
Förderm.d.Pumpe pro 20 Hübe.	8 – 9 cm³	8 – 9 cm³

( ) = früher 40 DCNF

Benzinpumpendruck 0,22 kg/cm²

Öldruck	6	kg/cm²
b. Motor Drehz.	5000	U/min
b. Temp. Wasser	85° C	
Öl	100° C	

**) gemessen mit der Lehre A 95 130

*) Das Anziehen der Muttern bzw. Schrauben muß stufenweise erfolgen. Die Muttern und Schrauben müssen in trockenem und kaltem Zustand sein; es dürfen also weder die Gewinde noch die Auflageflächen geölt werden. Gleichzeitig ist darauf zu achten, daß die betreffenden Oberflächen (Basis des Schraubenkopfes, Halteplättchen usw.) vollkommen sauber sind.

N.B. Die im Laufe der Zeit eintretenden Änderungen sind selbst nachzutragen!

FIAT
KUNDENDIENST

Technische Tabellen

März 1969 — Blatt 2

Modell
FIAT DINO Spider

Kraftübertragung

Kupplung

Pedalleerweg	ca. 25 mm
Federlänge unbel.	Scheibenfeder-
Länge belastet	Kupplung
entspr. Belast.	
Drahtdurchm.	

Getriebe

Übersetzungen	
1. Gang	3,095
2. Gang	1,825
3. Gang	1,351
4. Gang	1
5. Gang	0,871
R. Gang	2,889

Differential

Untersetzung	8 / 39
Zahnflankenspiel	0,10 – 0,15 mm
Rollmoment des Kegelrades	0,14 – 0,16 mkg
Gehäusevorspannung	0,10 – 0,12 mm
Rollmoment der Achswelle [1]	6 – 9 mkg

Anzugsmomente in mkg

Mutter a. Kegelrad	15 – 25
Tellerradschr.	10,5
Schraub. z. Bef. d. Lagerdeckels	10,0

Bremsen

4-Rad Scheibenbremsen

Innendurchm. der Trommel	
Höchstzulässiges Ausdrehmaß	–
Größter zulässiger Innendurchmesser	
Belagstärke min.	
Bremsflüssigkeit	Spezial CG
Scheibenstärke vorn	
hinten	
Mindeststärke n.d.Abschleifen vorn	
hinten	
Höchstzul. Seitenschlag	0,10 mm
Belagstärke min	3 mm

Fahrgestell

Achsmaße

Vorspur	2 – 4 mm
Sturz	1°30' ± 20'
Nachlauf	3° ± 20'
Radstand	2280 mm
Vorsp. d. Hinterr.	0
Belastung	2 Pers. + 20 kg
Einschl. ∢ innen	33° ± 1°30'
Einschl. ∢ außen	26°

Reifen	185 HR – 14
Reifendruck normal	
vorn	1,7
hinten	1,8
Reifendruck bei voller Belastung	
vorn	
hinten	
Felgengröße	14" x 6 ½"
Wendekreis	10,7 m
Anzugsm.Radbolzen	9,0 mkg

Betriebsmittelversorgung

Motorenöl

im Sommer	VS 40 (SAE 40)
im Winter	VS 30 (SAE 30)
Gesamtinh. bei Neufüllung	7,8 ltr.
Period. Ölw. mit Filter [2]	6,75 ltr.

Getriebeöl	W90/M (M2G–28 B)
Füllmenge	2,3 ltr.

Differentialöl	W90/DA (SAE 90EP)
Füllmenge	3,3 ltr.

Kühlsystem 11,5 ltr.

Gefrierschutz	normal	Paraflu
Wasser		5,75
Gefriersch. b. – 25°		
Paraflu 11 b. – 35°		5,75

Kraftstoffbehälter 66 ltr.

Elektrische Anlage

Zündzeiten vor o. T.

Anfangs-Vorzünd.	10°
Vorz. Fliehk.+Unterdr.[3])	20° ± 2°
bei Drehzahl	2000 U/min
Vorz. Fliehk.+Unterdr.[3])	26° ± 2°
bei Drehzahl	3000 U/min
Vorzünd. Fliehkr.	34° ± 2°
bei Drehzahl	4400 U/min
Vorzünd. Fliehkr.	40° ± 2°
bei Drehzahl	5500 U/min
Anf.-Vorzünd. in mm a.d.Riemensch.	Markierung

Zündverteiler

Typenbezeichnung		S 125 A
Unterbrecherabst.		0,32 – 0,38
Schließwinkel	in °	50° ± 2°
	in %	83 % ± 2 %
Zündfolge		1 – 4 – 2 – 5 – 3 – 6

Zündkerzen	Normal-Betr.	Höchst-Leist.
Marelli		CW 9 LP
Champion	N 6 Y	N 60 Y
Delco		
Bosch	W 280 T 30	W 300 T 30
Beru		

Elektrodenabstand in mm

	Dinoplex	Norm.Zünd.
Marelli	0,7 – 0,8	0,5 – 0,6
Champion	0,7 – 0,8	0,5 – 0,6
Delco		
Bosch	0,7 – 0,8	0,5 – 0,6
Beru		

Anlasser

Typ	E 100 – 1,5 / 12 Var.4
Durchm. d. neuen Kollektors [4])	
Abdrehmaß	
Mindestdurchm.	

Lichtmaschine

Typ	A 12M – 124/12/47 (Wechselstromlichtmaschine)
Max. Stromabgabe	ca. 58 A

Regler	RC 1 / 12 B
Regelspannung	14,2 V ± 0,3 V

[1]) Bei der Messung des Rollmoments muß beachtet werden, daß eine Achswelle frei ist, wogegen die andere blockiert werden muß.

[2]) Bei diesen Angaben handelt es sich um ungefähre Werte, da verschiedene Faktoren, wie Kurbelwellenstellung, die einzufüllende Ölmenge verändern. Deshalb ist es notwendig, die eingefüllte Ölmenge nach kurzem Probelauf mit dem Ölmeßstab nachzuprüfen und gegebenenfalls Öl bis Maximalstand nachzufüllen.

[3]) Diese Werte können etwas schwanken; gemessen werden sie **im Stand ohne Belastung** des Motors.

[4]) Dieses Maß kann bei neuen Kollektoren schwanken, da die hier angegebenen Maße Mittelwerte darstellen. Weist der Kollektor eine größere Exzentrität wie 0,01 mm auf, muß er abgedreht werden.
Keine Schmirgelleinwand oder -papier verwenden.

N.B. Die im Laufe der Zeit eintretenden Änderungen sind selbst nachzutragen!