

# CLASSIC DRIVER

## Design-Meister Leonardo Fioravanti verrät die Geheimnisse des Ferrari Testarossa

### Lead

Letzten Dienstag würdigten Pininfarina und Classic Driver den 40. Geburtstag des Ferrari Testarossa in Form unseres Events „The Blueprint“. Gemeinsam mit Designer Leonardo Fioravanti rekonstruierten wir während eines zeitgetreuen Design-Briefings die spannende Entwicklung des Kultsportwagens.



Unter allen Ferrari, die in den letzten 50 Jahren gebaut wurden, ist der Testarossa wahrscheinlich der Symbolträchtigste. Das im Herbst 1984 im Rahmen einer freizügigen Revue im „Le Lido“ von Paris enthüllte keilförmige Wunderauto eroberte die Welt im Sturm und avancierte zum ultimativen Posterauto der 1980er-Jahre. Als Star in TV-Serien wie „Miami Vice“ oder den ersten Videospiele der Ära wurde der 12-Zylinder-Mittelmotor-Sportwagen zu einer Ikone der Popkultur und einem Symbol für den Überfluss und die Extravaganz der Epoche. Seine ausgeprägt avantgardistische Form mit den charakteristischen seitlichen Lüftungsschlitzen beeinflussten Autodesigner über Jahrzehnte hinweg. Oder wie es einer unserer Leser [kürzlich auf Instagram](#) ausdrückte: „Der Testarossa ist Ferraris bisher ferraristischster Ferrari.“



Wir bei Classic Driver lieben den Ferrari Testarossa seit unserer Kindheit. Doch zum 40. Jubiläum des Autos wollten wir all den Ruhm und die Herrlichkeit ausblenden und uns auf die Vorgeschichte des Autos konzentrieren – sprich auf die Entstehungsgeschichte des „Rotschopfes“. Wir teilten unsere Idee einer Zeitreise mit unseren Freunden bei Pininfarina und luden Lorenzo Fioravanti ein – den legendären, heute 86-jährigen Designgroßmeister und Ingenieur, der seinerzeit als Pininfarina-Designchef nicht nur die Entwicklung des Testarossa, sondern fast aller Ferrari der 1970er- und 1980er-Jahre überwachte. Die Idee unseres Capsule-Events entwickelte sich weiter, und bald gesellten sich zu Fioravanti auch Diego Ottina, Exterieur-Designer des Testarossa, Ex-Pininfarina-CEO Lorenzo Ramaciotti – der die Weiterentwicklung des Autos nach 1988 überwachte – sowie der Österreicher Felix Kilbertus, seit 2023 Chief Creative Officer von Pininfarina. Nur Ian Cameron – Interieur-Designer des Testarossa – wurde nach seinem tragischen Tod im Juli diesen Jahres schmerzlich vermisst.



Es war eine Zusammenkunft der Designgroßmeister. Doch richtige Geburtstagspartys brauchen Gäste in Feierlaune. Also luden wir eine kleine Gruppe von Design-Enthusiasten und Besitzern ein, an diesem besonderen Tag mit uns zu feiern. Im Gegensatz zum eher unpraktischen Ferrari Berlinetta Boxer der 1970er-Jahre war der Ferrari Testarossa von Anfang an als Grand Tourer konzipiert – und es war ein Vergnügen, ihn genau so im Einsatz zu sehen, wie er gedacht war: Während einige Gäste mit ihren Autos und großem Zeitpuffer aus Monaco und Berlin anreisten, steuerte ein mutiger Besitzer aus Frankfurt seinen silbernen „Monospecchio“ während einer waghalsigen Nachtfahrt über den schneebedeckten San Bernardino-Pass – nur um noch rechtzeitig zur Veranstaltung zu kommen. Das nennen wir Sportsgeist!



In der Zwischenzeit hatte sich Pininfarinas Designteam in den Archiven auf die Suche nach Originalzeichnungen, Skizzen und Blaupausen gemacht, um die Designentwicklung des Testarossa zu veranschaulichen. Anhand dieser faszinierenden Artefakte konnten wir in einem der Präsentationsräume von Pininfarina in Cambiano eine zeitgetreue Designbesprechung nachstellen. Viele der faszinierenden Skizzen stammen aus dem Jahr 1978, als Ferrari das Studio von Pininfarina erstmals beauftragte, einen Nachfolger für den 512 BB zu entwerfen. Der von Leonardo Fioravanti entworfene erste Straßensportwagen von Ferrari mit Zwölfzylinder-Mittelmotor wurde für seine Eleganz und Performance gelobt – erfüllte aber selbst in der Einspritzer-Version 512 BBi nie die strengen US-Abgasvorschriften und war daher im Ausland kein großer Hit. Das nächste Zwölfzylinder-Flaggschiff sollte den wichtigen Weltmarkt für Ferrari zurückerobern. Und Pininfarina musste eine Lösung finden.



Um die Genese des Ferrari Testarossa aus erster Hand und Quelle nachzuzeichnen, gingen wir in den nächsten Raum, wo Leonardo Fioravanti, Felix Kilbertus und J.P. Rathgen, CEO von Classic Driver, sich für die Podiumsdiskussion bereit machten. Doch vor Beginn der Diskussion hatten die Gäste die Gelegenheit, die beiden Heldenautos unserer „Blueprint“-Veranstaltung zu erkunden – einen [wunderschönen blauen Monospecchio mit braunem Interieur](#) aus dem Bestand unseres Schweizer Freundes Andy Wüest. Und einen schwarzen Spider mit rotem Interieur, der Anfang der 1990er-Jahre speziell für den legendären Rennfahrer und vierfachen Le-Mans-Sieger Olivier Gendebien gebaut wurde. Die Geschichte des Einzelstücks werden wir Ihnen bald in Ruhe berichten. Nach einer Runde der Bewunderung für diese beiden sehr unterschiedlichen Testarossa-Versionen nahmen die Gäste und eine Gruppe junger Designer aus den Pininfarina-Studios ihre Plätze ein und warteten gespannt auf den Beginn der Diskussion (die wir Ihnen hier in gekürzter und bearbeiteter Form präsentieren).



**Herr Fioravanti, entschuldigen Sie, dass wir Sie heute in Englisch und nicht Italienisch ansprechen. Aber wir haben einen Übersetzer, der uns assistieren wird.**

Ich spreche auch Englisch, doch wir sind bei Pininfarina. Wir sprechen über einen Ferrari. Und ich bin Fioravanti. Also ist es eine Frage der Philosophie, dass ich heute auf Italienisch antworte.



**Natürlich. Wenn wir zurückschauen auf die späten Siebziger-Jahre: Was war das Problem des Ferrari BB, das Sie mit dem Nachfolger lösen sollten?**

Der größte Nachteil des Berlinetta Boxer war der große Wasserkühler im Frontbereich. Er nahm eine Menge Platz ein, daher geriet der Kofferraum ziemlich klein. Dazu kam, dass das heiße Wasser des Mittelmotors durch Leitungen am Cockpit vorbei nach vorn zum Kühler geleitet wurde. Dadurch heizte sich der Innenraum immer stark auf. Dafür wollte ich eine Lösung finden und beschloss, den vorderen Wasserkühler zu verlegen. Ich beließ nur den Kühler für die Klimaanlage dort und verlegte die Lufteinlässe zu den Seiten, gleich hinter den Fahrer und näher am Motor.



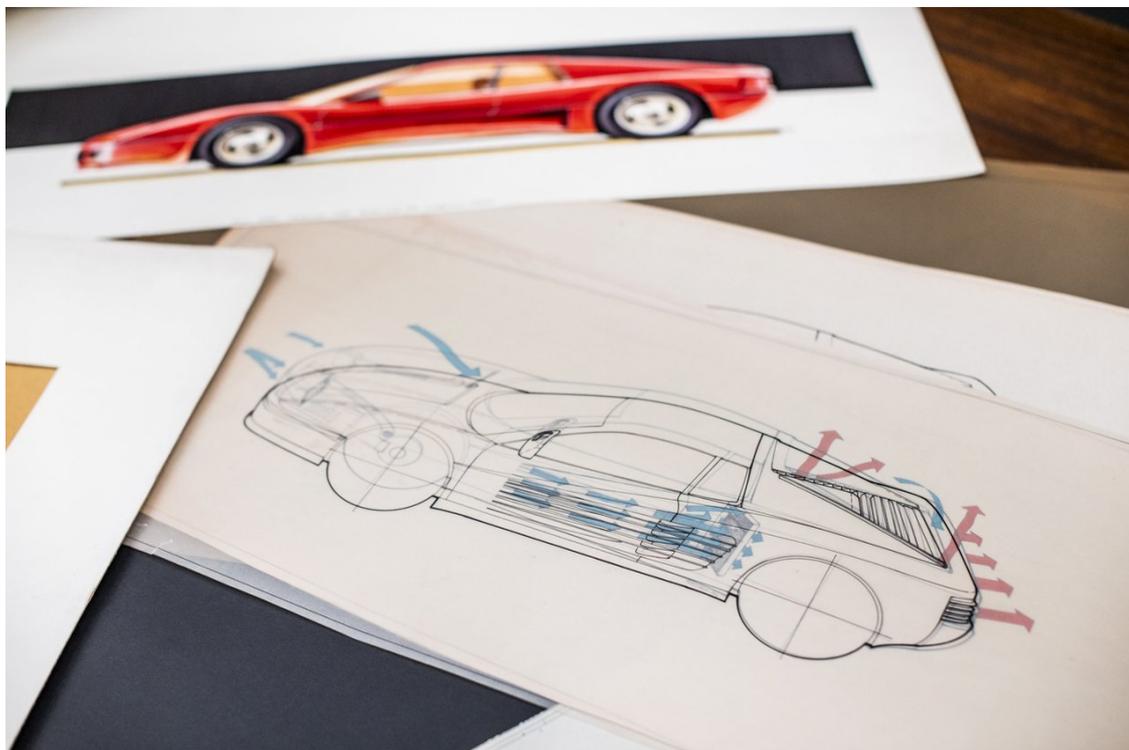
**Konnte sich Ferrari mit dieser Lösung anfreunden?**

Für mich bot diese Lösung gleich mehrere Vorteile. Also wurde beschlossen, die Idee dem *Commendatore* Enzo Ferrari vorzulegen. Die Ferrari-Ingenieure waren jedoch dagegen. Sie wollten das BB-Chassis für das neue Auto beibehalten. Mit meiner Lösung war das nicht möglich, also gingen wir nach Maranello, um unsere Ideen vorzuschlagen, während die Ingenieure ihre vorstellten.



#### Wie konnten Sie dann Enzo Ferrari überzeugen?

Ich kannte Enzo Ferrari sehr gut und konnte sein Gesicht lesen. Der *Commendatore* sah anfangs ein wenig nachdenklich aus, er grübelte er noch darüber nach. Ich wiederholte meinen Vorschlag in einfacheren Worten. Und dann hatte ich eine Idee. Ich sagte: „Wissen Sie, *Commendatore*, die seitlichen Kühler sind genau die, die Sie auch in der Formel 1 verwenden.“ Das war das Zauberwort, das alle Türen öffnete.



#### Was geschah, nachdem Sie das grüne Licht aus Maranello bekommen hatten. Wie kam der Testarossa zu seiner Form?

Die Aerodynamik und der strukturelle Aufwand, den dieses neue Design mit sich brachte, waren im Vergleich zum Facelift eines bestehenden Autos enorm. Aus ästhetischer Sicht verschwand der große Lufteinlass am Bug früherer Modelle und wurde ersetzt durch einen schmalen Einlass, der nur für den Kühler der Klimaanlage gedacht war. Das Ergebnis war eine völlig neue Front. Dann mussten wir die perfekte Position für die plankenartigen Seitenschlitze finden. Wir verbrachten viele Stunden im Windkanal, um zu untersuchen, wie wir die Luft am besten zu den vor den Hinterrädern angebrachten Kühlern leiten könnten. Am Ende wurden die schlitzförmigen Lufteinlässe in der Tür und im vorderen Teil des Kotflügels untergebracht.



**Diese großen seitlichen Lufteinlässe - Spitznamen „Käsereibe“ oder „Eierschneider“- wurden zu einem zentralen Designelement des Ferrari Testarossa. Warum haben Sie sich entschieden, diese horizontalen Lamellen hinzuzufügen?**

Nun, damals gab es in Deutschland eine seltsame Regelung, die verhindern sollte, dass der Kopf eines Kindes bei einem Unfall in eine solche Öffnung gelangt. Ferrari exportierte viele Autos nach Deutschland, also mussten wir das ernst nehmen - und bauten die Lamellen ein. Sie hatten aber auch einen aerodynamischen Vorteil, da sie die seitliche Strömung glätteten, und so Turbulenzen in der Luftzirkulation unterdrückten. Wir fügten auch zwei vertikale Lamellen hinzu, welche seitlich einströmende Luft in die Kühler leiteten.



**Ein weiteres markantes Designmerkmal des Testarossa ist das Heck. Während der Design Review sahen wir, dass einige frühe Skizzen eine mit Glas bedeckte Motorhaube vorsahen.**

Das wurde verworfen, weil der Motor zu viel Hitze abstrahlte. Um die Luftzirkulation zu optimieren, öffneten wir die Seitenlamellen hinter dem Cockpit an der Oberseite, damit heiße Luft entweichen konnte. Zugleich ließen Flügelprofile im hinteren Teil der Motorhaube kalte Luft einströmen. Was die Rücklichter angeht, fand ich, dass es an der Zeit war, die berühmten vier runden Leuchten durch etwas Geheimnisvolleres zu ersetzen. Also ersetzten wir sie durch eine neue Einheit und versteckten sie hinter einem Gitter. Wenn das Auto also vor Ihnen herfuhr und anhielt, würden die Bremslichter überraschend aufleuchten.



**Wie haben Sie es geschafft, all diese Ideen in eine so perfekte Form zu gießen?**

Nun, nach all diesen mechanischen Lösungen war es immer noch notwendig, die Karosserie stilistisch zu gestalten. Und Diego Ottina - der heute hier bei uns ist - hat das finale Design erstellt. Es gab viele Einschränkungen, aber es gelang ihm, all diese aerodynamischen und funktionalen Lösungen zu interpretieren und in die Form zu bringen, die wir heute hier sehen. Er hat meisterhaft daran gearbeitet und einen fantastischen Job gemacht. Das ist wirklich sein Meisterwerk. Gleiches gilt für das Interieur von Ian Cameron.



**Die frühen Ferrari Testarossa-Modelle erkennt man an den hoch angebrachten Einzelspiegeln, genannt *Monospeccchio*, und Felgen mit zentraler Nabe, dem *Monodado*. Warum haben Sie sich für diese Lösungen entschieden - und warum wurden sie später geändert?**

Die damalige Gesetzgebung verlangte die volle Sicht nach hinten in den Seitenspiegeln. Aber das Auto hatte eine sehr breite, ansteigende Taille - also mussten wir den Rückspiegel an der A-Säule und höher als üblich montieren, damit der Fahrer sehen konnte, was hinter ihm passierte. Später änderten sich die Gesetze, wir fügten ab 1987 einen zweiten Spiegel auf der Beifahrer-Seite hinzu und verlegten beide wieder weiter nach unten. Die Zentralverschlüsse wurden von mir gewählt, weil sie leichter waren. Aber sie machten den Radwechsel komplizierter, also ersetzten wir sie den Kunden zuliebe durch Felgen mit fünf Radmuttern.



**Wie haben die Leute bei Ferrari reagiert, als sie das fertige Auto gesehen haben?**

Als wir den Testarossa präsentierten, war er auf ganzer Linie ein durchschlagender Erfolg. Ingenieure und Designer - einfach alle waren begeistert. Es gab keine Kritik. Und so war die Frage: Wo werden wir ihn erstmals der Öffentlichkeit präsentieren? Ferrari entschied sich dann für eine Weltpremiere im Oktober 1984 auf dem Pariser Salon.



**Aber ein paar Auserwählte hatten am Abend vor der Show das Vergnügen, einen ersten Blick auf den Ferrari Testarossa zu werfen.**

Ja. Ich erhielt von Ferrari eine Einladung, sie zusammen mit meiner Frau im „Le Lido“ in Paris - dem berühmten Kabarett - zu besuchen. Wir saßen also in der ersten Reihe, die sehr spärlich bekleideten Damen begannen zu tanzen und sich zu verbiegen, und ich dachte: „Was zum Teufel machen die da?“ Dann endete plötzlich die Musik, die Tänzer verließen die Bühne, es gab viel Rauch - und aus einem Loch in der Bühne kam der Testarossa hervor. Die Menge tobte, alle begannen zu applaudieren und zu kreischen. Es war überwältigend. Ich bin jetzt 87 Jahre alt und habe die Welt bereist. Aber so etwas habe ich nie wieder erlebt!



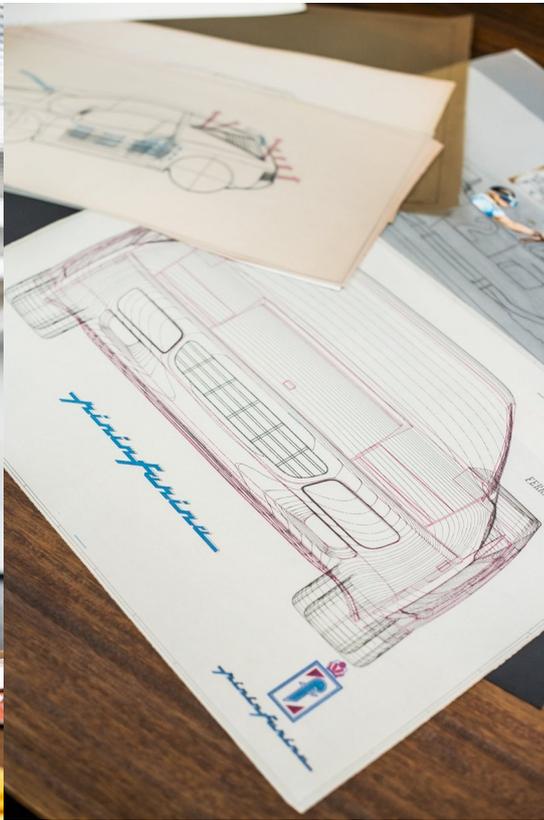
**Und der Ferrari Testarossa wurde ein Riesenerfolg. Inclusive der Nachfolgeversionen, dem Ferrari 512 TR und dem 512 M, wurden zwischen 1984 und 1996 fast 10.000 Exemplare gebaut.**

Ja, der Testarossa war ein großer Erfolg. Die Verkäufe liefen sehr gut. Natürlich gab es im Laufe der Jahre viele Modifikationen aufgrund neuer gesetzlicher Bestimmungen. Aber er blieb einzigartig.



**Neben den bekannten Testarossa-Serienmodellen baute Pininfarina auch einige sehr spezielle Sonderanfertigungen.**

Nun, der Testarossa hatte eine Tochter. Denn Gianni Agnelli, der sowohl schöne Frauen als auch schöne Autos liebte, hatte den Testarossa gesehen und er gefiel ihm sehr. Wir kannten uns und er sagte mir, das war 1986, dass er gerne eine Version mit offenem Dach hätte, einen Spider. Aber das Dach war aus strukturellen Gründen sehr wichtig. Also sprachen wir mit den Ingenieuren bei Ferrari, und sie entwickelten ein robusteres und stabileres Chassis. Ich sprach noch einmal mit Agnelli und sagte ihm, dass wir das Problem mit dem Chassis gelöst hätten, aber ein Cabrio-Dach anzubringen wäre weiter schwierig. Und er sagte: ‚Wissen Sie, das macht nichts – setzen Sie einfach eine Art Regenschirm drauf.‘ Also konstruierten wir ein elektrisches faltverdeck und lackierten das Auto in seinen Familienfarben, Silber mit zwei hellblauen Streifen an den Flanken.



**Verraten Sie uns: ist der Ferrari Testarossa Ihr Lieblingsdesign?**

Ich habe mit zwölf Jahren angefangen, Auto zu fahren – mitten in der Nacht nahm ich das Auto meines Vaters und fuhr durch Mailand. Seitdem sind Autos ein Teil meines Lebens. Daher wäre es sehr, sehr schwierig für mich zu sagen, welches Auto ich am meisten liebe, welches den besten Platz in meinem Herzen hat. Es ist wie bei einer schönen Frau. Man erinnert sich immer an die Letzte.



**Vielen Dank, Herr Fioravanti, dass Sie diese faszinierende Geschichte heute mit uns geteilt haben. Herr Kilbertus, Sie sind jetzt für das Design von Pininfarina verantwortlich. Wann haben Sie den Ferrari Testarossa zum ersten Mal gesehen - und wie inspiriert er Ihre heutige Arbeit?**

Es ist ein so ikonisches Auto. Es ist in vielerlei Hinsicht so allgegenwärtig, dass ich mich persönlich nicht einmal daran erinnere, wann ich es zum ersten Mal gesehen habe – wahrscheinlich auf den Postern, die wir alle in unseren Schlafzimmern hatten, oder im Fernsehen, bei „Miami Vice“. Für mich ist es der Inbegriff von Ferrari, die Essenz des italienischen Designs. Wenn Sie an die Ferrari der 1950er- und 1960er-Jahre denken, waren die Formen ziemlich sinnlich und organisch, sie entstammten einer Tradition handgefertigter Autos. Der Testarossa mit seinen flachen Oberflächen und horizontalen Linien nahm die digitale Ästhetik vorweg, die in den 1980er-Jahren für die Unterhaltungselektronik charakteristisch wurde – wie Hi-Fi-Stereoanlagen, bei denen es vor allem um Präzision und feine Details ging. Er ist also wirklich ein Symbol dieser Zeit.



**Wir haben heute mit drei der Designmeister gesprochen, die den Testarossa entworfen haben. Wie hat sich das Autodesign seitdem verändert? Könnte man immer noch sagen „Lasst uns die Kühler an die Seiten verlegen“ und damit durchkommen?**

Es hängt wirklich vom Projekt ab. Wir arbeiten mit sehr unterschiedlichen Kunden zusammen, und einige von ihnen geben uns viel Freiraum, um Fahrzeugarchitekturen und verschiedene Produkt-Typologien zu erkunden. Sie kommen zu Pininfarina und möchten, dass wir die Zukunft eines Segments erforschen, sie fragen uns, wie wir das SUV neu erfinden können. Aber wenn Sie heute eine Automesse besuchen, sehen Sie eine viel stärkere Vereinheitlichung der Architekturen. Es gibt bestimmte Typologien, die zum Standard geworden sind. Und manchmal befindet man sich als Designer in einer Rolle, in der man viel mehr Einschränkungen hat, wo man zum Beispiel Batterien nicht mal eben um 90 Grad drehen kann. Diese Dinge haben sich also geändert. Und die Geschichten, die wir heute gehört haben, spiegeln einen sehr einzigartigen Moment in der Zeit wider: Sich gegen die Expertise von Hunderten von Ingenieuren bei Ferrari zu stellen und die Diskussion zu gewinnen, das war ebenfalls eine historische Situation.

**Vielen Dank an Sie beide für das Teilen so vieler schöner Erinnerungen und Gedanken.**



Beim Rückblick auf unser Event „The Blueprint“ möchten wir unseren Freunden von Pininfarina sowie allen Designern und Gästen dafür danken, dass sie uns geholfen haben, diesen Traum wahr werden zu lassen - und für den Ferrari Testarossa eine Geburtstagsparty auszurichten, die wir so schnell nicht vergessen werden.

Fotos: Rémi Dargegen for Classic Driver © 2024

**Galerie**



















































































































































































