

Ferrari

288 GTO

Vorwort

Ich habe im Leben stets großes Glück gehabt. Schon als Grundschulkind widmete ich einen Großteil des Tages meiner Leidenschaft für das Freihandzeichnen. Als ich größer wurde, stellte ich fest, dass meine Zeichnungen in 2D und die 3D-Wirklichkeit ziemlich genau übereinstimmten. Geholfen hat mir dabei mein „fotografisches Auge“. Mein zeichnerisches Können fand später in einem Zeichenwettbewerb seine Bestätigung: Ich gewann ihn.

Mit großer Freude startete ich dann in mein Berufsleben bei Pininfarina, wo damals die meisten Arbeiten in der Werkstatt stattfanden. Ich betreute die Arbeiten persönlich, und manchmal strich ich mit meinen Händen über die Oberfläche der Modelle im Maßstab 1:1, um kleine Fehler auszumachen.

Als die Entwicklung des Ferrari 288 GTO begann, war das für mich eine einzigartige Erfahrung: der erste GT mit Turboantrieb, der Sohn des 308 GTB und des sogenannten „Millechiodi“ - der Wagen mit den 1.000 Nieten.

Die Basis für das Entstehen aller Proportionen eines Fahrzeugs sind der Radstand, die Spurweite und die Größe der Räder. Beim GTO waren all diese Werte wirklich beachtlich! Die pure Funktion wurde an ihm zur Ästhetik: mit seinen Zusatzscheinwerfern im Kühlergrill, dem schmalen, ursprünglich roten Stoßfänger vorn und den schwarz umrahmten Scheiben ringsum. Ich erinnere mich noch gut an den Stolz, den ich empfand, als ich hörte, dass der Commendatore den Wagen GTO nennen wollte!

Und obwohl ich es gewohnt war, direkt am Modell zu arbeiten, war es in Maranello und mit einer so packenden Aufgabe mehr: ein fast körperliches Vergnügen - so als wäre ich ein Bildhauer.

Grazie, 288 GTO!

Leonardo Fioravanti

Preface

I've been very fortunate in life. From an early age, even in primary school, the passion for freehand drawing occupied much of my days and I realised, as I grew up, that there was a strikingly accurate resemblance between my two-dimensional lines and the three-dimensional reality.

I was helped with this by my so-called photographic eye, which was confirmed when I won a drawing competition.

Later, I enthusiastically began my professional career at Pininfarina, where, at the time, much of the work took place in the workshop. I followed it personally and, sometimes, I would 'stroke' the surface of the 1:1 scale models to detect small imperfections.

When the development of the Ferrari 288 GTO began, it was a unique experience for me: the first GT with a turbo, offspring of the 308 GTB and the so-called Mille Chiodi.

The foundations for managing the proportions of a car are wheelbase, track widths, wheels and tyres. They were really extraordinary in the GTO! Function turned aesthetics: the headlights in the front end. Purely aesthetic factors: the red front bumper and black A-pillars.

I remember well how excited I was when I found out that il Commendatore wanted to call it GTO!

But even though I was used to working directly with a model, working in Maranello and with such a fascinating goal was an almost physical pleasure, like being a sculptor.

Grazie 288 GTO!

Leonardo Fioravanti



Der studierte Maschinenbauer und Aerodynamiker Leonardo Fioravanti (geboren 1938) war von 1964 bis 1988 bei der Carrozzeria Pininfarina beschäftigt – als Stylist und zusätzlich von 1970 an als Managing Director und General Manager of Pininfarina Studi & Ricerche. Er schuf einige der bedeutendsten Ferrari-Modelle, darunter den Daytona genannten 365 GTB/4 und den 288 GTO. 1988 wechselte er zur Fiat Group: zunächst als stellvertretender Geschäftsführer bei Ferrari, dann als Leiter Design des Centro Stile von Fiat. 1991 gründete Leonardo Fioravanti sein eigenes Designstudio Fioravanti Srl in Moncalieri bei Turin.

Having studied mechanical engineering and aerodynamics, Leonardo Fioravanti (born 1938) worked for Carrozzeria Pininfarina from 1964 to 1988 – initially as a stylist and then as managing director and general manager of Pininfarina Studi & Ricerche from 1970 onwards. He created some of the most important Ferrari models, including the 365 GTB/4 – known as the Daytona – and the 288 GTO. In 1988, he joined the Fiat Group as deputy general manager at Ferrari, before becoming director of design at Fiat's Centro Stile. Leonardo Fioravanti established his own design studio Fioravanti Srl in Moncalieri near Turin in 1991.

Im Fotostudio
In the photo studio

Dynamik und Eleganz
Dynamism and Elegance

Es ist nicht einfach, eine dreidimensionale Skulptur in ein zweidimensionales Bild zu verwandeln, ohne dass die fließenden Linien und die Ästhetik verloren gehen. Ein Meister dieser Disziplin, dem es gelingt, die Form und die Präsenz des Ferrari 288 GTO in ihrer ganzen Faszination abzulichten, ist zweifellos René Staud. Der Stuttgarter Fotograf hat dafür eine eigene Lichttechnik entwickelt – und das Ergebnis spricht für sich: In diesen Bildern verbinden sich Dynamik und Eleganz in perfekter Art und Weise.

It isn't easy to transform a three-dimensional sculpture into a two-dimensional image without losing the fluid lines and aesthetics. A master of this discipline is undoubtedly René Staud, who succeeds in capturing the shape and presence of the Ferrari 288 GTO in all its thrilling glory. For this purpose, the Stuttgart-based photographer developed his own lighting technique—and the results speak for themselves: dynamics and elegance come together in these images to form a perfect union.



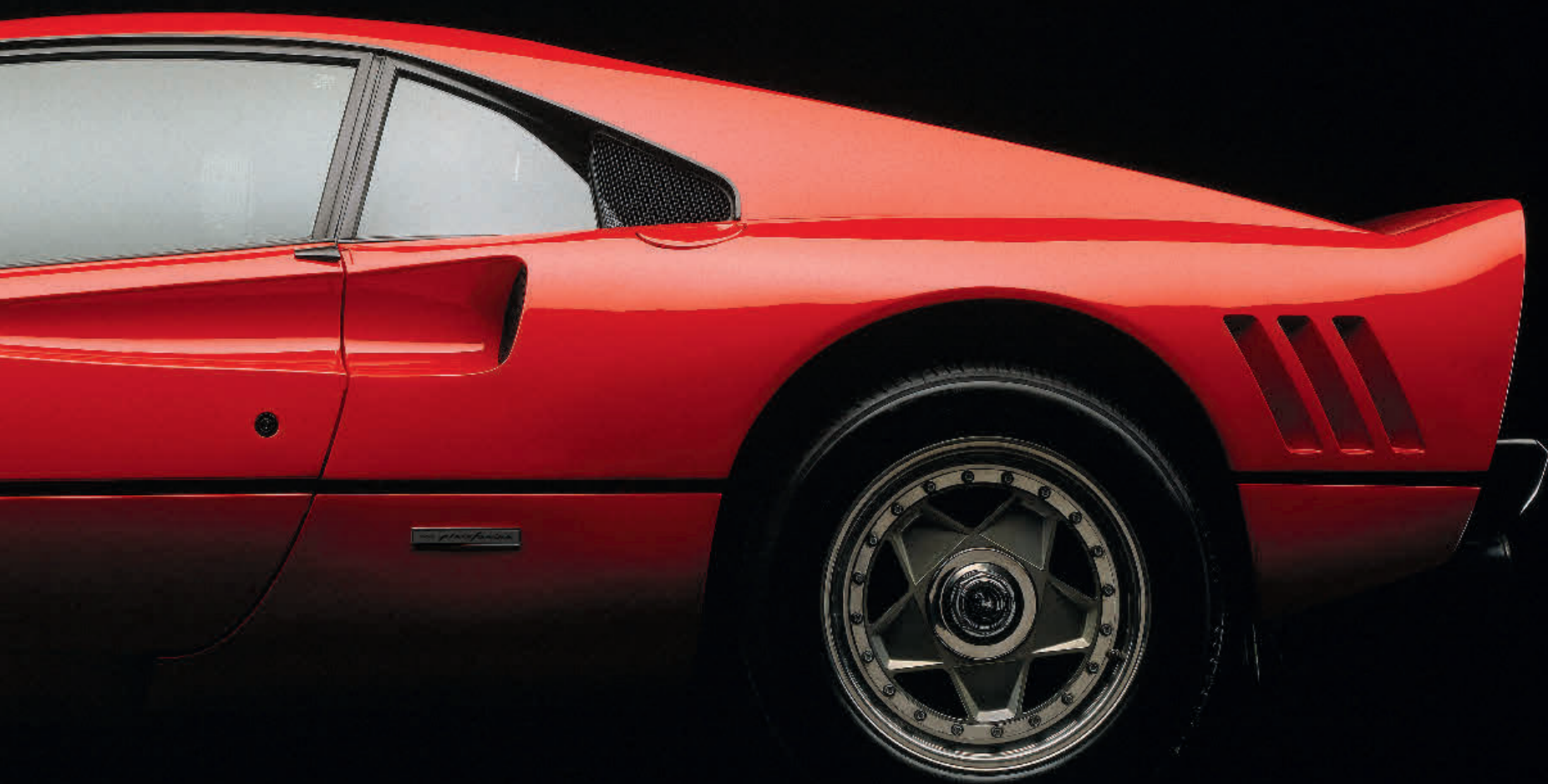




Die bulligen Scheinwerfer und die fragilen Rückspiegel sind das Erkennungsmerkmal des Ferrari 288 GTO.

The distinguishing features of the Ferrari 288 GTO are its brawny headlights and its delicate rearview mirrors.





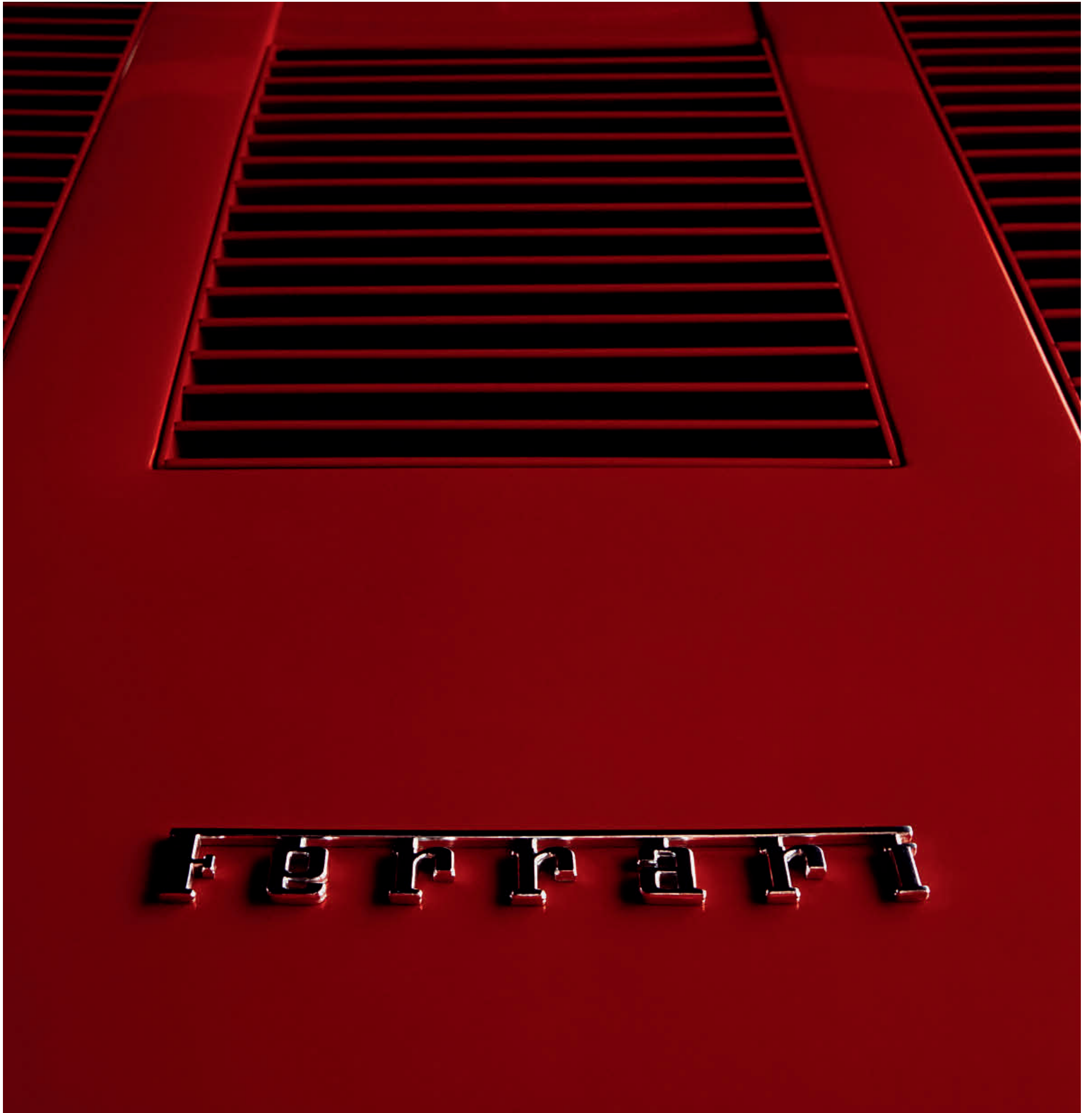
Gestreckter als der 308 GTB: Der längs eingebaute Achtzylinder verlangte nach einem längeren Radstand – von Leonardo Fioravanti elegant verpackt.
More elongated than the 308 GTB: The longitudinally mounted eight-cylinder required a longer wheelbase – elegantly packaged by Leonardo Fioravanti.

Dezenter kann man ein Heck nicht gestalten: Nur das Cavallino Rampante und das GTO-Signet verraten die Klasse.

You can't design a more subtle rear end: Only the Cavallino Rampante and the GTO signet divulge the class.









Der 288 GTO war mehr als ein Geschöpf des Gruppe-2-Wahnsinns – er öffnete für Ferrari das Tor zur Welt der Supersportwagen, in der die Grenzen neu definiert wurden. Der 288 GTO bildete die Basis einer Familie von limitierten Fahrzeugen für die Fans, die mehr als nur einen Ferrari besitzen wollten: Sie wollten Emotion und Leistung in ihrer reinsten Form. Ferrari erfüllte diese Wünsche und schuf einen faszinierenden Stammbaum, der von F40, F50 und Enzo bis hin zum LaFerrari reicht. Aber mit dem 288 GTO fing 1984 alles an.

The 288 GTO was more than a creature of Group 2 madness. For Ferrari, it opened the door to the world of super sports cars, where the boundaries were being redefined. The 288 GTO formed the basis of a family of limited-edition vehicles for the fans who wanted more than just to own a Ferrari: They wanted emotion and performance in their purest form. Ferrari fulfilled these desires and created a thrilling dynasty spanning from the F40, F50 and the Enzo through to the LaFerrari. Yet it all started in 1984 with the 288 GTO.

Vielen Dank

Es hat eine gewisse Faszination, sich 35 Jahre nach dem Erscheinen meines Buches zum Ferrari 288 GTO noch einmal mit diesem Fahrzeug zu beschäftigen. In den vergangenen Jahrzehnten entpuppte sich der GTO als Stammvater diverser Generationen von Ferrari Hypercars - ein Fahrzeug-Genre, das sich Mitte der Achtzigerjahre noch niemand vorstellen konnte. Jahre, in denen auch der Wert dieser Fahrzeuge in Regionen stieg, die sich ebenfalls niemand vorstellen konnte. Glücklicherweise diejenigen, die ihn sich damals leisten konnten, ihn zugeteilt bekamen und behalten haben.

Dieses Buch zum GTO wäre nicht ohne die Gespräche in den Achtzigerjahren mit Ing. Nicola Materazzi, Pietro de Franchi und Dr. Luca Matteoni aus dem Hause Ferrari möglich gewesen. Dr. Leonardo Fioravanti stand damals wie heute zu Gesprächen zur Verfügung - in dieser Zeit war auch Fredi Valentini von der Carrozzeria Pininfarina an den Gesprächen beteiligt. Dr. Giuseppe Giraudi und Dr. Gianpietro Mantovani von FIAT sorgten für den perfekten Zugang zu Ferrari und den Mitarbeitern. René Staud und Peter Vann lieferten etliche großartige Aufnahmen. Nun kamen mit Christian Grund und Stephan Bauer zwei jüngere Meister ihres Faches hinzu.

Vieles war während der Geburt des GTO unklar, geheim und noch nicht veröffentlicht. So konnte beispielsweise niemand wissen, dass der GTO Evoluzione in mehr als drei Exemplaren gebaut werden würde. Heute ist das Wissen deutlich umfangreicher und hier möchte ich besonders Marcel Massini danken, der seine fantastische Datenbank und Fotosammlung für dieses neue GTO-Buch geöffnet hat. Mit seiner Hilfe werden auch GTO-Kenner in diesem Werk das eine oder andere bislang nicht veröffentlichte Detail entdecken. Ich danke ihm auch für die Entschlüsselung der GTO-Evoluzione-Fahrzeuge - hier gab es etliche Ungereimtheiten zu klären. Ein großes Dankeschön geht auch zu Niki Hasler nach Basel, der mit seinen Kontakten und den zur Verfügung gestellten Fahrzeugen seinen Teil zum Gelingen dieses Buchs beigetragen hat.

Last, but not least, danke ich dem Delius Klasing Verlag, mit dem ich seit mehr als einem Vierteljahrhundert Bücher schaffen darf - hier gilt der Dank besonders Konrad Delius, Edwin Baaske und Hanno Vienken. Ein Dank gilt auch meiner Frau Monika, die immer Spaß und Freude an schönen Büchern hat - und den dafür notwendigen Zeitaufwand stoisch akzeptiert.

Many Thanks

There is a certain thrill in engaging with this vehicle once again, 35 years after the publication of my book on the Ferrari 288 GTO. Over the past few decades, the GTO has emerged as the progenitor of various generations of Ferrari hypercars—a category of vehicles that no one could have imagined in the mid-1980s. In the years since, the value of these vehicles has risen to heights that no one could have imagined either. Happy are those who could afford it at the time, who were allotted one and who held onto it.

This book on the GTO would not have been possible without the discussions in the 1980s with engineer Nicola Materazzi, Pietro de Franchi and Dr. Luca Matteoni from Ferrari. Dr. Leonardo Fioravanti was available for conversations back then just as he is now; Fredi Valentini from Carrozzeria Pininfarina was also involved in the conversations during this time. Dr. Giuseppe Giraudi and Dr. Gianpietro Mantovani from FIAT provided perfect access to Ferrari and the staff. René Staud and Peter Vann supplied some great photos. With Christian Grund and Stephan Bauer, two younger masters of their trade have now joined the team.

During the birth of the GTO, a great deal was unclear, confidential and not yet public knowledge. For example, nobody could have known that more than three specimens of the GTO Evoluzione would be built. Today our knowledge is much more comprehensive, and here I would like to especially thank Marcel Massini, who opened up his fantastic database and photo collection for this new GTO book. With his help, GTO connoisseurs will also discover one detail or another in this work that has not yet been made public until now. I also thank him for deciphering the GTO Evoluzione vehicles—there were a number of inconsistencies to be clarified in this regard. A huge thank you also goes to Niki Hasler in Basel, who has contributed to the success of this book through his contacts and the vehicles he made available.

Last but not least, I would like to thank Delius Klasing Verlag, with whom I have been able to create books for more than a quarter of a century. Here special thanks go to Konrad Delius, Edwin Baaske and Hanno Vienken. Thanks also go to my wife Monika, who always finds fun and enjoyment in beautiful books—and stoically accepts the time it takes to make them.

Concept:

Stefan Bogner

Layout & cover design:

Jörg Weusthoff, Weusthoff & Reiche
Design, Hamburg

Text:**Picture Book****Story Book**

Jürgen Lewandowski

Editorial collaboration:

Monika Lewandowski

Photos/Illustrations:

Seite/Page 5: L. Fioravanti privates Foto-

archiv/ L.Fioravanti private photo archive

Seite/page 8-27: René Staud

Seite/page 30-123: Christian Grund

Seite/page 126-133: Pininfarina Studi e

Ricerche SpA

Seite/page 136-166: Ferrari SpA, reprinted
with kind permission of „art & car“

Seite/page 170-203, 207-215:

Marcel Massini

Seite/page 204/205: Peter Vann

Seite/page 218-237: Stephan Bauer

Cover: Stephan Bauer

Lithography:

Mohn Media, Gütersloh

Project Management/Editor:

Hanno Vienken

Translation:

Eric J. Iannelli with assistance
from Andrea Toenjes

Production:

Axel Gerber

Printed by:

Firmengruppe APPL
aprinta druck, Wemding
Printed in Germany 2022

Bibliografische Information der Deutschen
Nationalbibliothek.

Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet
diese Publikation in der Deutschen National-
bibliografie; detaillierte bibliografische Daten
sind im Internet über <http://dnb.dnb.de> abrufbar.

Bibliographic information published by the
Deutsche Nationalbibliothek.

The Deutsche Nationalbibliothek lists this
publication in the Deutsche Nationalbibliografie;
detailed bibliographic data are available in the
Internet at <http://dnb.dnb.de>.

1. Auflage / 1st edition

ISBN 978-3-667-12519-4

© Delius Klasing & Co. KG, Bielefeld

Alle Rechte vorbehalten! Ohne ausdrückliche
Erlaubnis des Verlages darf das Werk weder
komplett noch teilweise reproduziert, übertragen
oder kopiert werden, wie z. B. manuell oder mit-
hilfe elektronischer und mechanischer Systeme
inklusive Fotokopieren, Bandaufzeichnung und
Datenspeicherung.

All rights reserved. The work may neither be
entirely nor partially reproduced, transmitted or
copied - such as manually or by means of electro-
nic and mechanical systems, including photo-
copying, tape recording and data storage -
without explicit permission of the publisher.

Delius Klasing Verlag

Siekerwall 21, 33602 Bielefeld, Germany

Telefon/Phone +49 (0)521 559-0

Fax: +49 (0)521 559-115

E-Mail: info@delius-klasing.de

www.delius-klasing.de