

# CLASSIC DRIVER

## Die Zukunft von Pininfarina: Feiert die Manufaktur-Kleinserie ihr Comeback?

### **Lead**

Seit seiner Gründung in den 1930er Jahren krönte Pininfarina verschiedenste Herstellermodelle mit seinen extravaganten Sonderkarosserien. Sogar die Monocoque-Revolution, die so viele Mitbewerber in den Ruin trieb, überlebte das Designstudio. Doch was bringt die Zukunft?

Pininfarina überlebte die Revolution im Automobilbau – von der "Goldenen Zeiten" des Coachbuildings der 50er und 60er Jahre hin zur Ära der Monocoque-Chassis in den folgenden Jahrzehnten – nicht nur durch die Fähigkeit, schöne Automobile zu designen. Da das im italienischen Cambiano beheimatete Designstudio auch selbst Automobile herstellte, nutzte es die Möglichkeit, neue Materialien zu erforschen und Produktionsprozesse zu optimieren. Konkurrenten wie Touring und Vignale waren weniger vielseitig und innovativ, was entsprechend seinen Tribut forderte.





In naher Vergangenheit gab es erneut eine Renaissance im Bereich des Coachbuilding, die auf finanziell besonders gut situierte Automobil-Enthusiasten zurückzuführen ist. Diese ließen sich bei Pininfarina auf besonderen Wunsch einzigartige One-Offs wie etwa den Ferrari SP12 und den Rolls-Royce Hyperion entwerfen und bauen. Der Preis, den Pininfarina dafür aufrief, war dabei reine Nebensache. Während diese Spezial-Aufträge in der Zukunft weiterhin einfliegen werden – immerhin gab es dieses schon in den 1930er Jahren –, rechnet Pininfarina auch mit dem Comeback von echten Manufakturkleinserien wie dem Ferrari Sergio. In dem Fall wäre eine limitierte Kleinserie von drei bis sechs Exemplaren denkbar.

Doch Pininfarina arbeitet bereits an weiteren Projekten dieser Art, wie etwa dem Gran Lusso, der in Zusammenarbeit mit BMW entstand (die einzige Kooperation, die zwischen den beiden Firma zuvor standfand bzw. nicht stattfand, war eine Absage BMWs für einen Designentwurf einer 501 Limousine im Jahr 1951). Nach Auffassung des Pininfarina-Designchefs Fabio Filippini sind gemeinsame Projekte mit Großserienhersteller die Zukunft.





Solche Partnerschaften scheinen von Vorteil für alle Beteiligten: Pininfarina kann seine Tradition weiterführen, mit der finanziellen Unterstützung des Herstellers. BMW dagegen kann mit einem zukunftsweisenden Concept-Car sein Image enorm aufpolieren. Aber was vielleicht noch wichtiger ist: Im Fall einer Kleinserie erhält der Kunde nicht nur ein wirklich außergewöhnliches Automobil, sondern kann sich dank des Herstellers erprobte Großserientechnik verlassen, die eine Manufaktur nicht bieten könnten (der BMW Gran Lusso etwa basiert auf dem Siebener, der Sergio by Pininfarina auf dem Ferrari 458). Andererseits könnte ein Großserienhersteller ohne den prestigereichen Namen eines Designstudios derart niedrige Stückzahlen kaum profitabel gestalten.



Natürlich ist Pininfarina mit seiner Strategie nicht allein – Modelle wie der Aston Zagato und die von Touring

entwickelte Disco Volante auf Basis des Alfa 8C zeigen, dass auch andere Designstudios auf den gleichen Zug aufspringen. Doch gerade das macht es spannend, denn auch wenn nicht jede dieser automobilen Kreationen kommerziellen Gefallen findet (man denke an den Lamborghini Veneno), bringt die Vielfalt und der unerschwellige Konkurrenzkampf zwischen den Designstudios den Charme 1950er und 1960er zurück in die heutige Zeit. Jahrzehnte, in denen aufgrund solcher Kooperationen die glorreichsten Automobile aller Zeiten entstanden.

*Text: [Joe Breeze](#)*

*Fotos: Pininfarina*

## **Galerie**







**Source URL:** <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/die-zukunft-von-pininfarina-feiert-die-manufaktur-kleinserie-ihr-comeback>

© Classic Driver. All rights reserved.