

Mit der Lizenz zum Rasen

Auch über Modena scheint nicht immer die Sonne. Trotzdem lächelt Thomas Cremonini auf dem Weg zu seinem Arbeitsplatz. Der ist heute Rot. Genauer „Rosso Mondiale“. Und schafft knapp Tempo 300.

„Ich weiß, das klingt unglaublich kitschig“, entschuldigt sich Thomas Cremonini, geht an der Viale Ciro Menotti 322 in Modena in die Knie, streicht mit seinen Fingern liebevoll und konzentriert zugleich über die voluminösen Rundungen des roten Maserati Gran Turismo S. „Aber ich freue mich jeden Tag von neuem auf meine Arbeit.“ Kein Wunder: Immerhin wird der Italiener dafür bezahlt, wovon die meisten ein Leben lang träumen: Maserati fahren. Denn der 30-jährige Familienvater ist Testfahrer bei der italienischen Edelschmiede in Modena. Sein heutiger Auftrag im Namen des Dreizacks: die Schlussabnahme eines Gran Turismo S im Wert von über 130.000 Euro. „Bevor ein Kunde die ersten Runden mit seinem neuen Maserati drehen kann, wird jedes fertige Auto von einem Testfahrer überprüft“, bestätigt Lorenzo Dal Vi, Marketing Manager von Maserati Deutschland, der uns auf dieser Tour begleitet. „Ein Traumjob.“

„Das stimmt, aber dabei geht es keineswegs nur darum, Gas zu geben“, wehrt sich Cremonini präventiv gegen Vorurteile. „Wir können zwar alle sehr schnell fahren, aber wir sind keine Raser.“ Wir? „Ja, bei Maserati sind derzeit zehn Testfahrer unter Vertrag.“ Dabei bestehen am Hauptsitz in der norditalienischen Emilia-Romagna klare Hierarchien: Junior-Testdriver dürfen nur mit Fahrzeugen der aktuellen Produktlinie auf die Teststrecken, Senior-Testdriver sind auch mit Vorserienmodellen unterwegs, oder testen neue Hightech-Komponenten. „Ich gehöre mit meinen 30 Jahren schon zum alten Eisen“, lacht Cremonini, der bereits seit sieben Jahren für Maserati unterwegs ist. „Ich bin Senior-Testdriver. Und meine Sporen habe ich zu-

vor schon während drei Jahren bei Ferrari abverdient.“

Das passt. Denn die Basis des 4,7-Liter-V8-Aggregates unter der langen Motorhaube des Gran Turismo S ist einst bei Ferrari entwickelt worden. Doch bevor Cremonini im 440-PS-Coupé Gas geben kann, ist Geduld angesagt. Denn zuerst steht die optische Kontrolle auf dem Programm: Dabei überprüft der Fahrer die Spaltmasse, die Felgen und das Öffnen und Schließen der Türen, des Kofferraums und des Tankdeckels. „Ich teste zum einen, ob die Türen bündig mit der Karosserie schließen, und zum andern, ob sie auch leicht ins Schloss fallen“, erklärt der Senior. „Denn die Türe eines Maserati soll man nicht mit Kraft, sondern mit Eleganz betätigen.“ Das tut er. Und die Türe schließt mit einem sanften „Plopp“.

Damit ist das Startprozedere nicht zu Ende, die Ampeln stehen noch auf Rot. Denn auch die Verarbeitung im Interieur muss dem Luxus-Anspruch der Marke entsprechen. So wird unter anderem die Regelmäßigkeit der Stiche bei den Sitznähten und Leder-Applikationen überprüft. „Das sind Fehler, die sofort ins Auge stechen und die man sich bei einer Marke wie Maserati auf keinen Fall leisten darf“, bestätigt Lorenzo Dal Vi, während sich Thomas Cremonini an seinem Arbeitsplatz einrichtet. „Wenn ich meine optimale Sitzposition für die Testfahrt einstelle, merke ich sofort, ob es mit der Sitzverstellung oder irgend einer anderen mechanischen Funktion ein Problem gibt“, sagt der erfahrene Testfahrer. „Denn ich habe nicht nur ein Gespür für die Autos entwickelt, sondern auch ein Gehör für die verschiedenen Funktionen. Wenn also das





Motörchen der Sitzverstellung schwächelt, dann höre ich das sofort."

Die Ohren sind es auch, die beim ersten Teil der Teststrecke – ein 50 Meter langer Parcours mit Kopfsteinpflaster in unregelmäßigen Mustern – gefordert werden: „Nach diesen paar Metern weiß ich nur schon von der Akustik her sehr genau, in welchem Zustand sich das Fahrwerk befindet, oder ob irgendwelche Teile schlecht montiert worden sind“, erklärt Cremonini, bevor er im Norden der Universitätsstadt auf eine Umfahrungsstraße biegt und sich mit dem roten Renner mit weißer Nase („mit diesem Plastik schützen wir das Auto vor Steinschlag“) in den Alltagsverkehr einfügt.

„Wir haben vom Werk ganz klare Weisungen, die geltenden Vorschriften und Tempolimits einzuhalten“, sagt Cremonini, schaltet mit den Paddles am Lenkrad zurück und donnert – im wahrsten Sinne des Wortes – im lauten Karacho auf die „Autostrada del Sole“ in Richtung Bologna. Aber um beispielsweise die Beschleunigung aus dem Stand oder den „Kickdown“ zu testen, geben die Testdriver ab und zu deutlich mehr Gas als von den Carabinieri erlaubt. „Aber wir gehen nie ans Limit“, beruhigt der Pilot, der in seiner Karriere als Testfahrer noch nie ein Auto zerlegt hat. „Und die Carabinieri drücken auch mal beide Augen zu.“

Auf der Fahrt Richtung Maranello und an der Teststrecke in Fiorano vorbei kreuzt Cremonini mehrere Ferrari, die ebenfalls mit abgedeckter Front ihre Runden drehen. Kein Zufall: Die Testdriver beider Marken sind oft auf den gleichen, maximal 100 Kilometer langen Routen unterwegs. Dabei wählen sie die Strecken entsprechend dem zu überprüfenden Modell aus. „Bei einem Gran Cabrio fahre ich beispielsweise jene Tour, die über die meisten Unebenheiten und eher schlechte Straßen führt“, sagt der gelernte Automechaniker. „So kann ich die Steifigkeit der Cabrio-Karosserie besser testen.“ Ein Auto wie den ganz neuen Gran Turismo MC Stradale – „mein absolutes Traumauto“, so Cremonini – bewegen die Fahrer natürlich auch auf der Rennstrecke. „Denn Bremstests mit den Keramikbremsen des MC Stradale macht man besser nicht auf einer öffentlichen Straße ...“ Bevor es nach Gorzano, La Lucchina und Torre Maina in die Berge geht, überprüft er auch alle Funktionen

des Navigationssystems, die Bluetooth-Verbindungen oder die Soundanlage. Doch Musik gibts nur ein paar Takte: „Ich mag Musik, aber auf den Testfahrten muss ich mich primär auf die Eigengeräusche des Autos konzentrieren.“

Nach einer knappen Stunde, unzähligen Kurven und Schaltvorgängen und ein paar kontrollierten Rutschern für den Fotografen, biegt der Testfahrer wieder aufs Werksgelände von Maserati. „Das war die Kür“, lacht der Senior. „Jetzt kommt die Pflicht.“ Am Computer erstellt Cremonini das Protokoll seiner Testfahrt. Dabei wird jede Position im normierten Testablauf mit einer Note zwischen 1 und 8 bewertet. „So sieht die Technik-Crew im Detail, wo es im Nachgang noch etwas zu verbessern gibt.“

Und wie oft gibt's die Note 8? „Eher selten – ich bin ein Perfektionist“, gibt Cremonini zu. „Aber nicht so selten wie eine 5 oder 6. Denn die Qualität unserer Autos ist auf höchstem Niveau. Und was wir bemängeln, das würden die meisten Kunden gar nie bemerken.“

_Info

face

Traumberuf Testfahrer

Der Weg zur „Lizenz zum Rasen“ bei Maserati hat sich in den vergangenen Jahren grundlegend verändert. Wurden vor 10 bis 15 Jahren nur erfolgreiche Rennfahrer für diesen Job rekrutiert, gibt es jetzt ein internes Ausbildungsprogramm. „Zum einen gibt es heute weniger Rennfahrer, zum anderen ist das Scouting sehr zeitintensiv“, erklärt Lorenzo Dal Vi. „Deshalb werden nun vor allem interne Mitarbeiter in das Ausbildungsprogramm aufgenommen.“ Diese werden während Monaten an ihre neue Aufgabe herangeführt und müssen mehrere Prüfungen absolvieren, ehe sie eine Anstellung als Junior-Testdriver bekommen. „Früher mussten sie einfach schnell sein“, so Cremonini, der sein technisches Handwerk bei Ferrari gelernt hat. „Doch bei den immer komplexer werdenden Hightech-Systemen in unseren Sportwagen ist ein technisch-mechanischer Hintergrund heute viel wichtiger als ein Wohnzimmer voller Rennpokale.“