

CLASSIC DRIVER

Treffen Sie den skateboardenden Architekten und seinen Maserati 2.24v II

Lead

In der neuen Folge von „The Classic Drivers“ sprachen wir mit dem Südtiroler Architekten David Messner über seinen Maserati 2.24v II und das Zusammenspiel zwischen Automobil-Design und Architektur.



David, danke dass Du Deinen aufregenden Maserati mit uns teilst. Kannst Du uns zunächst erzählen, wie Deine Begeisterung für Autos begann?

Sie hat im Grunde nie angefangen, sondern war immer schon da. Ich denke, das hat etwas mit deinem Körper zu tun, wie er sich durch Raum und Zeit bewegt, bevorzugt auf schnelle Weise. Bei der Arbeit stelle ich nur statische Strukturen her, also im Vergleich etwas eher Langweiliges.



Deine Familie hat Dich bei Deiner Passion sicher beeinflusst, oder?

Mein geliebter Vater, der viel zu früh verstarb, war kein großer Autoliebhaber. Er war Künstler, Bildhauer und skeptisch gegenüber allem, was glänzend und repräsentativ war. Er führte mich in die Welt des Metalls ein, da er ausgebildeter Schmied war. Mein Onkel und mein Cousin waren beide Mechaniker. Ich erinnere mich lebhaft daran, wie mein Onkel einen Alfa Romeo Alfasud fuhr. Ich kann mich nicht genau an die Serie erinnern, da sich nur die markante Heckpartie in mein Gedächtnis eingebrannt hat.

In der Mittelschule schickte mich mein Vater in den Sommermonaten zu meinem Onkel, um auf dessen Hof mitzuarbeiten. Mein Onkel Peter hat ein unglaubliches Verständnis für Maschinen, die er oft modifizierte. Ich lernte dort mit zehn Jahren das Autofahren auf einem Fendt Farmer 204 P. Das erste Auto, das ich fuhr, war dann ein Fiat Panda.

Erste Serie, sandfarben mit diesem fabelhaften Kühlergrill, ohne Türen, mit Sitzen ähnlich wie Strandkörbe und nur leicht gepolstert.



Interessant, Du hast also das Fahren auf einem landwirtschaftlichen Gerät, einem Traktor, gelernt! Autos sind jedoch, soweit wir wissen, nicht Deine einzige vierrädrige Obsession?

In meiner Zeit auf dem Gymnasium erlaubte mir meine Mutter keine Vespa, weil mein Cousin bei einem Motorradunfall ums Leben gekommen war. Aber er vererbte mir mein erstes Skateboard. In diesen Jahren habe ich mich intensiv mit Skateboarding beschäftigt, immer auf allen vier Rädchen unterwegs, und nachts per Anhalter gefahren. An der Uni hatte ich dann kein Geld, also verkaufte ich Turnschuhe und T-Shirts und transportierte Perserteppiche für einen iranischen Freund, während ich immer noch per Anhalter fuhr...





Kannst Du uns etwas zu Deiner Vor-Maserati-Autohistorie erzählen?

Nach der Uni und dem ersten verdienten Geld kaufte ich mir mein allererstes Auto. Das gleiche Modell, das mein guter Freund und Mechaniker Armin Pechlaner heute fährt: einen Fiat Punto GT aus der ersten Serie, lackiert in Rosso Etna Metallizzato. Etwas später rief mich ein Freund meines Vaters an und sagte, er würde mir seinen Lancia Delta 2.0 16V Turbo HPE für wenig Geld verkaufen. Er kannte niemanden, der sich für ein solches Auto interessierte, bis ich kam.

Meine erste Tochter Mirjam wurde 2012 geboren und 2014 erwarteten meine Frau Maria und ich unser zweites Kind, Vicky. Da ich ein Familienauto brauchte, wählte ich das Auto von Armin, dem Mechaniker: einen BMW E91 330 xDrive. Ich besitze den BMW immer noch, er ist ein treuer Begleiter, der unsere Familie nie im Stich gelassen hat. Nach dem Tod meines Vaters im Jahr 2017 kümmerte ich mich um seinen Nissan Navara D40 2.5 dci King Cab. Ich modifizierte das Exterieur und Armin tunte ihn motorisch, aber ich verkaufte ihn dann an einen Landwirt, ehe ich den 2.24-V entdeckte.



Wie bist Du auf den Maserati gestoßen und warum hast Du Dich für solch ein doch eher ungewöhnliches Auto entschieden?

Ich wollte eigentlich schon immer einen BMW M3 fahren und besitzen, und ein E30 ist immer noch mein Traum. Aber heutzutage sind diese Autos nur noch für reiche Sammler erschwinglich, nicht für Enthusiasten. Die erste Besitzerin des Maserati, eine Lady aus Neapel, schien ihn so gepflegt zu haben, wie es sich gehört. Aber die auf sie folgenden Besitzer haben ihn anscheinend nur des Geldes wegen behalten. Ich denke, er ist ein kleines technisches Wunderwerk, das immer gepflegt werden muss. Die Biturbo-Motoren wurden von Ennio Ascari entwickelt und klingen fantastisch, aber das Sahnehäubchen ist der niedrige Verbrauch.



Wir kennen das Gefühl nur zu gut, sich nach einem Modell zu sehnen, dessen Wert in die Höhe geschossen ist. Und der E30 M3 ist ein Paradebeispiel dafür. Kannst Du uns etwas über die Farbe und die Ausstattung Deines Autos erzählen?

Es hat nicht nur eine Farbe, sondern es sind zwei, die sich sehr ähnlich sind (lacht). Mir blieb fast das Herz stehen, da ich das erst nach dem Kauf bemerkte und in meiner ersten Panikattacke dachte, es sei Folge einer teilweise schlechten Neulackierung. Die Farben sind: Bleu Ischia Metallizzato und Verde Micalizzato. Sie wirken wie ein Farbton, obwohl ich nicht weiß, ob es nun eher grün oder blau ist, da sich bei unterschiedlichen Lichtverhältnissen die Farbtöne ändern. Mein Auto ist eines von nur 254 Exemplare dieses „Facelift“ 2.24v II.



Welche Erlebnisse mit Autos und insbesondere mit Deinem Maserati waren am schönsten?

Nun, Fahrten in die Nacht hinein, wenn die Sonne untergeht, der Asphalt noch warm ist und die Luft kühl wird; kühle Luft macht natürlich einen enormen Unterschied! Der Parameter Zeit wird beim Fahren verzerrt, es gibt nur jetzt, es gibt kein vorher oder nachher. Es ist reine Meditation, es ist religiös.

Ich liebe es, mit meinen Mädchen Mimi und Vicky herumzufahren. Sie lieben die Rücksitze, das Gefühl des weichen Leders und die Sofa-ähnliche Form. Manchmal hüpfte meine ältere Tochter zu mir auf den Vordersitz: Sie ist 12 und kann lenken und schalten!



Schön zu hören, dass Du Deine Leidenschaft weitergibst! Wie kannst Du Dein Hobby mit Deinem Beruf verbinden? Welche Autos sind aus Sicht eines Architekten besonders attraktiv, und was gefällt Dir am Design des Maseratis?

Ich sehe keine strikte Trennung zwischen meiner Arbeit und meinen Hobbys, alles geht fließend ineinander über. Während meines Studiums wurde ich von meinem Freund Benno Plunger in die Welt der Autos eingeführt. Er ist ebenfalls Architekt und besitzt einen Ferrari Dino GT4, das einzige Projekt, das Bertone und Marcello Gandini für Ferrari realisiert haben. Benno ist für mich ein großes Vorbild – er hat mich ermutigt, den Maserati zu kaufen. Man muss seinen Traum leben – es ist besser zu Fuß zu gehen, als etwas Herzloses zu fahren.

Das Werk „Sphere“ meines Vaters Franz Messner aus dem Jahr 1995 fasst Deine Frage irgendwie zusammen. Es handelt sich um eine riesige Kugel aus rostfreiem Stahl mit einem Durchmesser von acht Metern und einem Gewicht von fast acht Tonnen. Sie ist auf einem Baggerlager aufgebaut, was bedeutet, dass man sie um ihre vertikale Achse drehen kann. Alles ist eins.

Die Maserati Biturbo-Baureihe, zu der Dein Auto gehört, wurde von Marcello Gandini für Bertone entworfen. Welche Verbindung hast Du zu ihm und seiner Arbeit?

Ich bin ein großer Verehrer der Arbeiten von Marcello Gandini und habe seinen Lancia Stratos Zero in meiner Masterarbeit während meines Architekturstudiums an der Leopold-Franzens-Universität Innsbruck erwähnt. Alle seine Arbeiten evozieren diese Sehnsucht nach einer zukünftigen Welt, nach Fliegen und Weltraum. Für mich ist der Stratos Zero immer noch futuristisch, aber dennoch zurückhaltend und elegant. Voller technischer Details, aber dennoch minimalistisch, was wir natürlich in der zeitgenössischen Architektur auch anstreben. Durch mein Auto habe ich eine harte Lektion darüber gelernt, was Eleganz bedeutet (lacht). Ich denke, dass Gandinis Arbeit in perfekter Harmonie mit dem steht, was wir bei Messner Architects anstreben.



Was wäre Deine Traumtour in Deinem Maserati?

Zuhause ist die Panorama-Bergstrecke, die Bozen mit meiner Heimatstadt Klobenstein verbindet. Sie überwindet mit 13 Haarnadelkurven rund 890 Höhenmeter. Etwas weiter weg hätte ich dann die absolute Traumtour. Sie beginnt in Taufers im Münstertal. Führt von dort auf den Ofenpass, dann vorbei am 2008 von Valerio Olgiati entworfenen Besucherzentrum des Schweizer Nationalparks in Zernez und von dort zum Unterhaltsstützpunkt auf dem Bernina-Pass. Ich denke, diese Strecke würde gut zu meinem Maserati-Getriebe und meiner Vorliebe für langweilige statische Strukturen passen!

Was sind Deine Zukunftspläne? Wirst Du den Wagen zugunsten eines anderen Modells verkaufen oder hängst Du zu stark an ihm?

Ich werde ihn nicht verkaufen, außer für meine geliebten Töchter, wenn es sein muss. Wenn ich die Chance hätte, würde ich gerne einen Ghibli-Cup besitzen, da man Gandinis Handschrift an diesem Modell noch besser ablesen kann. Weil es mehr ist als „nur“ ein Facelift.

Fotos: Murio, Karina Castro, Tiberio Sorvillo, Davide Perbellini, David Messner

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/treffen-sie-den-skateboardenden-architekten-und-seinen-maserati-224v-ii>
© Classic Driver. All rights reserved.