

Forschung für Ferrari

Die Zentrale in Maranello

Architekt:

Massimiliano Fuksas, Rom, Paris

Innenarchitektur:

Doriana O. Mandrelli

Projektleitung:

Giorgio Martocchia

Projektteam:

Defne Dilber Stolfi, Adele Savino,

Fabio Cibinel, Dario Binarelli,

Gianluca Brancaleone, Nicola Cabiati,

Andrea Marazzi

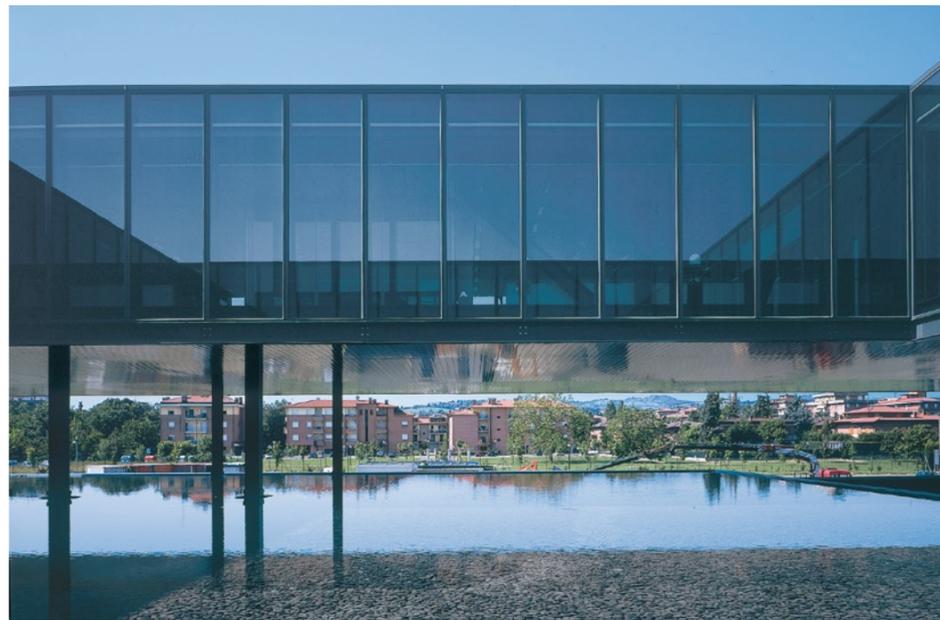
Tragwerksplanung:

Studio Gilberto Sarti, Rimini

Bauherr:

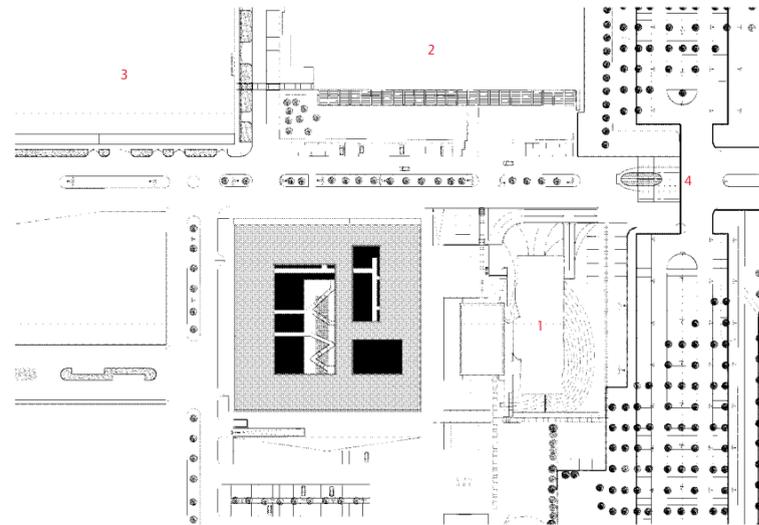
Ferrari S.p.A., Maranello, Modena

- 1 Windkanal
- 2 Motorenhalle
- 3 Lackiererei
- 4 Neue Einfahrt



In jüngster Zeit war Ferrari oft in den Schlagzeilen, nicht nur wegen der sechs Siege in Folge bei der Formel-1-Weltmeisterschaft, sondern auch, weil ihr Präsident Luca Cordero di Montezemolo Ende Mai zum Präsidenten der Confindustria, des italienischen Industrieverbandes, und gleichzeitig zum Vorstandsvorsitzenden von Fiat, dem größten Unternehmen Italiens, ernannt wurde. Während der zwölf Jahre an der Spitze von Ferrari, dem Tochterunternehmen von Fiat, hat Montezemolo das Unternehmen nach seinen Vorstellungen geführt, wozu technische Innovation und beste Arbeitsbedingungen gehören und, daraus abgeleitet, anspruchsvolle Architektur. In wenigen Jahren hat er dem Ferrari Campus, der 1942 in Maranello bei Modena angelegt wurde, sechs neue Bauten hinzugefügt, darunter den Windkanal von Renzo Piano (1998), das GES Logistikgebäude von Luigi Sturchio (2002), die

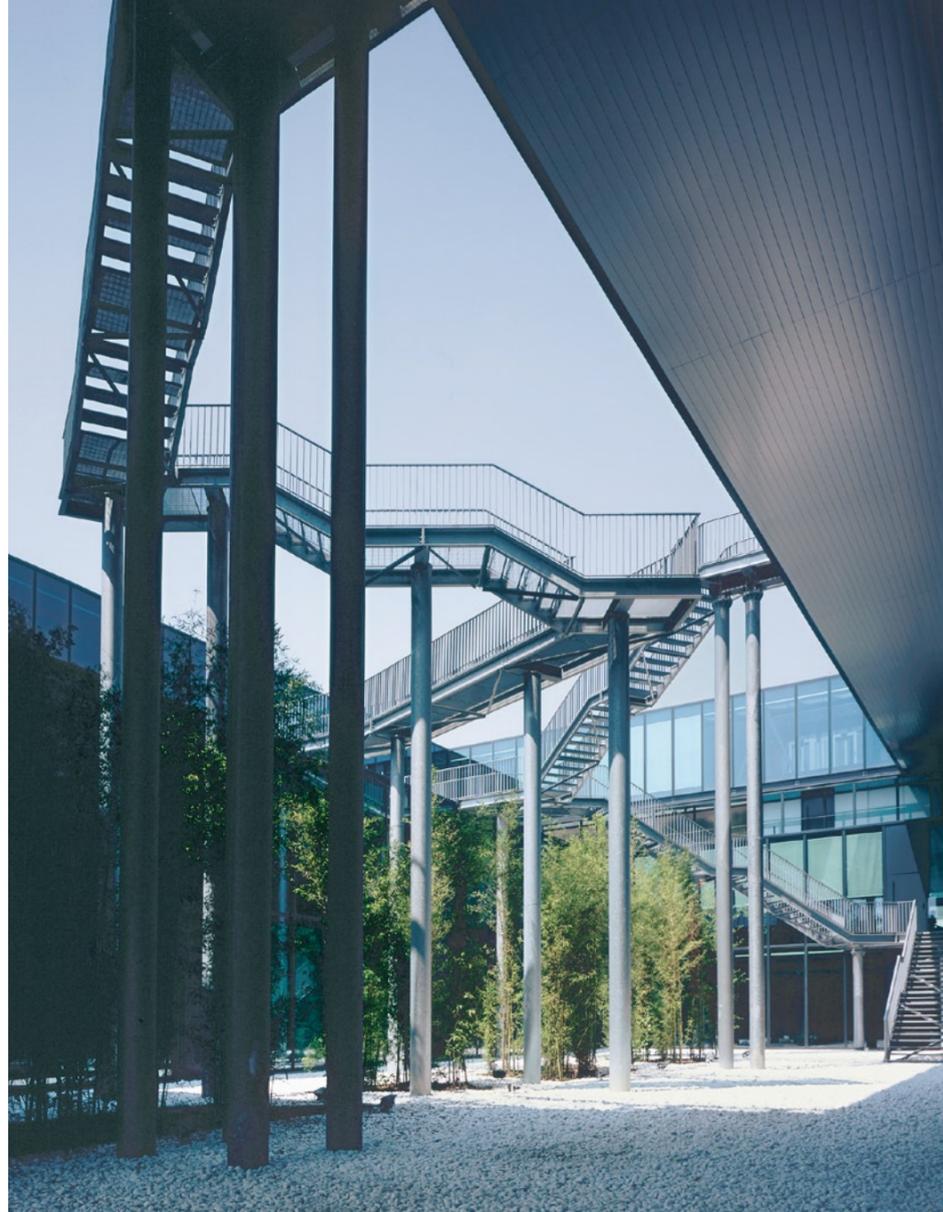
Motorenentwicklung (ebenfalls 2002) und die Lackiererei (2003), beide von Marco Visconti. Zu diesem Ensemble ist jüngst das Zentrum für Produktentwicklung von Massimiliano Fuksas hinzugekommen. Es ist ein Bürohaus, in dem die verschiedenen Entwurfsabteilungen zusammengeführt werden, die vorher über dem gesamten Firmengelände verteilt waren und keinen direkten Kontakt hatten. Die Wahl fiel auf Fuksas und nicht auf Norman Foster, der zur selben Zeit in England ein ähnlich konzipiertes Gebäude für den Konkurrenten McLaren baute (Heft 14). Der Auftrag von Ferrari erreichte Fuksas zu einer Zeit, als sein Stern in Italien gerade erst anfang zu steigen, zuvor hatte er in Frankreich und Österreich weitaus mehr Erfolg gehabt. In etwa einem Jahr wird seine Neue Messe Mailand im westlich gelegenen Vorort Rho fertig, die dann weltweit der größte Messehallenkomplex die-



Der Neubau für die Produktentwicklung und das technische Management hat das Firmengelände, wo ansonsten die roten Overalls von Ferrari und der Windkanal von Renzo Piano das Bild prägen, verändert. Entstanden ist keine weitere Industriehalle, sondern ein offenes Haus der Begegnung. Der Architekt spricht von einer „nuova poetica della leggerezza“.

Lageplan im Maßstab 1:2500

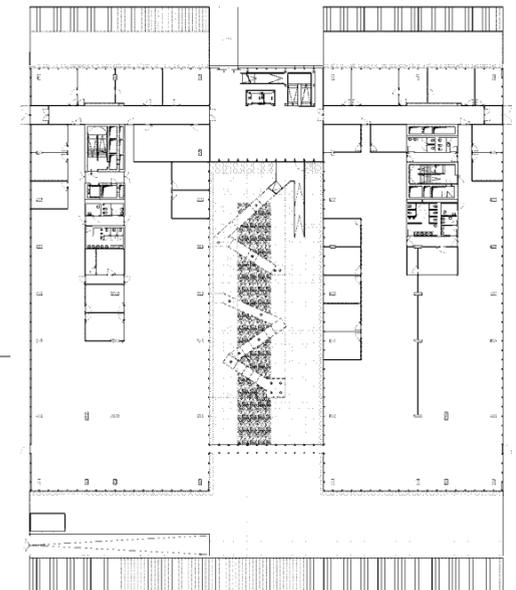
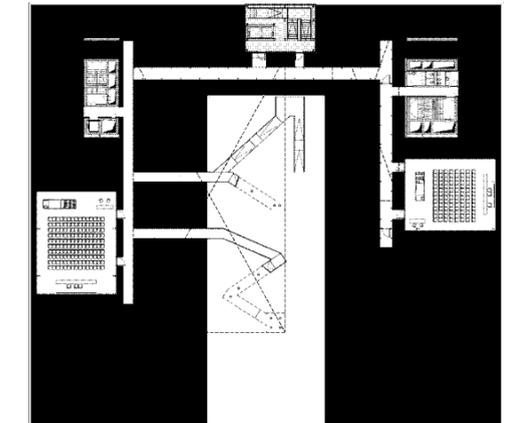
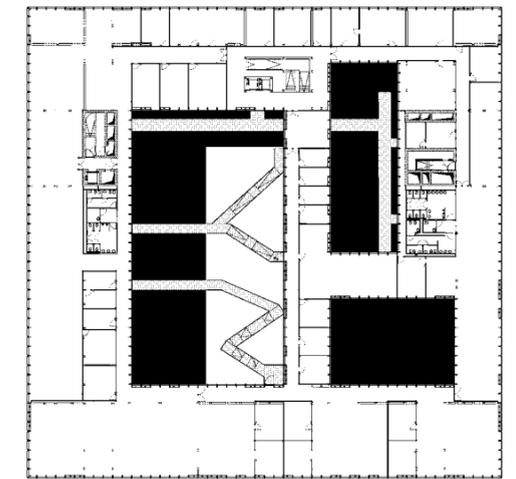




Der Hof wird von zwei stählernen Treppenanlagen mit Rundstützen bestimmt. Die Mitarbeiter können in den Pausen dort umhergehen oder sich in den schattigen Bereichen am Wasserbassin einfinden. Die Treppen dienen auch als Zugänge in die zwei Konferenzsäle. Die Säle wurden in den Farben von Ferrari gestaltet: Rot und Gelb.

Erd-, Zwischen- und Obergeschoss
im Maßstab 1:1000

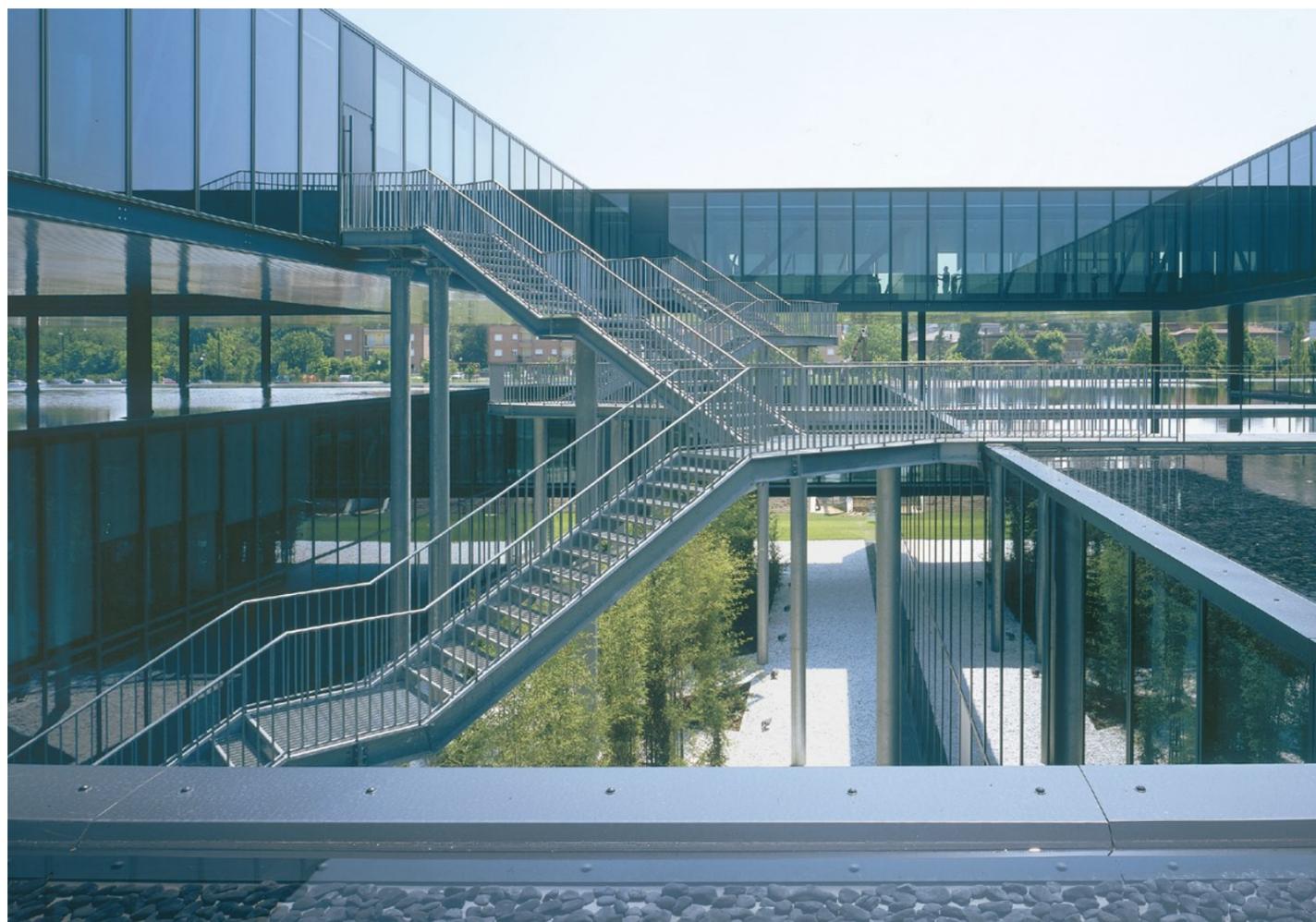
verschiedene Entwicklungs- und Forschungsabteilungen. Die Büroflächen folgen dem Konzept des Open Plan, das Gebäude ist durchgehend transparent, jeder kann jeden sehen. Neben dem Windkanal von Renzo Piano, der aussieht wie ein monumentaler Auspufftopf, wirkt der Bau von außen besonders zurückhaltend und nüchtern, er zeigt sich als dunkle Kiste, die über einer dunklen Kiste schwebt. Typologisch folgt Fuksas dem italienischen Palazzo und ordnet das Gebäude um einen zentralen Innenhof an, weicht allerdings davon ab, indem er das oberste Geschoss durch ein Luftgeschoss absetzt, in das er drei Treppenkern und zwei Konferenzsäle einstellt. Die mit sieben Metern eher gewaltige Auskragung des Obergeschosses über dem Eingang wirkt selbstverständlich und unpräzise und stellt eine bemerkenswerte technische Leistung dar, die innerhalb der flächigen Komposition aus



ses Typs wird. Die beiden derzeit bedeutendsten öffentlichen Projekte in Italien, der Kongresspalast im Stadtviertel EUR von Rom und die Bürotürme für die Regionalregierung von Piemont in Turin, beide aus seiner Hand, werden dann schon mitten im Bau sein. Der Bau von Fuksas für Ferrari legt eine neue Richtung für die italienische Architektur fest, von der man sagen könnte, dass sie die vergangenen dreißig Jahre verschlafen hat. Neomodern, sinnlich und fehlerlos detailliert, erinnert sein Entwurf an die besten Bauten der Nachkriegszeit, an Werke von Franco Albini oder BBPR zum Beispiel, und demonstriert zugleich den letzten Stand der technologischen Entwicklung. Fuksas, der mit jedem Auftrag seine Architektursprache wechselt, kann auf eine reiche Erfahrung mit öffentlichen Auftraggebern zurückblicken. Die Qualität seines

neuen Gebäudes scheint aber auch die These zu bestätigen, dass gute Architektur vor allem auch eine Frage des Bauherrn ist. Die Philosophie von Montezemolo ist in der „Formula uomo“ enthalten, was bedeutet, dass der Mensch das Maß aller Dinge auch im Produktionsprozess ist und sein muss. Alle neuen Gebäude haben eines gemeinsam: Sie sichern die Würde der Arbeit. Lärm und Verschmutzung wurden eliminiert, jeder Arbeitsplatz ist natürlich belichtet, Grünanlagen bilden das Zentrum der Produktionsanlage, für die sozialen Einrichtungen, die für den kreativen Prozess als wesentlich erachtet werden, wurden eigene Standorte ausgewiesen, und Karosserieteile und Motoren werden behandelt und ausgestellt, als wären sie Kunstwerke. Ohne Frage, ein Ferrari ist ein Luxusartikel von hohem Prestige, doch von zweifelhaftem

praktischem Wert. Er kostet mehr als ein teures Einfamilienhaus, ist viel zu auffallend für den täglichen Gebrauch, und wo gibt es denn überhaupt Strecken, auf denen man seine optimale Geschwindigkeit von 300 Stundenkilometern auskosten kann? Obwohl sich die Zahl der jährlich produzierten Ferraris seit 1970 auf 4600 verdoppelt hat, wird der Wagen niemals Gefahr laufen, ein Allerweltsartikel zu werden. Er bleibt einer elitären Klientel vorbehalten, die in einen roten Ferrari investiert, so wie andere ihr Geld in einem seltenen Gemälde anlegen. Für die Italiener bedeutet Ferrari der Höhepunkt technischer Genialität und Perfektion, was sie dem Charisma seines Gründers Enzo Ferrari (1898–1988) verdanken und der kongenialen Teamarbeit, die er begünstigte. Das Programm für das Gebäude von Fuksas vereinigt, ganz im Sinne dieser Teamarbeit,



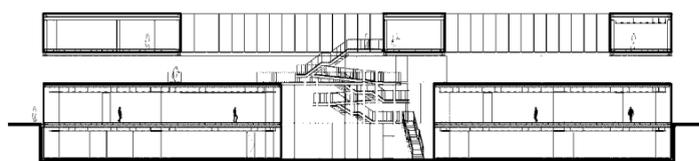
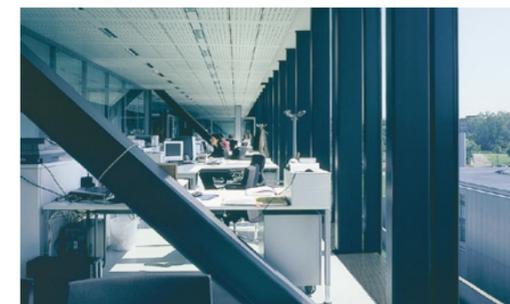
der beiden spiegelnden Oberflächen werden die Sinne getäuscht: Pflanzen, Wasser, Kiesel erscheinen vervielfacht. Der Dachgarten zwischen den beiden Büroetagen dient als Erholungszone, die jedem offen steht und zu Gesprächen einlädt. Auf dieser Ebene sind die zwei Konferenzräume, der eine ist komplett in Rot gefasst, der andere, auf der gegenüberliegenden Seite, in Gelb. Die rote Seite wird durch einen kinetischen Effekt doppelt betont; hier gibt es einen verglasten Gang, dessen Thermopane-Scheiben auf einer Seite mit rotem Azetat eingefärbt sind und mit den grün getönten Scheiben auf der Außenseite Interferenzen bilden. Das tiefste Geschoss liegt unter Geländeneiveau, ist aber auf drei Seiten von einem Graben umgeben, so dass natürliches Licht einfallen kann. Hier befinden sich Hallen, in denen die in Entwicklung befindlichen Fahrzeuge versteckt werden.

Was die abgehängte obere Box angeht, so wird sie auf zwei Seiten von begehbaren Vierendeel-Trägern getragen. Diese brückenartige Konstruktion, die Craig Ellwood 1967 bei seinem Cal Arts Building benutzt hat, ist erst vor kurzem wieder entdeckt worden, von Rem Koolhaas zum Beispiel in seinem (ungebauten) Projekt für das ZKM in Karlsruhe. Auf geniale Weise erlaubt sie die Konstruktion stützenfreier Räume. Die diagonalen Streben der Träger sind innerhalb der Büroräume sichtbar, außen hingegen werden sie durch die gleich-

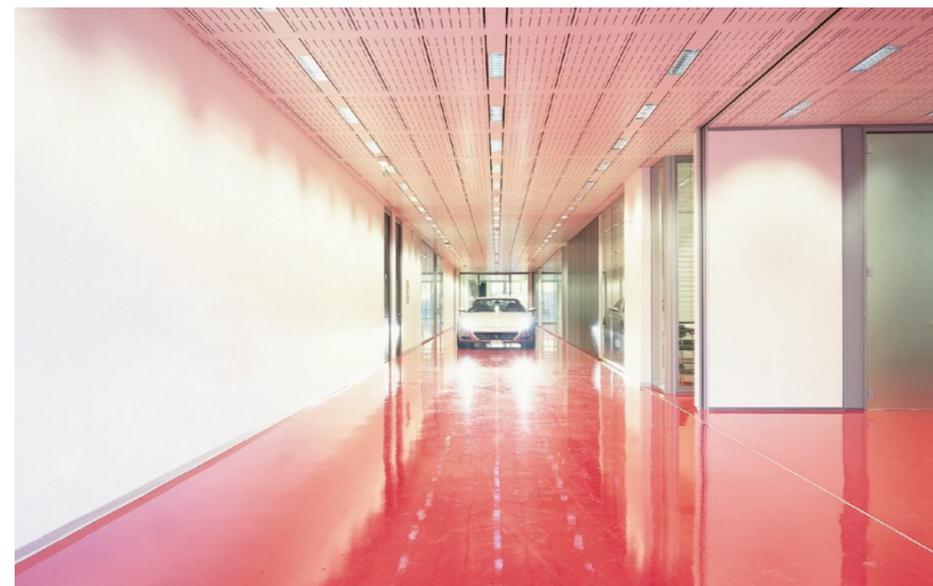
mäßigen Glaspaneele kaschiert. Laut Fuksas ermöglichten ihm die Vierendeel-Träger, im Open Plan zu arbeiten, ohne sich, wie Le Corbusier mit seinem Domino-System, ein inneres Stützenraster aufzubürden. Die Dichte der Verstreben an den Enden erzeugt allerdings ein Stützengewirr, durch das sich die Benutzer der offenen Grundrisse hindurchwinden müssen. Manches von den neuen Technologien, die beim Bau des Entwicklungszentrums zum Einsatz kamen, bleibt unsichtbar. Es ist ein vollständig vernetztes „intelligentes“ Gebäude, worin Wärme und Kälte, Licht und Schatten computergesteuert funktionieren. Die manuelle Regelung durch die Mitarbeiter hat zwar Vorrang, doch das System als Ganzes wird zu erheblichen Energieeinsparungen führen.

Durch die überall im Haus verwendeten einmal drei Meter großen Glasscheiben wird das überaus komplizierte Gebäude vereinheitlicht, es wirkt einfach und harmonisch. Die untadelig ausgeführten Stahl- und Glasdetails und die installationstechnische Zauberei entsprechen dem technischen Anspruch des Produkts, das hier hergestellt wird, während die Großzügigkeit der Räume, die Durchlässigkeit des Hauses und die einladende Atmosphäre des Dachgartens den Auftrag, der in der „formula uomo“ steckt, blendend erfüllen.

Aus dem Englischen: Martina Düttmann



schwarzen Stahlrahmen und dunkelgrünen Glaspaneelen beinahe unbemerkt bleibt. Sobald man allerdings das Gebäude betreten hat, wird seine Komplexität offensichtlich. Die obere Box ist asymmetrisch über die untere geschoben. Auch ist sie an anderen Stellen aufgeschoben als die untere. Der zentrale Hof des Erdgeschosses ist ein Bambusgarten, der durch diagonal geführte, offene Treppen, die in die drei Geschosse führen, quasi verschnürt wird, wodurch sich die Symmetrie des Erdgeschosses verkompliziert. Das gesamte Dach der unteren Box wurde in ein zwanzig Zentimeter tiefes Wasserbecken mit einem Grund aus schwarzen Kieselsteinen (Lavagestein vom Ätna) verwandelt, ein Wassergarten, den man auf hölzernen Stegen durchquert. Die Decke der darüber liegenden Box ist mit poliertem Aluminium verkleidet, und durch das Gegenüber



Das Tragwerk im Obergeschoss mit dem begehbaren Vierendeel-Träger führte in bestimmten Bereichen zu einer unglücklichen Dichte von Verstreben. Für die Büros ist dies nicht von Vorteil. Im Untergeschoss befinden sich Hallen, in denen die in der Entwicklung befindlichen Fahrzeuge untergebracht sind.

Schnitt im Maßstab 1 : 750.
Fotos: Philippe Ruault, Nantes; kleines Foto Seite 25: Richard Ingersoll, Montevarchi