



Auf dem Dach des «Lingotto», direkt über den Fertigungshallen, wurden die hergestellten Fahrzeuge Stück für Stück bei Höchstgeschwindigkeit getestet.

Industrie-Denkmal

Steilkurven auf dem Dach

Eine komplette Autoproduktionsstrasse unter demselben Dach und noch eine Rennbahn oben drauf. In der legendären «Lingotto»-Fabrik liefen einst legendäre Modelle wie der Balilla und der Fiat 500 A, liebevoll «Topolino» genannt, vom Band.

Von Alexandra von Ascheraden

Kleingeistiges Denken konnte man Fiat-Gründer Giovanni Agnelli (1866 bis 1945) wirklich nicht nachsagen. Nach seiner Reise nach Detroit zeigte er sich so beeindruckt von den Produktionsmethoden der Firma Ford, dass er so etwas auch nach Italien holen wollte. Für den Neubau der Produktionsanlage seiner «Fabbrica Italiana Automobili Torino», kurz Fiat, schwebte ihm vor, mit Ford gleichzuziehen. Er wollte nichts weniger als eine für Europa absolut innovative Autofabrikationsstrasse bauen lassen.

Das gelang ihm definitiv. Über fünf Stockwerke mit je 500 Metern Länge erstreckte sich die komplett in ein- und demselben Gebäude angesiedelte Produktion. Unerhört für die damalige Zeit. Im Erdgeschoss wurden das Rohmaterial angeliefert und geprüft, in den Geschossen

darüber erfolgte schrittweise die Produktion. Waren die Fahrzeuge am Ende des Produktionszyklus im fünften Stock angekommen, beförderte ein Lastenaufzug sie aufs Dach.

Dort wurde jeder Wagen auf einem mehr als einen Kilometer langen Rundkurs samt Steilkurven in seiner Höchstgeschwindigkeit getestet. Stellten die Testfahrer Mängel fest, wurde der Wagen sofort in die Produktion zurückgegeben.

Hof-Namen übernommen

Allein das nötige Land vor den Toren Turins anzukaufen, zog sich über Jahre von 1915 bis 1918. Insgesamt wurden 378 000 Quadratmeter Land erworben. 55 Transaktionen mit den verschiedenen Landeigentümern waren nötig. Von einem der damals dort ansässigen Bauernhöfe hat der

«Lingotto» auch seinen Namen übernommen. Erst 1918 konnten die letzten Flächen durch Zwangsenteignungen beschafft werden.

Die Baupläne waren 1916 innerhalb weniger Monate in Rekordzeit fertiggestellt worden. Architekt war Giacomo Mattè Trucco (1869 bis 1934). Die Stahlbetonstruktur errichtete Giovanni Antonio Porcheddu, der anfangs exklusiv für Italien das Patent zum Bau von tragenden Strukturen aus Stahlbeton innehatte und den Stahlbetonbau ins Land gebracht hatte. Mit dem Bau wurde bereits 1916 begonnen. Die Produktion startete 1923, ab 1928 herrschte Vollbetrieb.

Das Gebäude besteht aus einer durchgehenden modularen Struktur aus «Eisenbeton» wie früher Stahlbeton bezeichnet wurde. Im Inneren winden sich an beiden Enden des Gebäudes

befahrte Rampen in Ovalen bis zum Dach empor. Selbst Architekt Le Corbusier geriet 1923 im «Esprit Nouveau» über die innovative Produktionshalle ins Schwärmen. Er schrieb: «Die riesige Fiat-Fabrik, fünfhundert Meter Fassade, wo über fünf Geschosse Fenster, die kaum noch zu zählen sind, sich wie bei einem Gitter multiplizieren.» Es sehe aus wie ein Kriegsschiff und sei sicherlich einer der eindrucksvollsten von der Industrie produzierten Anblicke.

Produktion schrittweise verlagert

Bald schon stiess allerdings die vertikal angeordnete Produktion an ihre Grenzen. So fasste Fiat eine neue Fabrik mit noch modernerer Technologie ins Auge. Der Mirafiori-Komplex entstand, und die Produktion wurde ab 1939 schrittweise verlagert. Auch während des zweiten Weltkriegs wurde der Lingotto-Komplex weiterhin betrieben, obwohl die Produktion bereits grossteils in den Mirafiori-Komplex abgewandert war. Dennoch wurde der Lingotto von den Amerikanern wie von den Engländern gleichermaßen bombardiert. Erst 1982 stellte der Enkel des legendären Firmengründers die Produktion offiziell ein. Das letzte hier hergestellte Modell war der Lancia Delta.

Was aber mit dem Gebäude tun, das von der wachsenden Stadt Turin längst umschlossen worden war? Ein Abriss des ikonischen Gebäudes kam nicht in Frage. So wurden die «venti progetti» (zwanzig Projekte) gestartet. Zwanzig bekannte Architekten durften ihre Projekte für eine Umnutzung präsentieren. Wie die Architekturzeitschrift «Werk, Bauen + Wohnen» 1984 blumig schreibt, ging es den Verantwortlichen «nicht nur um das Problem von riesigen, leeren Räumen, die man nicht zerstören möchte, also nicht nur um ein Problem der industriellen Archäologie. (...) Es geht um das Thema der aktuellen Stadtplanung, die den Akzent nicht so sehr auf neue utopische Strategien setzt, als vielmehr auf die Renovierung und Restrukturierung der bestehende Stadt. Für den Lingotto projektieren bedeutet für die Stadt projektieren.»

Am Ende machte keines der Projekte das Rennen, obwohl einige so originell wie konsequent waren, etwa James Stirlings Idee, aus dem Komplex ein Drive-in-Automobilmuseum zu machen. Andere wollten den Lingotto zu einer Wohnanlage umgestalten. Gottfried Böhm etwa hatte sogar eine interne Autostrasse vorgesehen, auf der man bis vor die eigene Wohnungstür gelangt wäre.

Elemente neuer Aufgabe anpassen

Schliesslich beauftragte man Renzo Piano mit der Umnutzung. Er machte aus dem Lingotto ein multifunktionales Gebäude, indem er es von Süden nach Norden in einem permanenten Bauprozess



Die Auffahrtrampen an beiden Schmalseiten des Gebäudes die wurden erst 1923 bis 1926 hinzugefügt.



Heute befindet sich im ersten Stock eine gut besuchte Einkaufspassage.



Der Helikopterlandeplatz mit Direktzugang zum runden, gläsernen Konferenzraum auf dem Dach wurde von Architekt Renzo Piano nachträglich dem Fabrikgebäude aufgesetzt.



Fiat, die Fabbrica Italiana Automobili Torino, war zu Recht stolz auf ihr für Europa wegweisendes Automobilwerk. Noch heute ist das Symbol vergangenen Ruhms am Gebäude zu erkennen.

transformierte. Die ursprüngliche Identität als Industriegebäude sollte gewahrt bleiben. Dennoch wollte er die vorhandenen Elemente den unterschiedlichen neuen Aufgaben anpassen.

Sein Konzept beruhte, wie «Werk, Bauen + Wohnen» 1998 schrieb, erstens darauf, «die bestehenden Strukturen nicht anzutasten, und zwar in allen Bereichen des Gebäudes, vor allem jenen der öffentlichen Erschliessung und der langen internen Geschäftsstrasse auf der Ebene des ersten Geschosses. Zweitens, die Innenhöfe zu bewahren, jene Gärten, die nicht nur dem

Tageslicht Einlass gewähren, sondern auch über die sie umgebenden Fassaden die Dimensionen des Baus spürbar werden lassen. Drittens, von unten nach oben zu operieren, indem man neue vertikale Verbindungen schafft oder über mehrere Geschosse reichende Räume, damit dem Benutzer die Ausmasse und statische Gliederung des Baus klar werden, er sich auch besser orientieren kann. Viertens, in die alten Strukturen neue einzusetzen, als Häuser im Haus, um das neue Programm in angemessener Weise erfüllen zu können.»

So hat Piano etwa einen Kubus als Konzertsaal eingebaut. Dessen hölzerne Innenausstattung bietet einen angenehmen Kontrast zur immer gleichen Beton- und Glas-Abfolge im sich alle sechs Meter wiederholenden futuristischen Konstruktionsraster. Der Architekt hat aber auch eine Aufmerksamkeit heischende Glaskugel samt Hubschrauberlandeplatz auf eine Plattform hoch über dem Dach gesetzt. Die Kugel dient als prestigeträchtiger Raum für Konferenzen mit Panoramablick über die Stadt. Am kreisrunden Tisch im Raum finden knapp zwanzig Stühle Platz.

In den unteren Etagen ist eine gut besuchte Einkaufspassage eingezogen. Es gibt ein Kino, ein Kongresscenter, Hotellerie, ein Museum und auch die Universität hat sich auf mehreren Stockwerken Räume eingerichtet. Das Ganze wird von der Bevölkerung augenscheinlich gut aufgenommen. Das Gebäude «lebt».

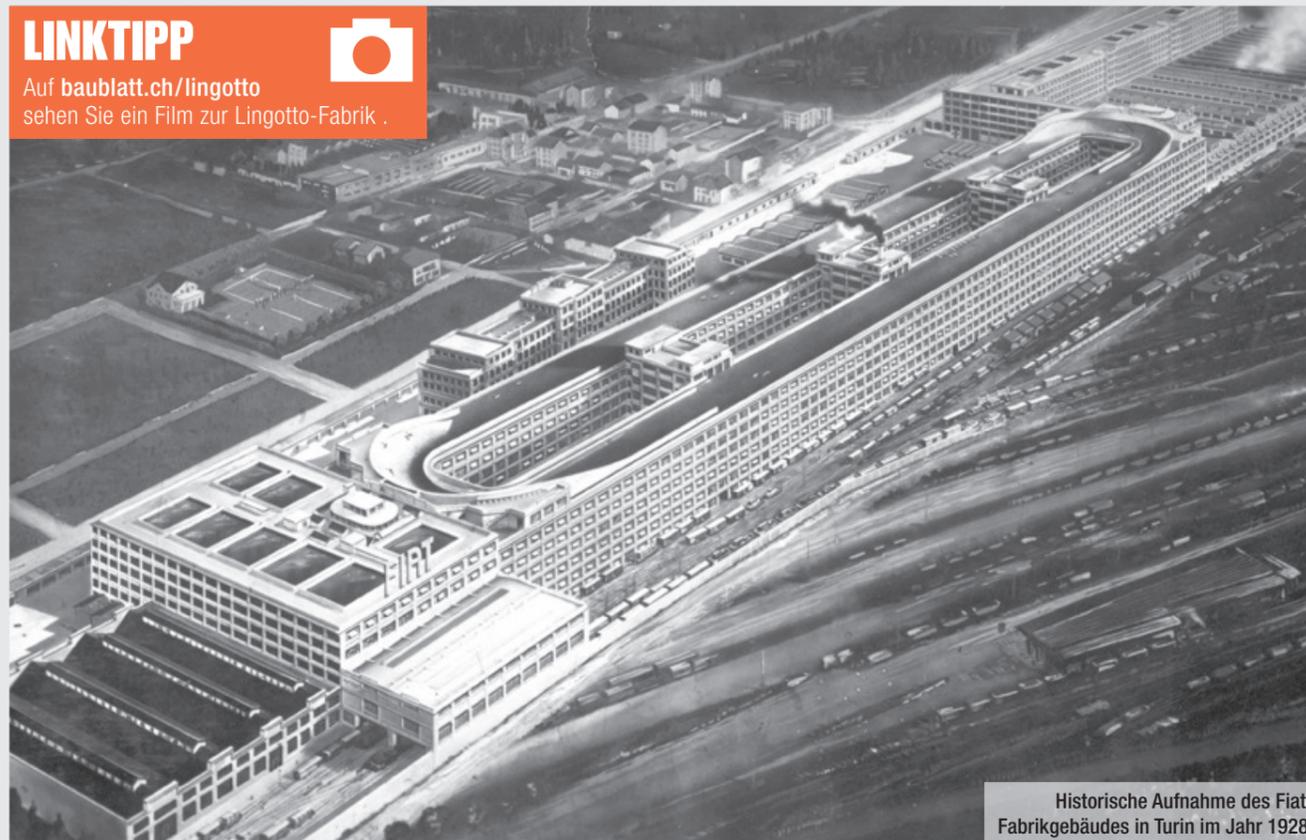
Die wenigen Architektur-Touristen, die den Weg zur Rennbahn auf dem Dach suchen, verlieren sich unter den shoppenden Turinern und den Studenten, die lachend in Gruppen die Rampen erklimmen, statt die gläsernen Aufzüge zu benutzen, um zu ihren Räumen zu gelangen. Auf dem Dach aber fahren schon lange keine Autos mehr. Dafür drehen Jogger ihre Runden entlang der Steilkurven. ■



Eine Steilkurve der einen Kilometer langen Teststrecke auf dem Dach des Lingotto.

LINKTIPP

Auf baublatt.ch/lingotto sehen Sie ein Film zur Lingotto-Fabrik .



Historische Aufnahme des Fiat-Fabrikgebäudes in Turin im Jahr 1928.

Historisches

Einfahrbahn für Automobile über der Fabrik»

Der zeitgenössische Bericht aus der «Schweizerischen Bauzeitung» von 1924 preist die hochmoderne, wundersame Hightech-Einfahrbahn auf dem Lingotto derart begeistert, dass den Baublatt-Lesern einige Ausschnitte nicht vorenthalten sollten:

Mit dem Ausbau und der Entwicklung der Automobil-Industrie entstand auch die Notwendigkeit, die Fahrzeuge vor der Ablieferung einer besonderen Probefahrt zu unterziehen (...). Das bei einem beschränkten Fabrikationsumfang sehr einfache Verfahren des Ausprobierens der Fahrzeuge auf der Strasse schafft grosse Schwierigkeiten, wenn die Produktion einen grösseren Umfang annimmt (...). Ausserdem verursacht die grössere oder kleinere Entfernung zwischen der Fabrik und dem geeigneten Einfahrgelände immer einen Zeitverlust, der ein weiteres erschwerendes Moment dieser Probe bildet.

Die italienische Automobilfabrik Fiat hat alle diese Schwierigkeiten auf eine bisher ungewohnte Weise überwunden. Die Fahrzeuge, die die Montage verlassen, werden durch Lastenaufzüge auf die Dachterrasse des grossen Gebäudes befördert, die in ungefähr 30 Meter Höhe über Boden zu einer ausgezeichneten Rundbahn von 24 Meter Breite und mehr als ein Kilometer Länge ausgebaut ist. (...) Unter den Erhöhungen der Kurven liegen die Werkstätten zur Einrichtung und

Regulierung (...). Unter dem Dach angeordnete Hochspannungs-Dampfrohre spenden eine genügende Wärme, um im Winter den Schnee zum Schmelzen zu bringen, sodass die Versuchsfahrten zu jeder Jahreszeit und bei jeder Witterung stattfinden können. (...)

Mit Schmiermitteln schon versehen, werden die Chassis von der Montageabteilung angeliefert, während der Brennstoff durch ein Druckpumpensystem von der ausserhalb des Gebäudes gelegenen Verteilungszentrale auf die Versuchsbahn zwecks Zuteilung an die einzelnen Fahrzeuge befördert wird. Nach Beendigung der Arbeit fliesst der gesamte überflüssige Brennstoffbestand wieder in den aussenliegenden Brennstoffbehälter zurück, sodass nicht das geringste Quantum dieses explosiven Stoffes im Gebäude verbleibt.

In der gleichen Weise wird mit den Oelen verfahren, die ausserdem in der kalten Jahreszeit in ihren unterirdischen Behältern durch Dampfrohrleitungen auf Gebrauchstemperatur gehalten werden, währen das Kühlwasser auf elektrischen

Wege vorgewärmt wird. Zur Beschleunigung der Reifenmontierung dienen Pumpen mit komprimierter Luft. Der Strom zum Anlassen der Motoren wird einem Leitungsnetz von 12 Volt Spannung entnommen. (...)

Mit allem Notwendigen einschliesslich einer Einfahrkarrosserie versehen, leistet nach Inbetriebsetzung des Motors jedes Chassis seinen Erstlingsversuch über zehn Bahnrouden. (...) Das Resultat der kombinierten Versuchsfahrten wird schriftlich dem Chef der Fahrabteilung vorgelegt, der jedes Fahrzeug, bei dem irgend ein Fehler festgestellt wird, sofort der Fabrikation zurückgibt. (...) Auf der Fahrbahn herrscht eine geschäftige, aber vollkommen geordnete Tätigkeit (...) Alle Arten, vom Lastwagen bis zum eleganten Coupé umkreisen mit der Höchstgeschwindigkeit, jedoch in grösster Ordnung die Fahrbahn, ein eindrucksvolles Bild der Tätigkeit und der Kraftentfaltung zeigend. (ava)

Quelle: Schweizerische Bauzeitung, Band (Jahr): 83/84 (1924), Heft 12, <http://doi.org/10.5169/seals-82764>