

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 71 (1984)
Heft: 7/8: Frank Gehry

Artikel: Projekt für die Zukunft des Lingotto
Autor: Fumagalli, Paolo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-54264>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Projekte für die Zukunft des Lingotto

Zwanzig Architekten waren eingeladen, die Wiederbenutzung des Lingotto, einer alten, heute verlassenen Fabrik der Fiat in Turin, zu projektieren.

Als 1932 Fiat ihre neue Fabrik baute, verursachte dieses Werk Aufsehen und Bewunderung. Das Gebäude, das vom französischen Ingenieur Matté Trucco entworfen wurde, war lange Zeit ein beispielhaftes Werk einer avantgardistischen Industrie, wobei rationale Produktivität, konstruktive Virtuosität und formale Erfindung in einer unerwarteten Weise miteinander verschmolzen: das 500 m lange Gebäude wird von einer durchgehenden modularen Struktur aus Eisenbeton gestützt, hat an den beiden Enden zwei aufsteigende Rampen und auf dem Dach eine Autopiste mit parabolischen Kurven für den Test der hergestellten Autos. Konkrete Verwirklichung der utopischen Visionen des Futurismus eines Sant'Elia, fand das Gebäude in Le Corbusier seinen bekanntesten Bewunderer. Er besuchte es im Jahr 1925. Zwei Jahre davor schrieb er im «Esprit Nouveau». «Die riesige Fiat-Fabrik, fünfhundert Meter Fassade, wo über fünf Geschosse Fenster, die kaum noch zu zählen sind, sich wie bei einem Gitter multiplizieren. Die Krönung sieht aus wie ein Kriegsschiff mit gebogener Krempe, die an den Enden gehoben ist, mit Brücken, Schornsteinen, Höfen und Laufstegen. Und das Ganze in einem sehr leuchtenden Weiss. Es ist sicherlich einer der eindrucksvollsten von der Industrie produzierten Anblicke.»

Heute ist dieser grosse Industriekomplex und insbesondere der Lingotto leer, ist durch die Entwicklung der Produktionstechniken der Autoindustrie veraltet: Fiat hat bereits neue Räume für ihre Produktion gebaut. Es handelt sich dabei aber nicht nur um das Problem von riesigen, leeren Räumen, die man nicht zerstören möchte, also nicht nur um ein Problem der industriellen Archäologie: der Lingotto, der damals am Stadtrand von Turin entstand, befindet sich heute in einer Lage im Stadttinneren. Seine Wiederbenutzung setzt ausdrücklich das Thema der Wiederbenutzung der Stadt selbst in den Vordergrund. Es geht also um das Thema der aktuellen Stadtpla-

nung, die den Akzent nicht so sehr auf neue utopische Strategien setzt als vielmehr auf die Renovierung und Restrukturierung der bestehenden Stadt. Für den Lingotto projektieren bedeutet für die Stadt projektieren.

Dies haben die zwanzig italienischen und ausländischen Architekten getan, die von Fiat eingeladen wurden, mögliche Lösungen zu finden, um diesem Gebäude neues Leben und neue Würde zu geben: Gae Aulenti, Gottfried Böhm, Fehling und Gogel, Gabetti und Isola, Gregotti Associati, Lawrence Halprin, Hans Hollein, John Johansen, Denys Lasdun, Richard Meier, Luigi Pellegrin, Cesar Pelli, Gaetano Pesce, Renzo Piano, Kevin Roche, Aldo

Loris Rossi, Piero Sartogo, Ionel Schein, Sottsass Associati, James Stirling.

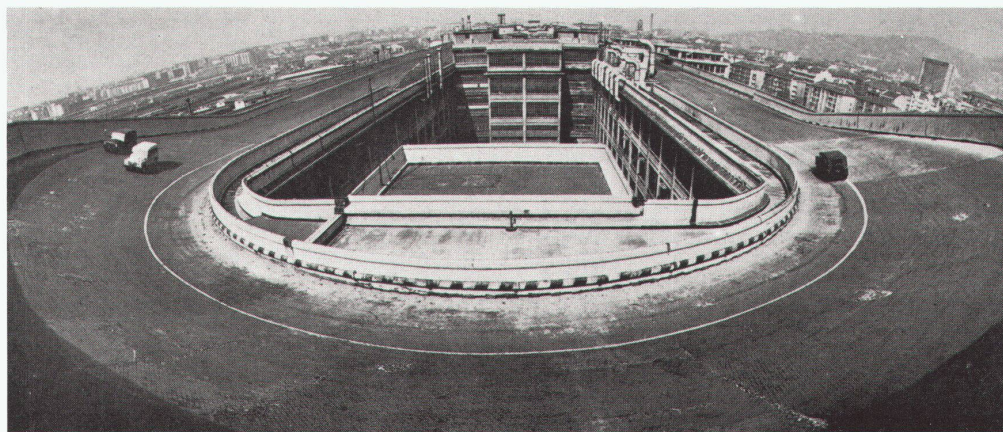
Es ist dies eine ausserordentliche Initiative, wie auch die Ausstellung ausserordentlich ist, welche über die zwanzig Projekte im Inneren des Lingotto selber organisiert wurde. Sie bestätigt die extreme und immer unerwartete Vitalität der italienischen kulturellen Kräfte. Zur Prüfung der zwanzig Projekte verweisen wir den Leser auf den ausgezeichneten Katalog («Venti progetti per il futuro del Lingotto, Etas Libri, Milano»). Hier soll nur noch betont werden, dass, bei aller Verschiedenartigkeit und Mannigfaltigkeit der formulierten Vorschläge, der Wille vor-

herrscht, die alten industriellen Strukturen zu bewahren und sie – zusammen mit dem anschliessenden Eisenbahngelände – mit der historischen Struktur von Turin zu verbinden. Bruno Zevi behauptete bei der öffentlichen Debatte, die anlässlich der Eröffnung der Ausstellung organisiert wurde: «Nie würde ich es zulassen, ihn abzureissen. Es ist logisch, dass man vom Lingotto aus auf die Wiederbenutzung der gesamten Fläche von Turin zurückgeht. Die Stadt ist schön, edel und bezaubernd. Mit der Lingotto-Operation kann sie auch noch fröhlich werden.»

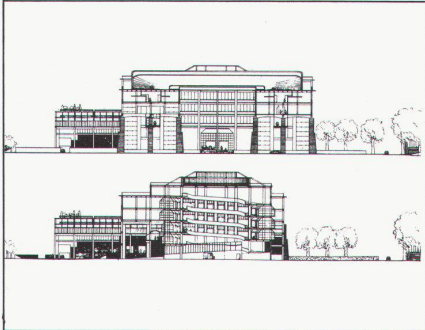
Paolo Fumagalli



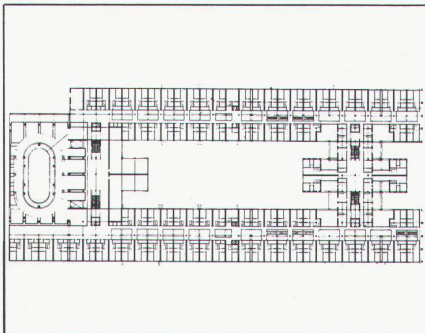
1



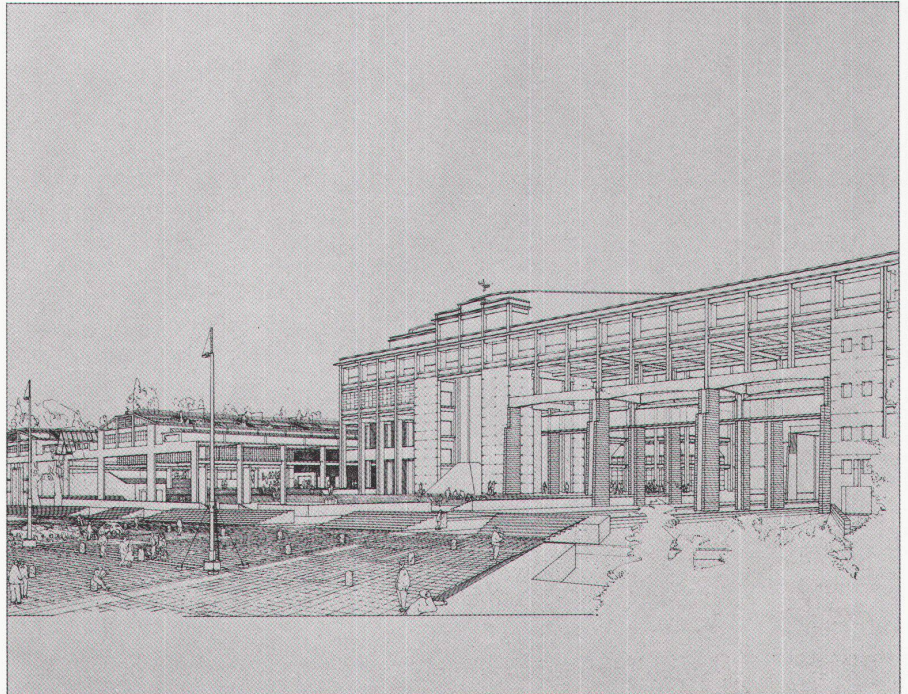
2



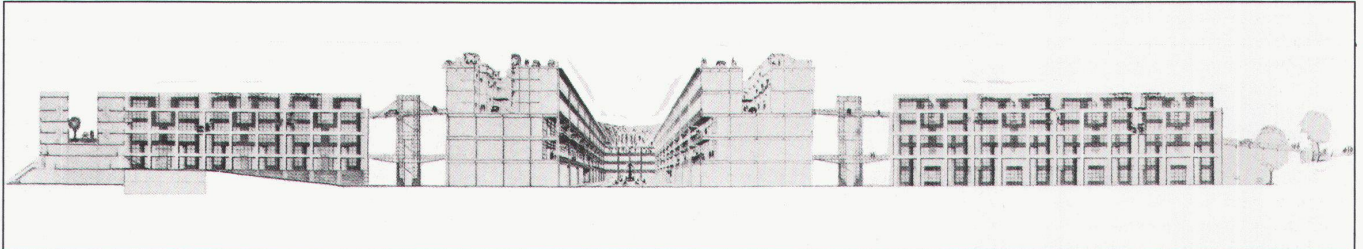
3



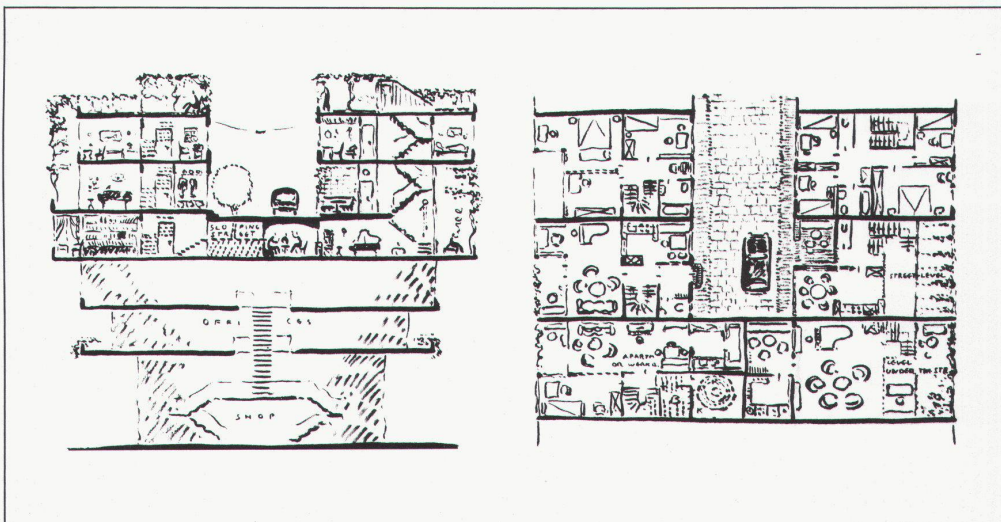
4



5



6



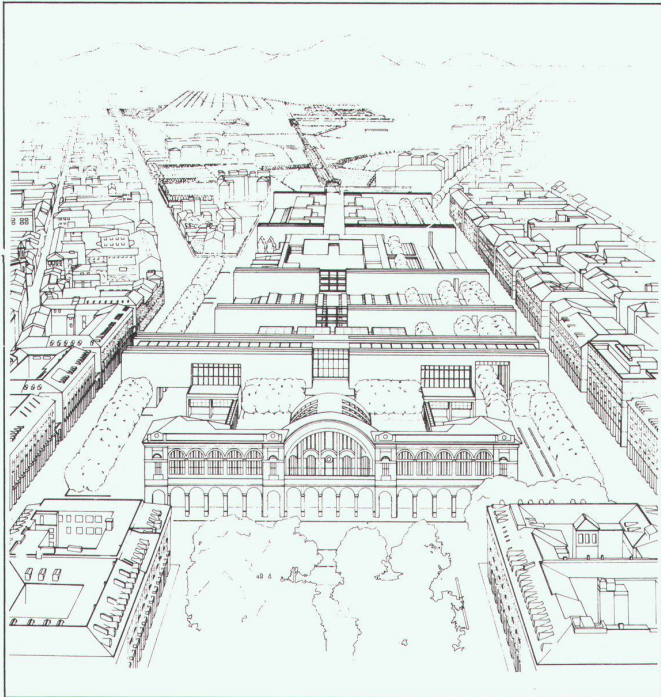
7

1 Die Fabrik des Lingotto am Stadtrand von Turin, auf einer Fotografie von 1927 abgebildet.

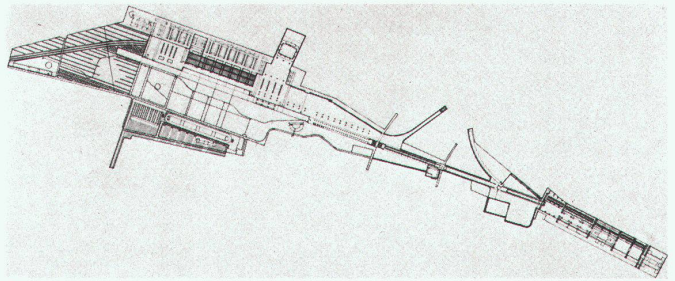
2 Die Testpiste auf dem Dach der Fabrik.

3 4 5 Das Projekt von Gae Aulenti, welches die Umwandlung der Fabrik in einen Wohnkomplex beabsichtigt, eine Art moderne Phalanstère.

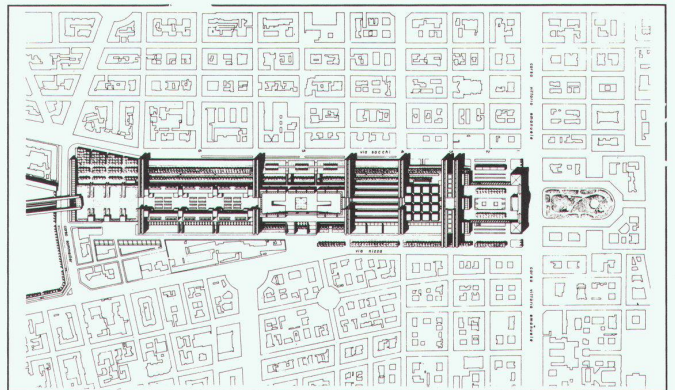
6 7 Das Projekt von Gottfried Böhm mit einer internen Strasse und Wohnungen sieht den Bau von seitlichen Körpern vor, um den menschlichen Massstab wiederzufinden.



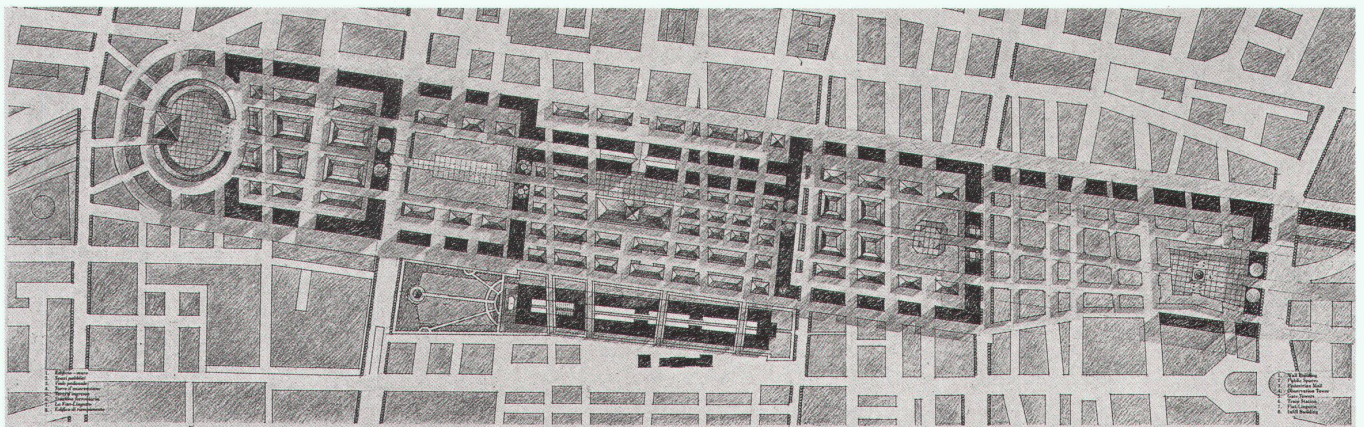
8



9

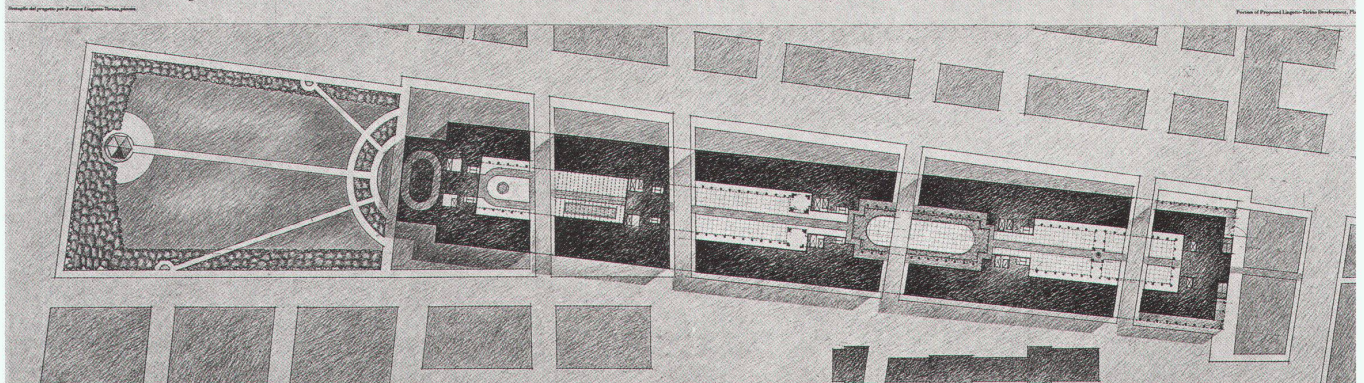


10

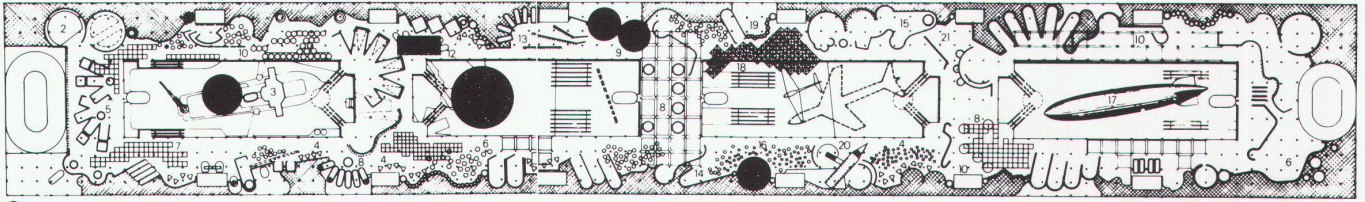


Section of Proposed Layout - Urban Development, PA

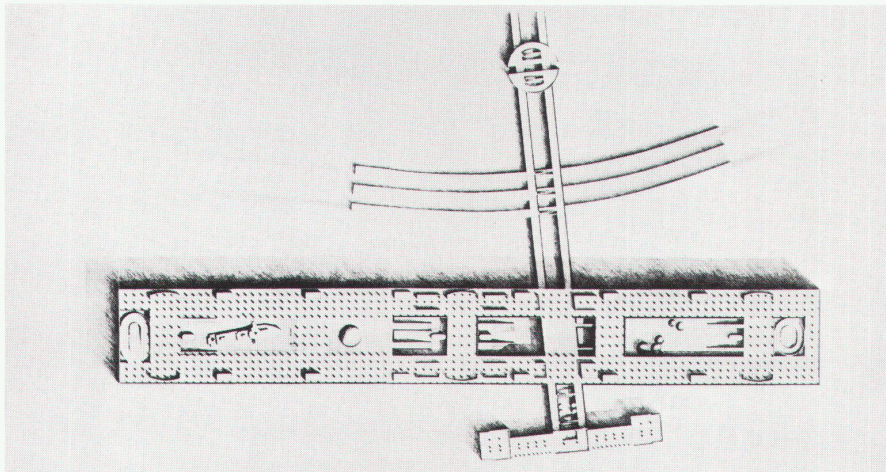
Section of Proposed Layout - Urban Development, PA



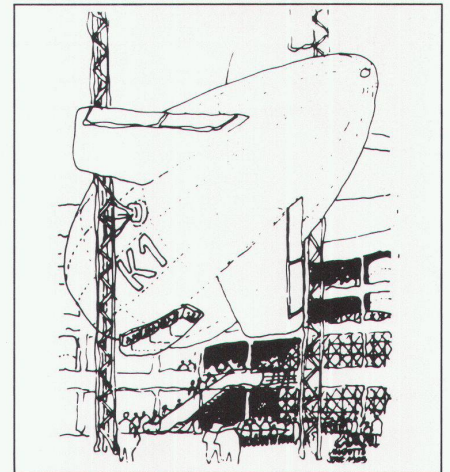
11



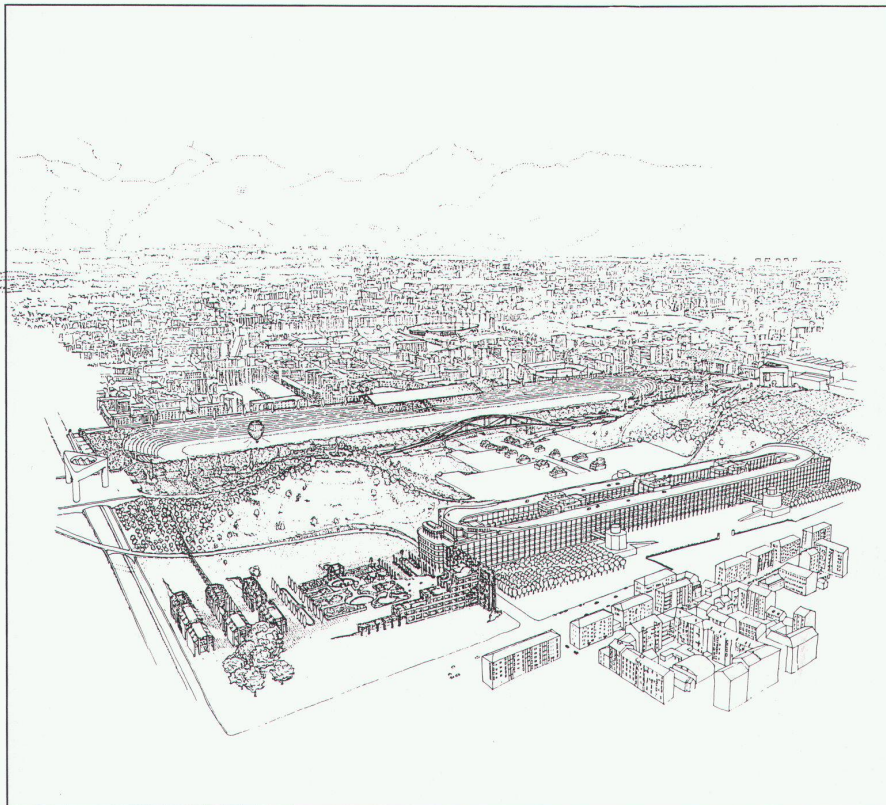
12



13



14



15

8 9 10

Das Projekt von Gregotti Associati bemüht sich, den Lingotto mit der restlichen Stadt zu verbinden, und projiziert die gesamte, heute von der Eisenbahn besetzte Fläche mit dem Einbezug des bestehenden Bahnhofs.

11

Das Projekt von Cesar Pelli, welches die Weiterführung der Struktur von Turin aus dem 18. Jahrhundert bis zum Lingotto hin beabsichtigt, wobei letzterer Teil für Büros, ein Hotel und ein Museum der industriellen Archäologie bestimmt ist.

12 13 14

Das Projekt von Denys Lasdun, welches den Bau eines neuen Bahnhofs und die Umwandlung der Fabrik in ein Verkehrsmuseum vorsieht.

15

Das Projekt von James Stirling, das sich den Bau eines spielartigen turinischen Central Parks vorstellt, bei dem der Lingotto ein «drive-in» Museum des Autos wird.