Auto und Architektur : Carlo Mollino

Autor(en): **Brino, Giovanni**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **67 (1980)**

Heft 11: **Turin**

PDF erstellt am: **15.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-51533

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Giovanni Brino

Auto und Architektur: Carlo Mollino

Automobile et architecture: Carlo Mollino

Auto and Architecture: Carlo Mollino

Das Verhältnis Automobil–Architektur hat viele moderne Architekten beschäftigt, ohne dass es ihnen je gelungen ist, der heutigen Stadt einen Charakter zu geben, der sich grundlegend von dem unterscheidet, den sie hatte, bevor das Auto erfunden worden war, ausser im Fall von Los Angeles, der einzigen Stadt, die auf vier Rädern entstanden ist.

In Turin, der «Auto-Stadt» schlechthin, entstand aus dieser Beziehung in den zwanziger Jahren ein bis heute einmaliger Prototyp, die Fiat-Lingotto-Werke; sie wurden von Mattè-Trucco mit einer Teststrecke, die auf der Dachterrasse angelegt und durch eine spiralförmige Zufahrtsrampe direkt mit der Strasse verbunden ist, entworfen.

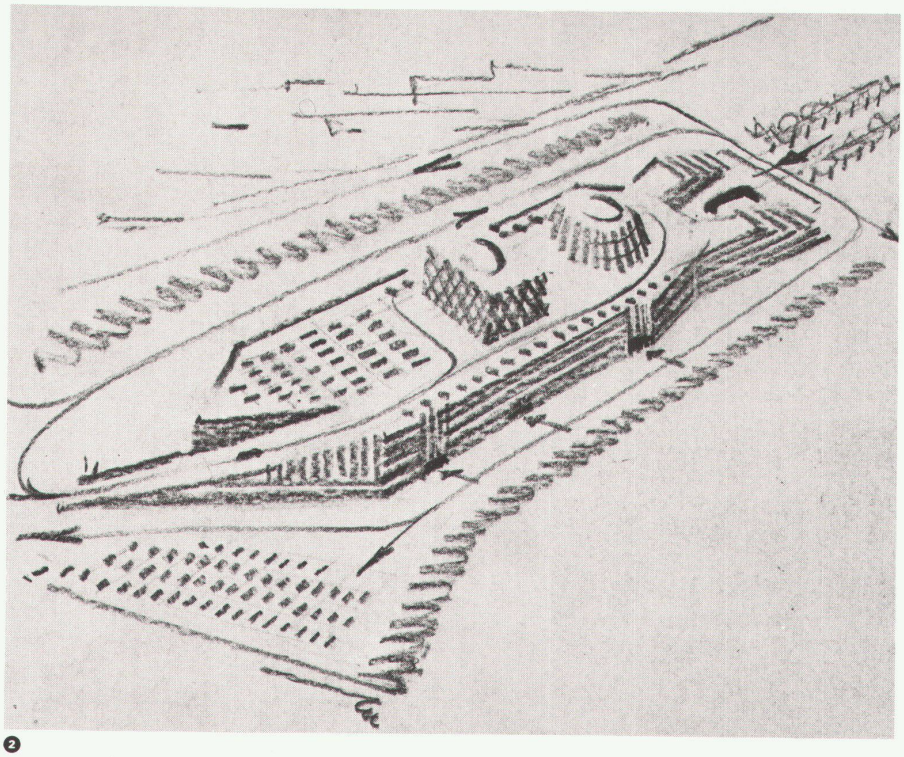
Ebenfalls in Turin sieht nach Mattè-Trucco auch Carlo Mollino (1905–1973), ein weiterer grosser, moderner Architekt, im Auto nicht nur den Gegenstand für seine Lieblingsaktivitäten – ähnlich wie im Flugzeug, in der Fotografie oder der Mode –, sondern ein für die Komposition der Architektur bestimmendes Element.

Als begeisterter Rennwagenfahrer nimmt Mollino in den fünfziger Jahren an mehreren internationalen Rennen, etwa den 24 Stunden von Le Mans, teil. Er tut dies am Steuer von Wagen, deren Karosserie und Motor er selbst entworfen hat. Er kann sich sogar rühmen, der Urheber eines Patentes für eine «mit Stabilisatoren ausgerüstete aerodynamische Bremse für Rennwagen» zu sein.

Unter den interessantesten Rennwagenprojekten wird man sich den «Bisiluro» («Doppeltorpedo») merken, der während zweier aufeinanderfolgender Jahre den Geschwindigkeitsrekord von Le Mans in der 750-ccm-Kategorie hielt. Des weiteren wird man sich an den «Osea 1100» und an den «1100 Millemiglia», die Mollino in Zusammenarbeit mit Mario Damonte verwirklichte, erinnern.

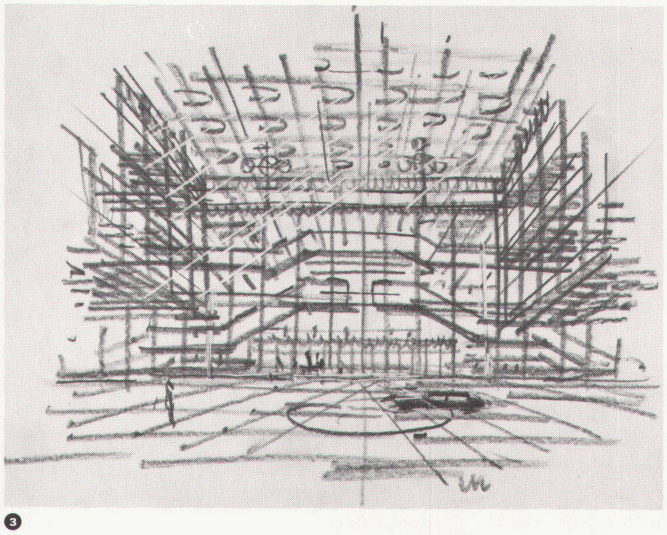
Eine ganze Reihe interessanter Skizzen, Pläne, Entwürfe und Fotos zeugen von dieser Art Tätigkeit, die ohne jeden Zweifel die Architektur Mollinos beeinflusst hat. Dies trifft auch auf die Ausarbeitung von Plänen während der sechziger Jahre bis zu seinem Tod zu.

Das Interesse, das Mollino für das

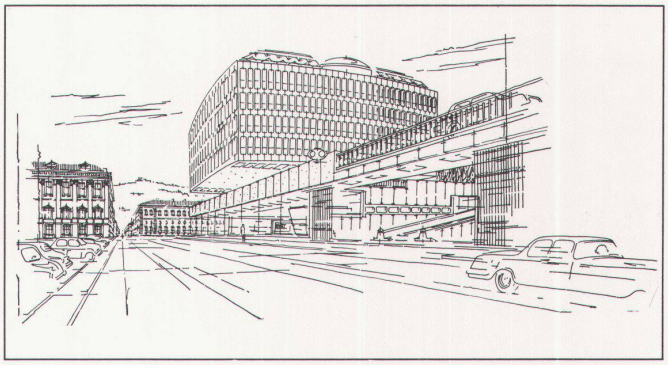


1
Carlo Mollino in seinem Rennwagen, 1955 / Carlo Mollino au volant de sa voiture de course, 1955 / Carlo Mollino in his racing car, 1955

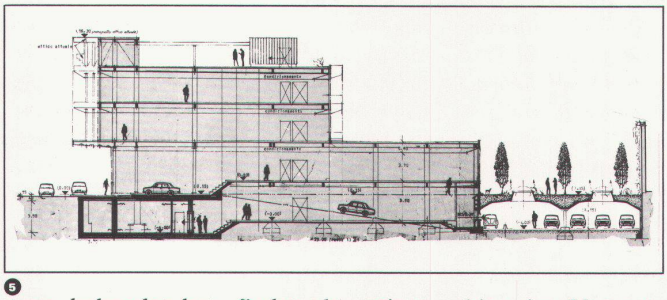
2
Projekt für das Theater von Calgari, 1965 / Projet pour le Théâtre de Calgari, 1965 / Project for the Calgari theater, 1965



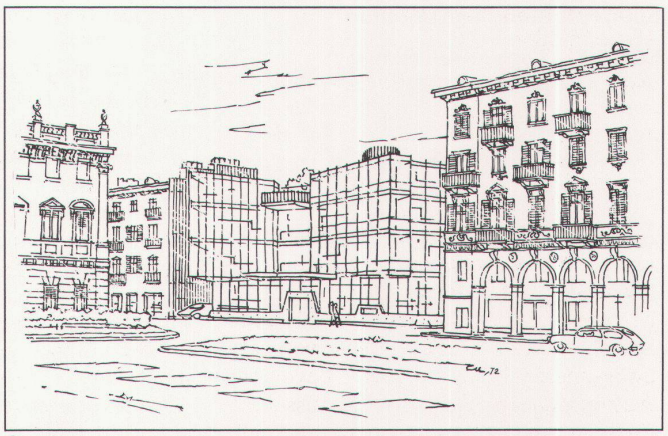
3



4



5



6

Auto bekundet hat, findet also seinen Niederschlag auch in seinem architektonischen Schaffen, sei es auf direktem Weg durch die Ausführung von Projekten, die eng mit dem Umfeld des Autos verbunden sind – Autohöfe für die Autobusse «Sicile», die Autorennbahn von Turin, Tankstellen, Autostände, Stände der Agip und die Karosserie des Werbebusses Silberwolke (in Zusammenarbeit mit F. Campo und C. Graffi) –, sei es auf indirektem Weg durch die Bedeutung, die das Auto in der Architektur immer dann annimmt, wenn es ihr Grundelement ist.

Zu den Werken, die durch eine systematische und bewusste Verwendung des Autos charakterisiert werden, zählen die letzten Arbeiten Mollinos.

Die Handelskammer von Turin (in Zusammenarbeit mit A. Galardi und C. Graffi) ist das erste Beispiel eines Projekts, in dem das Auto ein beherrschendes Element ist. Mit dem Parking im ersten Stock und der Zufahrtsrampe, welche es direkt mit der Strasse verbindet, was zur Zeit ihrer Entstehung, 1964, Gegenstand heftiger Debatten war, verdient sie es, in allen ihren Teilen als eine eigentliche «Drive-in-Struktur» betrachtet zu werden. Ursprünglich sollte das Gebäude ein zweites turmförmiges Parking im Untergeschoss erhalten, aber diese Lösung wurde nicht angenommen.

Das Theater von Cagliari (1965) kann als das zweite Beispiel einer «Drive-in-Konstruktion» betrachtet werden, ein Werk, das leider nicht ausgeführt wurde (der Wettbewerbsbeitrag wurde in Zusammenarbeit mit C. Graffi, E. Stefani-Garau und M. Vitale eingereicht).

Ein auf dem Dach des Gebäudes angelegtes Parking ist durch eine Zufahrtsrampe mit der Strasse verbunden.

Ebenso war auch das königliche Theater von Turin, das 1965 mit C. Graffi sowie M. und A. Zavelani-Rossi geplant worden war, anfänglich als eine «Drive-thro»-Struktur entworfen: Man erreichte das Parking, das hinter dem Gebäude gelegen war, indem man am Haupteingang des Theaters vorbeifuhr. Aber vor allem mit den Plänen für die Bank Monte dei Paschi di Siena von Turin (1972) und der Beteiligung am Wettbewerb für den Bau der Verwaltungsgebäude von Fiat in Candiele (1973) wird das Auto zum beherrschenden Element der Architektur, indem es deren Charakter und deren Gesamtform bestimmt.

Der Entwurf zur Bank Monte dei Paschi zeigt uns, wie der Benützer das Gebäude im Auto durchquert. Dies wird ermöglicht durch ein System von Rampen, die in einem Haken verlaufen; sie führen den Kunden ins Untergeschoss und, nachdem er am Schalter war, ohne dass er den Wagen verlassen musste, zurück auf die Strasse.

In den Plänen für die Fiat-Verwaltungsgebäude, das letzte Projekt vor seinem Tod, entwirft der Architekt ein ganzes System von Zufahrten und Parkings, die an das Dodger Stadion in Los Angeles erinnern; Carlo Mollino kannte dies gut aus den Veröffentlichungen der von Ed Ruscha vom Helikopter aus aufgenommenen Fotografien.

Die Bedeutung, die das Auto in der Architektur Mollinos gewinnt, wie wir es anhand der Beschreibung einiger Beispiele gesehen haben, bleibt leider in den meisten Fällen im Stadium der Planung; dies entweder weil der Bau nicht ausgeführt wurde, so beim Theater von Cagliari, bei der Bank Monte dei Paschi und den Fiat-Verwaltungsgebäuden, oder weil die Pläne später geändert wurden. G. B.

3
Projekt für das Königliche Theater in Turin, Skizze 1965 / Projet pour le Théâtre Royal de Turin, esquisse, 1965 / Project for the Royal theatre in Turin, sketch, 1965

4
Handelskammer Turin, 1968/73 / Chambre de Commerce de Turin, 1968/73 / Chamber of Commerce, Turin, 1968/73

5 6
Projekt für die Bank «Monte dei Paschi di Siena», 1972 / Projet pour la banque «Monte dei Paschi di Siena», 1972 / Project for the bank "Monte dei Paschi di Siena", 1972