

Zeitschrift: Centrum : Jahrbuch Architektur und Stadt
Herausgeber: Peter Neitzke, Carl Steckeweh, Reinhart Wustlich
Band: - (1998-1999)

Artikel: Turin : die Fabrik des Esprit Nouveau. Fiat-Lingotto - ein Monument des Maschinenzeitalters
Autor: Wustlich, Reinhart
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1072613>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.04.2026

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

Reinhart Wustlich

Turin. Die Fabrik des Esprit Nouveau

Fiat-Lingotto – ein Monument des Maschinenzeitalters

In der italienischen Debatte um die Bewertung historischer, industrieller Orte erinnert Vittorio Gregotti daran, daß es zu einfach wäre, eine Negativ-Liste der Folgen der industriellen Moderne für die Stadtentwicklung aufzustellen. Überwiege dabei der reduktionistische Aspekt der Analyse, würden die einstmals inspirierenden Ideen vergessen: die Beseitigung extremer Armut in der letzten Phase des 19. Jahrhunderts, die Wahrung des Existenzminimums, die Klarheit neuer Arbeitswelten, die räumliche Funktionentrennung.¹

Ein Modellprojekt der Konversion in der Dimension von Fiat-Lingotto – dem exemplarischen Konzept der Umwandlung des berühmten Industriedenkmals der Arbeitswelt in Italien – erinnert an die ursprünglichen, „inspirierenden Ideen“ und erhält sie für neue Formen der Nutzung. Die historische Stockwerksfabrik von Giacomo Matté Trucco wurde von allen Einbauten, Annexen und Überwucherungen des industriellen Prozesses befreit und neu interpretiert.

Die wiedergewonnene Klarheit des Projekts bestimmt das strukturelle Ambiente: eine gewaltige Struktur, eine Architektur beeindruckender Dimensionen wurde als Messezentrum und Universität, als Forschungs- und Technologiezentrum, als Konzerthaus und Freizeiteinrichtung wiederbelebt.²

Neustrukturierung des Fiat-Lingotto-Werks
Architekten: Renzo Piano Building Workshop, Paris/Genua
Fotos: Reinhart Wustlich

Während der Lingotto heute kultivierte Atmosphäre verbreitet, wird in Sichtweite, drüben in Mirafiori, alle 26 Sekunden ein neuer Wagen produziert. Fiat begeht 1998 mit den 800 Robotern und 26.500 Mitarbeitern das Jubiläum des 25millionsten Pkw, der seit Produktionsbeginn im Jahre 1939 in Mirafiori ‚vom Band gelaufen‘ ist. Zugleich werden weiterhin alle Anstrengungen unternommen, das historische Flaggschiff Lingotto auf seinem Kurs in die Dienstleistungsgesellschaft zu stabilisieren. Daß die Automobilindustrie gegenwärtig boomt, kommt der Konversion des werkseigenen Industriedenkmals zugute, dem Monument des Maschinenzeitalters aus einer Zeit, in der die traditionellen Arbeitsformen des 19. Jahrhunderts sich zur Arbeitswelt der Moderne wandelten.

In der klassischen Industriebastion Lingotto und dem benachbarten Produktionsstandort Mirafiori entwickelten sich unterschiedliche, eine zeitlang konkurrierende Arbeitsformen nebeneinander: hier die Stockwerksfabrik und dort das Produktionsfeld auf einer Geschoßebene, die Organisationsform der Zukunft. Beide gingen aus demselben tayloristischen System hervor – mit einem Zeitabstand von nur zwanzig Jahren. Lingotto galt, in der Rückschau betrachtet, bereits kurz nach seiner Fertigstellung als „veraltet“. Die Konkurrenz aus dem System heraus war schon immer Merkmal industrieller Prozesse, sie ist kein besonderes Kennzeichen *postindustriellen* Wandels. Mirafioris Standortkonzept war durch eine 750 Meter lange, zwischen 300 und 500 Metern breite Hallenstruktur begründet, die, durch 600 Säulen gestützt, an den Hallenfronten verglast war.





Aufstieg, Niedergang, Metamorphose

Vorläufer der industriellen Entwicklung Turins, zu der die heutige Messe-Nutzung mit Teilen des Lingotto zurückkehrt, waren eine Reihe von Industriemessen: die internationale Industrieausstellung von 1884, die 1898 wiederholt wurde; die erste Automobilmesse von 1900; die Weltausstellung, die 1911 in Turin veranstaltet wurde.

Fiat – 1899 stilgerecht im Turiner Café Burello von Giovanni Agnelli Sr. und Freunden gegründet, entfachte Aufbruchstimmung. Die Stadt blieb in der Zwischenkriegszeit relativ frei vom Aufstieg des Faschismus. Nach schweren Bombenangriffen im Zweiten Weltkrieg, welche die Struktur des Lingotto nicht nachhaltig beschädigten – und damit einen Mythos begründeten, begann das Rekonstruktionsprogramm der Stadt unmittelbar nach Kriegsende. Turin war 1953 so weit konsolidiert, daß es sich „bereit fühlte für den Nachkriegsboom“ (G. M. Tortolone), das italienische Wirtschaftswunder, an das man sich in der Zeit der beginnenden Krise der siebziger Jahre nostalgisch erinnerte. Strukturmodernisierung und Vollbeschäftigung – beides Reaktionen auf den Nachholbedarf nach dem Zweiten

Weltkrieg – werden heute als zwanzig Jahre andauernde Sonder-Konjunktur und somit als Ausnahmesituation begriffen, hinter deren Kulissen Technologiewandel, Arbeitsteilung und räumliche Differenzierung neue Formen annehmen.

Seit Mitte der siebziger Jahre erlebte das norditalienische Piemont eine neue Phase der Widersprüche von Aufstieg, Niedergang und Metamorphose der industriellen Metropole: von 1950 bis 1960 war Turin die am engsten mit dem industriellen Sektor und dessen Wachstum verbundene Stadt Italiens. Die als fortschrittsbezogen geltende Kommune war in diesen Jahren Ziel einer erheblichen Zuwanderung von Job-Migranten – insbesondere aus dem Süden Italiens. In der Vorstellung der Zuwanderer schien die Stadt eine einzige Industriemaschine zu sein. Als Folge von Industriebeschäftigung, anhaltender Arbeitsteilung und räumlicher Differenzierung geriet die Stadterweiterung außer Kontrolle: die kleinen Orte Piemonts an der Turiner Peripherie wurden einverleibt und überformt.

In öffentlichen Räumen neugestaltete Innenhöfe:
mediterraner Garten, Musikhof mit Brunnenplastik
Fotos: Reinhart Wustlich



Die Automobilproduktion, welche die Wirtschaftsentwicklung der Stadt seit den zwanziger Jahren angetrieben, zugleich aber monopolistisch dominiert hatte, setzte bei Fiat („Topolino“, „Cinquecento“) und Lancia industrielle Massenprodukte durch, die zugleich eine breite Akzeptanz für die Industrieproduktion begründeten. Mit dem Ölpreisschock von 1973 begann jedoch eine Wandlung der Trends. Seit dieser Zeit erlebt Turin die Widersprüche des Rückgangs von Bevölkerungszahl und Arbeitsmarkt. In den letzten zehn Jahren hat sich die Einwohnerzahl von rund 1,1 Millionen auf etwa 950.000 Einwohner verringert. Die Konversion alter Industrie-Strukturen und die Entwicklung von Alternativen zur Schwer- und Automobilindustrie bestimmen die neuere Stadtpolitik – etwa im nördlichen Bereich der Stadt am Fiume Dora.

Nach ersten experimentellen Studien, die 1987 anlässlich der XVII. Triennale in Mailand veröffentlicht wurden (*Le città immaginate*³), wird gegenwärtig mit dem *Environment Park* (Parco scientifico tecno logico per l'ambiente) ein erstes Projekt der Restrukturierung gebaut, das zu siebzig Prozent aus dem Regionalfonds der EU finanziert wird.

Metamorphose eines Monuments

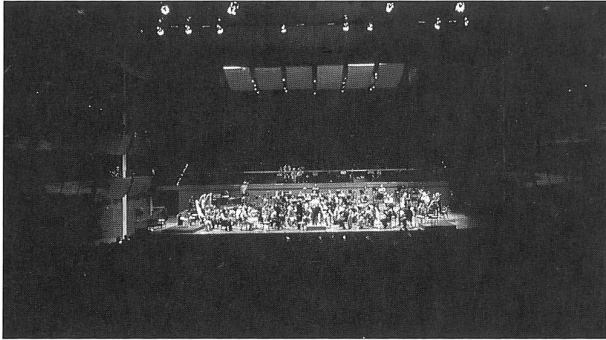
Fiat-Lingotto war als einer der ersten Standorte tayloristischer Produktion in Italien den frühen amerikanischen Vorbildern nachempfunden worden – 1914–1916 von dem Ingenieur Giacomo Matté Trucco entworfen, zwischen 1917 und 1920 gebaut und erst später (1926) um die Bauten der charakteristischen Spiralrampen für die einen Kilometer lange Teststrecke auf dem Dachgeschoß der Anlage erweitert, die mit ihren dynamisch überhöhten Kurven am Süd- und Nordende das futuristische Symbol der Anlage bildeten. Gerade die vom Erdgeschoß bis zum Dachabschluß offenen Räume der Spiralrampen bilden heute dramatische, mit Bedacht aufgelassene Hallen.

Der Strukturwandel der Produktionsbedingungen führte zum Abschied von der vertikalen Organisation in Stockwerksfabriken. In den siebziger Jahren wurde die Freisetzung des Lingotto vorbereitet.

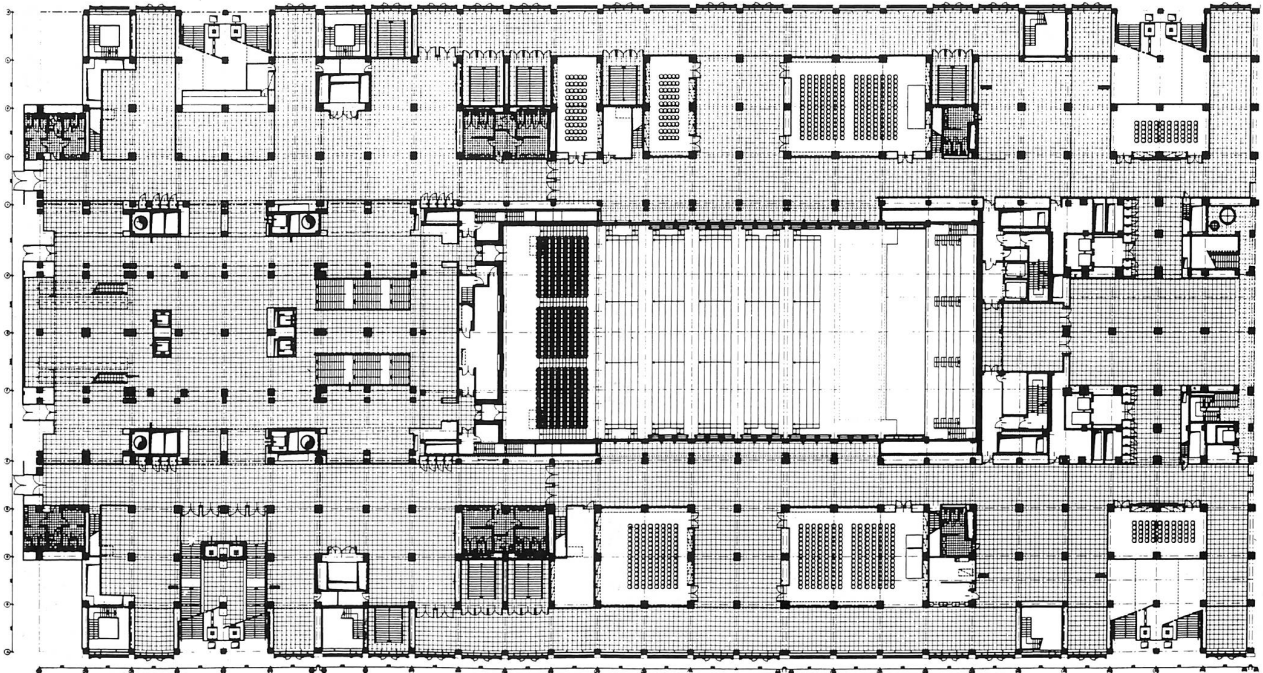
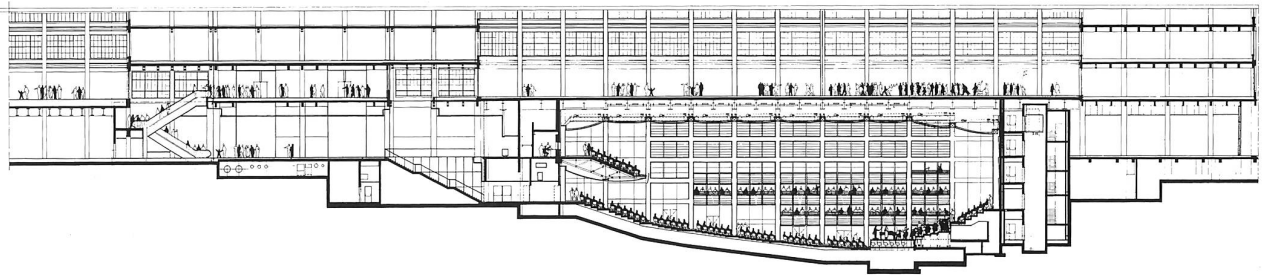
Nach der Stilllegung in den Jahren 1982–1983 fand ein Gutachterverfahren statt, die Ausstellung der Entwürfe präsen-

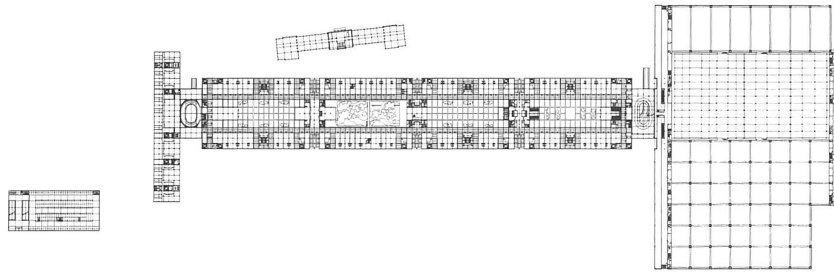
Raumfolge mit offenen Arkaden, Musikhof, Hubschrauber-Landedeck und Glaskuppel der „Blase“

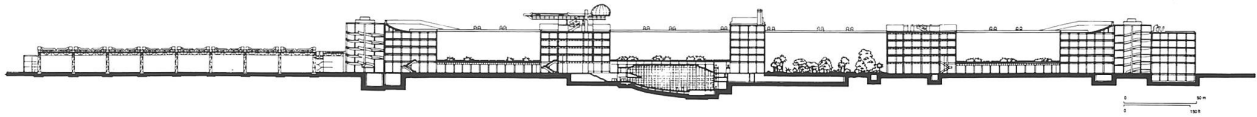




Auditorium, Schnitt und Grundriß des Konzert-Saals
für 2.000 Plätze im Lingotto
Foto: G. Berengo Gardin







tierte 1984 Alternativen der zukünftigen Nutzung – und interpretierte den Lingotto erstmals als „Stadtteil“. Die Konversion geht auf eine offene Diskussion der Ergebnisse des Verfahrens zurück, dem der *Baumeister* damals eine Titelgeschichte widmete: Fiat-Lingotto – Ein Monument des frühen Maschinenzeitalters steht zur Disposition⁴. Paulhans Peters sah den Bau als Symbol einer untergehenden Epoche. Renzo Pianos Building Workshop setzte sich in dem Verfahren, dessen Ergebnisse weder mit Preisen ausgezeichnet noch von der Jury in einer Rangfolge eingestuft wurden, gegen Vorschläge internationaler Architekten durch.

Fiat-Lingotto, innerhalb der geordneten Stadtstruktur Turins die gleichsam auf die Spitze getriebene Großstruktur einer technischen Rationalität, beginnt hinter hohen Fabrikmauern mit einem an die Stadtkante der Via Nizza gestellten Verwaltungsflügel. Neben dem Auftaktgebäude, das um sechs Grad von der Straßenachse verschwenkt ist, steht der eigentliche, der legendäre, 500 Meter lange, fünf Geschosse hohe Riegel, der aus zwei parallelen, je 24 Meter tiefen Zeilen besteht: durch ein Raster von 6×6 Metern ge-

bunden, durch Kopf- und Brückenbauten verknüpft, die vier große Höfe bilden.

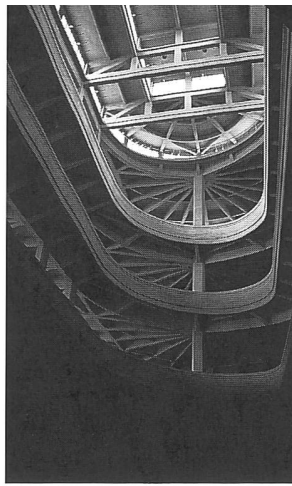
Der monumentale Doppel-Riegel stand ursprünglich unvermittelt in der sich Raum schaffenden Industrielandschaft. Er wurde am Gebäudefuß durch eingeschossige Annexbauten erweitert. Später schloß sich im Westen die aufgefächerte Gleisanlage eines Güterbahnhofes an. Senkrecht zur Via Nizza orientierte Hallen ergänzten später das Ensemble. Südlich anschließend, bereits im Herbst 1984 für den Turiner Autosalon umgebaut, setzt das Preßwerk die Struktur fort: ein imposanter Bau mit Shed-Hallenstruktur über einer Grundfläche von 28.000 m². Dessen schnelle Anpassung an die Messefunktion bereitete den Perspektivwechsel von der Produktions- zur Dienstleistungsfunktion vor. Das breite Feld seitlicher Annex-Bauten und Hallen auf der West- wie auf der Ost-Seite wurde entfernt.

Neue Aufbauten, insbesondere die Glaskuppel (die „Blase“ eines Konferenzraums) und deren Balance-Gewicht, ein Hubschrauber-Landeplatz, die gemeinsam auf einem über die

Historische Teststrecke und Glaskuppel der „Blase“ auf dem Dach des Lingotto
Foto: G. Berengo Gardin



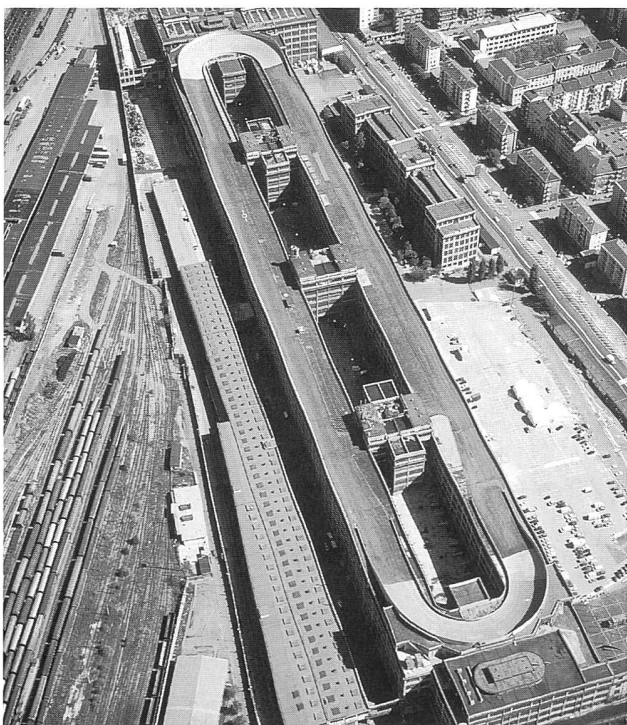
Spiralrampen zur Teststrecke
Aufsicht auf die Stockwerks-
fabrik des Lingotto
Fotos: Reinhart Wustlich,
Renzo Piano Building Workshop



Höfe kragenden Stahldeck ihren Platz gefunden haben, von Renzo Piano als „unerwartete Gäste“ bezeichnet⁵, geben dem Lingotto die Anmutung eines enormen Flugzeugträgers. Der ursprüngliche Komplex umfaßte mehr als 270.000 m², der erhaltene Geschosßbau mehr als 250.000 m² Geschosßfläche auf den fünf Decks.

Vom Monopolstandort zur offenen Struktur

In der Projektbeschreibung stellt Renzo Piano fest, der Lingotto sei sowohl seiner Dimension wie seiner Rolle nach ein „eigener Stadtteil“ gewesen, insofern konnte er nicht – wie von einigen Gutachtern vorgeschlagen – durch Park- oder Wohnanlagen ersetzt werden. Die Identität, die widersprüchliche Beziehung großer Arbeitsstätten innerhalb der Stadtstruktur, innerhalb des öffentlichen Bildes der Stadt, seien Ausdruck sozialen und technologischen Wandels, aber auch Ausdruck der Stadtgeschichte. Das städtische Gedächtnis lebt nicht mit den jeweils kritischen Augenblicksaufnahmen allein, sondern umfaßt die Verhältnisse, die sozialen Beziehungen, die Kultur „vor“ und „nach“ Lingotto. Paulhans Peters nannte die Frage nach



diesen Verhältnissen eine Erkundung „der Wichtigkeit von Denkmälern für eine Stadt, für uns“. Er gab 1984, unter dem Eindruck zeitbedingter, postmoderner Strömungen – noch vor der Erfindung des Fluchtbegriffs der *postindustriellen Gesellschaft* – zu bedenken, es gehe darum, dieses Monument ruhen zu lassen.

Daß es dennoch anders kam, liegt an beachtenswerten Wandlungen der Perspektive. Die „Krise des Projekts“ als Ausdruck des architektonischen Einzelfalls wurde rechtzeitig verstanden als „Krise der Arbeit“ – und somit als Problem der Industriearchitektur generell. Zu Bewußtsein kam, daß die einseitige Orientierung auf das Fiat-Monopol ein bestimmendes Strukturkennzeichen der Turiner Wirtschaft war. Definierte sich Fiat neu, mußte sich auch die Stadt neu (er-)finden. Das Verschwinden des Lingotto hätte die „kollektive Identität“ in die Krise gestürzt (Renzo Piano) – auch das Ende härtester Arbeitsbedingungen sah er mit Sinnfragen verknüpft: „Im Kontext tiefgreifender Veränderungen der städtischen Wirtschaft mußte nicht nur die Verwendung, sondern auch die Rolle des Lingotto, nicht nur seine urbane, sondern auch seine symbolische Funktion neu bestimmt werden. Einmal mehr wurde von ihm erwartet, daß er wie in den zwanziger Jahren den Weg in die Zukunft weist. Turin – das bedeutet Wissenschaft, Technologie, Industrie, kurz: eine Kultur des Machens (die mir sehr vertraut ist). Doch bis gestern war dieses Machen ein bloßes ‚Produzieren‘, und das reicht heute nicht mehr. [...] Turins Ruhm sollte sich nicht länger nur auf ein materielles Produkt – das Auto – gründen, sondern auch auf das immaterielle, das in ihm enthalten ist: das Wissen ... Weil der Lingotto zugleich das Emblem des Willens und der Angst Turins war, sich vom Image einer Arbeiterstadt zu befreien, konnte er zum symbolischen Vehikel für diesen kulturellen Sprung werden.“⁶

Anmerkungen

- 1 Vittorio Gregotti, *Company Town: Provision and Separation*, in: 70 Rassegna (Company Towns), Mailand 1997/II, S. 4
- 2 Renzo Piano, *Turin. Neustrukturierung des Lingotto-Werks*, in: ders., *Out of the Blue*, Katalog, Ostfildern-Ruit 1997, S. 90–97
- 3 Pietro Derossi, *Torino. Nella città, sul fiume Dora, dove le fabbriche sono vuote*, in: *Le città immaginate/Nove progetti per nove città*, Katalog XVII Triennale di Milano 1987, S. 234
- 4 Paulhans Peters, *Fiat-Lingotto. Ein Monument des frühen Maschinenzeitalters steht zur Disposition*, Baumeister 4/1984, S. 8–11
- 5 Renzo Piano, a.a.O.
- 6 Renzo Piano, a.a.O.