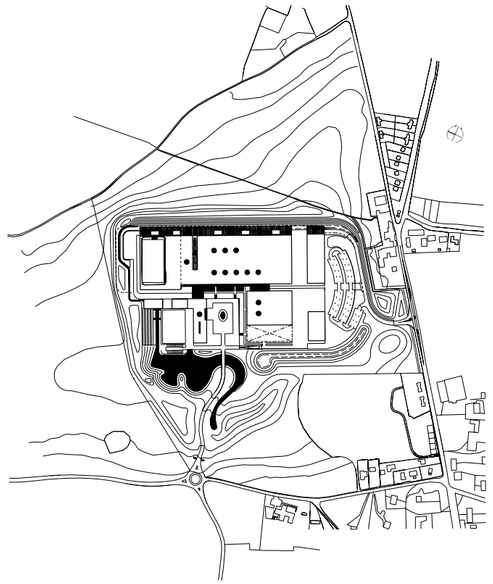
Zu diesem Heft **Britische Automobile mit Renommee und Noblesse sind nicht mehr britisch. Sie haben ihre Markenrechte ins Ausland verkauft. Ihre Manufakturen befinden sich aber weiterhin auf der Insel. An der Südküste entwarfen Nicholas Grimshaw und Norman Foster zwei neue Firmensitze: von Rolls-Royce Motor Cars in West Sussex und von TAG McLaren in Surrey. Beides sind flache, in die leicht hügelige Landschaft geduckte Gebäude mit ökologischem Anstrich. Die Architektur kann sich mit der Exklusivität eines „Phantom" von Rolls Royce oder eines „SLR" von Mercedes-Benz McLaren aber nicht messen. Unabhängig von der Frage, ob hier mit etwas verbrauchten Einfällen gearbeitet wurde oder die Bauherrn zu sehr die Konzeption bestimmten, bleibt der Blick in die Hallen der Handarbeit ein Erlebnis. Beide Zentralen haben zudem ihre Besonderheiten bei der Ausführung von Details, über die es zu berichten lohnt.**
Die denkmalgeschützten Montagehallen für den Maserati Coupé und Quattroporte an der Viale Ciro Menotti in Modena wurden saniert. Um dem gediegenen Image des Hauses etwas frischen Wind zu verleihen, hat Ron Arad die Eingangshalle des Firmensitzes zum Showroom umgebaut. Sein „schräges Band" mit den Autos präsentiert sich als eine waghalsig wirkende Konstruktion über den Köpfen der Besucher.
Der Motorkühler-Zulieferer Modine Automotive hat auch etwas zu bieten. Die 1916 in Racine/Wisconsin gegründete Firma produzierte bereits für den legendären „Tin Lizzy" von Henry Ford. In Wackersdorf, an dem Ort, an dem Franz Josef Strauß eine Wiederaufbereitungsanlage für atomare Brennelemente bauen lassen wollte, geht es deutlich schlichter zu als in West Sussex, Surrey und Modena. Neben dem Innovationspark entstand für das weltumspannende „Wärmemanagement"-Unternehmen eine konzeptionell und gestalterisch überzeugende Industriehalle. *SR*



Sebastian Redecke

Goodwood

Der neue Firmensitz von Rolls-Royce Motor Cars

Architekten:
Nicholas Grimshaw & Partners, London
Projektpartner:
David Harriss
Projektleitung:
Paul McGill
Mitarbeiter:
Jolyon Brewis, Chris Crombie, Simon Dickens, Florian Eames, Nick Grimshaw, Malgorzata Haley, Christian Hönigschmid-Grossich, Isabella Magalhaes, Alex Matovic, David McDowell, Simon Moore, Diane Murdoch, Shoaib Rawat, Wenke Reitz-Lykouria, David Shelley, Tim Shennan, Timm Schoenberg, Neil Stonell, Karen Turner, Jake Walton
Tragwerksplanung:
WSP South, Bristol; BMW, München; Cameron Taylor Bedford, London
Haustechnik:
Büro Happold, Bath
Technische Gebäudeausrüstung:
Schmidt Reuter, Köln
Freiraumgestaltung:
Grant Associates, London
Bauherr:
Rolly-Royce Motor Cars Ltd, Chichester; Hireus Limited Ltd, Bracknell

„He is so powerful". Es kommt von Herzen. David ist voller Freude am Steuer und lässt dem neuen, von Rolls-Royce erst seit Anfang letzten Jahres produzierten „Phantom" etwas Freiheit, damit er auf der kurvigen Landstraße zwischen Chilgrove und Chichester, nahezu geräuschlos, davonziehen kann. Wir sind in Goodwood, West Sussex. In weiter Ferne ist das Goodwood House, Stammsitz der Dukes of Richmond mit dem berühmten Yellow Drawing Room, zu erkennen. Auf einer Anhöhe glänzen die weißen Dachhauben der Pferderennbahn in der Sonne. Bis zur neuen, von Nicholas Grimshaw entworfenen Automanufaktur von Rolls-Royce sind es wenige Meilen.
Hinter frisch bepflanzten Hügeln sind zunächst nur die Dachkanten flacher Baukörper zu erkennen. Nachdem der Goodwood Motor Circle, eine historische Rennstrecke, und der Flugplatz passiert sind, biegt David ab. Hinter einer der grünen Erhebungen erreichen wir auf einer Brücke über einen neu angelegten See die Hauptvorfahrt des Werks. Vor dem Gast breitet sich die gesamte Anlage aus, die in eine ausgedehnte Parklandschaft eingebettet liegt. Die ländliche Umgebung bleibt zurück, man ist in einer eigenen, abgeschirmten Welt angelangt. Später, wenn die Erdwälle zugewachsen sind, wird sich dieser Eindruck noch verstärken.
Die weiträumige Vorfahrt ist umgeben von drei Gebäudeflügeln, die eine gewisse Geborgenheit vermitteln. Mit diesen drei Bauten ist das gesamte Headquarter eigentlich schon erklärt: Links die Zentrale, „Pavilion" genannt, mit den Empfangs- und Büroräumen, in der Mitte das lang gezogene Montagegebäude und rechts die Halle für die Endausrüstung und Prüfung. Auf dem Vorplatz ist ein sechs Stufen tiefer liegendes, etwas dekorativ wirkendes elliptisches Wasserbassin eingefügt, das von Rosen umgeben ist. Ein weiteres, flaches, aber deutlich größeres Bassin breitet sich vor dem gesamten Montagegebäude aus. Im Frühjahr sollen auf ihm weiße Seerosenblüten schwimmen.
David öffnet die hinten angeschlagene Fondtür und geleitet den Gast in die Eingangshalle. Über dem Desk hängen Tafeln mit den Leitsätzen von Sir Henry Royce, dem wichtigeren der beiden Gründer von Rolls-Royce. Bevor man sich intuitiv den zwei rechts und links hinter dem Desk stehenden Wagen nähert, fällt eine wuchtige zweite Ebene ins Auge, die die Halle als offene Plattform von West nach Ost überbrückt. Sie wirkt durch ihre verkleidete Unterseite schwer und erdrückend auf den Betrachter. Ihre reich ausgestaltete Geländerkonstruktion passt nicht zum eher zurückhaltend konzipierten Raum.

Der Gast wird zunächst nach links gebeten. Gleich im Erdgeschoss reihen sich zum Hof hin mehrere Salons für die Kunden aneinander. Sie haben hier Gelegenheit, sich näher mit den Ausstattungsvarianten des „Phantom“ zu befassen. Auf dem Sideboard mit Teeservice liegen aufgereiht die Sets mit Mustern für Lack, Leder und Teppich. An der Stirnseite des Gebäudes schließt als elegantester Salon die „Library“ an, die ohne Bücher auskommt. Die Regale sind leer. Leider musste Grimshaw in allen Räumen tief hängende Unterdecken mit der Klimaanlage unterbringen. Die Wünsche der Kunden an die Behaglichkeit hatten oberste Priorität. Die Decken wirken wie nachträglich installiert. Vor die Fassade wurde eine Aluminium-Rahmenkonstruktion mit horizontalen Zedernholz-Lamellen gesetzt, die als Wetter- und Blendschutz dient, aber auch für eine gewisse Diskretion sorgt. Einzelne Felder der Konstruktion lassen sich aufklappen. Gegenüber der Salons, auf der Nordseite dieses Gebäudeflügels, liegt ein Showroom, in dem drei 5,83 Meter lange und 1,99 Meter breite Rolls-Royce bequem Platz finden. Das Besondere dieses Raums ist die sehr helle milchige Lichtdecke. Durch das gebrochene Licht wirkt der Lack – so wird versichert – genau wie bei Tageslicht. Die Kunden, meist aus Nordamerika und den arabischen Staaten, können hier ihr Fahrzeug bis in alle Einzelheiten studieren. Rund achtzig Prozent der privaten Käufer reisen – zumindest bei der Übergabe des bestellten Wagens– persönlich nach Goodwood. Der Transport erfolgt dann in der Regel per Schiff über das nahe gelegene Southampton. Der Hafen und die alte Rennstrecke, die für Probefahrten genutzt wird, waren die wichtigsten Gründe, sich hier in Goodwood anzusiedeln. Am früheren Standort im mittelenglischen Derby wird jetzt der Bentley gebaut, der zur Volkswagen-Gruppe gehört.

Verlässt man den Beratungs- und Verkaufsbereich und nähert sich am Desk vorbei der gegenüber liegenden Seite der Eingangshalle, so fällt auf, das der Aufgang zur obersten Ebene der Halle unauffällig in die Seitenwand eingefügt wurde. Ist die simple zweiläufige Treppe erklommen, öffnet sich auf der obere Ebene ein Bereich mit Drehsesseln und Stehtischen. Die Mitte dominiert eine Rundstütze, über der vier mächtige Stahlträger-Arme schräg zum Dach führen. Diese Stütze unter einer runden Öffnung im Dach ist eine Entwurfsidee von Grimshaw, die in allen drei Hauptgebäuden immer wieder auftaucht. Projektleiter Paul McGill nennt sie Lichtbäume. Über der runden, radial aufgebauten Lichtdachkonstruktion mit einem Durchmesser von acht Metern liegen Blendschutz-Lamellen, die ursprünglich in Holz geplant waren, dann aber in Aluminium ausgeführt wurden. Da die riesigen Oberlichter nicht als Haube über dem bepflanzten Dach in Erscheinung treten sollten, entschied sich Grimshaw für eine Tragkonstruktion unterhalb der Dachfläche. Dies hat zur Folge, dass das Regenwasser zentral gesammelt wird. Es wird aber nicht in die Stütze geleitet, sondern in ein Rohr, das unterhalb der Decke in die Wand führt. Das Regenwasser speißt den See, der als Kühlwasserreservoir dient. „Strive for perfection in everything you do. Take the best that exists and make it better. When it does not exist, design it.“ Der zentrale Leitsatz von Sir Henry Royce aus dem Jahr 1904 und die Konstruktion der merkwürdigen Lichtbaum-„Krone“ passen nicht zusammen.

Über den Salons und dem Showroom für die Kunden befindet sich die Räume der Geschäftsführung des Unternehmens. In der zur Halle hin verglasten Verkaufszentrale sitzen die Mitarbeiter vor ihren Bildschirmen. Weltweit arbeiten 70 Verkaufsleiter für Rolls-Royce. Der Einstiegspreis für den „Phantom“ liegt bei 351.200 Euro.

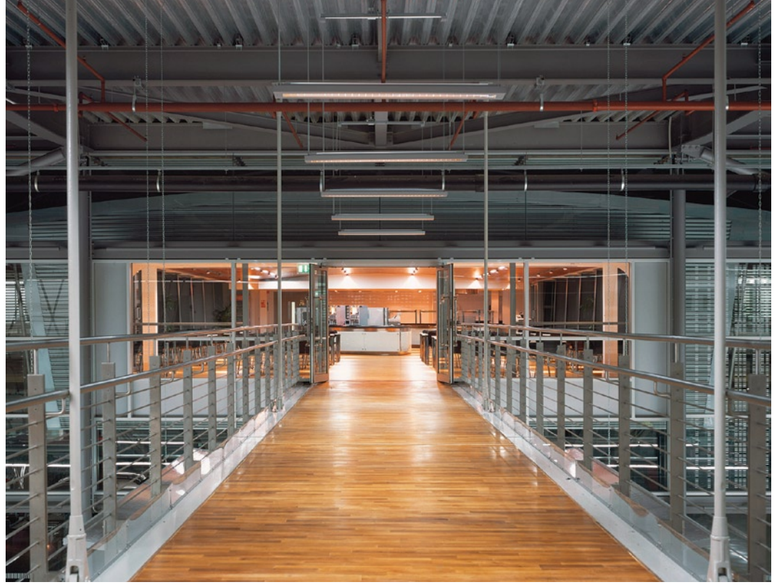
Verlässt man die obere Ebene der Eingangshalle nach Osten, erreicht man das unmittelbar angrenzende Betriebsrestaurant, das als konstruktiv eigenständiges Brückengebäude am Verwaltungsflügel und an der Montagehalle „andockt“. Der Sonderbau mit freistehender Flucht-Wendeltreppe ist der Treffpunkt aller 360 Mitarbeiter des Hauses. Ist das Restaurant durchquert, führt der Weg auf eine vom Dach abgehängte Brücke. Auch hier dominiert Glas und man hat über das Restaurant und die Eingangshalle hinweg einen guten Blick von der Verwaltung bis zur Produktion und zurück. Der Blick von der Brücke nach unten aber ist weitaus faszinierender. Links stehen die bei BMW in Dingolfing gepressten und hier in West Sussex bereits mehrfach lackierten Aluminium-Karosserien, von denen vier oder fünf am Tag auf Rollwagen zur Montage entlang der Fassade geschoben werden. Erst auf halber Strecke, nach dem Einbau des ebenfalls von BMW entwickelten und gelieferten 6,75 Liter Zwölfzylindersaugmotors wird der Wagen in einen Tragrahmen eingehängt.

Tritt man von der Brücke hinab gelangt man zur Montagestraße, der man sich nur mit knopfloser Kleidung nähern darf. Alle Kleidungsstücke der Mitarbeiter, meist dezent karierte Hemden und graue Hosen mit dem kleinen, unscheinbaren RR-Emblem, haben verdeckte Knopfleisten. Gäste schlüpfen in beigefarbene Mäntel ohne Knöpfe und dürfen den Autos dennoch nicht zu nahe kommen.

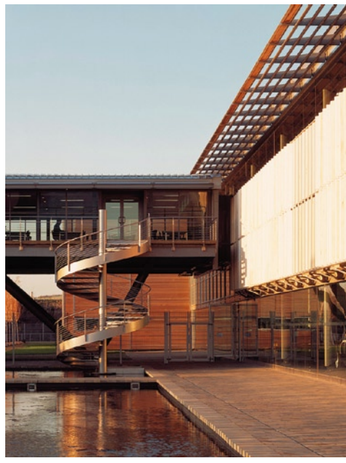
Die Konzeption der Halle ist mit einem Konstruktionsraster von 20 x 20 Metern extrem einfach. Zur großen Vorfahrt hin, entlang der Glashaut, wird montiert, auf der anderen Seite befindet sich die Anlieferung der Teile mit viel Platz für die Lagerung. In der Lackiererei, sie wird durch einen schmalen Lichthof mit einem dichten Bambusfeld vom daneben liegenden Trainingszentrum getrennt, stehen Kisten und Kartons, gestapelt in Handwagen, auf Paletten und in Regalen. Alle Einzelteile, die in den „Phantom“ eingesetzt werden, se-

Vorherige Seiten: Die verschiedenen Neubauten sind eingebettet in eine neu angelegte Parklandschaft. Blick von der Zufahrt auf den Vorplatz. Oben: Für die Kunden, die nach Goodwood kommen, stehen mehrere klimatisierte Salons zur Verfügung. Die obere Ebene der Eingangshalle dominiert ein „Lichtbaum“ mit komplizierter Oberlicht-Konstruktion. Das Regenwasser wird über ein Rohr abgeführt. Der Raum dient als Vorzone für die Geschäftsabteilung.

Lageplan Seite 12 im Maßstab 1 : 10.000

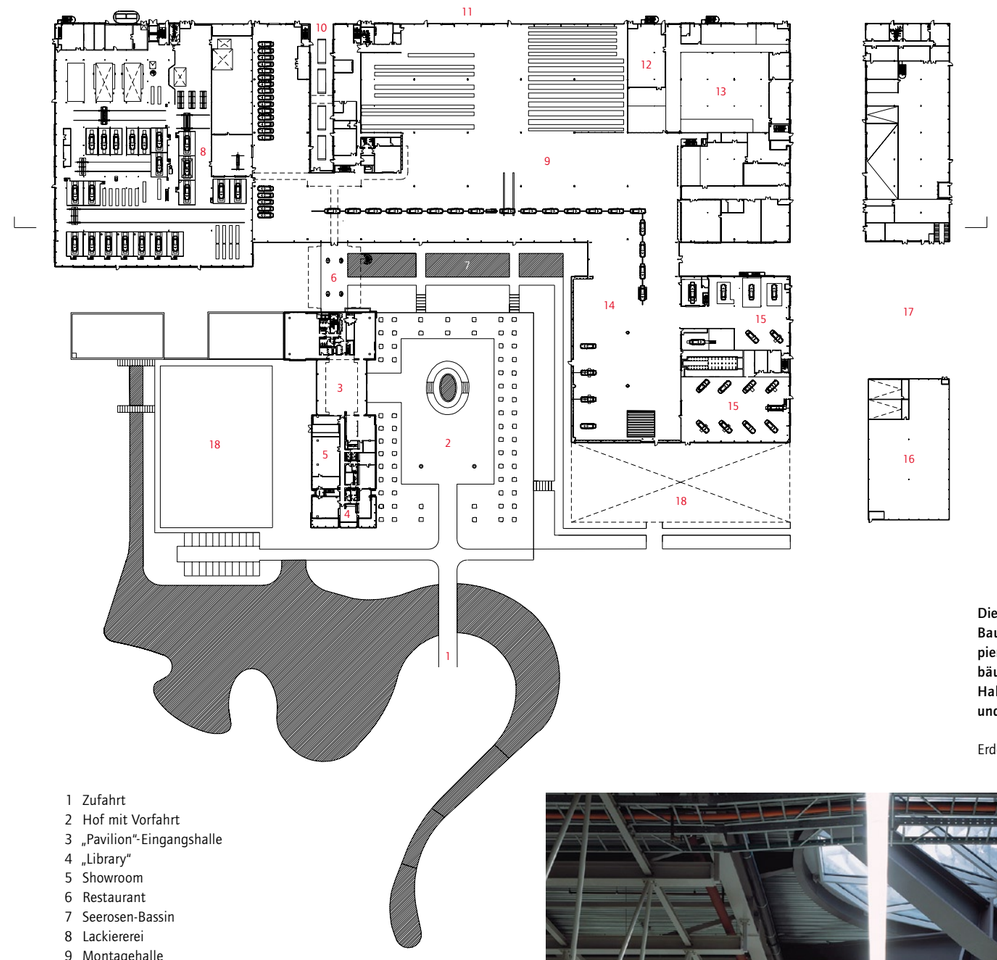


Das aufgeständerte Restaurant im Obergeschoss wurde an den „Pavilion“ mit der Eingangshalle und an die große Montagehalle „angedockt“. Eine abgehängte Brücke führt vom Restaurant bis zur Montagestraße. Im Bassin vor der Halle werden weiße Seerosen blühen.



Blick in den Vorbereich der Montagestraße mit den Aluminium-Karosserien, die in Rohform aus Dingolfing geliefert werden. Bordeauxrote Decken schützen den Lack.
Zur Zeit werden pro Tag 4 bis 5 Fahrzeuge gefertigt. Im Obergeschoss der Halle sind die Räume des Sir Henry Royce Institute. Hier finden Schulungen für die Mitarbeiter statt.

hen derartig kostbar aus, dass man staunend und voller Ehrfurcht hineinschaut und sich zurückhalten muss, die Oberflächen nicht zu berühren.
Bei den Leder- und Holzarbeiten wird nichts aus der Hand gegeben. Die gesamte Bearbeitung geschieht in den Werkstätten von Goodwood. Zum Höhepunkt des Rundgangs gehört daher der Besuch der im Südosten angegliederten Hallen für die Leder- und Furnierholzverarbeitung. Sie sind von der Montagestraße über Fensterbänder gut einsehbar. Allein für die Ledermanufaktur sind bei Rolls-Royce fünfzig Mitarbeiter zuständig. Die verschiedenen Leder werden auf Tische gespannt, mit prüfenden Blicken und mit Laser kontrolliert, um auch die kleinsten Fehlstellen ausfindig zu machen und den besten Zuschnitt zu wählen. Weist eines der lederbezogenen Teile für den Innenraum des Wagens auch nur kleinste Unregelmäßigkeiten auf, wird es nochmals hergestellt. Gleich hohe Maßstäbe gelten für die Furnierarbeiten. In der Tischlerei werden die kostbaren Wurzel- und Tropenhölzer zugeschnitten, die gewünschten Furniere zusammengesetzt, zur Stabilität mit zwei Lagen Aluminium zusammengepresst und in einem komplizierten Verfahren mit Glanzlack behandelt. Alle Teile sind vor dem Einbau in Setzkästen sortiert, die zu jedem Wagen gehören. Die Wünsche der Kunden sind manchmal sehr speziell. Entsprechend werden die Sets vor der Montage komplettiert. Bei Rolls-Royce wird an zwanzig Nähmaschinen gearbeitet. Besonders Stickereien, z.B. die Initialen des Kunden, werden häufiger beauftragt. Beim Besuch wird gerade helles Leder für die Tür-Innenseiten mit mehreren großen roten „J“ versehen. Der Wagen ist für einen Kunden in Kalifornien bestimmt. Dort liebt man die cremefarbenen Modelle. Die Westküste der USA ist ein sehr wichtiger Markt.
Verfolgt man die Montage entlang der Produktionsstraße, so nimmt auch beim Rolls-Royce die Elektronik breiten Raum ein. Unmengen an Kabeln und nicht näher definierbarer elektro-



1 Zufahrt
2 Hof mit Vorfahrt
3 „Pavilion“-Eingangshalle
4 „Library“
5 Showroom
6 Restaurant
7 Seerosen-Bassin
8 Lackiererei
9 Montagehalle
10 Bambushof
11 Anlieferung
12 Lederverarbeitung
13 Holzverarbeitung
14 Endmontage
15 Prüfung
16 Auslieferungshalle
17 Mitarbeiterparkplätze
18 Erweiterungsflächen

Die Gebäude sind um die große, von Baumreihen gesäumte Vorfahrt gruppiert. Unten: Die 10 m hohen „Lichtbäume“ befinden sich auch in den Hallen, allerdings ohne zweite Ebene und ohne Ummantelung.

Erdgeschoss im Maßstab 1 : 2000

Der Schnitt zeigt die Lackiererei und die Montagehalle. Links: die Endprüfung. Bei zahlreichen „Lichtbäumen" wurde auf das Oberlicht verzichtet. Die lange Westfassade der Montagehalle besteht aus einer Pfosten-Riegel-Konstruktion mit einem Vierendeel-Träger zur Windaussteifung. Davor wurde mit großem Abstand ein Rahmen mit Holzlamellen angefügt.

Schnitt im Maßstab 1:1500;
Fotos: Edmund Summer/View, London;
Foto rechts: Rolls-Royce, Chichester

nische Einbauten verschwinden hinter den makellosen Lederoberflächen und den glänzenden Furnieren.
In der lang gezogenen Halle stehen Grimshaws Lichtbäume in einer Reihe hintereinander. Sie sind hier zehn Metern hoch aber weniger präsent als das eine Exemplar in der Eingangshalle. Bei der Fassade bedient sich Grimshaw eines besonderen Konstruktionssystems. Die gläserne Fassadenhaut wird durch Pendelstützen elliptischen Querschnitts, von der eigentlichen Hallenkonstruktion getrennt, getragen. Davor hängt die lange Reihe vertikaler Holzlamellen. Sie endet rund drei Meter über dem Boden und lässt so von innen den Blick auf das Seerosen-Bassin zu. Und vom zentralen Hof aus können die Arbeiten entlang der gesamten Montagestraße verfolgt werden. Bei Dunkelheit mit inszenierter Illuminierung ist das ein besonderes Schauspiel.
Am Ende der Montagestraße rollt der nahezu fertige „Phantom" auf eine Drehplatte, mit der das Gefährt langsam um neunzig Grad nach Westen geschwenkt wird, in den Hallenbereich der Endausrüstung und Prüfung. Dort stehen gerade ein weiterer Wagen in cremefarbener Ausführung für Kalifornien, ein schwarzes Exemplar mit Gardinen – wohl für einen Scheich, wie man dem Gast andeutet – und ein dunkelblaues, dessen zukünftige Adresse nicht mitgeteilt wird. Auch dieser dritte Bau öffnet sich verglast zum Hof. Da er nach Norden orientiert ist, wurde auf die Lamellenfassade verzichtet. Das Tor befindet sich auf der Südseite. Etwas abseits stehen hier zwei weitere Hallen, von der eine als Garage für die abholbereiten Fahrzeuge dient. Die Freiflächen stehen für die Erweiterung des Werks zur Verfügung. Die Rückseiten der Montage-, Lager- und Lackierhallen mit der großen Anlieferungszone sind mit Wellblech verkleidet. Schmale Fensterbänder gewähren auch hier Einblicke. Dort wo die Bänder nicht fortgeführt werden, füllen Elemente aus Holzlamellen die Flächen aus.
David, der Fahrer des „Phantom" in Madeira Red, mit einem Interieur in Elm Cluster Blush, ist wieder zur Stelle, damit der Gast im Fond Platz nehmen kann. Es fällt schwer, sich von diesem faszinierenden Ort der kostbaren Materialien und der liebevollen Handarbeit zu trennen.
Für Nicholas Grimshaw war es sicherlich eine ehrenvolle Aufgabe, zum 100. Geburtstag von Rolls-Royce den neuen Firmensitz zu bauen. Der Architekt, der privat einen Citroen DS fahren soll, hatte im Jahr 2000 einen eingeladenen Wettbewerbs unter einem kleinen Kreis britischer Büros gewonnen. Sein Werk nimmt sich deutlich zurück. Bei der Ausführung verbietet sich ein Vergleich mit einem Rolls-Royce. Es wird niemals ein Bauwerk geben, das es in der Wahl der Materialien und deren Bearbeitung mit dem „besten Auto der Welt" aufnehmen kann.

Maße/Radstand:
5,83 m x 1,99 m / 3,57 m
Leergewicht:
2560 kg
Antrieb:
Direkt einspritzender 6,75-l-V12-Saugmotor aus Alu mit Vierventiltechnik und Valvetronic mit 338 kW (460 PS); Sechsgang-Automatikgetriebe
Fahrleistung:
5,9 s von Null auf 100
Höchstgeschwindigkeit:
240 km/h
Preis:
ab 351.200 Euro