

Renault-Zentrum in Regensdorf

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift**

Band (Jahr): **15 (1961)**

Heft 4: **Industriebauten = Bâtiments de l'industrie = Factories**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-330740>

Nutzungsbedingungen

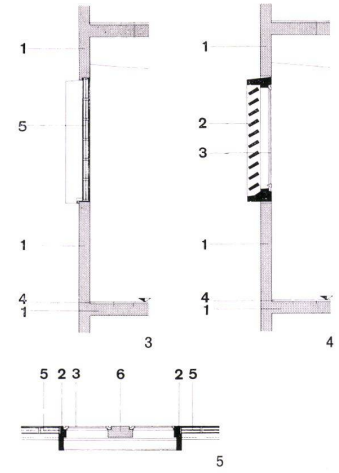
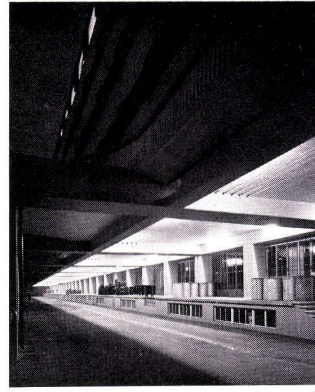
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



- 1 Zufahrtsrampe vom Straßenniveau auf Niveau der Höhenstraße.
- 2 Camionrampe.
- 3-5 Fassadendetails.
- 3 Querschnitt durch Glasbausteinfenster 1:100.
- 4 Querschnitt durch Holzfenster 1:100.

- 5 Grundriß 1:100
- 1 Wände und Decken in Beton
- 2 Betonfertigelement
- 3 Holzfenster
- 4 Zementüberzug
- 5 Glasbausteine
- 6 Betonstütze

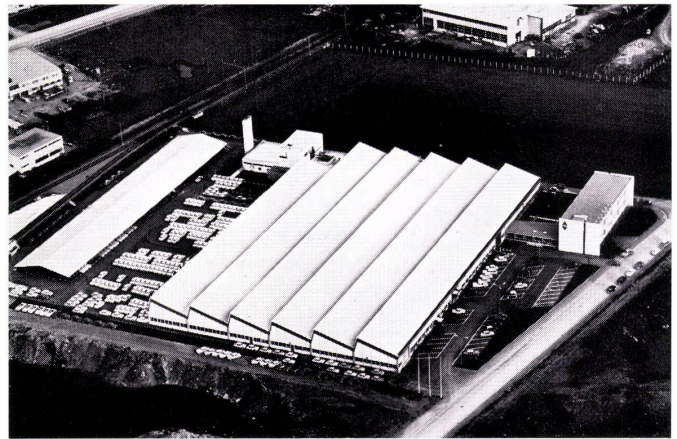
Franz Steinbrüchel

Renault-Zentrum in Regensdorf

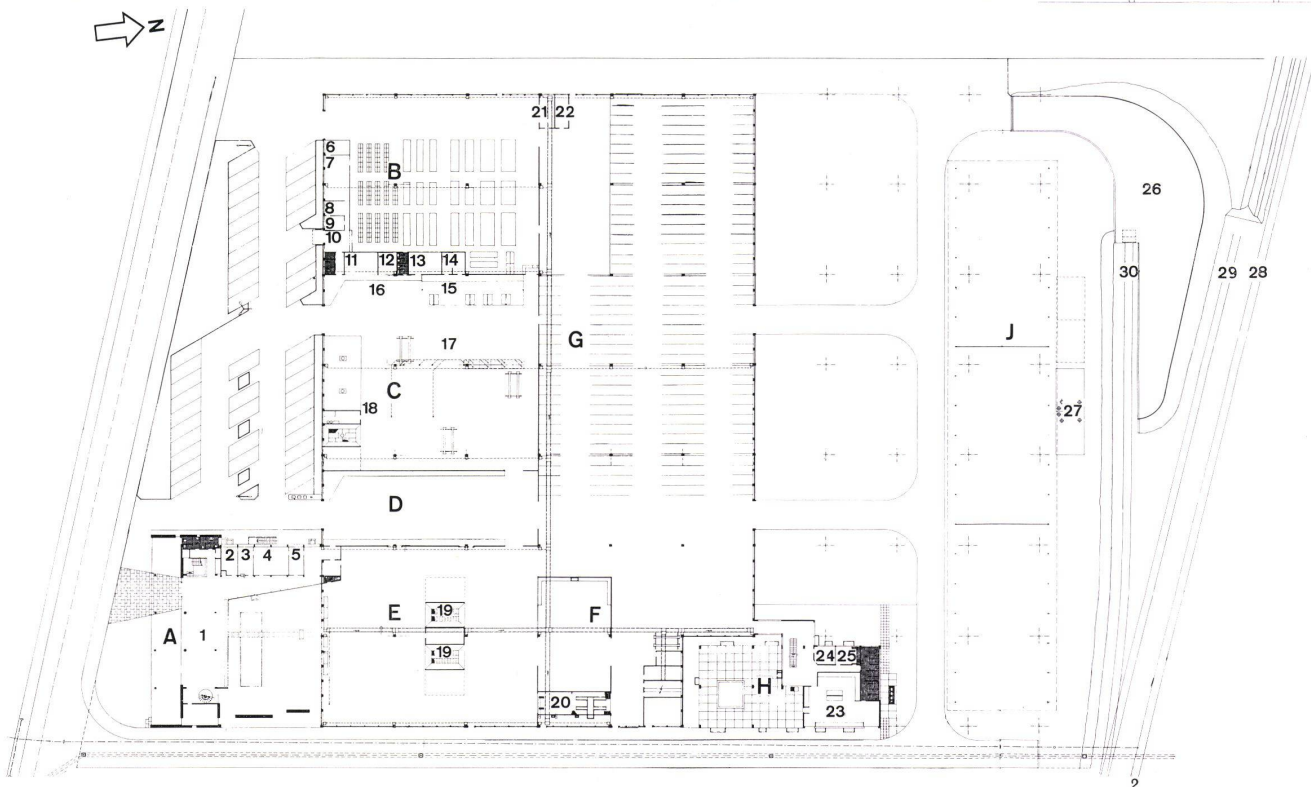
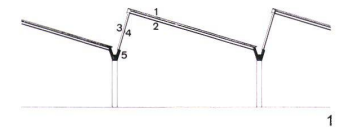
Entwurf 1957-1958, gebaut 1958-1959

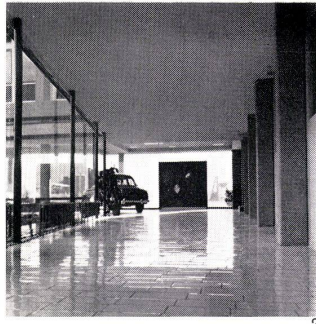
- 1 Querschnitt durch Shed 1: 600.
- 1 Welleternit
- 2 Vorfabrizierte vorgespannte Dachplatte 32 cm stark und 4 cm Wärmedämmschicht
- 2 Situationsplan 1: 1200.
- A Verwaltungsgebäude
- B Ersatzteillager
- C Werkstatt
- D Ablieferung Neuwagen
- E Vorbereitung der Neuwagen
- F Malerwerkstatt
- G Neuwarenlager
- H Wohlfahrtsgebäude
- I Prov. Einstellhalle
- 1 Empfang, Ausstellungshalle
- 2 Telefonzentrale

- 3 Auskunft
- 4 Kundendienst
- 5 Verkaufschef
- 6 Fakturierung
- 7 Büro Ersatzteillager
- 8 Prospekte
- 9 Chef Ersatzteillager
- 10 Kundenwartezimmer
- 11 Büro Werkstatt
- 12 Chef Werkstatt
- 13 Garantie-Prüfraum, heute Schulraum
- 14 Batterie-Laderaum
- 15 Werkbänke
- 16 Empfang, Anlieferung
- 17 Reparaturabteilung
- 18 Servicestation
- 19 Waschen
- 20 Spritz- und Trockenraum
- 21 Vorrat Farben
- 22 Vorrat Batterien
- 23 Garderobe
- 24 Abwart
- 25 Sanitätszimmer
- 26 Ausladerampe
- 27 Benzin- und Dieselölsäulen
- 28 Bahnlinie Oerlikon-Wettingen
- 29 Industriegeleise
- 30 Geleiseanschluß



- 3 Kittlose Verglasung aus Drahtglas
- 4 Stahlrohre 89/82 mm Ø
- 5 Vorgespannte Rinnenträger in Ortcon





- 1 Shedhalle.
- 2 Ausstellungshalle.
- 3 Ausschnitt von der Eingangsfassade des Verwaltungsgebäudes.
- 4 Wohlfahrtsgebäude.

Standortwahl

Die Renault-Direktion für die Schweiz befand sich früher in Genf, wo die Fahrzeuge für das ganze Land verteilt wurden. Da jedoch über zwei Drittel des Gesamtumsatzes der Autoindustrie die deutsche Schweiz betrifft, war es naheliegend – schon wegen der Verminderung der Transportspesen –, ein zweites Zentrum zu suchen. Ferner war der Geschäftsverkehr zwischen der französisch sprechenden und der deutschsprachigen Kundschaft sehr umständlich. Weil 80% der Vertreter ihre Wagen selber abholen und weil 20% der Wagen den Betrieb wieder mit der Bahn verlassen, mußte der

Standort in der Nähe eines Eisenbahnknotenpunktes gewählt werden. Eigentlich wäre dafür Zürich als Handelsmetropole mit den besten Zugverbindungen nach der ganzen Schweiz am ehesten in Frage gekommen. Nach längerem Suchen in der ganzen Ost- und Zentralschweiz konnte aber dann in Regensdorf ein idealer Bauplatz gefunden werden. Die Bauherrschaft ließ sich dabei von folgenden Vorteilen überzeugen: Geleiseanschluß, leistungsfähige Bahnstation, 24 000 m² großes Bauland mit sehr gutem Baugrund und einer seitlichen Erweiterungsmöglichkeit um 16 000 m², gute Autobusverbindung mit dem nur elf Kilometer entfernten Stadtzentrum von Zürich,

weitsichtige und entgegenkommende Bau- und Finanzpolitik der Gemeinde Regensdorf.

Betrieb

Im Verwaltungsgebäude sind im zweiten Geschoß die Generaldirektion für die Schweiz, im ersten Geschoß die Direktion für die deutsche Schweiz und den Tessin und im Erdgeschoß die Ausstellungshalle und der Kundendienst untergebracht.

Die Shedhallen enthalten drei getrennte Abteilungen: die Neuwagenabteilung (5738 m²), das Ersatzteillager (1640 m²) und die Werkstatt (1491 m²).

In der Neuwagenabteilung werden die mit der Bahn aus der Umgebung von Paris (Flins, Creil, Billancourt) eintreffenden Personen- und Nutzfahrzeuge geprüft, den schweizerischen Verhältnissen angepaßt und zur Ablieferung bereitgestellt. Für die Lagerung der Fahrzeuge stehen in der Shedhalle 300, unter der gedeckten Lagerhalle 270 und im Freien 300 Plätze zur Verfügung; weitere Lagerhallen sind geplant. Um den Frühlingsturm abzufangen, können bei teilweiser Belegung der internen Straßen und Parkplätze bis 1600 Fahrzeuge gelagert werden. Der Jahresumsatz in Regensdorf beträgt heute 6000 bis 7000 Wagen. Aus dem Ersatzteillager werden keine Einzelteile an Kunden oder Private verkauft. Die Ablieferungen erfolgen auf Grund monatlicher Bestellungen der zirka 150 Renault-Agenten und Garagisten. In der Zwischenzeit benötigte Teile werden durch die Ersatzteillager der Filialen abgegeben. Über 15 000 Typen von Ersatzteilen sind ständig vorhanden.

Die Werkstatt dient außer dem Service an den eigenen Wagen der Ausführung von Garantearbeiten und Arbeiten, die von kleineren Garagen in Ermangelung der notwendigen Einrichtungen nicht selbst ausgeführt werden können. In einem besonderen Raum werden periodische Vertreter- und Mechaniker-ausbildungskurse durchgeführt. Da es sich nicht um einen Fabrikations-, sondern um einen Handelsbetrieb handelt, der sehr viel Platz beansprucht (pro Wagen 10 m² Lagerfläche), wird verhältnismäßig wenig Personal benötigt. Für die Mittagsverpflegung steht im Wohlfahrtsgebäude eine Kantine mit zwei Eßräumen zur Verfügung. Das Essen wird bei teilweiser Selbstbedienung unter dem Selbstkostenpreis abgegeben.

Bauliche Gestaltung

Die Shedhalle wurde nach einer neuen, von den Ingenieuren Weder und Prim entwickelten Konstruktion überdacht (siehe Querschnitt). Vorfabrizierte hohle Dachplatten aus vorgespanntem Beton von 11,88 m Länge, 1 m Breite, 32 cm Höhe und einem Gewicht von je 4,3 Tonnen wurden mit einem fahrbaren Kranwagen einerseits auf die schlanke Stahlkonstruktion in der Fensterebene und andererseits direkt auf den V-förmigen, 115,2 m langen vorgespannten Betonrinnenträger aufgelegt. Die Shedspannweite beträgt 13,05 m (2 Wagen à 4 m plus 1 Durchfahrt à 5 m), diejenige eines Trägerfeldes 16,4 m (9 Wagen), die

lichte Durchgangshöhe unter den Trägern 4,2 m und die Firsthöhe 9,2 m. Um spätere Änderungen zu erleichtern, wurden die Außenwände in Baukastenweise aufgerichtet: Isolationsplatten und gleichformatige Betonfester wurden an Stahl- und Betonsäulen befestigt. Außer im Neuwagenlager, wo der Bodenbelag aus Teer Asphalt besteht, wurden überall Betonböden mit einem Spezialüberzug erstellt. Die Shedhalle kann in Richtung Bahngelise um 5600 m² erweitert werden.

Für das Verwaltungsgebäude hätte gemäß Vorschrift der Renault-Werke der Rasterabstand für die Zwischenwandeinteilung zirka 90 cm betragen sollen. Da der Architekt eine innere und äußere Monotonie von Fensterbändern aus lauter gleichen Hochformatfeldern vermeiden wollte, wurde eine Konstruktion entwickelt, die es erlaubt, 1,8 m breite Fassadenelemente mit solchen von 90 cm Breite je nach den betrieblichen Erfordernissen auszutauschen. Auch alle Zwischenwände sind beweglich; sie sind in den Direktionszimmern mit Ulme und in den übrigen Büros mit Kunstharzplatten belegt. Die Leitungen für Telefon, Elektrizität und Heizung wurden in einem Kanal den Fensterbrüstungen entlang verlegt.

Installationen

Die elektrische Energielieferung erfolgt über eine 16 000-Volt-Hochspannungszuleitung. Eine eigene Transformatorenstation mit einem Trafo von 300 kVA erzeugt die Gebrauchsspannungen von 380/220 Volt. Der Platz für einen zweiten Transformator ist vorgesehen. Da die Shedhallen nicht unterkellert sind, erfolgt die Verteilung durch zwei große Hauptkanäle aus Beton und von dort aus durch in die Chaussierung gelegte Zementrohre an die einzelnen Gebäudesäulen. Eine sehr interessante Lösung wurde beim Beleuchtungsprojekt gefunden, indem nicht wie üblich die Rinnenröhren-Richtung, sondern senkrecht dazu unter der Dachfläche befestigt wurden, womit trotz der verhältnismäßig großen Shedspannweite eine sehr gute gleichmäßige Beleuchtung ohne jede Blendung erreicht wurde.

Die ganze Anlage wird von einer Warmwasserheizung geheizt. Thermostatgesteuerte Lufterhitzer für Um- und teilweise Frischluftbetrieb sorgen für die Einhaltung der gewünschten Temperatur.

Die Wärmeerzeugungen zweier Stahloberleistungskessel von je 800 000 kcal/h und für das Wohlfahrtsgebäude ein separater Gußkessel von 11,5 m² mit einem 600-Liter-Boiler und einer Leistung von 92 000 kcal/h. Für die Aufstellung eines weiteren großen Kessels ist der Platz vorgesehen.

Lüftungsanlagen wurden an verschiedenen Orten benötigt: in der Spritz- und Einbrennkabine, in der Malerei und in der Kantine als Zu- und Abluftanlagen, in den internen Betriebsbüros als Zuluftanlagen und als Abluftanlagen für verschiedene feuergefährdete Räume und für die Beseitigung der Abspuffgase. Die benötigte Preßluft wird von zwei mit einer Ringleitung verbundenen Kompressoren erzeugt. Zwei von den fünf äußeren Kipptoren werden pneumatisch betätigt.