



## Champs Élysées 42

Der neue Showroom von Citroën in Paris: Manuelle Gautrand  
 Kritik: Sebastian Redecke Fotos: Philippe Ruault



Die neue Repräsentanz steht am alten Standort. Ausgangspunkt der Fassadengestalt war das Citroën-Markenzeichen, der „Double Chevron“. Die verspielten Formen von Manuelle Gautrand kaschieren einen tonnenschweren Stahlbau. Das kleine Foto zeigt die erste Ausstellungshalle von 1928.

Lageplan im Maßstab 1:20.000

Nr. 42 war seit 1928 die Adresse der Ausstellungshalle von Citroën. Schon die ganz frühen Modelle aus der Zeit von André Citroën (1878–1935) und natürlich auch die in Frankreich noch immer geliebte DS wurden hier ausgestellt. Nachdem der große Glanz hinter dem riesigen Schaufenster verblasst war und der Showroom zwischenzeitlich einem Kettenrestaurant Platz machen musste, ist der alte Eigentümer nun wieder an diesen Ort zurückgekehrt. Der nur elf Meter breite Neubau soll zu einer der Attraktionen an der langsam wieder aufblühenden Avenue des Champs Élysées werden. Rechts und links sind „Zara“-Filialen eingezogen, an der nächsten Ecke hat Disneyworld seinen Shop, und gegenüber steht der alte Kinopalast Gaumont-Ambassade. Gleich vor dem Eingang von Citroën markieren Balustraden die Treppen zur Metro-Station Franklin-Roosevelt. Zum Rond-Point und zum Grand Palais sind es nur wenige Schritte.

Noch scheint nur gedämpftes Licht durch die Glasfassade, doch am 29. September soll es endlich los gehen. Alle neuen Modelle von Citroën werden am Prachtboulevard gleich nach der Präsentation zu bewundern sein. „C42“ soll der Werbeabteilung des Unternehmens auch als Veranstaltungsort dienen.

Die 25 Meter hohe Fassade setzt sich aus einer komplizierten Geometrie dreieckiger Flächen zusammen. Sie trägt sich selbst, wobei nicht alle Stäbe des dreidimensionalen Rahmens für die Konstruktion herangezogen werden. Die Idee mit den Dreiecken ist vom Citroën-Markenzeichen, dem „Double Chevron“, abgeleitet worden, das mehr als acht Meter breit über dem Eingang zu sehen ist. Es ist zugleich der Ausgangspunkt des Fassadenaufbaus. Aus dieser Grundform ergibt sich in der weiteren Folge nach oben die Gesamtgestalt, wobei in der Mittelachse immer nur ein einzelner „Chevron“ angeordnet ist. Die Glasflächen sind unterschiedlich groß bemessen und unterschiedlich geneigt – jeweils vier bilden im Relief eine Pyramide. Die Markenfarbe Rot wird in den schmalen Flächen des Fassadenaufbaus und bei einigen der seitlichen Glasflächen ebenfalls bis nach oben weitergeführt. Leider mussten zu beiden Seiten des Gebäudes auf drei Ebenen rechteckige Fensterelemente in die Dreiecke eingefügt werden. Sie sind den Auflagen der Feuerwehr geschuldet. Als Erkennungszeichen erhielten sie einen roten Punkt. Die Fugen zu den Fassaden der Nachbarbauten wurden mit weiß lackierten, handwerklich leider nur schlecht eingepassten Blechen, abgedeckt.





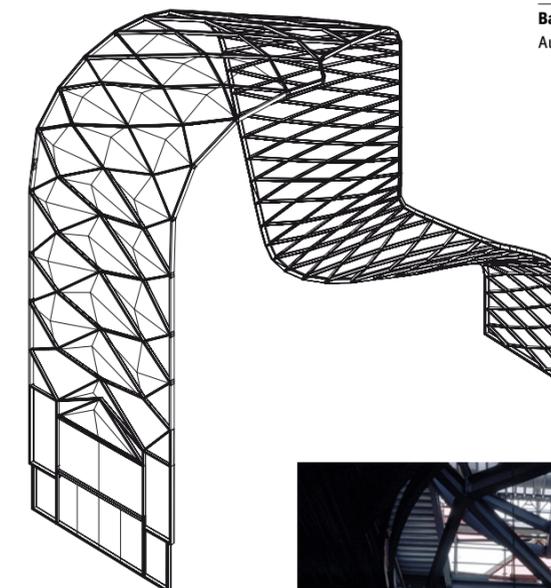
Angesichts des Anspruchs der außergewöhnlichen Glashaut hätte dieses Detail größere Sorgfalt verdient gehabt. Geht man auf dem breiten Trottoir entlang und blickt schräg auf die Fassade, hebt sich die schmale Einfügung in der Straßenfront durch ihr Relief vorneigender Glasflächen deutlich ab und weckt Neugier. Für die Architektin Manuelle Gautrand ist die gläserne Hülle des Gebäudes vergleichbar mit einer Karosserie. Für den Betrachter ist dies nur schwer nachvollziehbar.

Die selbsttragende Stahlglas-Konstruktion der Fassadenfront zu den Champs Elysées setzt sich über das Dach hinweg, bis auf Höhe der Nachbargebäude, fort und wandelt sich nach einem großen Schwung auf der Rückseite zum Dach über der Erdgeschossenebene, die weit in den Innenhof hineinreicht. In diesem Bereich musste die Unterkonstruktion für die Glashaut aufgrund der Lasten besonders mächtig ausfallen. Die Planung der Gesamtkonstruktion der Hülle aber auch die der Einbauten erforderte eine enge Zusammenarbeit mit den Tragwerksplanern und – bei der Ausführung – mit der Firma Gartner. Betrachtet man die Vielzahl der unterschiedlichen Anschlüsse und die verschiedenen Abmessungen der einzelnen Teile ist es nicht verwunderlich, dass Ende Juni bei Regenschauern hier und dort noch heftig durchtropfte.

Das gläserne Äußere ist wie beim ursprünglichen Gebäude von Citroën als Schaufenster gedacht. Dort, wo auf Wunsch des Bauherrn der Blick auf die unscheinbaren Rückfronten der Nachbarbebauung kaschiert werden sollte, wurde Milchglas eingesetzt. Der Enge des Hofes und entsprechenden Bauvorschriften ist geschuldet, dass das Glasband nur im Erdgeschoss den Raum des Grundstücks einnehmen durfte.

Zur Champs Elysées kann die Glasfassade durch breite weiße Rollos komplett verschlossen werden. Damit ist das Gebäude für Neuvorstellungen mit Überraschungseffekten leicht bespielbar. Der Besucher gelangt im Erdgeschoss unter den „Chevrons“ ins Gebäude und steht vor einem alles dominierenden Ausstellungsturm. Er setzt sich aus sieben runden Plattformen zusammen. Sie haben einen Durchmesser von sechs Metern, rot lackierte Ränder und kragen zur Straße hin frei aus. Gehalten werden sie von einer runden, ebenfalls roten Stahlstütze auf der Rückseite, in die auch die Versorgungsleitungen integriert sind. Unter den Drehtellern sind verschieden große und geneigte Spiegelflächen zu einem Prisma zusammengefügt, die das darunter platzierte Auto nochmals – allerdings wie in einem Kaleidoskop gebrochen – zeigen. Von der Eingangsebene aus ergibt sich dadurch ein faszinierendes Bild übereinander stehender Autos und deren Spiegelungen auf der jeweiligen Unterseite der nächst höheren Plattform.

Da vom Innenhof keine Zufahrt möglich ist, können die Autos nicht über die Rückseite angeliefert werden. Alles muss über das Schaufenster ins Gebäude transportiert werden. Aus diesem Grund befindet sich vor dem Turm eine Öffnung ins Untergeschoss. Auf dieser untersten Ebene ist bündig eine Plattform im Boden „geparkt“, die zur Eingangsebene gefahren werden kann, dort das Auto aufnimmt und es zu einem



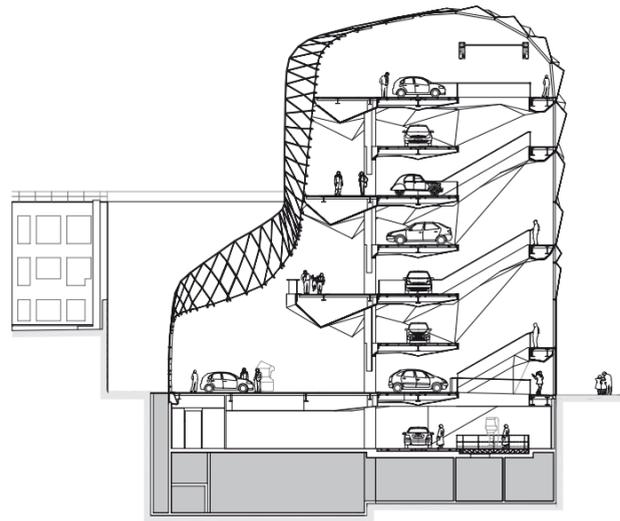
**Die Fassadenkonstruktion wiegt insgesamt 86 Tonnen. Die runden Plattformen wurden aus Stahlträgern zusammengesetzt und verkleidet. Das Leichte und Experimentelle der Marke Citroën, das mit dem Neubau zum Ausdruck kommen soll, zeigt sich im Rohbau noch nicht.**

**Architektin**  
Manuelle Gautrand, Paris

**Projektleiterin**  
Anne Feldmann

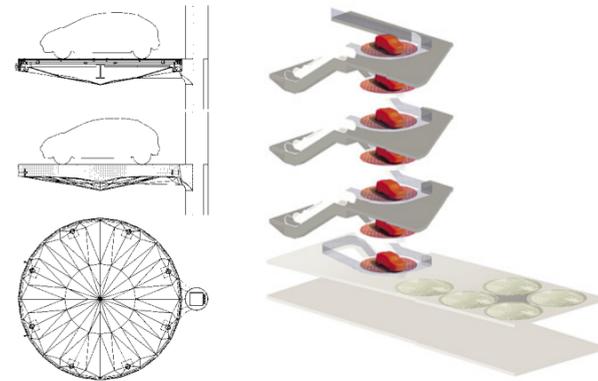
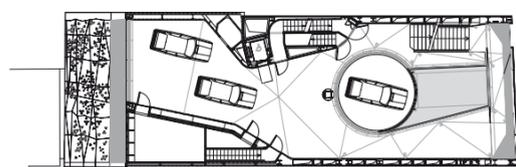
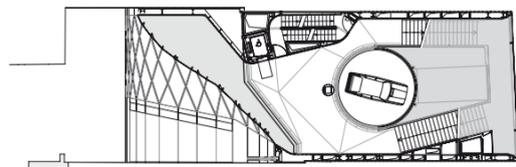
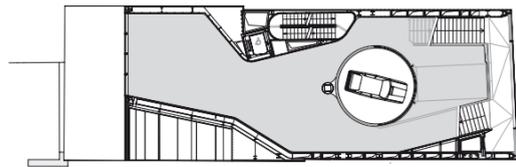
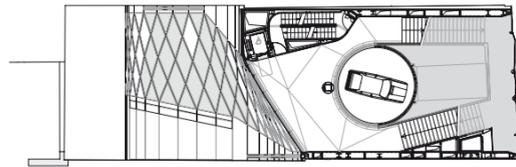
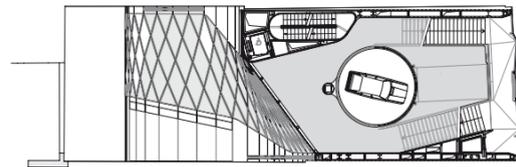
**Tragwerksplanung**  
Kephren Ingenierie, Paris;  
Arnaud de Bussièrre, Paris

**Bauherr**  
Automobiles Citroën, Paris



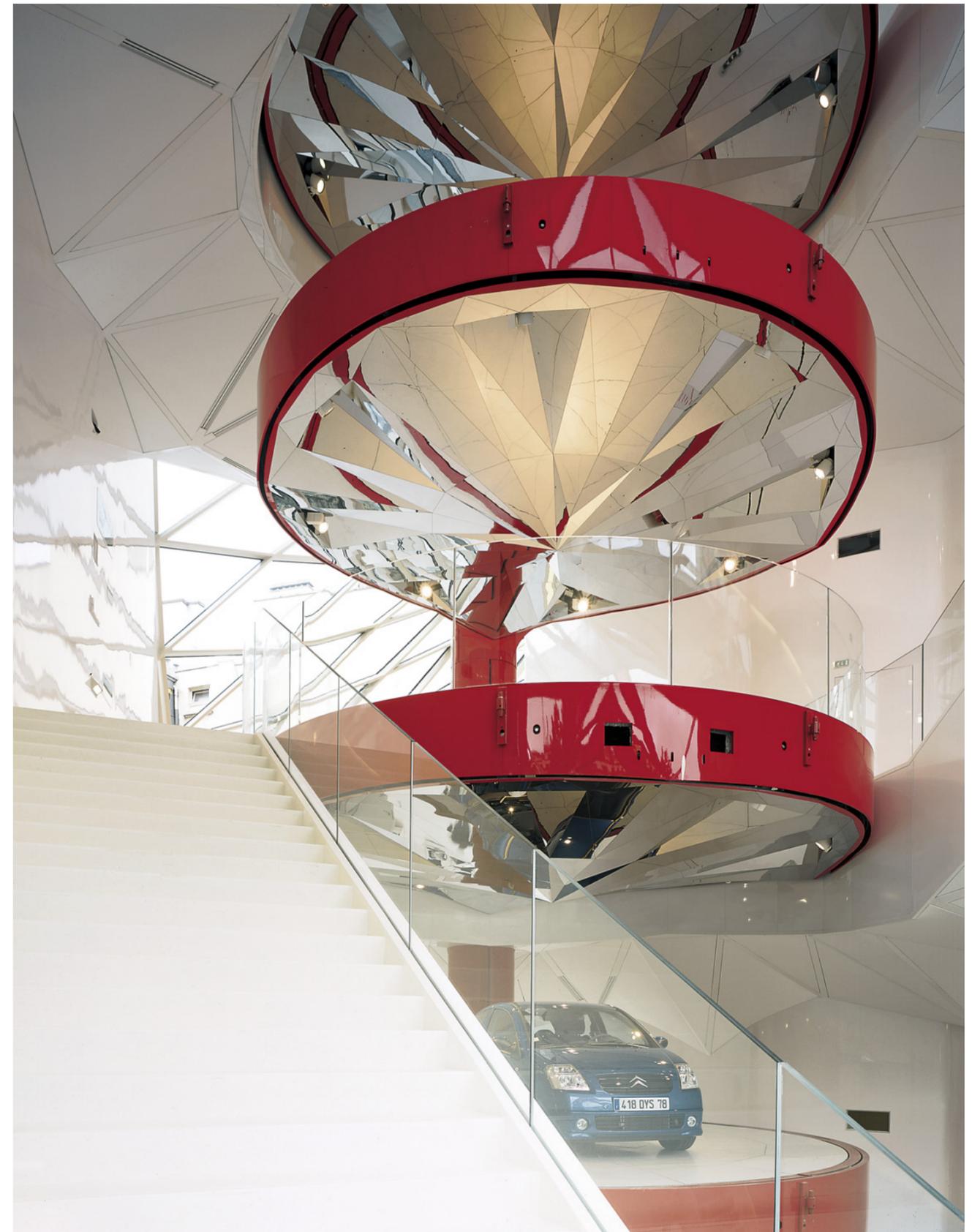
Nur jede zweite Präsentationsplattform ist für die Besucher zugänglich. Durch die Spiegel auf der Unterseite der Teller sieht man doppelt so viele Autos, allerdings verzerrt. Der Transport der Ausstellungsstücke erfolgt von vorne über eine im Untergeschoss gelagerte Plattform, die bis zum Dachgeschoss gefahren werden kann.

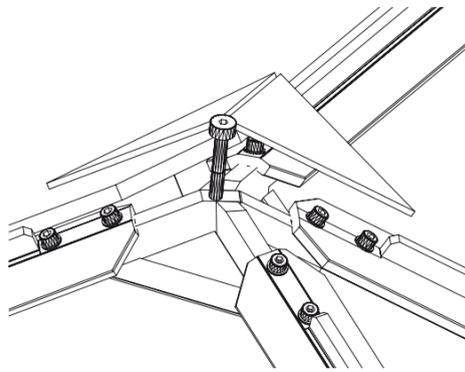
Grundrisse und Schnitt im Maßstab 1:500, Detailschnitt im Maßstab 1:250



der Teller hinaufbringt. Allein für diese Transporte werden zur Stabilisierung auf beiden Seiten der Ausstellungs-Plattformen, Geschoss für Geschoss, zusätzlich zwei Rohre verankert. An der Plattform selbst lässt sich beim Austausch der Fahrzeuge die gläserne Brüstung zur Seite schieben. Der Aufwand, um das Gebäude in ganzer Höhe nutzen zu können, ist enorm.

Im Vergleich zur alten Ausstellungshalle, wo im etwa 30 Meter tiefen Erdgeschoss lange Reihen von Autos geparkt waren, ist der Raum jetzt schmaler, da in Teilbereichen Einbauten erforderlich waren und neue Wände eingezogen wurden. Rechts sind es zwei schmale Fluchttreppen – eine ganz in weiß, die andere in rot gestaltet, der Aufzug und ein Abstellraum; links, nur im Bereich des Erdgeschosses, verbirgt sich ein Séparée – ebenfalls ganz in weiß – ein Clubraum für besondere Gäste. Im vorderen Bereich liegen die Treppen, die die Besucher einladen, Geschoss für Geschoss nach oben zu steigen, um die Autos näher zu betrachten. Allerdings ist es nur bei jedem zweiten Drehteller möglich, direkt an diese heranzutreten. Die Autos auf der Ebene dazwischen sind nur von weitem zu betrachten. Sie sind allein über den Transportaufzug zu er-





reichen. Zahlreiche Ausstellungsstücke, historische Fahrzeuge oder Prototypen vom Designer, sollen nicht berührt werden können.

Es gibt im Gebäude drei Sonderebenen: das Eingangsgeschoss, das Untergeschoss und das Dachgeschoss. Der Eingangsebene ist im hinteren Bereich ein Raum für Veranstaltungen angefügt, im Untergeschoss, das ganz in rot ausgestaltet ist, sind in die Wände große Bildschirme für die aktuellen und die historischen Citroën-Filme eingelassen, im Dachgeschoss beeindruckt die komplette Verglasung und der Schwindel erregende Blick nach unten – ein idealer Ort für besondere Empfänge. Die seitlichen Wände bis hinauf zum Glasdach gestaltete die Architektin, die auch alle Möbel entwarf, in der ihr eigenen Sprache. Die weiß glänzenden, an lackierte Autoteile erinnernden Flächen weisen zahlreiche Öffnungen auf. Diese haben abgerundete Ecken, nehmen entweder nur kleine Strahler auf, die an Autoscheinwerfer erinnern, oder sind größere illuminierte Mattglasfelder bzw. Vitrinen für kleine Ausstellungsstücke. Man entdeckt auch Bildschirme für Werbefilme oder, wie im Erdgeschoss, Fächer zum Verstauen, zum Beispiel von kleinen, mit weißem Leder bespannten Hockern, die bei Veranstaltungen aus der Wand gerollt werden können. Die Aufteilung dieser Elemente auf den großen Flächen ist gut gelungen. Das Auge wandert von einem Teil zum nächsten, immer in der Erwartung auf Neues, Überraschendes.

Der Besucher umkreist auf den Treppen die Drehteller mit den Autos bis nach ganz oben, wo die Fassadenstruktur ein rundes Dach formt. Im Erdgeschoss zieht sich der Ausstellungsraum weit in den Innenhof hinein. Die Möbel sind beweglich und wurden auch von der Architektin entworfen. Die Zeichnung zeigt den Knotenpunkt der tragenden Stahlglassassade.

