



MASTER-/DIPLOMARBEIT

## **SEAT- Museum und Besucherzentrum**

*Eine Fahrbahn durch die Geschichte von SEAT*

## **SEAT- museum and visitors center**

*A roadway through the history of SEAT*

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades  
eines Diplom-Ingenieurs / Diplom-Ingenieurin  
unter der Leitung von

**Manfred Berthold**

Prof Arch DI Dr

E253 - Institut für Architektur und Entwerfen

**eingereicht an der Technischen Universität Wien**

Fakultät für Architektur und Raumplanung

**Héctor Bonilla García**

Matr. Nr. 01127719

A 1040 Wien

Karlsgasse 13/1

+43 6781263082

hectorbonillagarcia@gmail.com

Wien, am 6.11.2019

Datum

\_\_\_\_\_  
Unterschrift







## ABSTRAKT

SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo) baut seit 1950 seine Automobile in Barcelona. Die Firma entwickelte sich vor allem am spanischen Markt zwischen den 1950er und 1990er Jahren unter dem Besitz des spanischen Industrieministeriums.

1985 kaufte Volkswagen den größten Teil der Gesellschaft, so dass sich die Firma weltweit expandierte.

SEAT ist unter anderem dadurch bekannt und beliebt, weil die Firma viele weltberühmte Modelle der spanischen Automobilgeschichte produziert und verkauft hat.

Aus diesem Grund wurde vor einigen Jahren überlegt, ein Museum zu bauen. Dieses Projekt musste leider aus Kostengründen letztendlich abgelehnt werden.

Momentan sind über 300 historische SEAT-Modelle in einer Industriehalle (Halle A122) in der Zona Franca (Barcelona), welche sich neben dem ehemaligen Produktionskomplex von SEAT befindet.

Somit ist das Ziel dieser Arbeit, ein Gebäude zu entwerfen, das die Geschichte der Marke und ihre Autos in einem passenden Szenario zeigen kann. Den Besuchern soll mit Hilfe der Architektur und Wegführung durch das neue Gebäude ein besonderes Erlebnis ermöglicht werden, welches die Geschichte und den Erfolg des spanischen Automobilherstellers zeigen soll.

SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo) has been building its automobiles in Barcelona since 1950. The company developed mainly in the Spanish market, between the fifties and nineties under the ownership of the Spanish Ministry of Industry.

In 1985, Volkswagen bought most of the company, so the company opened worldwide.

Among other things, SEAT is known and loved by producing and selling many icons of Spanish automobile history.

For this reason, a few years ago, it was considered to build a museum. Unfortunately, this project had to be rejected for financial reasons. The then economic situation of the VW group did not support the idea of a museum, so this was rejected. There are currently over 300 historical SEAT models in an industrial hall (Hall A122) in the Zona Franca (Barcelona), which is located next to the former production complex of SEAT.

Most cars have been restored and refurbished in recent years, with the idea of opening an exhibition within the hall, but not a definitive solution. Thus, the aim of this work is to design a building where the history of the SEAT brand and its automobiles can be shown in a fitting scenario. Due to the architecture and a guided tour through the new building, the visitors will be given a special experience that will reveal the history and success of the Spanish car manufacturer.

<b>1. EINLEITUNG</b>	<b>9</b>
<b>2. SITUATIONSANALYSE</b>	<b>13</b>
<b>3. ZIEL DER ARBEIT</b>	<b>17</b>
<b>4. METHODIK</b>	<b>21</b>
<b>5. ANALYSE</b>	<b>25</b>
<b>5.1 SEAT</b>	<b>26</b>
5.1.1 Historischer Kontext	26
5.1.2 Gründung	27
5.1.3 Entwicklung	28
5.1.4 SEAT 600, der Mythos	30
5.1.5 SEAT Classics	32
5.1.6 SEAT im Motorsport	34
5.1.7 SEAT und Volkswagen	36
5.1.8 Produktionszentrum Martorell	38
5.1.9 Zeitlinie	39
<b>5.2 ARCHITEKTUR &amp; SEAT</b>	<b>40</b>
<b>5.3 KORPORATIVE ARCHITEKTUR</b>	<b>46</b>
5.3.1. Porsche Museum	48
5.3.2. BMW- Welt	50
5.3.3. BMW- Museum	51
5.3.4. Mercedes- Museum	52
5.3.5. Citroen C42	54
5.3.6. Ferrari- Museum	56
5.3.7. Skoda- Museum	58
5.3.8. SEAT Formensprache	60

<b>5.4</b>	<b>STANDORT</b>	<b>64</b>
5.4.1	Martorell	64
5.4.2	Das Grundstück	70
<b>5.5.</b>	<b>KONZEPT</b>	<b>75</b>
5.5.1	Raumprogramm	75
5.5.2	Struktur & Form	77
5.5.3	Konzept Innenraum	86
<b>6.</b>	<b>LÖSUNGSANSATZ</b>	<b>89</b>
6.1	Lageplan	90
6.2	Grundrisse	92
6.3	Schnitte	110
6.4	Ansichten	122
6.5	Tragwerk	132
6.6	Hülle	142
6.7	Details	147
<b>7.</b>	<b>BEWERTUNG</b>	<b>153</b>
<b>8.</b>	<b>CONCLUSIO</b>	<b>161</b>
<b>9.</b>	<b>VERZEICHNISSE</b>	<b>165</b>
<b>10.</b>	<b>MODELLFOTOS</b>	<b>173</b>



# 1. EINLEITUNG

## 1. EINLEITUNG



Abb. 1, Produktionshalle Zona Franca 1954



## 1. EINLEITUNG

Als großer Autoliebhaber, gibt mir die Thematik dieser Arbeit die Möglichkeit, zwei meiner Leidenschaften, Architektur und Autos, zusammenzubringen. Architektur und Automobilindustrie haben einen direkten Zusammenhang zwischen sich, denn das Design der Automobile beschäftigt sich mit einem großen Bestandteil der Architektur, die Schaffung eines Raumes.

Im Laufe des letzten Jahrhunderts sehen die verschiedenen Automarken der Welt die Bedeutung der Architektur in ihrem Unternehmen, weshalb viele von ihnen große Ikonengebäude präsentieren, mit denen sie sowohl ihre wirtschaftliche als auch ihre technologische Stärke unter Beweis stellen.

In den letzten Jahren haben wir gesehen, wie große Marken wie BMW, Mercedes, Audi und Porsche unter anderem, große Gebäude gebaut haben, die ihr Image stärken.

Eine der großen Marken, die immer noch keine definierte Architektur hat, ist SEAT, hat aber in den letzten Jahren die Bedeutung erkannt, die diese im Bereich des Marketing hat.

Während der großen Zeit der Expansion und des Wachstums, die die Marke in der Mitte des 20. Jahrhunderts hatte, verfügte SEAT über eine Unternehmensarchitektur, die auf den Entwürfen der Architekten César Ortiz-Echagüe, Manuel Barbero Rebolledo und Rafael de la Joya basierte.

In den letzten Jahren hat SEAT ein großes Wachstum des Unternehmens erlebt, so dass eines der Ziele dieser Arbeit darin besteht, ein Gebäude zu planen, mit dem sich SEAT wieder als eine der Benchmark-Marken in seinem Engagement für Architektur präsentieren kann.



## 2. SITUATIONSANALYSE

## 2. SITUATIONSANALYSE

Seit seiner Gründung hat SEAT die Bedeutung der Erhaltung einiger seiner historischen Modelle für die Nachwelt erkannt.

Insgesamt konnte die spanische Marke rund 300 Fahrzeuge mit historischem Wert für das Unternehmen lagern. Die meisten der Modelle, die die Marke zusammenstellen konnte, wurden restauriert und befinden sich derzeit in einem perfekten Ausstellungszustand. Um die genannten Autos lagern zu können, musste SEAT eine der alten Lagerhallen der ehemaligen Fabrik in der "Zona Franca" im Handelshafen von Barcelona umbauen. Die Lagerhalle mit dem internen Namen (Halle 122) ist eines der bestgehüteten Geheimnisse des Unternehmens, da es seit vie-

len Jahren verschlossen ist.

In den letzten Jahren wurde die Idee des Baus eines Museums diskutiert, in dem die historischen Modelle der Marke ausgestellt werden konnten, aber diese Idee wurde schließlich von der Muttergesellschaft VW abgelehnt, da die wirtschaftliche Situation von SEAT die Investition nicht zulassen konnte.

Im Jahr 2014 startete SEAT einen Wettbewerb für Architekturstudenten, um ihre historischen Modelle den Fans der Marke über das Internet näher zu bringen. Die Idee war, ein virtuelles Museum zu schaffen, das von jedem Gerät aus zugänglich ist, um die Modelle zu betrachten. Aber die Fans der Marke waren mit dieser Lö-



Abb. 2, Halle 122



Abb. 3, Halle 122

sung nicht ganz zufrieden, so dass SEAT 2017 beschloss, die Türen der Halle zu öffnen. Am 11. Februar 2019 gab es einen Brand in der Halle, weil die meisten Autos in verschiedene Lagerhäuser gebracht werden mussten, die für die Öffentlichkeit auf unbestimmte Zeit geschlossen waren. Die überwiegende Mehrheit der Autos erlitt keine Schäden, aber das Dach der Halle wurde schwer beschädigt. Aufgrund der vorigen genannten Gründe ist in dieser Arbeit ein Museum zu entwerfen, das eine konkrete und endgültige Lösung bietet, damit die Anhänger des spanischen Automobilherstellers einen Raum genießen können, der dem Unternehmen und ihrer emblematischsten Modelle gewidmet ist.



Abb. 4, Halle 122 am 11. Februar 2019



### 3. ZIEL DER ARBEIT

### 3. ZIEL DER ARBEIT



Abb. 5, Hafenlager Zona Franca 1955



### 3. ZIEL DER ARBEIT

SEAT ist derzeit eine der Marken mit mehr Gewicht in der Automobilindustrie, bedingt durch das Wachstum der letzten Jahre.

Dieses Wachstum bedeutet, dass immer mehr Menschen an der Marke interessiert sind und ihre Produkte auf der Straße genießen. Viele seiner Anhänger interessieren sich nicht nur für die aktuellen Modelle, sondern auch für die Oldtimer des Unternehmens.

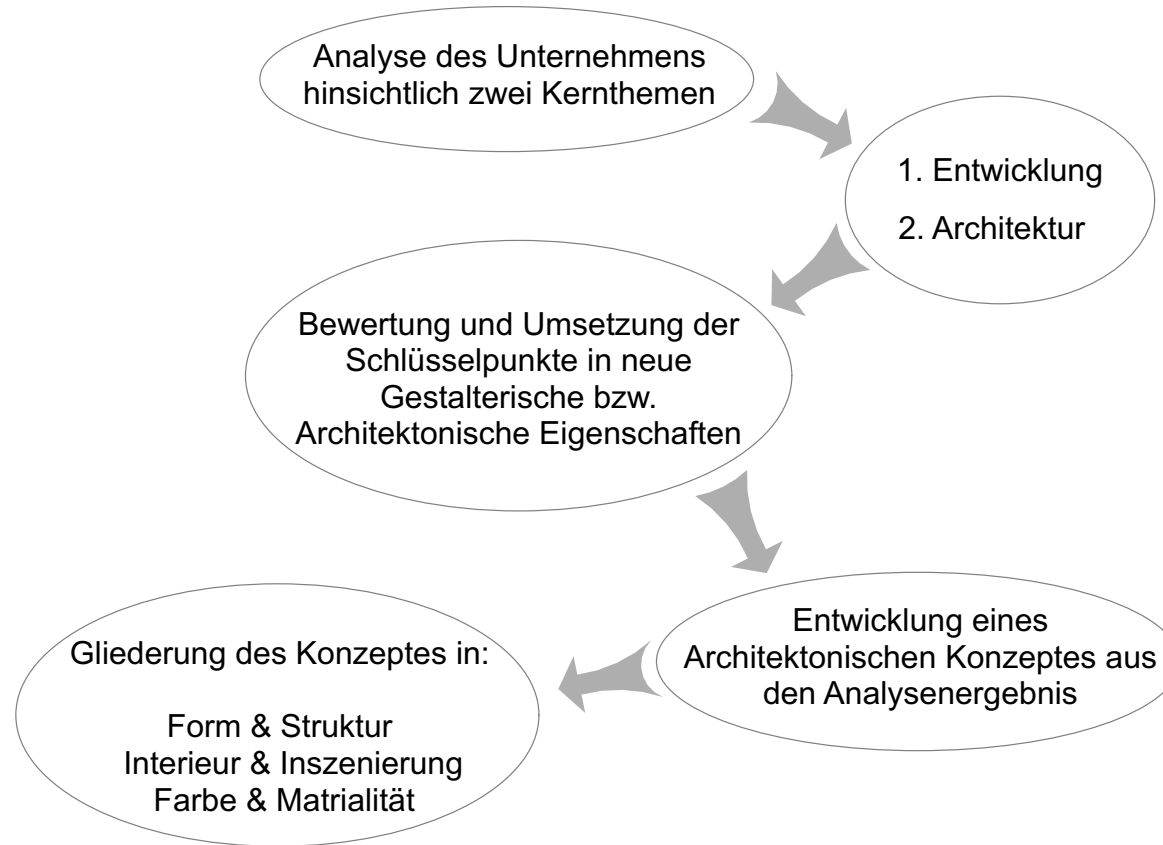
In Spanien gibt es eine große Sympathie für die Marke und vor allem für ihre alten Produkte, um die herum viele Fanclubs gegründet wurden. Wie bereits im vorherigen Abschnitt erwähnt, sind die historischen Autos der Marke für die Fans nicht sichtbar, so dass das Ziel dieser Arbeit darin besteht, diese Modelle den Fans näher zu bringen.

Ziel ist es, einen architektonischen Raum zu schaffen, in dem alle von der Marke erhaltenen historischen Modelle der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden können und in dem der Besucher eine historische Epoche des spanischen Automobils in einem dafür geschaffenen Szenario erfahren und erleben kann.

Darüber hinaus muss das Projekt als Referenzgebäude innerhalb der Markenarchitektur präsentiert werden, in dem sich die charakteristischsten Merkmale des Unternehmens widerspiegeln.



## 4. METHODIK



## 4. METHODIK

Die vorliegende Arbeit ist im Wesentlichen in zwei Teile gegliedert.

Diese Teile sind zum einen die Analyse und zum anderen die Lösung, deren Ergebnis auf der ersten dieser Teile basiert.

Während der Analyse wurde eine Forschungsarbeit geleistet, die sich auf verschiedene Punkte von großer Bedeutung im Zusammenhang mit der Firma SEAT konzentriert hat.

Diese Punkte sind, die Entwicklung des Unternehmens von der Gründung bis heute, die soziale Auswirkungen, die die Marke in der Vergangenheit hatte, wie sie es heute hat, und die Organigrammstruktur des Unternehmens.

Andererseits wird ein Blick in die Vergangenheit geworfen um die Architektur zu analysieren, mit der sich SEAT nach außen hin mit sehr avantgardistischen Entwürfen für die damalige Zeit präsentierte.

Mit allen Parametern, die aus der Analyse gesammelt wurden, werden sie in den Teil des Lösungsansatzes zu einem Architekturvorschlag aufgenommen, in dem die wichtigsten Punkte der Analyse externalisiert und in den Entwurf des neuen Projekts integriert werden.

Die drei Phasen des Entwurfs:

*Form & Struktur*

*Interieur & Inszenierung*

*Farbe & Materialität*



## 5. ANALYSE

## 5.1 SEAT

### 5.1.1. Historischer Kontext

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts war Spanien von einer großen politischen Instabilität geprägt, die sich direkt auf die soziale und wirtschaftliche Entwicklung des Landes auswirkte.

Eines der Ereignisse, das die Zukunft des Landes am meisten prägte, war der Bürgerkrieg, der zwischen 1936 und 1939 stattfand und das Land verwüstet und ohne Ressourcen zurückließ.

Der Krieg konfrontierte zwei Seiten, mit dem Kampf für verschiedene Ideologien politischer Herkunft.



Abb. 6, Soldaten im Spanischen Bürgerkrieg





Abb. 7, Portrait von José Ortiz de Echagüe

### 5.1.2. Gründung

Nach dem Bürgerkrieg befand sich das Land in einer autarken Wirtschaftlichen Lage und leidet unter einer politischen und Handelshemmetik, sodass die Regierung 1941 den Instituto Nacional de Industria (INI = deut. Nationales Institut für Industrie), gründete um den Handel und Industrie zu fördern.

Eines der Ziele des INI war es die Unternehmen zu fördern die den Markt mit grundlegenden Ressourcen versorgten und die Wirtschaft zu stärken. Eine weitere Aufgabe des INI war es, die Schaffung von verschiedenen staatlichen Unternehmen, unter anderem zwei Unternehmen für die Produktion von Kraftfahrzeugen. 1945 gründete das INI die Firma ENASA (Empresa Nacional de Autocamiones S.A.), für die Herstellung von Bussen und Lastkraftwagen. Demfolgend sollte eine weitere Firma für die Herstellung von Personenkraftwagen gegründet werden.

Um das zukünftige Unternehmen so schnell wie möglich aufzubauen und das Produkt mit geringen Kosten zu entwickeln, hielt das INI Verhand-

lungen mit verschiedenen Automobilunternehmen, insbesondere Volkswagen und Fiat. Am 26. Oktober 1948 wurde mit der italienischen Firma Fiat eine Vorvereinbarung zur gegenseitigen technischen Entwicklung getroffen. Fast zwei Jahre später, nämlich am 9. Mai 1950 wurde das Unternehmen unter dem Namen „Sociedad española de automóviles de turismo“ S.A. (SEAT) gegründet.

Der erste Präsident und Hauptförderer von SEAT war José Ortiz de Echagüe.

Er beschloss den Hauptsitz und die Produktion des Unternehmens in der Zona Franca von Barcelona zu errichten, eine Stadt, die sich dank der großen Hilfe der damaligen Regierung als eine der wirtschaftlich stärksten Städte in Spanien entwickelte.

Der FIAT 1400 war das Modell, das gewählt wurde, um die Produktion zu beginnen. Für den neuen SEAT 1400 mussten zunächst die meisten Teile aus Italien importiert werden, später im Jahr 1954 erreichte das Unternehmen das Ziel, die Herstellung aller Teile in der eigenen Fabrik in Barcelona selbst zu produzieren.

Für Mitarbeiter mit Erfahrung in der Automobilbranche, wurden ausgebildete Arbeiter aus der damals schon aufgelösten Automobilfirma „Hispano-Suiza“ eingesetzt und eine Lehrlingsstätte errichtet um weitere Arbeiter ausbilden zu können.

Anfang 1953 kam der erste SEAT 1400 aus der Produktionskette, von dem im selben Jahr schon 959 Stück produziert wurde.

(vgl. 1 u. 7.)



Abb. 8, Logo von SEAT 1952

### 5.1.3. Entwicklung

Bis 1956 hatte SEAT bereits schon 39.000 Autos produziert, und zehn Jahre nach seiner Gründung hatte das Unternehmen schon mehr als 200.000 Automobile hergestellt. Der SEAT 600 war eines der größten Erfolge der spanischen Firma und bewirkte einen starken Wachstum vom Automobilhersteller.

Im Jahr 1963 produzierte SEAT 50.000 Autos pro Jahr, 80% davon war das Modell 600.

75% der Autos in Spanien waren Autos der Marke SEAT, zusammen mit 600 waren die Modelle 1400 und 1500 die am meist verkauften Modelle der Marke.

Die Automobilproduktion wuchs Jahr für Jahr und im Jahr 1964 produzierte die Firma etwa 80.000 Autos. Circa 240 „Sechshundert“ verließen das Werk pro Tag.

Im Jahr 1966 brachte SEAT das auf dem FIAT 850 basierende Modell SEAT 850 welches auch ein großer Erfolg war. Der Erfolg des 850 -er Modells verursachte Ende der '60 sehr lange Wartelisten.

Aufgrund der hohen Nachfrage nach Autos, beschloss Ortiz de Echagüe, die Fabrik in Zona Franca zu dublieren sowohl in Fläche wie auch in Arbeiterkräfte um die Produktion zu erweitern. Zugleich wurde ein weiteres Schulungsgebäude errichtet um mehr Personal für die Produktion der neuen Modelle einzuschulen. Im Jahr 1976 gab SEAT ca 60 Millionen Peseten (360 Mil. €) in Lohn ihrer Mitarbeiter aus, und im Jahr 2000 etwa 2,7 Milliarden Peseten (15 Mio. €).

Aber womit SEAT nicht zählte, war der Mangel an Infrastruktur und offiziellen Werkstätte, um die Autos zu reparieren. Als dieses Versagen sich bemerkbar machte, begann die Firma zu arbeiten, um die Städte mit mehr als zehntausend Einwo-



Abb. 9, Plaza Calvo Sotelo, Barcelona 1961

hnen mit genügend Werkstätten auszustatten. Sobald das Problem gelöst war, lief der Witz, dass die Ersatzteile für die SEAT- Autos sogar in den Apotheken gekauft werden konnten. Im Jahr 1975 löste sich das Unternehmen Leyland Authi, verantwortlich für die Herstellung unter Lizenz vom Austin Mini und Morris 1100 in Spanien, und verkaufte an SEAT seine Produktionswerke in Pamplona (Navarra) um ihre Produktion zu verstärken. Die Produktionswerke von Pamplona sind noch bis heute im Besitz von SEAT wo einige Modelle des Volkswagen Konzerns montiert werden. Im Jahr 1976 waren die Mitarbeiter von SEAT 25.000, und mehr als die Hälfte der Autos, die in spanischen Städten verkehrten, waren SEAT. 1965 hob die spanische Firma den Export einiger ihrer Modelle auf, als symbolischer Export wur-

den 150 SEAT 600 nach Kolumbien exportiert, was einen enormen Erfolg brachte. So sehr, dass acht Jahre später, 1973, 80.000 Autos pro Jahr exportiert wurden. 1976 gab es 400.000 und 1986 1.200.000. (vgl. 7)

### 5.1.4. SEAT 600, der Mythos

Der Seat 600 ist die Ikone, der große Mythos vom Beginn der spanischen Motorisierung in der Nachkriegszeit. Daher ist es tief verwurzelt in der Geschichte des "Alltags" vieler spanischer Familien in den 50er, 60er und 70er Jahren.

Mit dem 600 haben viele Familien aus der Mittelschicht den Traum verwirklicht, ihr eigenes Fahrzeug für einen niedrigen Preis von 63.000 Peseten (378,54€) zu kaufen.

Die Größe der Ankunft des SEAT 600 war so, dass im Jahr 1958 die Produktion versechsfacht wurde um von 14.000 Einheiten auf 80.000 produzierte Einheiten zu kommen.

Das Anfangsmodell des SEAT 600 hatte einen Hubraum von 633 cm<sup>3</sup> und 18 bis 20 Ps, dieses

Modell blieb sechs Jahre lang in Produktion, um später auf die Versionen D, E und L-Special mit einem 767 cm<sup>3</sup> Motor zu wechseln.

Seine Leistung wurde auf 25 Ps und später zu 28 Ps erhöht. Die Modelle D,E und L wurden noch weitere zehn Jahre produziert und vermarktet. (vgl. 1)

In allen Fällen blieb die Karosserie nahezu unverändert, unabhängig von der Verschiebung in der Öffnung der Türen seit 1970. Die L-Special, wie der Name schon sagt, beigetragen luxuriöseste Verfeinerungen und zusätzliche Oberflächen sowohl außen als auch innen.

Der 600-D erschien im Jahr 1963 und sein Nachfolger der E, könnte als der beste SEAT 600 von



Abb. 10, SEAT 600



allen in Betracht gezogen werden, welches bis zum Ende seines Bestehens unverändert hergestellt wurde. (vgl. 1)

Eine der großen Stärken des SEAT 600 war sein Karosseriedesign, der seine 3,30 Meter Länge mit einer luftigen Kabine ausnutzte, in der theoretisch vier bis sogar fünf Personen Platz fanden. Das Konzept des 600 erinnert sehr an das Design des renommierten Architekten Le Corbusier aus dem Jahr 1936, das im "Voiture Minimum" präsentiert wurde. Dieses Design versucht, die Außenabmessungen zu minimieren und die Innenbewohnbarkeit zu maximieren, indem die Räder an den Enden des Autos platziert werden. Darüber hinaus sind Motor und Getriebe wie beim 600 im Heck des Fahrzeugs positioniert, wodurch der Einbau eines Getriebetunnels vermieden wird und somit den Innenraum verbessert.

Der SEAT 600 hält viele Ähnlichkeiten mit dem vorherigem Entwurf des Architekten Le Corbusier so dass man davon ausgehen kann, dass das Konsortium SEAT- FIAT sich in Le Corbusiers Design inspirierte.

Der 600 hatte eine gute Grundrobustheit und bot auch eine große Reparaturfreundlichkeit, da seine Mechanik sehr einfach und zugänglich war. Auf der anderen Seite gab es fast überall Ersatzteile; nicht nur im offiziellen Netzwerk, sondern in allen Zubehörgeschäften.

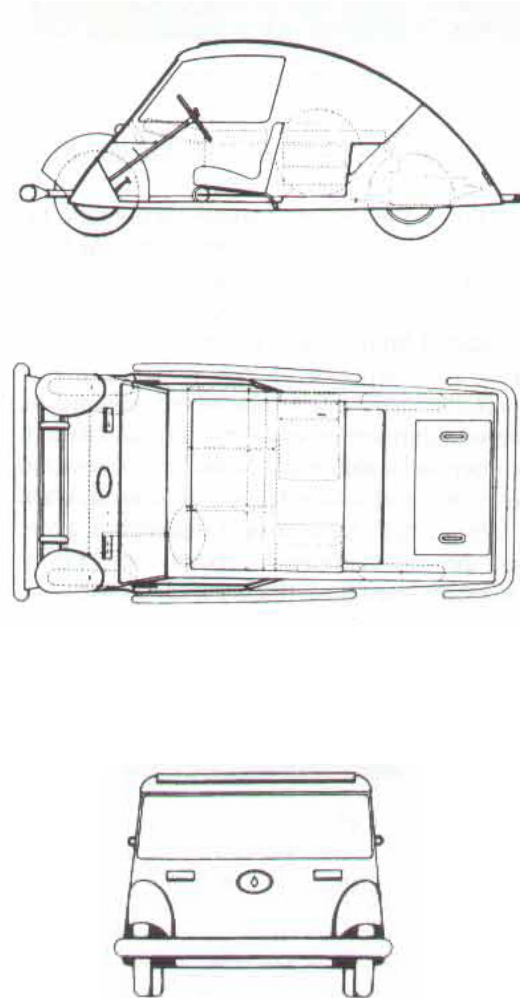


Abb. 11, Voiture Minimum, Le Corbusier 1936

### 5.1.5. SEAT Classics



Abb. 12, SEAT 1400, 1953-1964



Abb. 15, SEAT 1500, 1963-1972



Abb. 13, SEAT 1400 Sport, 1957-1960



Abb. 16, SEAT 800, 1964-1967



Abb. 14, SEAT 600, 1957-1973,



Abb. 17, SEAT 850, 1964-1974



Abb. 18, SEAT 850 Spider, 1966-1974



Abb. 21, SEAT 850 Cupé, 1966-1974



Abb. 19, SEAT 127, 1972-1982



Abb. 22, SEAT 124, 1968-1980



Abb. 20, SEAT 124 SC, 1968-1980



Abb. 23, SEAT 131, 1975-1984



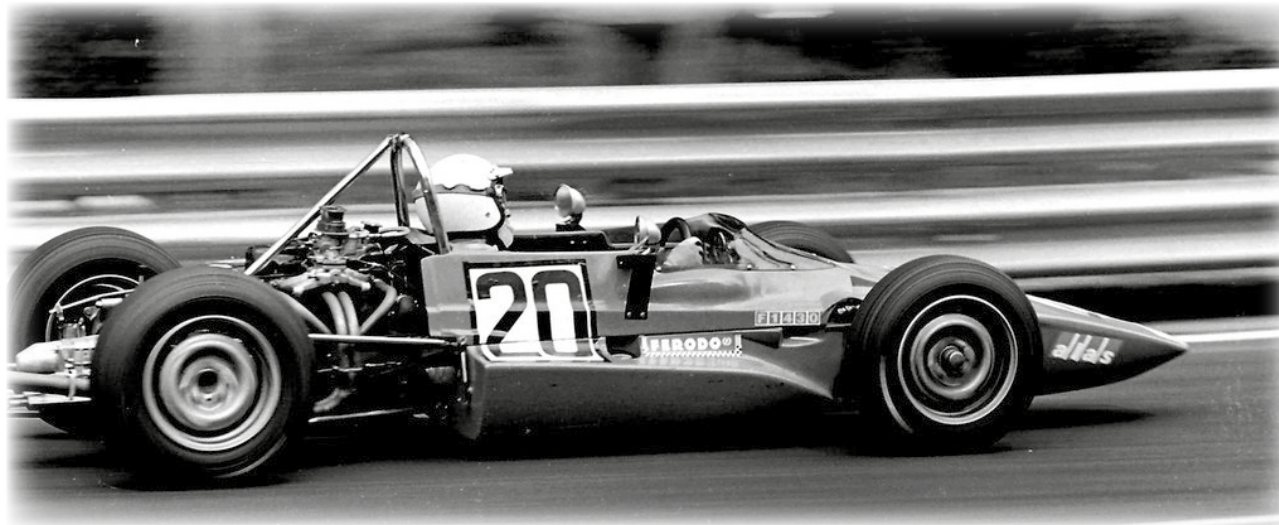


Abb. 24, SEAT 1430, 1970

### 5.1.6. SEAT im Motorsport

SEAT trat 1970 in die Welt des Rennsports ein und schuf die nationalweite Rennserien „Formula 1430“ (Formel 1430). Die Fahrzeuge dieses Wettbewerbs hatten einen SEAT 1430 cc-Motor und das Getriebe des SEAT 600. Im Jahr 1971 wurde im SEAT-Werk in der Zona Franca von Barcelona die Abteilung für Spezialfahrzeuge gegründet, die zum Hauptsitz des SEAT-Rennsportteams wurde.

Das offizielle Debüt von SEAT in der Welt der Rallyes fand 1972 statt und erreichte im selben Jahr den ersten Sieg bei der Rallye von R.A.C.E (Real Automovil Club Español).

1972 gewann SEAT die spanische Rallyemeisterschaft und die Fahrermeisterschaft mit Salvador

Caleñas, der bis 1979 jedes Jahr den Titel erfolgreich verteidigte. Die spanische Automobilfirma nahm insgesamt an 104 Rallyes teil, von denen sie sich an 39 davon den Sieg holten.

1977 trat SEAT zum ersten Mal bei der Rallye-Weltmeisterschaft in Monte Carlo auf und gewann den Markenpokal mit seinen Fahrern Antonio Zanini und Salvador Cañella.

Die Trennung mit Fiat im Jahr 1985 führte dazu, dass sich SEAT wegen den wirtschaftlichen Probleme der Marke aus allen Wettbewerben zurückzieht.

1987 hatte SEAT-Sport wieder ein offizielles Team in der spanischen Rallye-Meisterschaft. 1999 gewann er mit Antonio Rius erneut die spanische Rallyemeisterschaft und bestätigte sie 1989 erneut.



1995 kehrt Seat zur Teilnahme an der World Rally Championship in der Kategorie Allradantrieb zurück.

Im selben Jahr gewann Erwin Weber in der Arcópolis Rallye die Kategorie „Zweiradantrieb“, Antonio Ríos belegte den zweiten Platz. 1996 nahm SEAT zum ersten mal an den „World Rally Championship“ (WRC) mit dem Modell „Ibiza“ in der Kategorie 2000 ccm teil und holte sich den Titel. Sie verteidigten den Titel erfolgreich in den Jahren 1997 und 1998.

Das Debüt von SEAT in der Spitzengruppe des „World Rally Championship“ kam 1998 mit dem „SEAT Cordoba WRC“. Im Rally von Finnland holte sich SEAT ihre ersten Punkte und noch im selben Jahr punkteten sie auch beim Rally von Wales.

Im Jahr 1999 erreichten sie in der gesamten WRC-Saison immer gute Teilleistungen und zwei Podien, ein bei der Rally von Neuseeland und einen bei der Rally von Großbritannien.

Im Jahr 2002 kehrt SEAT mit dem selbstveranstalteten „Leon Supercup“ der zurück zu den Rennstrecken in Spanien und Portugal.

Später wurde die Veranstaltung auch an anderen Ländern wie Deutschland, England und die Türkei veranstaltet mit Blick auf einen internationalen Bewerb.

Im Jahr 2004 bekommt SEAT seinen ersten Sieg in der Tourenwagen-Meisterschaft, mit dem SEAT Toledo Cupra einer der stärksten Teams in der Meisterschaft mit vier Podien.

Im Jahr 2005 beteiligte sich SEAT an die Tourenwagen-Europameisterschaft (WTCC) mit dem SEAT Leon WTCC und holte sich den WM-Markentitel 2008 und 2009.

Seit 2010 bleibt die Rennsportabteilung von SEAT, SEAT-Sport, inaktiv. (vgl. 1 u. 2)



Abb. 25, SEAT Ibiza WRC, 1996



Abb. 26, SEAT Leon WTCC, 2008



Abb. 27, VAG-Zentrale Wolfsburg

### 5.1.7. SEAT & Volkswagen

Am 27. Mai 1986 übernahm Volkswagen (VW) Seat für 80.000 Millionen Peseten (480 Millionen Euro). Die Firma ändert ihren Namen nach der Übernahme von "Sociedad Española de Turismo" zu SEAT S.A.

Die Suche nach einem neuen Partner für SEAT, nach dem Bruch der technischen Vereinbarung mit FIAT im Jahr 1981, aus der ikonische Modelle wie der 600 herauskamen, waren Teil des Plans des Nationalen Instituts für Industrie (INI), die einzige spanische Automarke zu retten.

Der andere Teil des INI-Plans bestand darin, ein Bestseller-Modell zu entwickeln, mit dem SEAT so lange warten könnte, bis der neue Partner den Vertrag unterschrieben hätte. Dieses Modell war

der erste Ibiza von 1984, der die von Porsche zur Verfügung gestellte Technologie verwendete und dessen Äußeres vom renommierten italienischen Designer Giugiaro entwickelt wurde. Während der Ibiza mit allen Verkaufsprognosen brach, begann VW, Milliarden von Euro zu injizieren, um die Fahrzeugpalette des Unternehmens zu erneuern und zu erweitern, und beschleunigte den Export ihrer Autos.

Der Eintritt von VW versicherte die finanzielle Zukunft von SEAT, die eine komplizierte wirtschaftliche Situation durchmachte.

Das deutsche Unternehmen nutzte die billigen Arbeitskräfte der Fabriken und das Handelsnetz von Seat in Spanien, um alle Modelle der Gruppe zu vertreiben und zu vermarkten.

Im Jahr 1988, zum ersten Mal seit 1977, verdiente SEAT Geld: 11,18 Millionen Euro, während

seine Produktion auf 325.000 Einheiten stieg. Heute, nach mehr als 30 Jahren als Teil des VW-Konzerns, schloss die Marke 2017 mit einem Umsatz von über fünf Milliarden Euro und einer Produktion von 468.000 Autos. Ein Wachstum, das die gute Entwicklung der Marke in den letzten Jahren zeigt.

Der deutsche Hersteller, der jahrelang erfolglos versucht hatte, die Genehmigung zur Herstellung von Fahrzeugen in Spanien zu erhalten, wurde nach dem Erwerb von SEAT mit seinen beiden Fabriken in der Zona Franca von Barcelona und in Navarra zum größten Automobilhersteller Spaniens und profitierte von den niedrigsten Arbeitskosten der gesamten Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft.

SEAT nutzte die neue Politik von VW, die von Präsident Ferdinand Piëch ins Leben gerufen wurde,

um die strukturellen Plattformen von Autos und Komponenten unter ihren Marken zu teilen, um Kosten zu sparen. SEAT erhöhte seine Produktion und erreichte im Jahr 2000 516.000 Einheiten. Das VW-Management erkannte Jahre später, dass diese Politik ein Problem hatte: Die Autos von SEAT, Skoda, Audi und VW wurden immer ähnlicher, was dazu führte, dass sich die Kunden gegenseitig entfernten.

Im Jahr 2002 startete der neue Präsident, Bernd Pischetsrieder, eine neue Strategie, die die letzten Jahre von SEAT markiert hat. Er teilte seine Marken zwischen Klassische- (VW und Skoda) und Sport- Autos und setzte SEAT zusammen mit Audi in diese letzte Gruppe. (vgl. 2, 9 u. 11)



Abb. 28, Produktionshalle Martorell



## 5.1.8. Produktionszentrum Martorell

Die Fabrik in Martorell wurde im Februar 1993 eingeweiht und ist eine der modernsten in Europa. Das Produktionskomplex hat eine Fläche von mehr als 2.800.000 Quadratmetern, von denen 260.000 Grünflächen entsprechen. Rund 7.000 Menschen arbeiten in der Anlage und die tägliche Produktion der Fabrik beträgt rund 2.100 Einheiten.

Die jährliche Produktion beträgt rund 443.000. Die Einführung von Innovationen in den Produktionsprozessen, die Erweiterung der Ausbildung des Personals in den verschiedenen Zentren, die sich in den eigenen Werken befinden und die Integration modernster Technologie haben die Modernisierung der Fabrik ermöglicht. Ebenso sticht die Anwendung des Just-in-Time-Konzepts (Industrie 4.0) hervor, die Materialbereitstellungsmethode in der Montagelinie, für die SEAT in Spanien Pionierarbeit geleistet hat, da es zusammen mit seinen Einrichtungen einen

kompletten Industriepark von Zulieferern hat. Somit werden die Lagerflächen und die Transportprozesse innerhalb der Produktionsanlage reduziert.

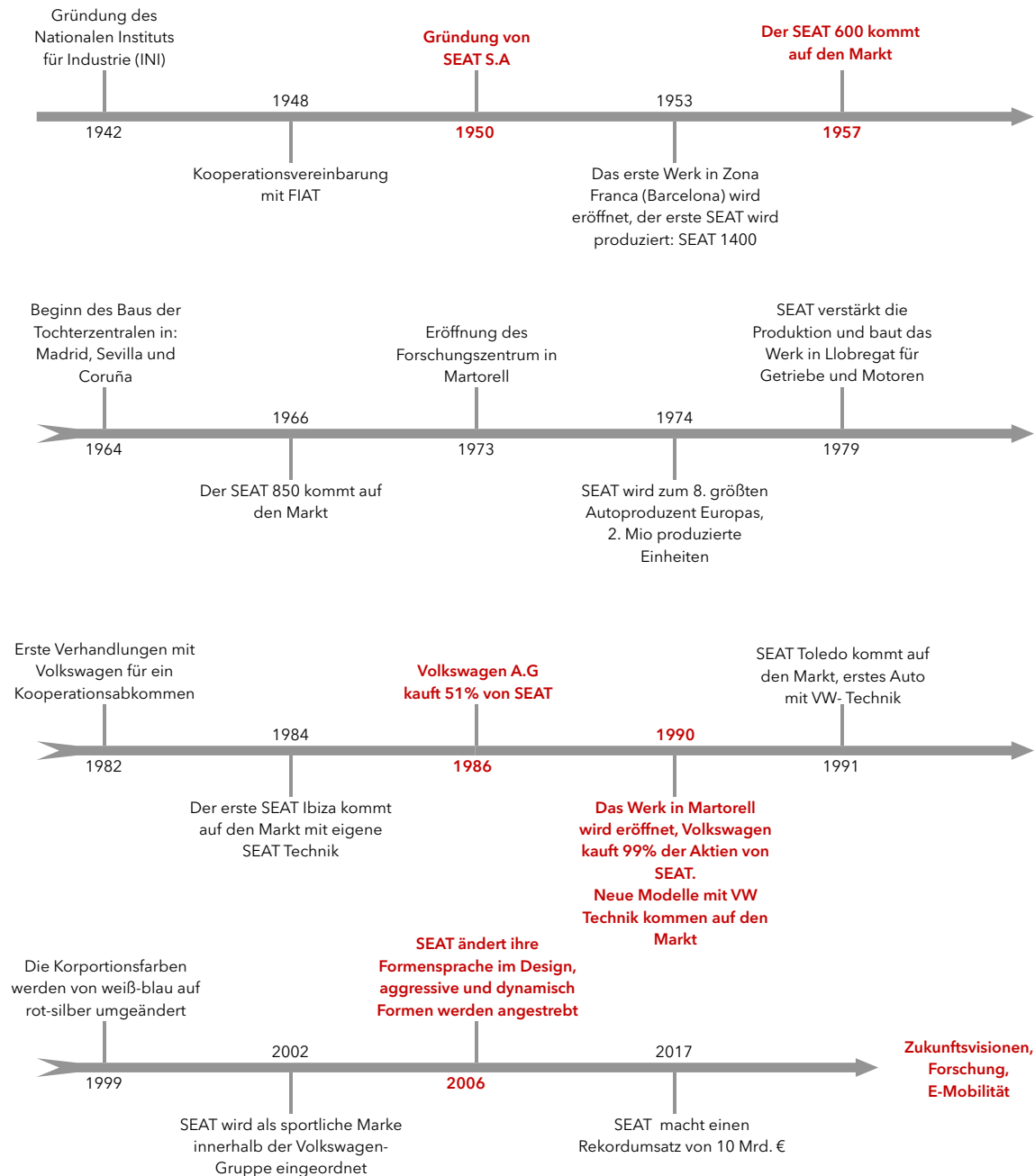
SEAT besitzt das weltweit größte Photovoltaik-Kraftwerk in der Automobilindustrie gemacht. Die auf den Dächern der Werkstätten installierten 53.000 Solarmodule erzeugen 15 Millionen kWh pro Jahr, was einer Einsparung von 7.000 Tonnen CO<sub>2</sub> entspricht.

Darüber hinaus verfügt das Martorell-Werk über zwei weitere Emissionsreduktionssysteme. Auf der einen Seite gibt es zwei 40 Kilometer lange Bahnlinien, um Fahrzeuge direkt zum Hafen von Barcelona zu transportieren, und Komponenten aus den Einrichtungen der Zona Franca von Barcelona. Beide Linien reduzieren den LKW-Verkehr um 50.000 Fahrten pro Jahr und verhindern einen großen CO<sub>2</sub> Ausstoß. Ebenso verfügt das Werk über eine Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlage, die 50% des Stroms und 90% der von ihm verbrauchten thermischen Energie erzeugt und so bis zu 12.800 Tonnen CO<sub>2</sub> pro Jahr spart. (vgl. 9)



Abb. 29, Produktionszentrum Martorell, Vogelperspektive

## 5.1.9. Zeitlinie



## 5.2. ARCHITEKTUR & SEAT

SEAT war eines der Unternehmen, das in einer der schwierigsten Zeiten des Landes auf Innovation und Technologie setzen. Diese Firmenpolitik spiegelte sich nicht nur in den Autos der Marke, sondern auch in den Gebäuden wieder. Zwischen den 50-er Jahren und 80-er wurden mehrere Werke von großem architektonischen Wert gebaut, die von Pionieren der modernen spanischen Architektur entworfen wurden. Sein Gründer, José Ortiz-Echagüe, schätzte die Bedeutung der Architektur in der Automobilwelt, um ein avantgardistisches Image zu projizieren. Die Gebäude mussten architektonisch und technologisch fortschrittlich sein, um mit den starken deutschen und französischen Automobilunterne-

hmen konkurrieren zu können.

### **Kantine Zona Franca Barcelona 1953:**

Eines der ersten durchgeführten Projekte war die Kantine für die Angestellten in der Zona Franca von Barcelona neben der Fabrik. Das Projekt wurde von den Architekten César Ortiz- Echagüe, Manuel Barbero Rebolledo und Rafael de la Joya Castro durchgeführt. Das Gebäude bestand aus mehreren Pavillons mit kleineren Räumen und Proportionen als die von der Fabrik. Der Speisesaal war der Ort der Ruhe und Umgehung der monotonen Arbeit der Fabrik. Die Architekten nahmen als Beispiel die Arbeiten der mitteleuropäischen Architektur, die maßgeblich vom



Abb. 30, Kantine SEAT, Manuel Barbero & Rafael de la Joya & Cesar Ortiz Echagüe, Barcelona 1955



Abb. 31, Lehlingschule, Manuel Barbero & Rafael de la Joya, Barcelona 1959

Bauhaus beeinflusst waren. Die Struktur des Gebäudes war innovativ, da es in großem Umfang Profile und Materialien aus der Luftfahrt verwendete, um Kosten zu reduzieren und die Konstruktion zu vereinfachen. Die Pavillons maximierten den Innenraum, da sie innen keine strukturellen Elemente hatten. Die großen Fenster garantieren zu jeder Tageszeit eine gute Innenbeleuchtung. Auf diese Weise wurde das Konzept des Gebäudes eindeutig mit der Philosophie des Unternehmens verbunden, das für die Innovation und für den Bau leichter und zugänglicher Autos herausragte.

Im Jahr 1957 und gegen alle Widrigkeiten gewann das Gebäude den Reynolds-Preis des American Institute of Architecture. (vgl. 5 u. 1)

### **Lehlingschule Zona Franca 1959:**

Das schnelle Wachstum des Unternehmens erforderte die Einstellung neuer Mitarbeiter. Für seine Gründung wurde die Lehlingschule in der Zona Franca neben der Fabrik geschaffen. Das Projekt wurde von den Architekten Manuel Barbero und Rafael de la Joya entwickelt. Das Projekt wurde auf einem Grundstück von ca. 7.000 Quadratmetern errichtet und zeichnete sich durch die strenge Bauweise und eine sehr rationierte Aufteilung aus. Das Gebäude wurde mit traditionellen Materialien gebaut, aber mit einer modernistischen Fassade mit typischen Fenstern von Le Corbusier und einer weißen Keramikbeschichtung, die im Gegensatz zu den Ziegeln vom Rest des Gebäudes heraus stach. (vgl. 5)



## 5. ANALYSE

Das junge Architekten, Ortiz-Echagüe und Echaide, die für die Gestaltung der Gebäude des Unternehmens verantwortlich war, zeigten sich als großer Bewunderer der Architektur von Mies van der Rohe.

### **Labors Zona Franca 1959:**

In den 1959 von Ortiz-Echagüe und Echaide erbauten Laboratorien zur Kontrolle der Qualitäten ist der Einfluss von Mies offen sichtbar. Das Skelett des Gebäudes spiegelt sich in der Fassade wieder, große Fenster und eine von der Funktion abgeleitete Form sind die Hauptmerkmale des Gebäudes. Die Faserzementplatten an der Fassade sind typisch für die moderne Architektur der Zeit.

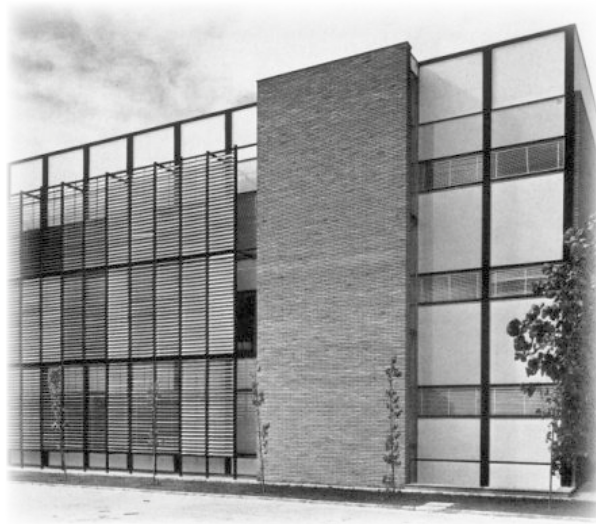


Abb. 32, Labor, Rafael Echaide & Cesar Ortiz Echague, Barcelona 1959

### **Tochterzentrale Madrid, Barcelona & La Coruña:**

Alle SEAT-Tochtergesellschaften in den verschiedenen spanischen Städten basierten auf demselben Schema. Die Gebäude bestanden aus einem Ausstellungs- und Verkaufspavillon, einem Fahrzeugdepot, einer Werkstatt, einer Tankstelle und Verwaltungsbüros. (vgl. 5)

Die Tochterzentrale von Barcelona war in der Nähe des Stadtzentrums von Barcelona auf dem Platz von Ildelfons Cerdá. Die Gebäude, die den Komplex bildeten, wurden in vier verschiedenen Phasen ausgeführt. Die markante Einfachheit der Gebäude verriet den Einfluss von Mies. Das Bürohaus zeichnete sich durch seine Höhe aus, während die anderen Gebäudeteile deutlich untergeordnet waren. In diesem Projekt hebt



Abb. 33, Tochterzentrale Barcelona, Rafael Echaide & Cesar Ortiz Echague, 1958





Abb. 34, Tochterzentrale Barcelona, Rafael Echaide & Cesar Ortiz Echague, 1958

auch die Ablagerung von Autos hervor, deren Fassade vom Typ "Curtain Wall" den Innenraum frei ließ und erlaubte es, die Automobile von der Außenseite zu beobachten. Dieses Gebäude basierte auf der „Crown Hall“ von Mies, und die Architekten Ortiz-Echagüe und Echaide ließen die Konstruktion im Inneren sowie die Einrichtungen des Gebäudes sichtbar.

In der Folge wurde die Filiale in Madrid gebaut und ihre Arbeiten in 1966 abgeschlossen. In diesem Fall wurden die Werkstätten aufgrund der begrenzten Baukapazität des Grundstücks vom Rest des Gebäudes getrennt. Die Tochterzentrale von Madrid wurde ebenso wie die von Barcelona in vier verschiedenen Phasen, aber nur zwei Gebäuden gebaut. Am sichtbarsten, neben dem Paseo de la Castellana, befanden

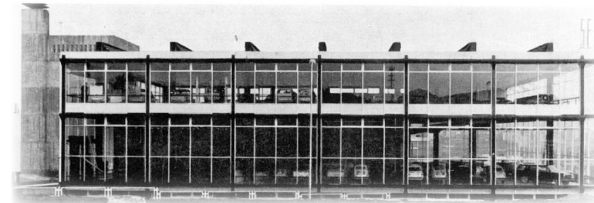


Abb. 35, Tochterzentrale Coruna, Andres Fernandez-Albalat Lois, 1968

sich ein Ausstellungs- und Verkaufsraum, Büros, eine Schule für Lehrlinge und ein Autodepot. Die Werkstätten befanden sich in einem anderen Grundstück. Anders als die Zentrale von Barcelona verband die Madrider Zentrale den klassischen Stil der Zeit mit geschlossenen Ziegelwänden mit großen Glasflächen an der Fassade. Das Gebäude sollte optimale Bedingungen für die Arbeitsumgebung schaffen, so dass das Gebäude um einen begrünten Innenhof gebaut wurde, der den Arbeitern als Ausweichraum diente. (vgl. 5)

Der Architekt Andrés Fernández-Albalat war verantwortlich für die Gestaltung der Tochterzentrale von La Coruña. Wie die Architekten Ortiz-Echagüe und Echaide zeigte Fernández Albalat in seinen Werken seine Bewunderung für die Werke von Mies und folgte der Philosophie der einfachen Formen und der



Abb. 36, Tochterzentrale Coruna, Andres Fernandez-Albalat Lois, 1968

## 5. ANALYSE



Abb. 37, Tochterzentrale Madrid, Manuel Barbero & Rafael de la Joya & Cesar Ortiz Echagüe, 1963

konstruktiven Logik. Das Gebäude der Tochtergesellschaft von La Coruña besteht aus verschiedenen Blöcken, die unabhängig voneinander gebaut und anschließend miteinander verbunden wurden. Das Autodepot präsentierte eine sehr avantgardistische Konstruktion für die Zeit. Die Dächer wurden von Trägern mit variablem Querschnitt abgehängt, um das Innere des Tanks völlig frei zu lassen. Die Fassade des Lagerhauses



Abb. 38, IT-Center Martorell, Jose Antonio Coderech de Semtmenrat, 1971

und des Showrooms bestand aus großen Glasflächen, während die Büros, die sich zwischen dem Ausstellungsraum und dem Lager befanden, aufgrund der anspruchsvollen Wetterbedingungen eine geschlossene Fassade hatten.

1971 baute Seat ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum in Martorell, etwa 15 km südwestlich von Barcelona. Verantwortlich für die Durchführung des Projekts war der renommierte Architekt Jose Antonio Coderech de Semtmenrat. Eines der Hauptmerkmale des Projekts war seine Anpassung an die Topographie des Geländes. Die Topographie führte zu der artikulierten Form des Gebäudes, das sich auf der gleichen Ebene über das Grundstück erstreckte, wobei sich der Grundriss von dem typischen rechteckigen Schema der früheren Projekte der Firma abwandte. Um den Bau eines massiven und aufdringlichen Gebäudes in der Umgebung zu vermeiden, beschloss Coderech, das Forschungszentrum in sechs Pavillons aufzuteilen. Eines der Ziele von Coderech war es, angenehme Räume mit einer angenehmen Arbeitsumgebung zu schaffen. Um dies zu tun, vergrößerte er die Oberfläche der



Abb. 39, IT-Center Martorell, Jose Antonio Coderech de Semtmenrat, 1971

Fassade, indem er den Umfang skalierte und die Fenster in Höhe der Arbeitsebene positionierte. Im Gegensatz zu den übrigen Gebäuden gehörten die verwendeten Materialien und ihre Formen zu einer eher traditionelleren Architektur. (vgl. 5)

Die überwiegende Mehrheit der genannten Gebäude wurden im Laufe der Jahre modifiziert und verkauft, nachdem das deutsche Unternehmen Volkswagen, SEAT übernommen hatte. Das Entwicklungszentrum von Martorell wurde erweitert und ab 1989 begannen die Arbeiten für den Bau der neuen Fabrik in den angrenzenden Mauern. Nach der Investition des Volkswagen-Konzerns konzentrierte sich SEAT auf die Maximierung der Produktion und die Verbesserung der wirtschaftlichen Zahlen, sodass die Architektur im Hintergrund blieb.



Abb. 40, SEAT- Pavillion, Alfredo Arribas, Autostadt Wolfsburg, 2002

## 5.2 KORPORATIVE ARCHITEKTUR

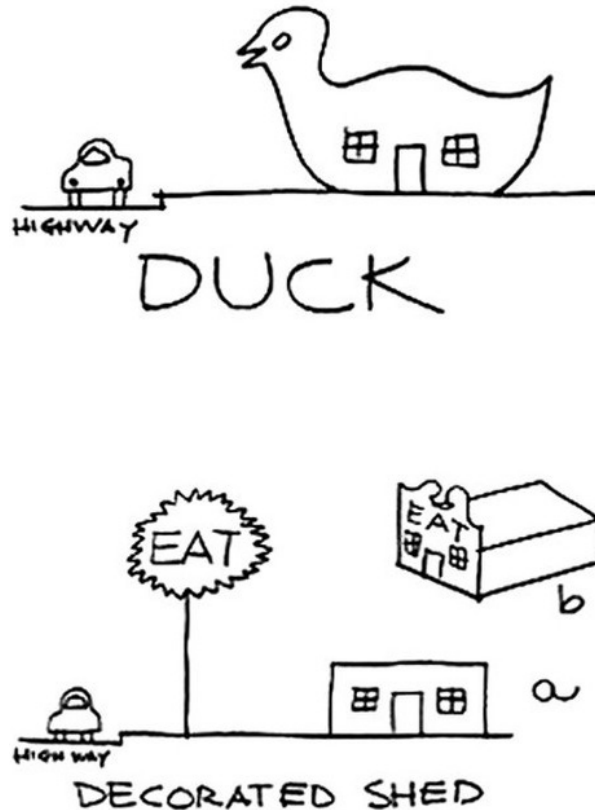


Abb. 41, Theorie Decorated Shed, Robert Venturi, 1966

Die Theorie des *“decorated Shed”* ist eine der wichtigsten Theorien in der Architektur des 21. Jahrhunderts und eines der Grundprinzipien, auf denen die Unternehmensarchitektur basiert. Nach Ansicht des Architekten Robert Venturi müssen Form und Aussehen des Gebäudes Teil einer Botschaft sein, in der der Betrachter visuell über die Funktion im Inneren des Gebäudes informiert wird.

Das Big Duck Building ist eines der ikonischsten Bauwerke der Architekturtheorie und ist die Darstellung, wie ein Gebäude von seiner Form her seine Bedeutung und das, was in ihm getan wird, erklären kann, ohne dass Schilder oder Symbole verwendet werden müssen, die sich auf seine Funktion beziehen.

In der Unternehmensarchitektur versuchen Unternehmen, die Identität, den Geist und die Werte der Marke auszudrücken, und das Ergebnis ist die Ausdruckskraft des Unternehmens selbst, die sich in der Ästhetik seiner Räume und Fassaden widerspiegelt, die als Unterscheidungsmerkmal zum Rest der Gebäude dienen.

Die visuelle Identität wird oft als das Geschäftssymbol betrachtet, das nicht nur von seiner architektonischen Form abhängt, sondern aus Farben, Texturen und Umgebungen gestaltet werden kann.

Demzufolge wird hier verstanden, dass das Bild eines Unternehmens die Persönlichkeit ist, mit der es in der Öffentlichkeit präsentiert wird.



Eines der besten Beispiele in der Automobi-  
lindustrie ist die Architektur, die zwei Marken  
derselben Unternehmensgruppe unterscheidet.  
BMW auf der einen Seite und MINI auf der ande-  
ren. Während sich MINI an ein jüngeres Publikum  
richtet, setzt BMW auf eine reifere Gruppe, die  
ein Plus an Luxus und Nüchternheit sucht.  
Beide Marken verkörpern diese Eigenschaften  
in ihrer Korporativen Architektur. Während MINI  
sich für fröhliche, unbeschwerte Farben mit  
hohen Kontrasten entscheidet, tut dies BMW mit  
hellen, homogenen Farben. Wie im Beispiel auf  
dem Foto zu sehen ist, kann der Betrachter eine  
klare Trennung zwischen den beiden Marken im  
selben Gebäude erkennen.



Abb. 42, Wearnes BMW-MINI Autohaus

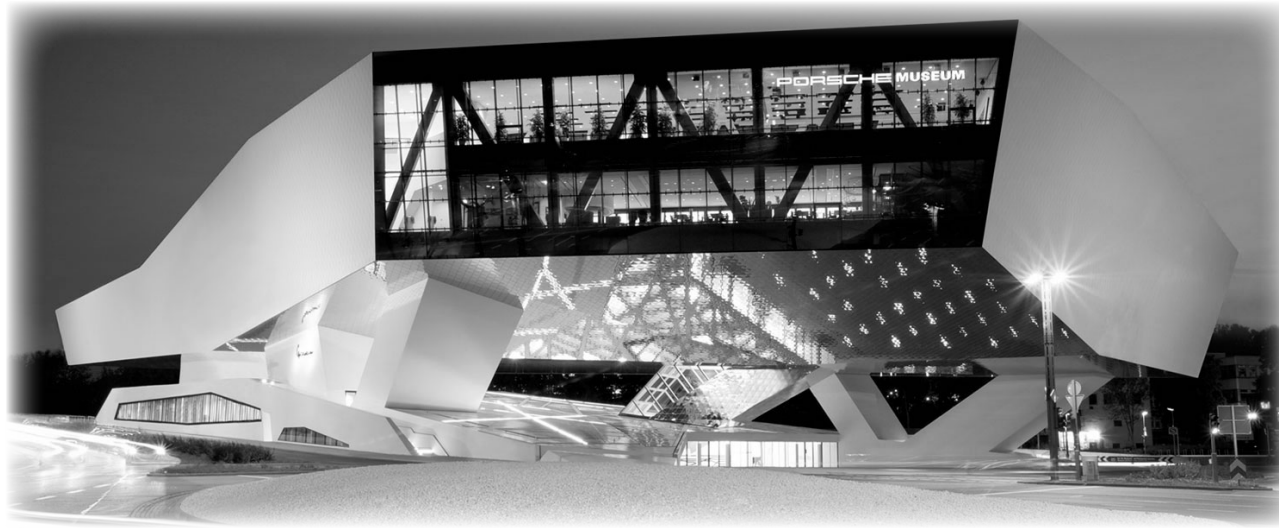


Abb. 43, Porsche- Museum, Stuttgart

### 5.3.1. Porsche Museum

Das Gebäude befindet sich neben dem Stuttgarter Werk und dem Firmensitz.

Das Design ist avantgardistisch und in seiner Konstruktion eine Herausforderung für die Tragwerksplaner. Das Gebäude wird von nur drei V-förmigen Säulen getragen, der dominierende Hauptkörper des Museums scheint wie ein Monolith hoch über dem Boden zu schweben. Eine der Absichten von Delougan Meissl war es, das für die Rennwagen der Marke typische Gefühl der Leichtigkeit des Körpers zu schaffen.

Die für den Bau verwendeten Materialien sind hauptsächlich der Stahl für die Gebäudestruktur, der Beton für die Fundierung und das Aluminium in Kombination mit Glas für die Fertigstellung der

Fassade.

Die Struktur des Museums besteht aus einem Raumfachwerk aus Stahl, das wie bereits erwähnt auf drei Stahlbetonstützen ruht.

Der Monolith befindet sich in einer Höhe von zehn Metern über den Straßenniveau und markiert so die Breite des Platzes, vor dem er sich befindet. Im Inneren befinden sich die Ausstellung, ein Restaurant und mehrere Räume für private Veranstaltungen. Unter dem Hauptkörper befindet sich der Sockel des Gebäudes, in dem Besucher des Museums empfangen werden. Die beiden Gebäudekörper sind durch eine teilweise verglaste Treppe und einen Aufzug

miteinander verbunden. Über eine Rolltreppe gelangen die Besucher in den Ausstellungsbereich im obersten Stockwerk mit einer Fläche von ca. 5.600 m<sup>2</sup>.

Die Ausstellung ist chronologisch aus dem Jahr 1948 angeordnet, während das vorherige Jahr in einem Raum liegt, der der Gründung und dem Beginn des Unternehmens gewidmet ist.

Im Erdgeschoss befinden sich die Lobby, die Werkstatt und das Archiv, ein kleines Restaurant und eine Cafeteria, der Museumsshop, die Garderobe und die Schließfächer. Die aufsteigende Form des Daches dieses Gebäudes bietet Platz vor dem Eingang zu einem zweiten Stock, wo der Lesesaal des Archivs untergebracht ist. (vgl. 13)



Abb. 44, Porsche- Mueum, Stuttgart



Abb. 45, Porsche- Mueum, Stuttgart

### 5.3.2. BMW- Welt

Das Gebäude im futuristischem Architekturstil wurde von Coop Himmelblau entworfen und 2007 fertiggestellt. Das Design steht für Dynamik mit wellenförmigen Formen, die sich durch das gesamte Gebäude ziehen. Die unregelmäßige Struktur der BMW-Welt wird durch die Erzeugung einer triangulierten Maya aus Stahlträgern erreicht, die die gewünschten gekrümmten Flächen für das Projekt erreichen und gleichzeitig ihre Form dank der dreieckigen Geometrie sicherstellen.

Das Dach von 16.500 m<sup>2</sup>, das das gesamte Gebäude umfasst und nur von 11 über den Boden verteilten Punkten getragen wird, erzeugt den Effekt, über das Gebäude zu schweben.

Die Innenräume sind eine Komposition aus monumentalen Treppenhäusern, geschwungenen Brücken und Balkonen, die in der Luft gehalten werden.

Innerhalb des Gebäudes gibt es eine große Ausstellung aller aktuellen Modelle des Unternehmens, sowohl Motorräder als auch Autos und eine Ausstellungsfläche, in der die Technologien der Marke erklärt werden. Die Einrichtungen umfassen auch zwei Restaurants, ein Bistro und eine Café-Bar; sowie ein multifunktionales Auditorium für bis zu 800 Personen und verschiedene Räume für geschäftliche Veranstaltungen. (vgl. 3)



Abb. 46, BMW- Welt, München



Abb. 47, BMW- Welt, München



### 5.3.3. BMW Museum

Das vom Wiener Architekten Karl Schwazer BMW Museum wurde 1972 fertiggestellt. Die innere Struktur basiert auf sechs festen Säulen, die in unterschiedlichen Höhen innerhalb des von der Schale erzeugten Raums wachsen. Das Außenbetondach wurde nach dem Prinzip der selbsttragenden Karosserie konzipiert: Das Museumsgebäude soll den "natürlichen Lebensraum" des Autos - Straßen, Brücken und Parkhäuser - auf engstem Raum simulieren. Das Grundkonzept besteht darin, die Umgebung der Straße in den Ausstellungsraum zu bringen: Zwischen 2002 und 2008 wurde die Erweiterung des Museums durch die Architekten von Atelier Bruckner durchgeführt, das Erdgeschoss des

Museums vergrößerte seine Fläche auf 5.000 Meter quadratisch, indem man ein angrenzendes niedriges Gebäude hinzufügte. Zwei Drittel dieser Struktur ist unterirdisch und das Innere besteht aus sieben "Boxen", die durch eine Reihe von Brücken, Straßen und Plätzen verbunden sind. Jedes von ihnen widmet sich einem zentralen Aspekt von BMW und der Geschichte seiner Produkte, mit einem großen zentralen Platz, der als flexibles Veranstaltungszentrum zur Verfügung steht und derzeit die Dauerausstellung des BMW Museums beherbergt, während innerhalb der Schalenkonstruktion, eine immer wechselnde Ausstellungen mit spezifische Themen gezeigt wird. (vgl. 3)



Abb. 48, BMW- Museum, München



Abb. 49, BMW- Museum, München

### 5.3.4. Mercedes- Museum

Das Museum des deutschen Automobilherstellers befindet sich neben dem Produktionswerk in Untertürkheim, Stuttgart. Den Auftrag für den Entwurf und Planung des neuen Museums bekam das internationale Architektenbüro von UN Studio.

Das Design des Mercedes-Museums basiert auf der Geometrie eines Klees. Diese Form wird sowohl in der inneren Organisation des Gebäudes sowie auch im Äußeren auch ersichtlich.

Die Rampen und Brücken, die im Inneren des Museums sind, schaffen eine Nachahmung des natürlichen Lebensraum von Autos, die Straße.

In der Eingangshalle im ersten Untergeschoss befindet sich eine Rolltreppe, die in das Erdgeschoss führt, und drei Aufzüge, die die Besucher an die Spitze des Gebäudes bringen, wo die Ausstellung beginnt.

Die Strukturen, die "Blätter" des Klees, sind um den zentralen Kern des Atriums angeordnet. Diese Struktur erzeugt unterschiedliche räumliche Konstellationen, die eine große Auswahl an Suchmöglichkeiten, Abkürzungen, geschlossene und offene Räume und große Wandflächen um Videos zu projizieren.

Die Sammlung von Autos und Lastwagen wird in fünf Ebenen kombiniert gezeigt. Sieben Ebenen werden die Oldtimer und auf den untersten Ebenen die Rennwagen ausgestellt. Neben der Autoausstellung der Marke vervollständigt das Gebäude sein Programm mit einem Kindermuseum, mehreren kleinen Geschäften und einem Restaurant,

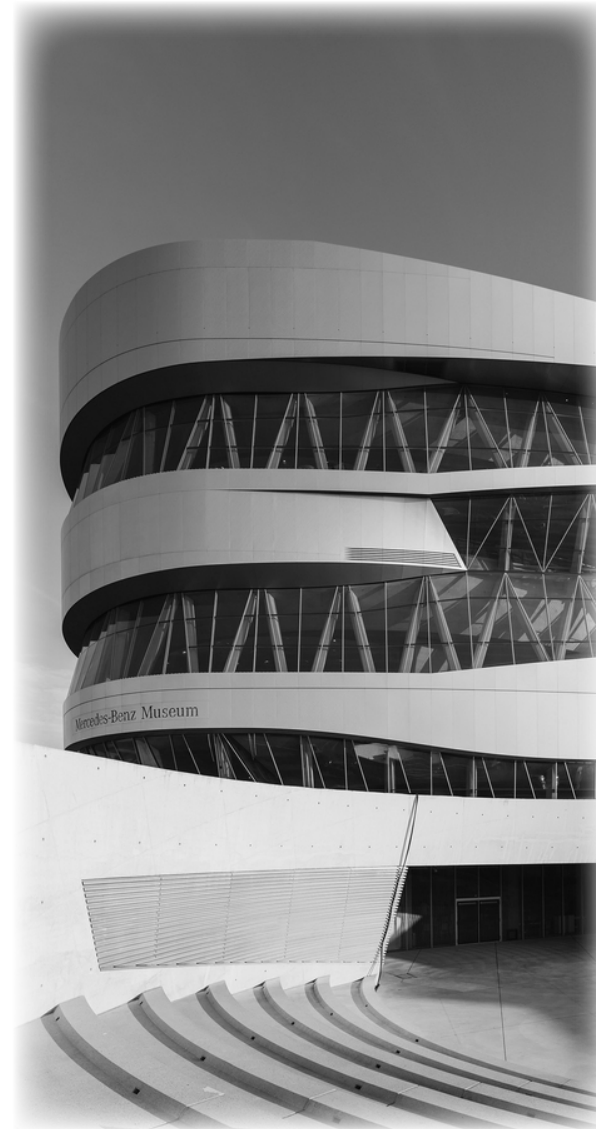


Abb. 50, Mercedes- Museum, Stuttgart

die sich in einem großen und offenen Raum befinden, der das Museum mit dem nahe gelegenen Fahrzeugzentrum verbindet. In seiner Materialisierung reproduziert das Museum die Werte, die mit der Marke Mercedes Benz verbunden sind: technologischer Fortschritt, Intelligenz und Eleganz. Die Verwendung von Aluminium und Glas, Materialien, die üblicherweise beim Bau von Fahrzeugen verwendet werden, wird in der gesamten Fassade des Gebäudes verwendet. Der Beton wurde innen frei gelassen, um einen Hintergrund zu schaffen, der mit hellen Farben kontrastiert, um die Karosseriefarbe der Ausstellungsstücke hervorzuheben. (vgl. 17)



Abb. 51, Mercedes- Museum, Stuttgart



Abb. 52, Mercedes- Museum, Stuttgart



### 5.3.5. Citroën C42

Citroëns Showroom C42 befindet sich an der berühmten Straße der Champs Élysées in Paris. Das Gebäude wurde von der französischen Architektin Manuelle Gautrand entworfen und gilt als atypischer Showroom zwischen in den Haussmannischen Gebäuden der Champs-Élysées. Die Bauarbeiten wurden 2007 beendet und im selben Jahr wurde das Gebäude für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Das Grundstück, auf dem das Gebäude der französischen Marke steht, gehört seit 1927 dem Unternehmen, da es früher eine Verkaufsniederlassung war.

Seit 2007 stellt die Marke im neuen Gebäude ihre neuesten technologischen Entwicklungen und ihre Prototypen vor.

Ziel war es ein Gebäude zu Bauen das als internationales Schaufenster für der Marke genutzt werden konnte.

Das Gebäude besteht aus einem Lounge-Bereich, Ausstellungsbereichen und einem Racing Space wo die Rennautos ausgestellt werden die in den unterschiedlichen Motorsport Kategorien aktiv sind. Dieser Showroom ist auch ein Ort, um sich im Citroën-Universum einzutauchen und um Citroën-liebhaber einen Treffpunkt zu bieten. Die Ausstellungen illustrieren die Geschichte der Marke, ihre Relevanz und beziehen sich auf ihre Vision der automobilen Zukunft.

Mit der gleichen Philosophie der Innovation, die die meisten Automobilhersteller haben so wie Citroën, wird dies am Gebäude plausiert. Das C42 ist ein völlig transparentes Gebäude bei dem die Fassade aus Glasdreiecken besteht, die die Chevrons der Marke entlang der gesamten Fassade bilden. Dieser Glasvorhang bedeckt



Abb. 53, Citroën C42, Paris

einen "Autobaum", der es erlaubt, die Produkte und Animationen im Inneren zu präsentieren. Dieses Ergebnis trägt auch zur sorgfältigen Auswahl der Farben bei, die mit dem Wechsel von Weiß und Rot spielen. Im Keller dominiert das Rot, in den anderen Ebenen reduziert es sich auf wenige Nuancen. Das Ergebnis dieser Wahlen ist das Äußere: eine leuchtende Fassade, die den Passanten der Champs-Élysées eine Licht- und Farbenpracht verschafft, die aber diskret in diesen Kontext integriert ist. Das Gebäude verfügt auch über einen Panorama-Aufzug, der die Besucher in die oberste Etage bringt, um einen Panoramablick auf Paris zu bieten. An der Spitze des Gebäudes befindet sich auch der Gesellschaftsclub von Citroën, ein Raum für private Veranstaltungen. (vgl. 16)



Abb. 54, Citroen C42, Paris



Abb. 55, Citroen C42, Paris



Abb. 56, Ferrari- Museum, Modena

### 5.3.6. Ferrari- Museum

Das Museum von Enzo Ferrari in der italienischen Stadt Modena wurde 2004 vom Architekten Jan Kaplicky geplant, der unerwartet vor Abschluss der Arbeiten starb. Das Projekt wurde vom Architekten Andrea Morgante fortgeführt, wobei die ursprüngliche Idee von Kaplicky beibehalten wurde. Die Stadt Modena, in Norditalien gelegen, hat klassische und regionale Architektur im toskanischen Stil. Das war der Grund, warum, nachdem das Gewinner-Design veröffentlicht wurde, eine große Kontroverse entstand, weil man in Betracht zog, dass solch ein futuristisches Design mit der Harmonie des Rests der angrenzenden Gebäude brechen würde. Das Projekt umfasste die Restaurierung des

Geburtshauses des Gründers des italienischen Automobilherstellers, Enzo Ferrari, unter Beibehaltung des ursprünglichen Gebäudes. Gerade diese Operation erzeugt einen großen Kontrast zwischen dem alten und dem neuen Projekt. Eine Mischung aus traditioneller und regionaler Architektur und einer technologischen und futuristischen Konstruktion. Das Projekt zeichnet sich durch ein Design aus, das stark von der Architektur des Ortes abhebt. Das Gebäude ist ein Freischiff mit Säulen von ca. 3500m<sup>2</sup>, das aus einer Stahlkonstruktion besteht, die von den Außenmauern des Gebäudes getragen wird. Das Design des Dachs ist von den Lufteinlässen



des Neubaus vorgibt.  
Das neue Museum beginnt auf der gleichen Höhe wie die "Casa de Enzo Ferrari" (zwölf Meter) und steigt dann sanft ab.  
Die organische Form zielt auf eine Geste ab: offene Arme, die die Prominenz des alten Ziegelhauses von Enzo Ferrari umarmen und verstärken.  
Das Haus wurde umgebaut und restauriert, um als eine Galerie zu dienen, in der das Leben des Gründers der Firma rekonstruiert wird.  
Die Konstruktion des Daches wurde mit gebogenen Aluminiumlamellen ausgeführt. Die Öffnungen in der Abdeckung, die sich wie zuvor erwähnt an die Lufteinlässe eines Rennwagens erinnern, lassen das Licht des Nordens in das Schiff eindringen.  
Das Innere des Museums ist ein leerer Raum, in dem Besucher auf einem leicht abfallenden Boden laufen. Im Innenraum werden die Autos mit einer typischen Art einer Kunstgalerie ausgestellt. Die Autos sind auf Plattformen positioniert, um ihre Position innerhalb des Raumes hervorzuheben.  
Das Programm des Gebäudes besteht aus der Ausstellungsgalerie, einem kleinen Café, einem Informationsbüro und im Erdgeschoss vervollständigen das Programm mehrere Veranstaltungsräume und einen Raum, der Sergio Scaglietti gewidmet ist, dem vertrauenswürdigen Karosseriebauer von Enzo Ferrari. (vgl. 3)

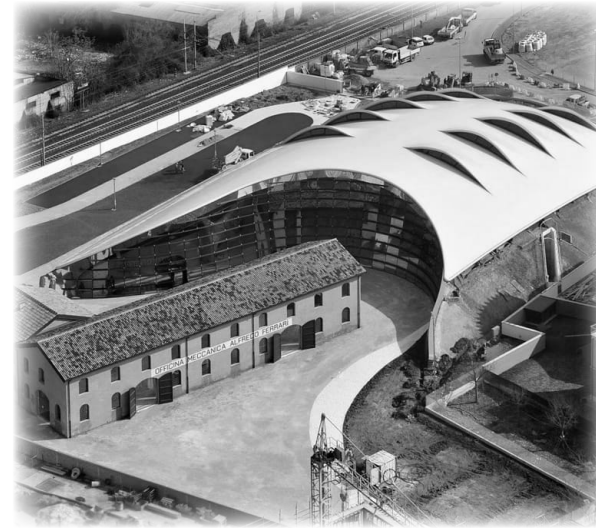


Abb. 57, Ferrari- Museum, Modena



Abb. 58, Ferrari- Museum, Modena



Abb. 59, Skoda- Museum, Mlada Boleslav

### 5.3.7. Skoda- Museum

Im Jahr 2012 öffnete das Skoda-Museum in Mladá Boleslav seine Türen für die Öffentlichkeit.

Das Gebäude zeigt die repräsentativsten historischen Fahrzeuge der Marke sowie Multimedia-Material und historische Dokumente des Unternehmens.

Das Gebäude, ein Industriebau mit drei Stockwerken nüchterner und klarer Architektur, ist Teil eines Skoda-Komplexes, der Motoren herstellte und mehr als 100 Jahre Geschichte hat. Später wurde das Gebäude lange Zeit als Bürokomplex genutzt. Im Inneren des Gebäudes wurde alles neu gebaut, vollständig geleert und saniert. Die

gesamte technische Versorgung wie Elektrik, Lüftung, Beleuchtung und Klimatisierung ist völlig neu.

Mehr als 100 Kilometer neue Elektrokabel und drei Kilometer neue Heizkanäle wurden neugelegt, um eine neue, helle, kühle und völlig moderne Architektur für das Museum zu schaffen, die feinfühlig zwischen den historischen Pavillons angeordnet ist.

Das Äußere des Museums hat dem historischen Gebäude ein neues Aussehen verliehen, und die hohe Qualität der Verarbeitung und Präzision in der Ausführung ist ein Beweis für die Tradition der Marke.

Das Forum "Laurin & Klement", eine Mul-



tifunktionsfläche von 930 m<sup>2</sup>, bietet die ideale Bühne für Škoda Sonderveranstaltungen und Ausstellungen, kann aber auch an externe Veranstaltungen angepasst werden und bietet Platz für fast 600 Personen. Das Museum bietet auch einen vollständig restaurierten Kinderbereich (254 m<sup>2</sup>), in dem Kinder die Welt von Škoda entdecken können. (vgl. 15)



Abb. 61, Škoda- Museum, Mlada Boleslav



Abb. 60, Škoda- Museum, Mlada Boleslav



Abb. 62, Škoda- Museum, Mlada Boleslav

### 5.3.8. SEAT Formensprache

In den ersten Jahren seit der Gründung wollte SEAT eine Unternehmensarchitektur entwickeln, die die Werte und Produkte des Unternehmens widerspiegelt.

Wie bereits in Abschnitt 5.2 dieser Arbeit erwähnt wurde, waren die Architekten César Ortiz-Echagüe, Manuel Barbero Rebolledo und Rafael de la Joya für die Gestaltung des Unternehmensauftritts von SEAT durch Architektur verantwortlich.

Ab den 80er Jahren und zeitgleich mit dem schlechten wirtschaftlichen Moment, unter dem das Unternehmen litt, wurde die Investition beiseite gelassen, um das Image der Marke durch Architektur zu fördern.

Zu Beginn des letzten Jahrzehnts kehrte SEAT zurück, um sein Firmenimage in seinem Händlernetz zu verbessern, für das es eine Fassadengestaltung für die Autohäuser entwickelt hat, durch das die Marke identifiziert wird.

Die Gestaltung der heutigen Unternehmensarchitektur von SEAT wird auf der Grundlage der Farben Schwarz, Rot, Weiß und Silber aufgebaut. Darüber hinaus sind die geometrischen Formen dynamisch und aggressiv, mit trapezförmigen Designs, wie sie im Werbepylon (Abb. 41) zu sehen sind.

Diese Formen sind Teil der aktuellen Designsprache der Marke, in der scharfe Kanten und markierte Winkel auch in den neuesten Karosseriedesigns des Unternehmens verankert sind.

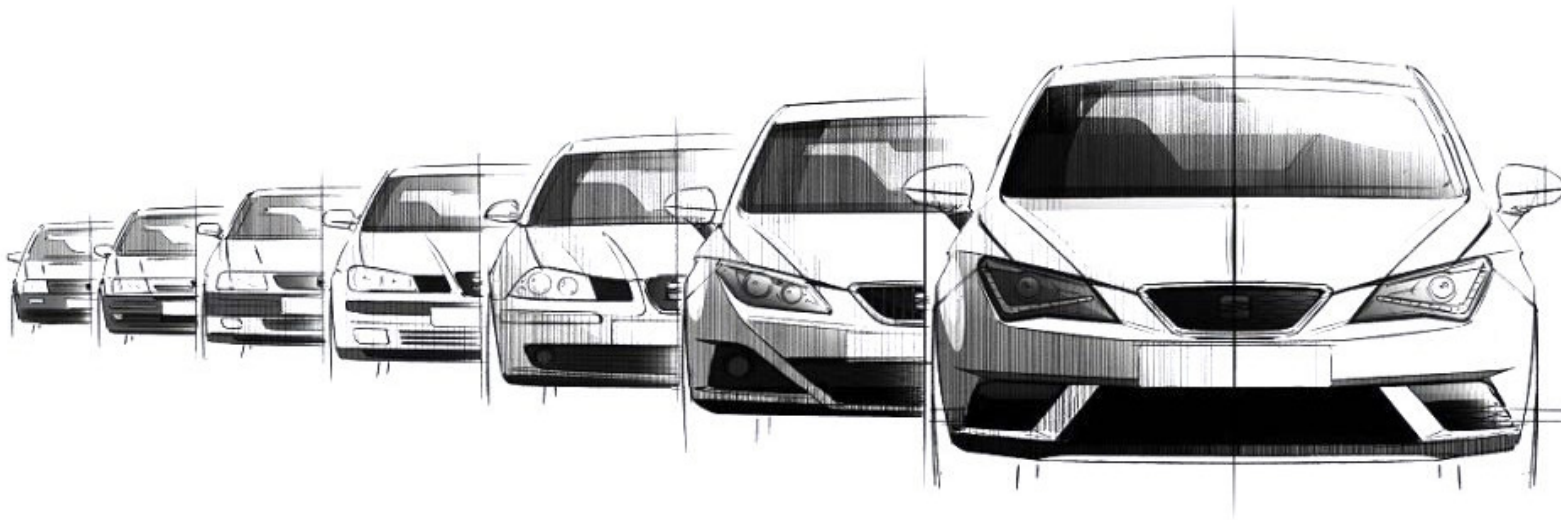


Abb. 63, SEAT Designentwicklung



Abb. 64, SEAT Autohaus



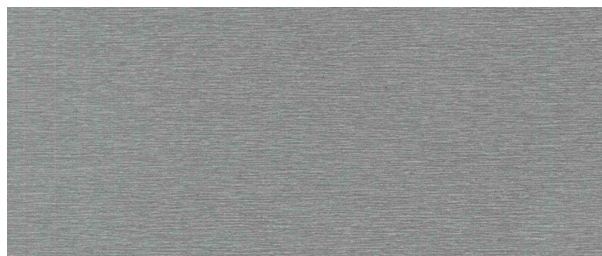
Abb. 65, SEAT Autohaus

## 5. ANALYSE



Abb. 66, SEAT-Pavillion, Alfredo Arribas, Autostadt Wolfsburg, 2002

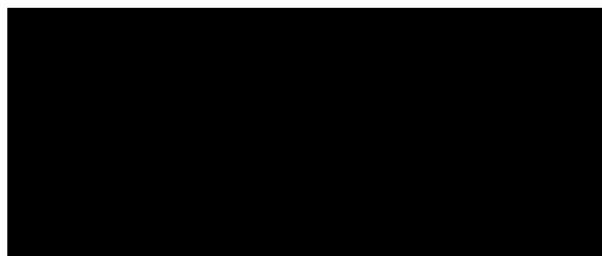




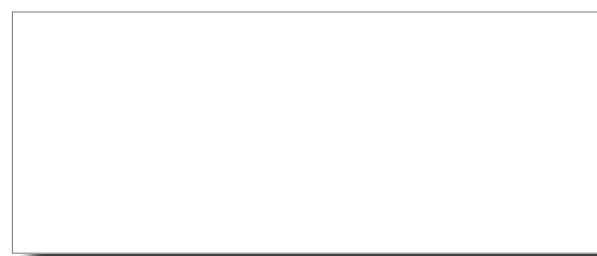
Eine der wichtigsten Farben in der Automobilindustrie. Die silberne Farbe stammt von den Aluminiumblechen, die zur Herstellung der Fahrzeug-Chassis verwendet werden.



Rot ist eine der wichtigsten Farben innerhalb des Unternehmens, steht für Stärke, Leidenschaft und Aggressivität, Attribute, die die Marke im Design ihrer Autos zu erfassen versucht.



Die Farbe Schwarz bezieht sich auf Sportlichkeit, zusammen mit Weiß entsteht ein großer visueller Kontrast.



Wie Schwarz kann Weiß, in diesem Zusammenhang für die Sportlichkeit der Marke stehen. Zusammen mit Schwarz bildet es die Fahne des Wettrennenziels, ein Symbol für Motorsport.

## 5.4 DER STANDORT

### 5.4.1 Martorell

Die Stadt Martorell liegt in der Region Bajo Llobregat, etwa 30 km westlich der Stadt Barcelona. Die Gemeinde erstreckt sich über 12,84 km<sup>2</sup> und hat eine Volkszählung von 28.850 Einwohnern, so dass die Bevölkerungsdichte etwa 2.246 Einwohner pro km<sup>2</sup> beträgt.

Martorell hat ein Klima, das als warm und gemäßigt bezeichnet werden kann. In den Wintermonaten steigt die Wahrscheinlichkeit von Niederschlägen im Vergleich zum Sommer mit einer durchschnittlichen Niederschlagsmenge von ca. 582 mm deutlich an.

Die durchschnittliche Jahrestemperatur in der Gemeinde beträgt 16,3 °C. (vgl. 12)

Während des Bürgerkriegs, der zwischen 1936 und 1939 stattfand, wurde die Stadt Martorell durch ständige Bombardierungen und die Verbrennung ihres architektonischen Erbes schwer beschädigt. Nach dem Ende des Bürgerkriegs wurde ein Plan für den Wiederaufbau der Stadt verabschiedet, dessen Hauptziel die Wiederherstellung des architektonischen Erbes der Stadt war. Zwischen 1941 und 1944 wurde die neue Pfarrkirche Santa María gebaut und 1945 das Stadtmuseum gegründet. 1963 wurde eines der historisch wertvollsten Werke in Martorell, die Teufelsbrücke (Puente del Diablo) mit römischen Ursprung und Teil der Via Augusta (10 v. Chr.), wieder aufgebaut. (vgl. 12)

Seit Anfang der 70er Jahre beginnt die große städtische Expansion von Martorell in Form von

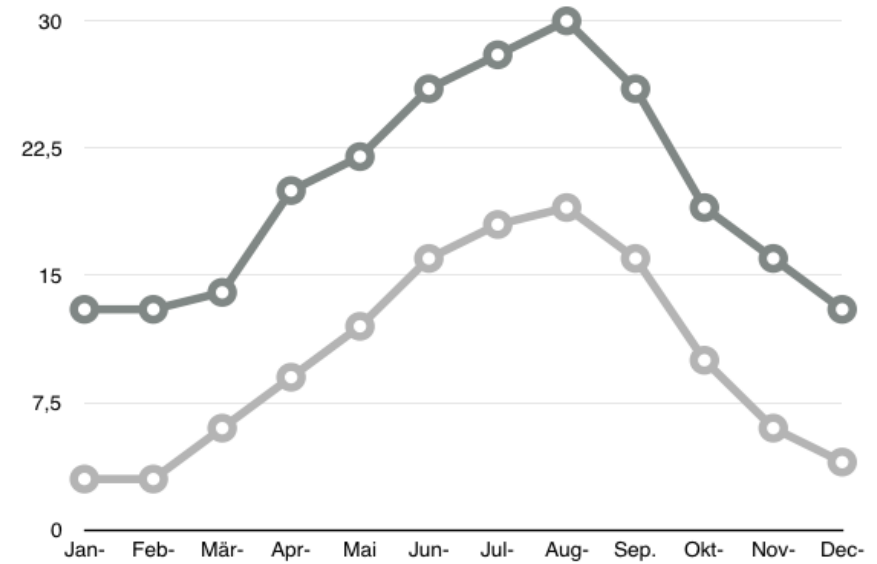


Abb. 67, Maximale und minimale Durchschnittstemperatur in Martorell, eigene Darstellung (vgl. 12)

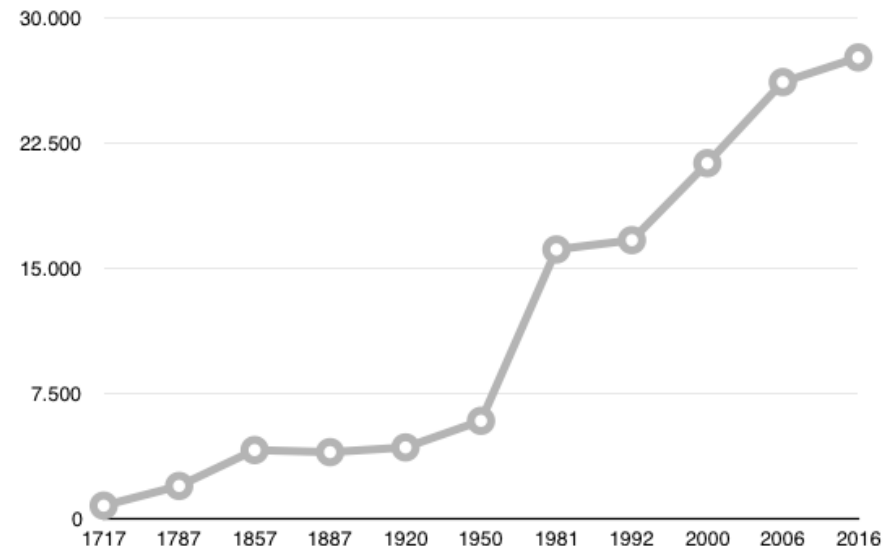


Abb. 68, Demografische Entwicklung in Martorell, eigene Darstellung (vgl. 12)

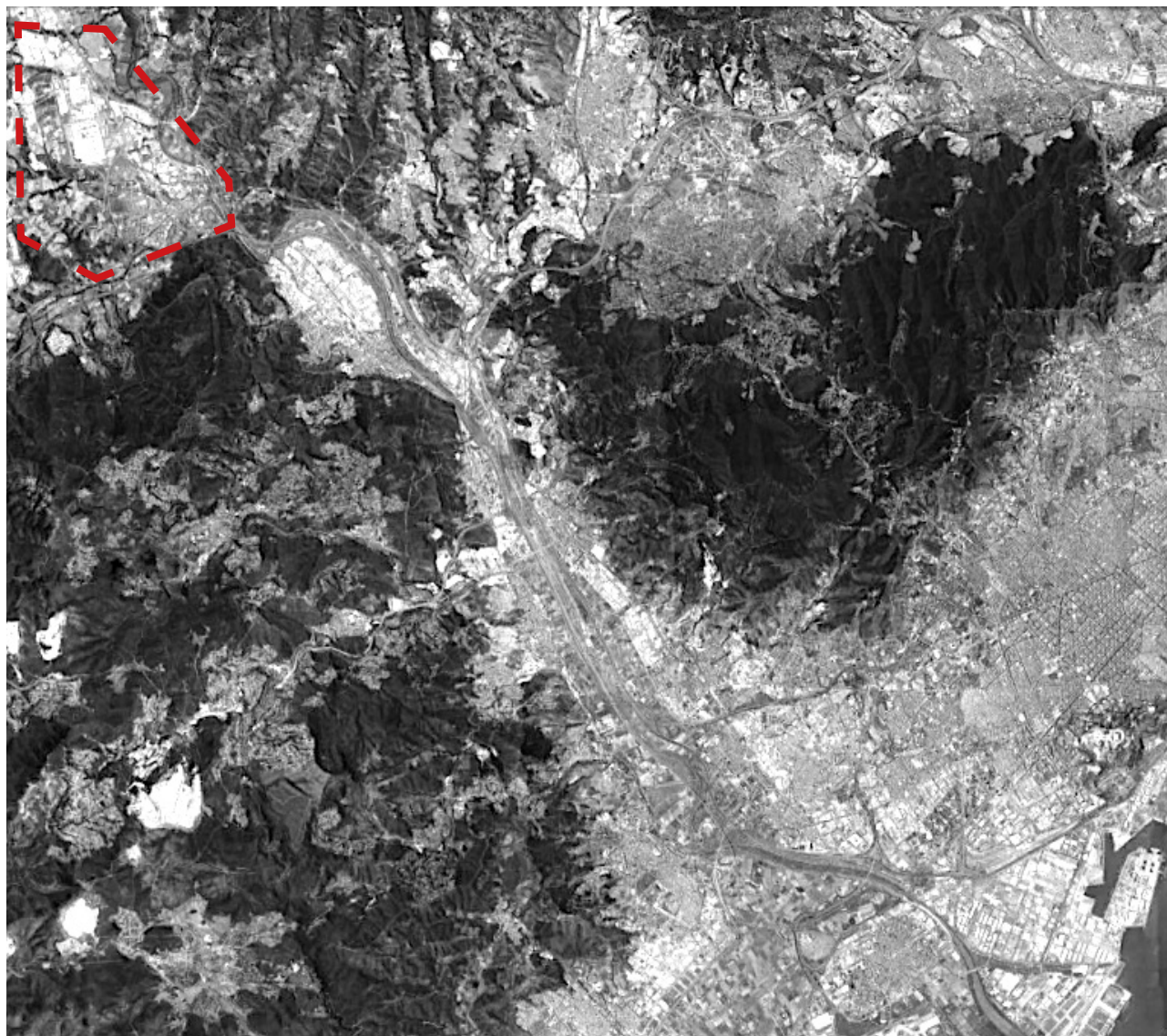


Abb. 69, Luftbild Barcelona



## 5. ANALYSE



Abb. 70, Römische Brücke "Puente del Diablo", Martorell

Urbanisierungen. In den 1980er Jahren begannen sich Gewerbegebiete zu entwickeln, die die Bevölkerung von der Landwirtschaft zur Industrie brachten.

Die große industrielle Expansion, die in den 80er Jahren in Martorell stattfand, machte SEAT, eines der größten Unternehmen des Landes, zu dem Entschluss, seinen Hauptsitz und sein Hauptwerk in der Stadt zu bauen. SEAT hat eine große Bedeutung für das wirtschaftliche Umfeld in der Region, da es eine große Anzahl von Unternehmen gibt, die sich in der Region niedergelassen haben. (vgl. 12)

Die demografische Entwicklung der Stadt Martorell wird seit den 90er Jahren zu einem großen Teil von den rund 7.000 Arbeitern getragen, die täglich in den Einrichtungen von SEAT arbeiten.



Abb. 71, Luftbild Martorell



Neben SEAT haben wichtige internationale Unternehmen wie Inovyn, die sich der chemischen Industrie widmen und deren herausragendes Produkt PVC ist, auch ihren Hauptsitz in Martorell. Cargill Ibérica SLU ist auch eines der wichtigsten nationalen Unternehmen der Lebensmittelindustrie. (vgl. 12)

Im gleichen Industriegebiet, in dem sich auch die SEAT-Fabrik befindet, wurde das Automotive Professional Training Center eingerichtet, das sich hauptsächlich der Ausbildung von Fachkräften der Automobilindustrie widmet.

Das von CAAS Arquitectos geplante Gebäude wurde 2015 fertiggestellt und ist eines der führenden zeitgenössischen Architekturwerke der Stadt Martorell.

Das Gebäude besteht aus einem Frontal mit Büromodulen, die durch einen Flur mit den

Lagerhallen, in denen sich die Werkstätten befinden, verbunden sind. Das Gebäude spielt mit scharfen geometrischen Formen und den Farben der Firma SEAT.

Ein klarer Versuch, das Zentrum mit der Firma SEAT zu identifizieren, die einer der größten Teilnehmer am Projekt ist. (vgl. 14)



Abb. 72, Ausbildungszentrum, Caas Arquitectos, Martorell 2015

## 5.4.2 Das Grundstück

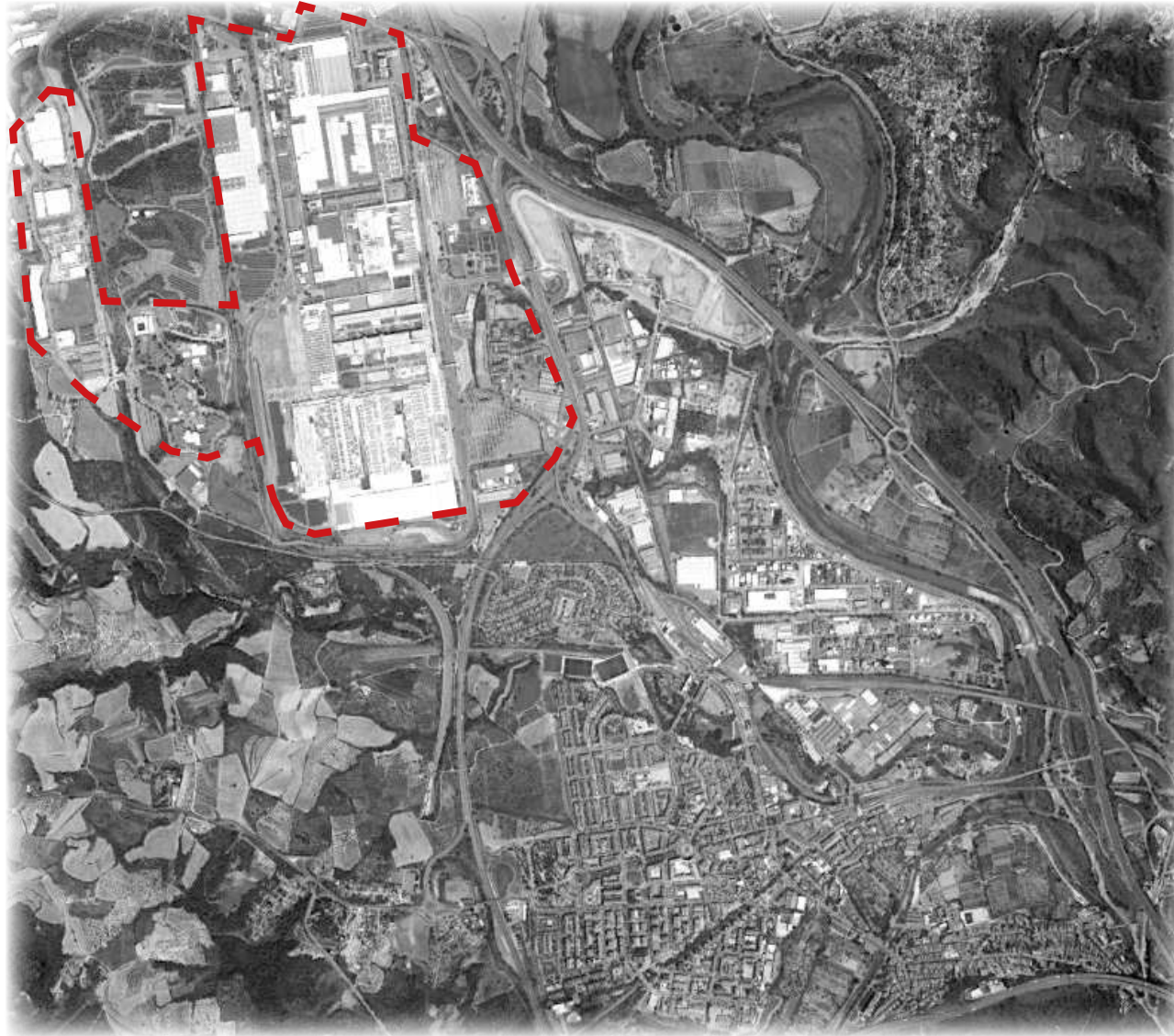


Abb. 73, Luftbild Martorell

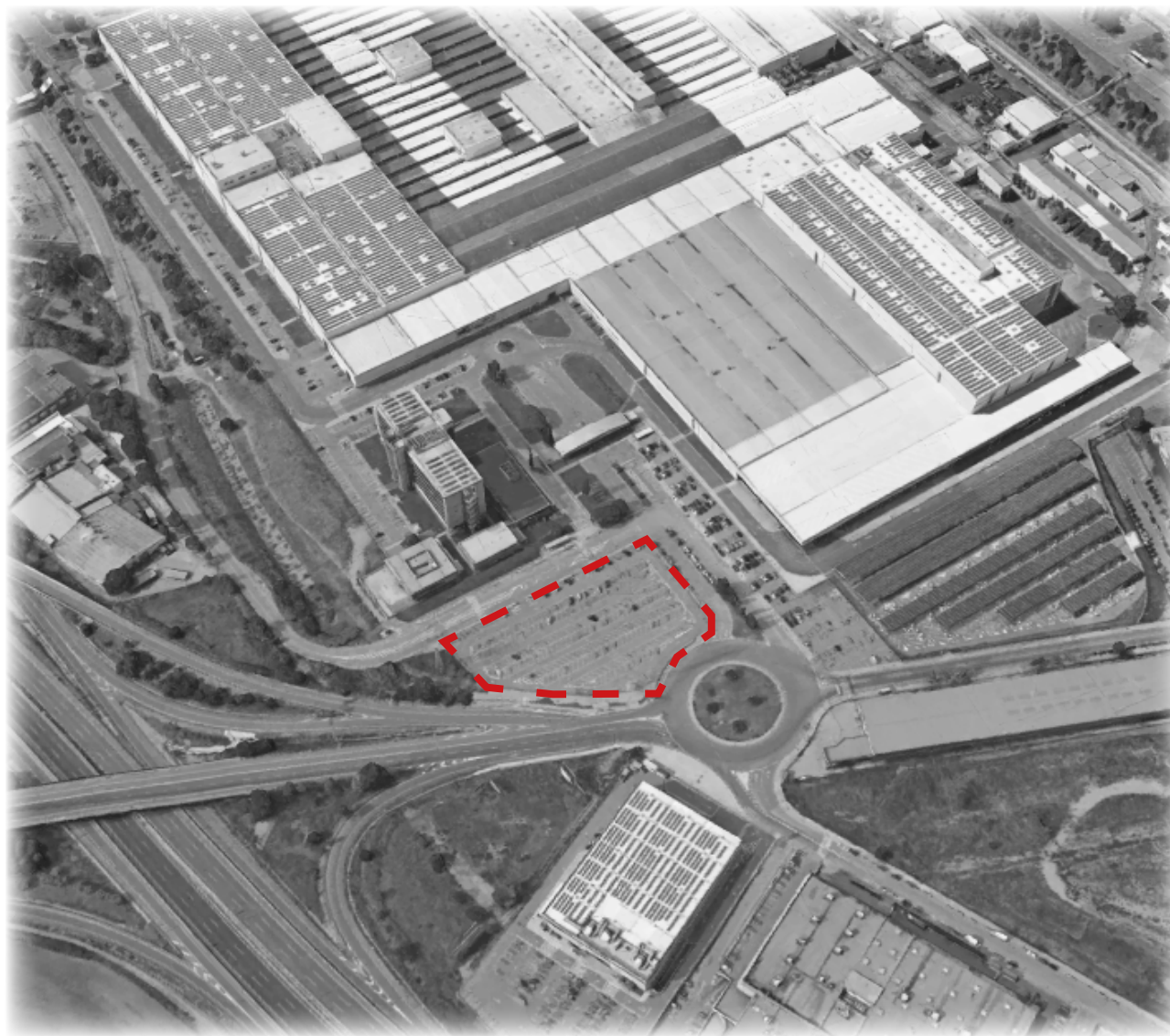


Abb. 74, Luftbild Produktionszentrum Martorell Haupteingang



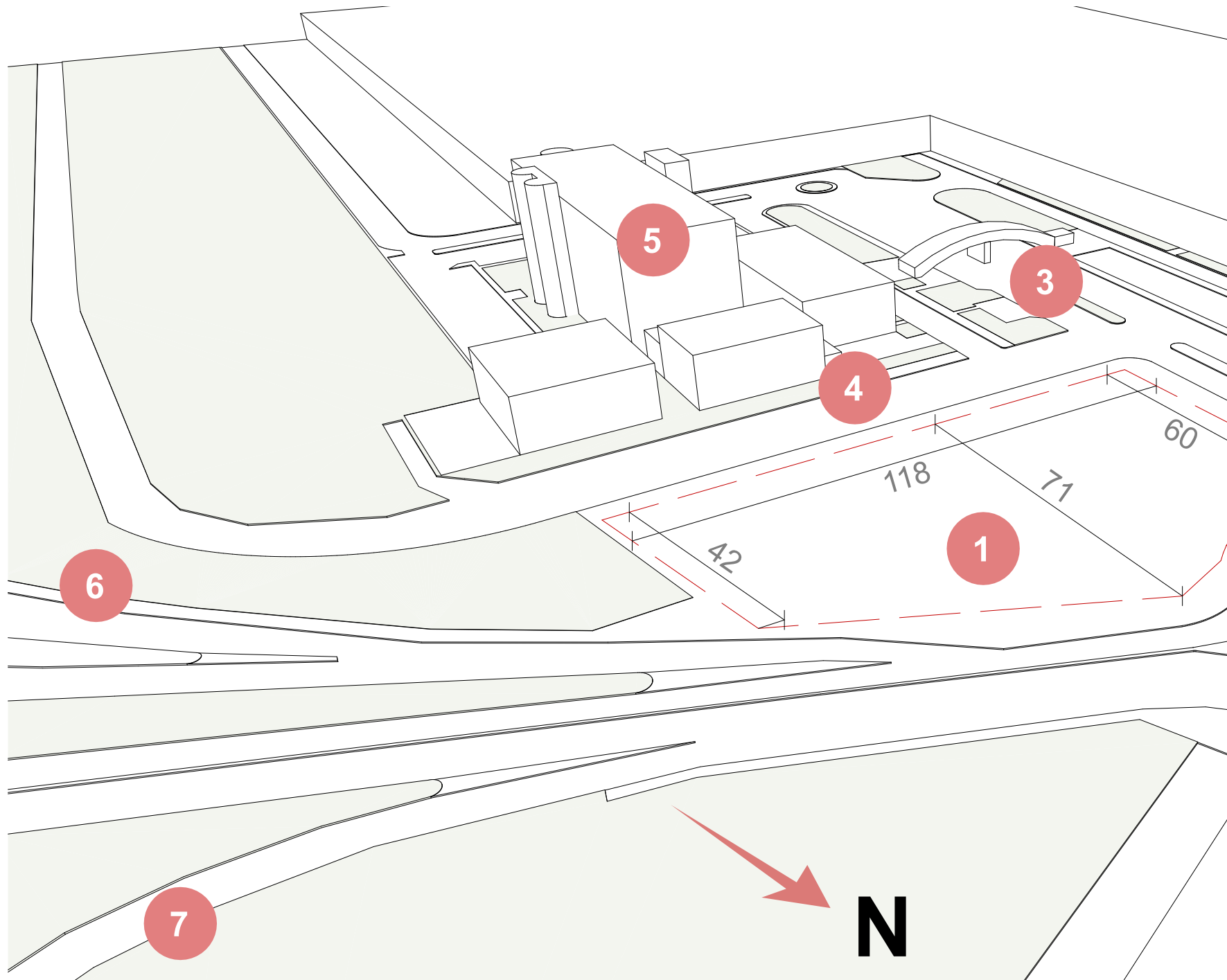
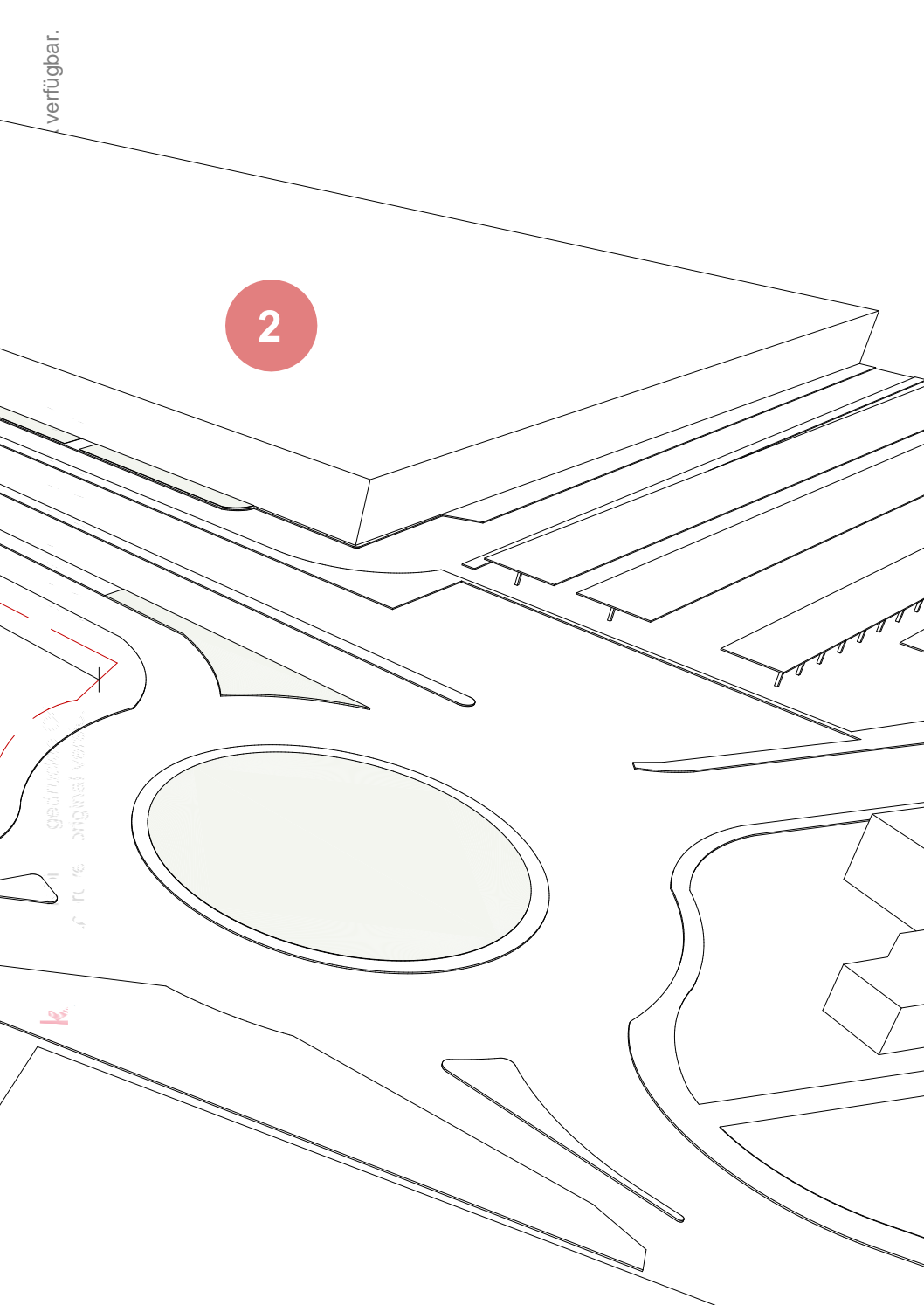


Abb. 75.  
Skizze Eingangsbereich  
Produktionszentrum Martorell,  
eigene Darstellung

SEAT- Museum und Besucherzentrum



### 1. Das Grundstück:

zur Zeit als Parkfläche von Besuchern und Mitarbeitern genutzt. Mit einer Fläche von 7200 m<sup>2</sup> ist es noch eines der größten Grundstücke die über eine Bauland widmung verfügen.

### 2. Die Produktionshalle:

eine der modernsten und größten Produktionshallen in der Automobilindustrie, wird jährlich mit den neusten Technologien ausgestattet. In ca. 2 Mio. m<sup>2</sup> werden Täglich ca. 2000 Autos gefertigt.

### 3. Haupteingang:

Wird täglich von ca 6.000 Besuchern und Mitarbeitern genutzt. Der Eingang befindet sich im nördlichen Bereich des Produktionskomplexes und ist schnell von der Autobahn A-2 zu erreichen.

### 4. Öffentlicher Verkehr:

Bushaltestelle am Haupteingang. Das Produktionskomplex ist mit dem öffentlichen Busverkehr von Martorell vernetzt.

### 5. Headquarter SEAT

Das Gebäude wurde 2007 eröffnet, seine 12.000 m<sup>2</sup> und werden täglich von ca. 600 Mitarbeitern genutzt.

### 6. / 7. Erschließung:

Autobahn A-2 (Verbindungsautobahn Madrid-Barcelona).

6) 35 km Richtung Barcelona

7) 560 km Richtung Madrid



## 5. ANALYSE

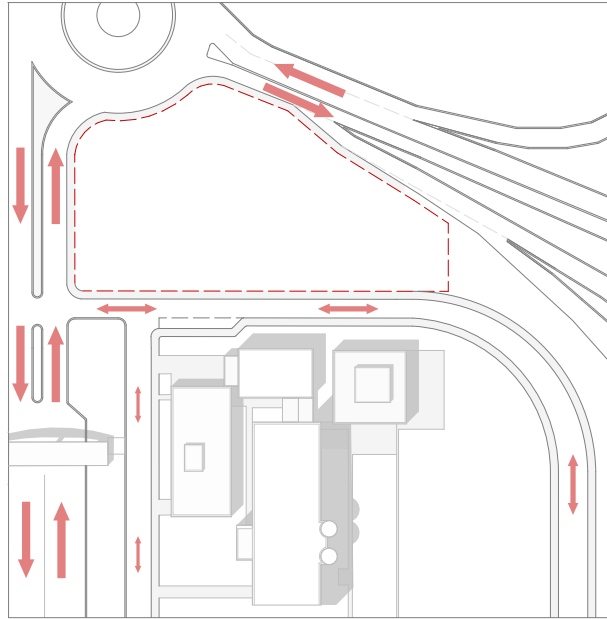


Abb. 76, Verkehrsfluss, eigene Darstellung

Das Grundstück, auf dem das Projekt entwickelt wird, befindet sich im nördlichen Eingang des Industriekomplexes von SEAT. Dieser Eingang ist der Haupteingang zum Komplex und damit derjenige, der einen besseren Zugang und eine bessere Verbindung auf die öffentliche Straße bietet. Im obigen Bild wird der Autoverkehr um das Grundstück herum analysiert. Hier kann man sehen, wie der Verkehr hauptsächlich von der Autobahn AP-7 in Richtung Madrid oder Barcelona verläuft. Diese Straßen bestehen aus mehreren Fahrspuren, während die Straße, die entlang des Grundstücks

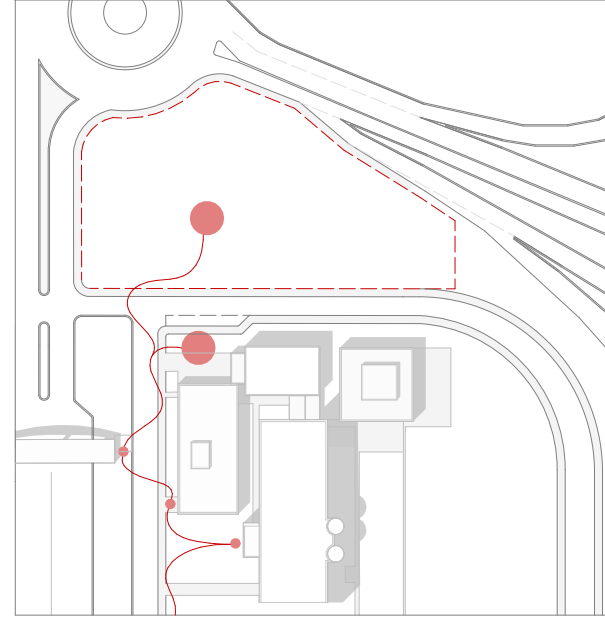


Abb. 77, Menschenfluss, eigene Darstellung

verläuft, nur eine Fahrspur und eine doppelte Richtung ist. Auf dieser Straße gibt es kaum Autoverkehr.

Die folgende Grafik analysiert die Bewegungen von Fußgängern in der Umgebung des Grundstücks, in dem sich das Projekt befindet. Die meisten Menschen, die das Gelände betreten, kommen mit dem Auto oder mit dem Bus direkt aus der Stadt Martorell. Deshalb geht der Personen- transit im Bereich des Grundstücks vom Parkplatz zu den Büros sowie von der Bushaltestelle aus.

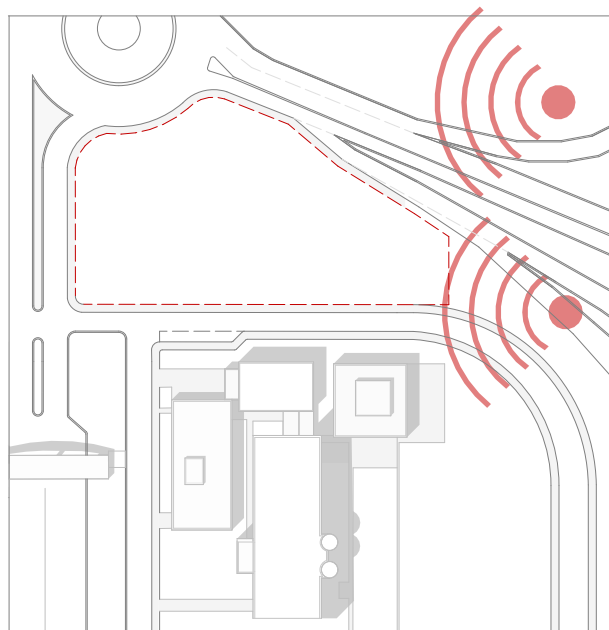


Abb. 78, Lärmquellen, eigene Darstellung

Das Grundstück befindet sich neben einer der verkehrsreichsten Autobahnen Spaniens, die AP-7, die die Hauptstädte, Madrid und Barcelona, verbindet. Aus diesem Grund ist eine der Auswirkungen, die die Autobahn auf dem Grundstück hat, der Lärm, der durch den Transit von Pkw und Lkw verursacht wird. Aus diesem Grund werden Maßnahmen in der entwickelten Arbeit vorgesehen, die als nächstes vorgestellt werden.

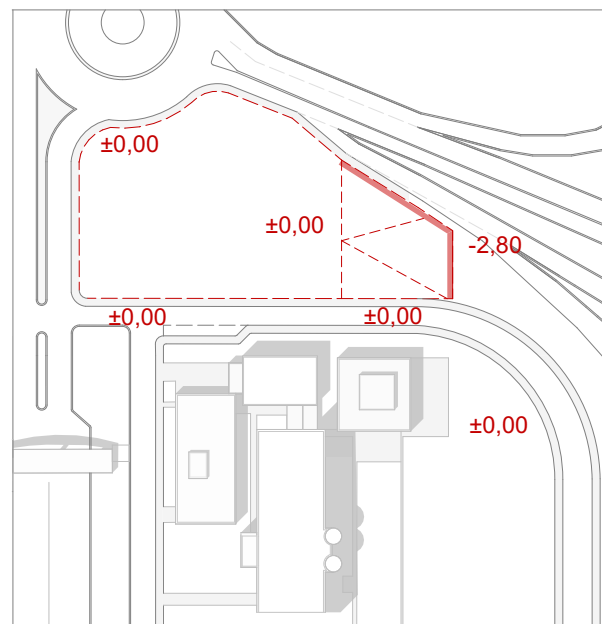


Abb. 79, Topografie, eigene Darstellung

Eine der wichtigsten Eigenschaften der Darstellung ist in diesem Diagramm dargestellt. Das Gelände hat derzeit verschiedene Ebenen. Fast das gesamte Grundstück hat die gleiche Höhe, da es derzeit als Parkplatz genutzt wird und zu diesem Zweck bereits Erdarbeiten für den Bau durchgeführt wurden. Der östlichste Teil des Grundstücks weist eine große Unebenheit von 2,8 m auf, da sich die Straße zur Autobahn auf einem viel niedrigeren Niveau befindet als der Parkplatz.

## 5. ANALYSE

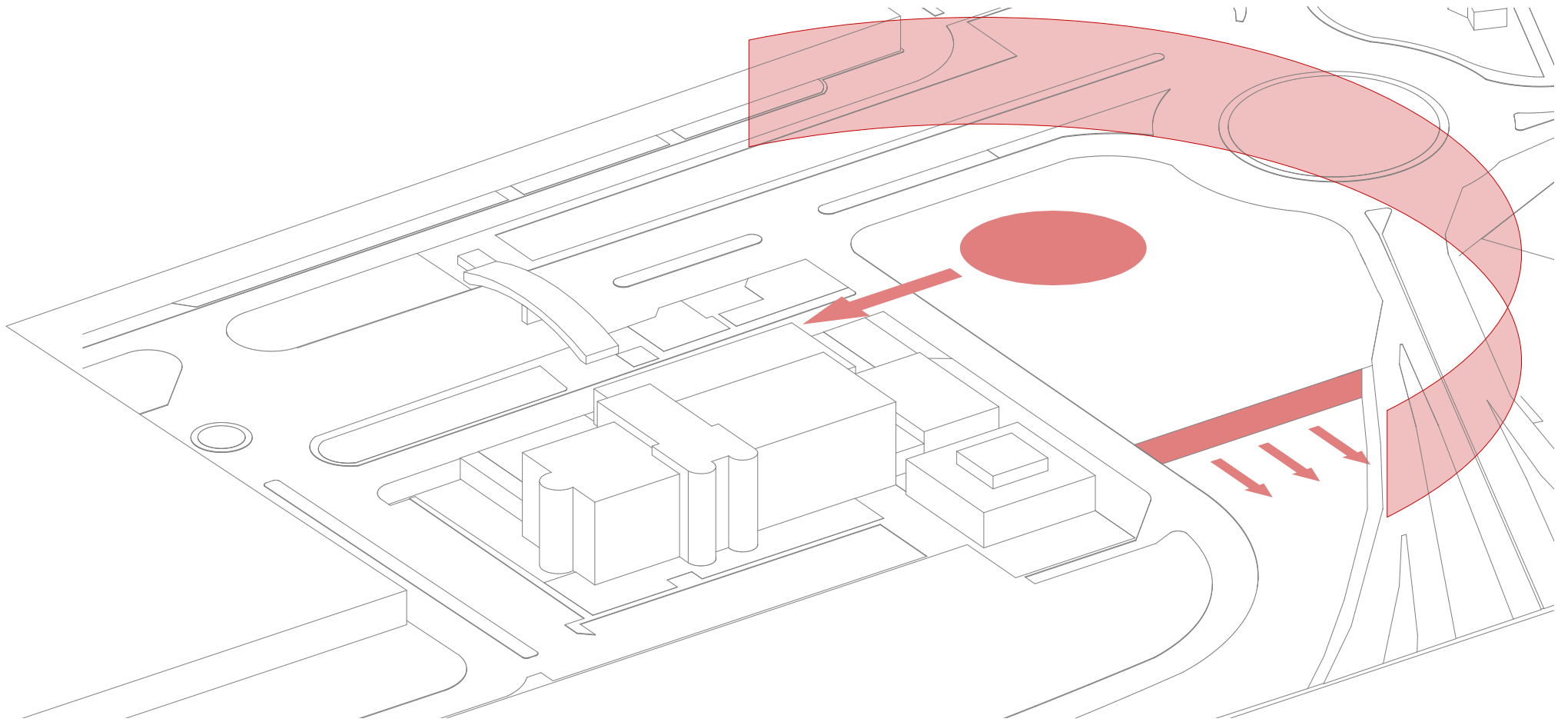


Abb. 80, Skizze Vogelperspektive mit Einflüsse, eigene Darstellung

## 5.5 KONZEPT

### 5.5.1 Raumprogramm:

#### 0. ERDGESCHOSS:

Foyer  
Ausstellungsfläche  
Büros  
Sanitärräume  
Informationsstelle  
Lager/Archiv  
Cafe

#### 1. OBERGESCHOSS:

Foyer  
Ticketverkauf  
Garderobe  
Büros  
Sanitärräume  
Archiv

#### MUSEUM:

Ausstellungsfläche  
Sanitärräume  
Lagerräume

#### 1. UNTERGESCHOSS

Werkstatt  
Garage  
Lager-/ Technikräume

#### 2. UNTERGESCHOSS

Garage Kunden  
Technikräume  
Lager-/ Technikräume

#### 3. UNTERGESCHOSS

Depot Sammlung  
Technikräume  
Lager-/ Technikräume

#### Vorraussetzungen:

Ausstellungsfläche:  
80-100 Wagen

Park- bzw Lagerungseinheiten:  
> 300 Wagen

### 5.5.2 Struktur & Form

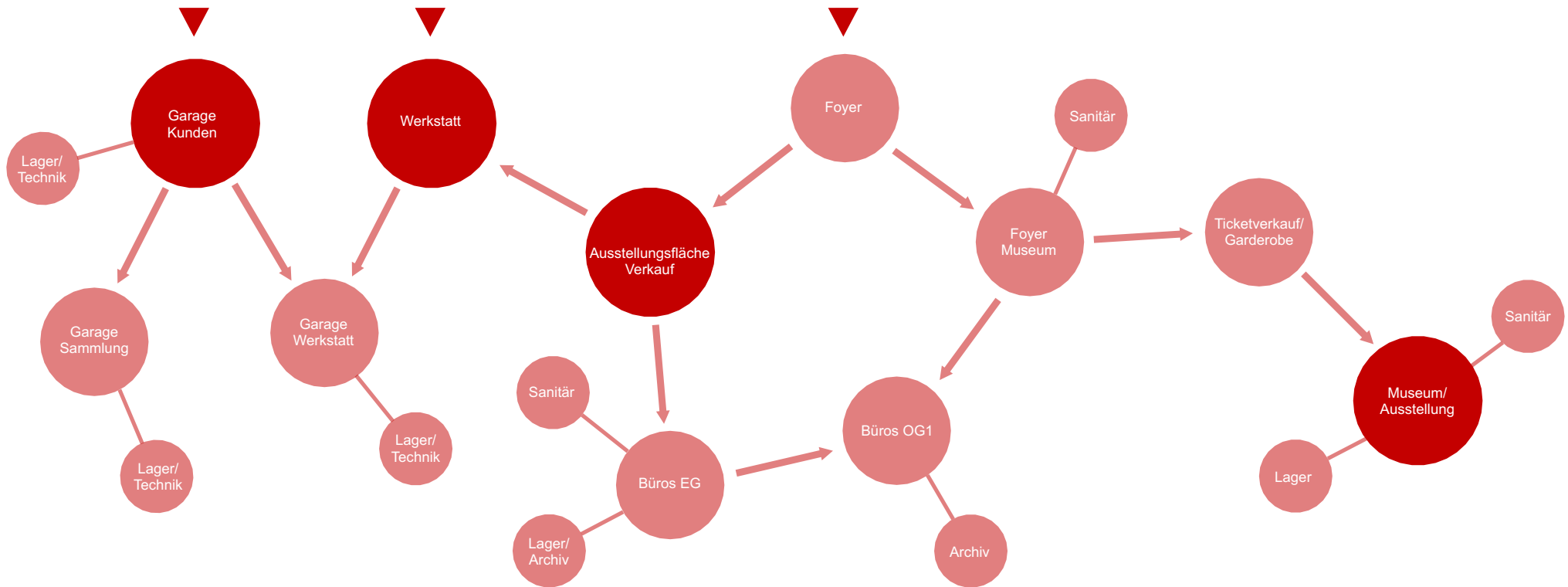


Abb. 81, Layout Ramprogramm, eigene Darstellung



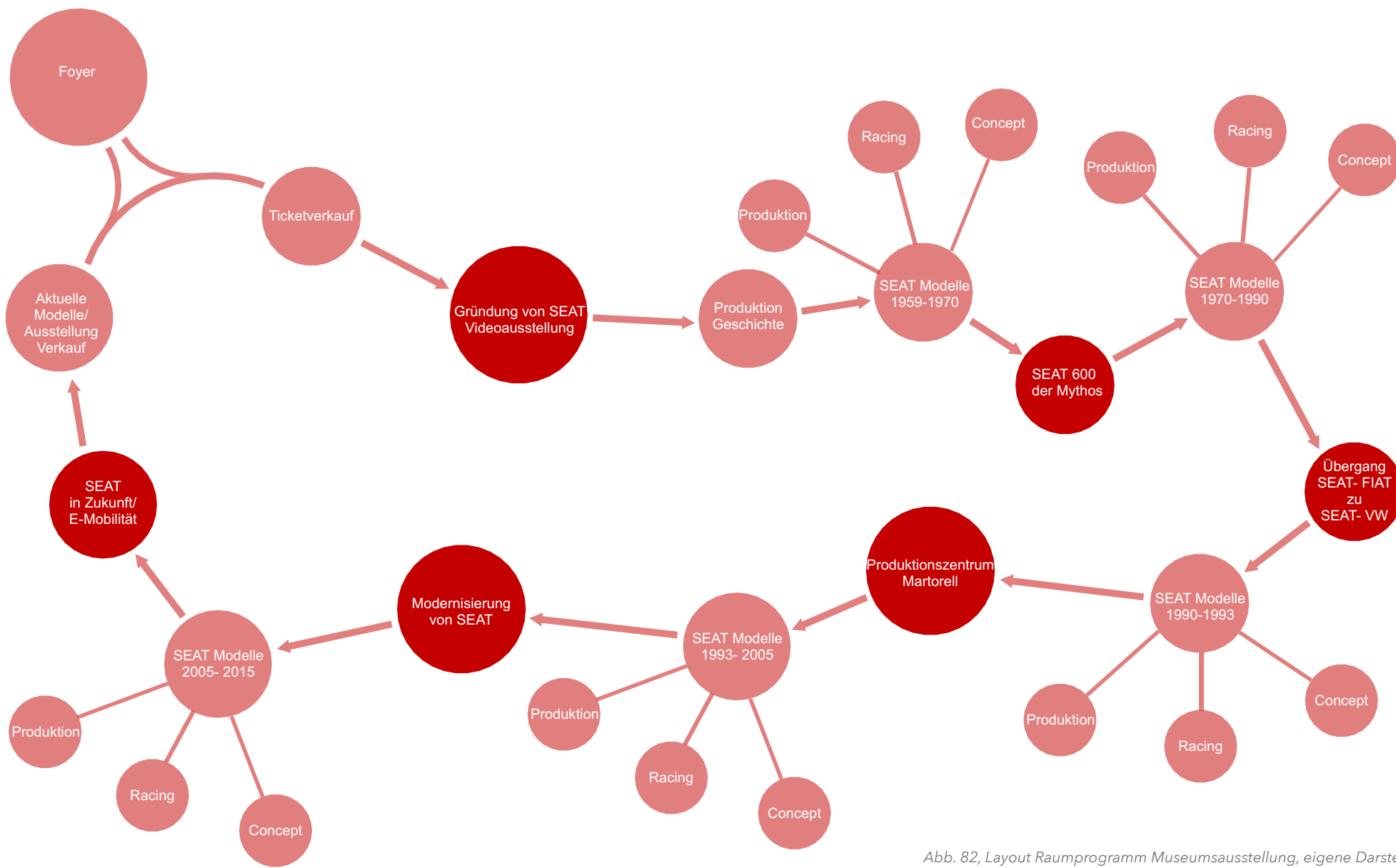


Abb. 82, Layout Raumprogramm Museumsausstellung, eigene Darstellung

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



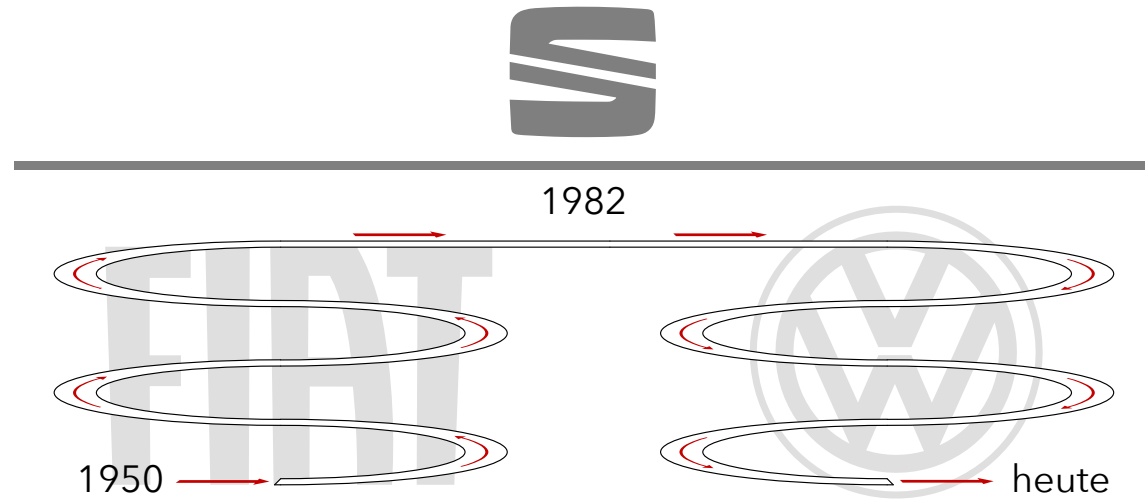


Abb. 83, Übergang FIAT-VW, eigene Darstellung

Wie bereits zuvor erwähnt, hatte das spanische Unternehmen SEAT seine Produktion in Zusammenarbeit mit dem italienischen Staatsunternehmen Fiat angefangen. Auf diese Weise profitierte SEAT zu einem großen Teil von den Entwürfen der italienischen Firma, die mit ihrem Charme zur Ikone wurde.

Die Allianz mit FIAT war viele Jahre lang einer der großen Erfolgsfaktoren von SEAT.

Ende der 80er Jahre geriet SEAT in eine Wirtschaftskrise, die schließlich von der deutschen VAG-Gruppe abgebaut wurde und 1986 zu einer Volkswagen Tochterfirma wurde.

Diese Firmengeschichte zwischen den drei großen Unternehmen begann 1950 und ist bis

heute noch anhand von Volkswagen gültig. Eines der Hauptziele des Projekts ist es, die Geschichte des Unternehmens architektonisch an die Museumsbesucher zu vermitteln. Die Entwicklung des Unternehmens spiegelt sich in der Gestaltung des Projekts durch ein System von Steigrampen wider, die sein Wachstum bis zum Moment der Stabilisierung symbolisieren, als es von der VAG übernommen wurde. Das System der Rampen folgt von diesem Punkt an und führt die Besucher durch die Exponate, die der aktuellen Ära der Allianz mit der VAG entsprechen, bis zum Ende der Ausstellung. Dort sind die Fahrzeuge, die derzeit die SEAT-Reihe ausmachen, ausgestellt. (vgl. 11)

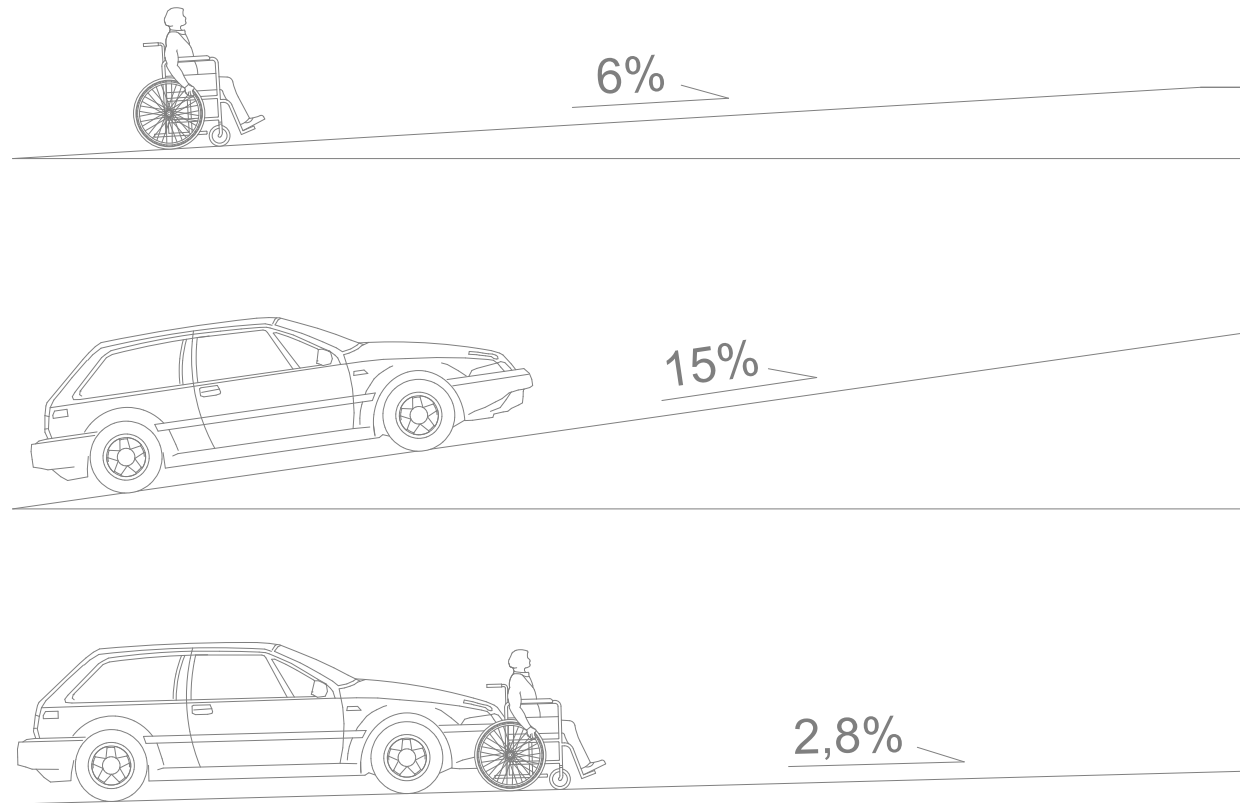


Abb. 84, Steigungsverhältnis, eigene Darstellung

*“Rampen müssen ab einem Längsgefälle von mehr als 4 % in Abständen von maximal 10 m durch horizontale Zwischen- podeste von 120 cm bis 150 cm Länge unterbrochen werden.”*  
ÖNORM B-1600

Unter 4% Steigung werden Langsgefälle nicht als Rampe betrachtet und können somit auch ohne Podeste ausgeführt werden.

## 5. ANALYSE

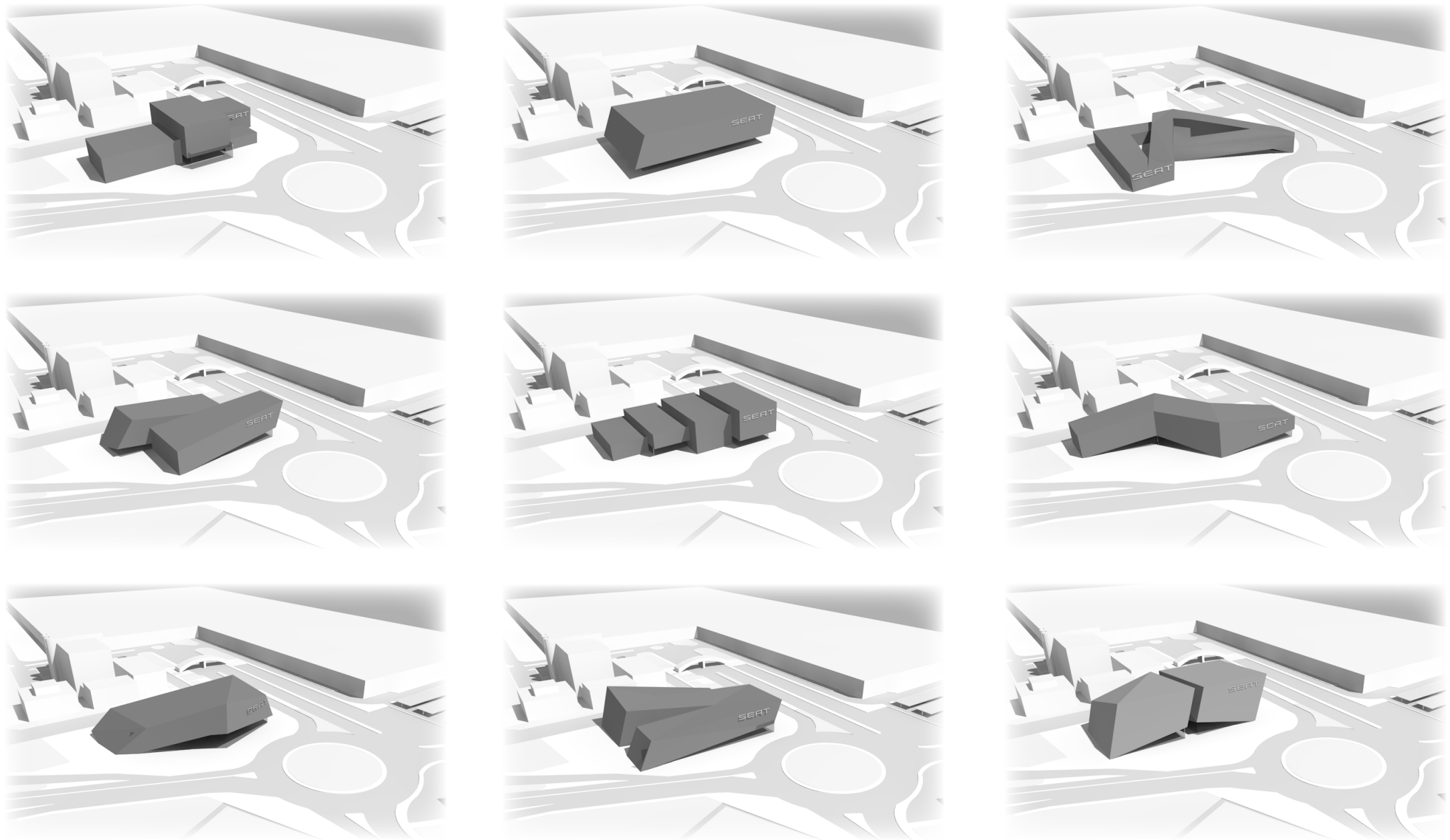
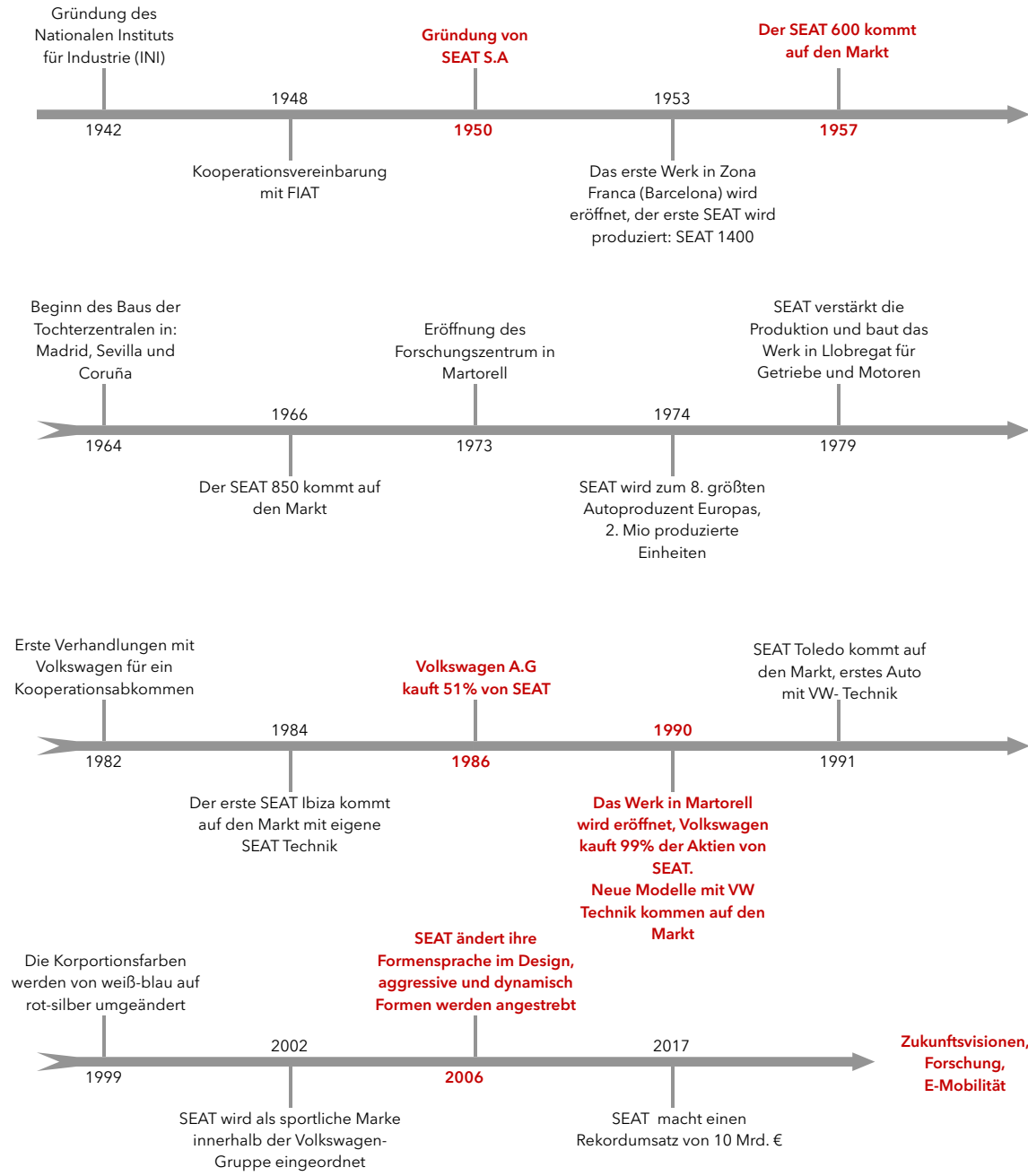


Abb. 85, Formstudie mit Körpermodelle, eigene Darstellung





5. ANALYSE



Abb. 86, Logo SEAT, eigene Darstellung

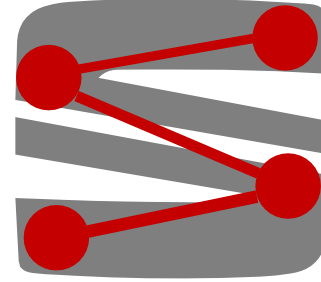


Abb. 87, Logo SEAT mit Wendepunkte, eigene Darstellung

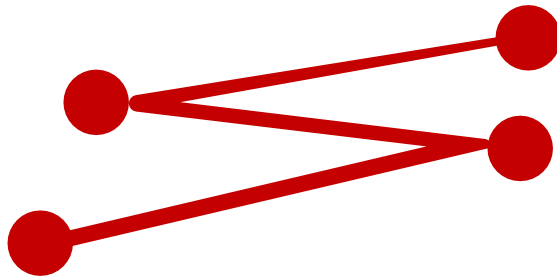


Abb. 88, Wendepunkte, eigene Darstellung

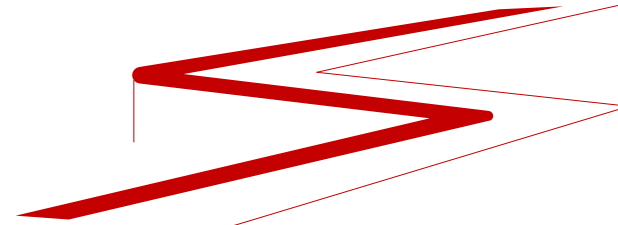


Abb. 89, Abstrahierte Form Wendepunkte, eigene Darstellung

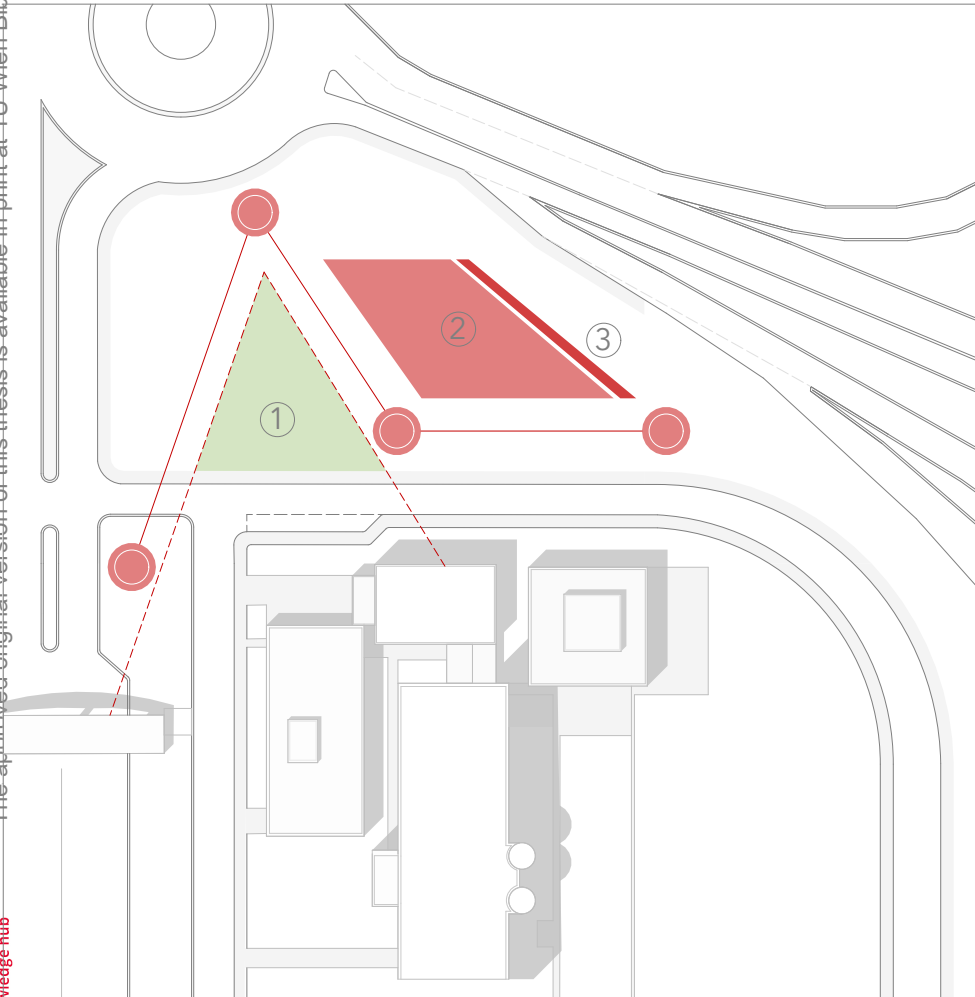


Abb. 90, Abstrahierte Form Wendepunkte, eigene Darstellung

Im Rahmen des Entwurfsprozesses wurden die verschiedenen städtebaulichen Parameter, die das Grundstück betreffen, berücksichtigt. Wie bereits erwähnt, läuft ein großer Teil des täglichen Verkehrs von der Bushaltestelle bis zu den Büros.

Aus diesem Grund wurde ein großer offener Raum belassen, der als Platz genutzt wird und ein weites Sichtfeld zum Haupteingang des geplanten Gebäudes hinterlässt.

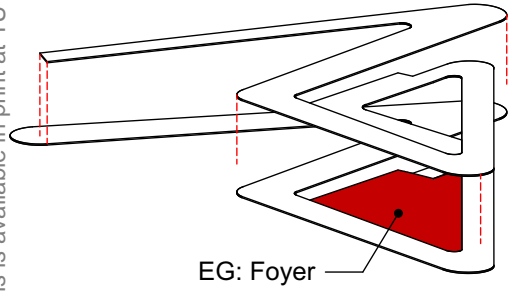
Die Hauptpunkte der Ausstellung sind strategisch um den Hauptplatz herum positioniert und markieren eine große Präsenz im nördlich gelegenen Kreisverkehr und am Haupteingang. Das Hauptgebäude befindet sich im östlichen Teil des Grundstücks und isoliert sowohl optisch als auch akustisch den Hauptplatz.

Durch die Ausnutzung der Unebenheiten des Grundstücks entsteht ein Erdgeschoss, das durch eine große Fassade den größten Vorteil des Sonnenlichts bietet.

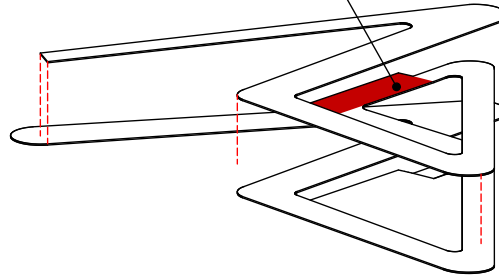
- 1) Hauptplatz
- 2) Gebäudeverkauf und -verwaltung
- 3) Verwendung der Topografie im Erdgeschoss

● Main Points Ausstellung

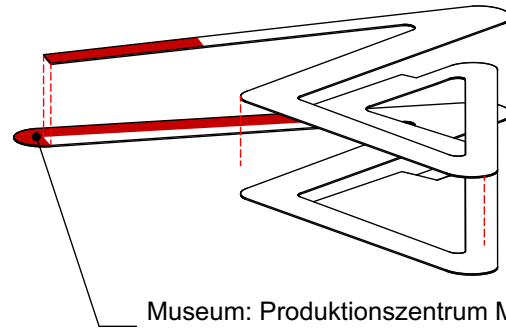
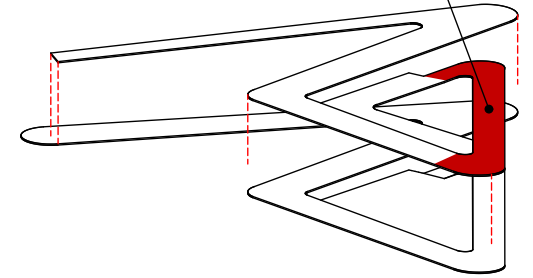
## 5. ANALYSE



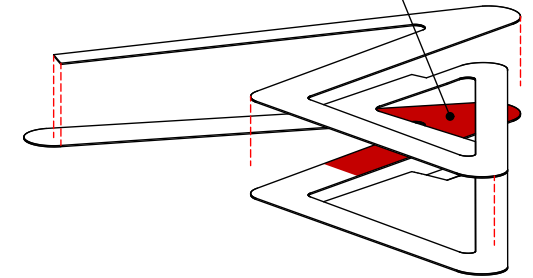
OG1: Foyer / Ticketverkauf Museum



Museum: Gründung von SEAT



Museum: Modernisierung von SEAT



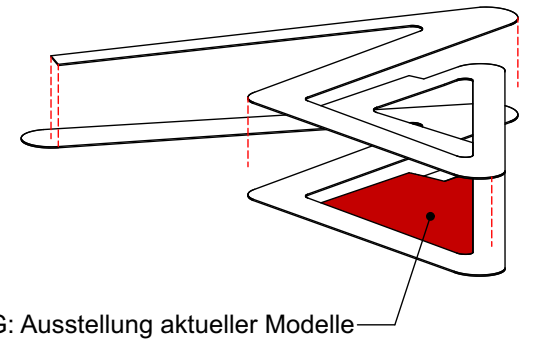
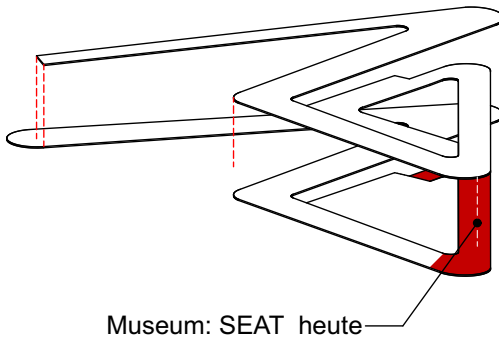
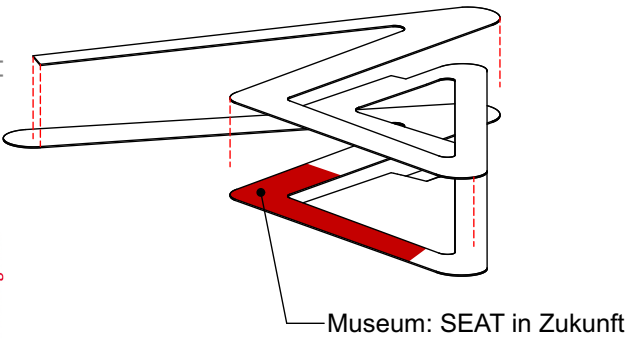
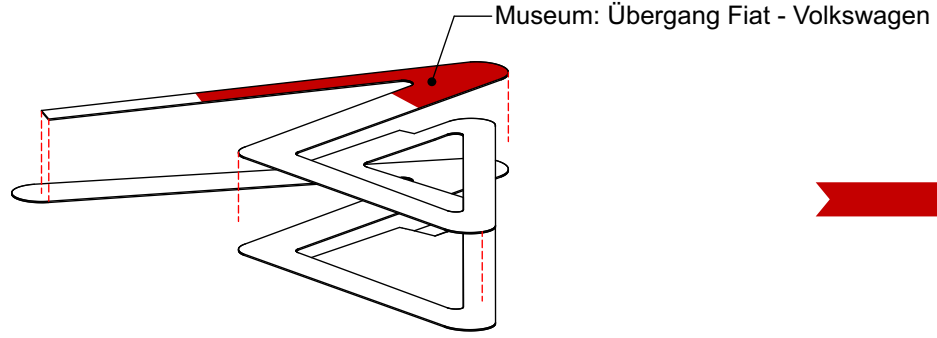
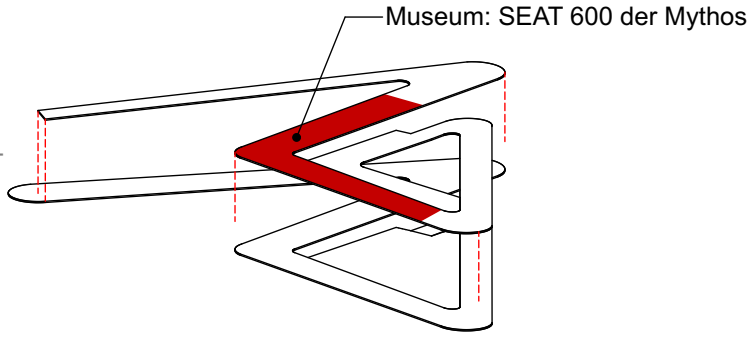


Abb. 91, Vereinfachtes 3D-Raumprogramm, eigene Darstellung

### 5.5.3 Konzept Innenraum

Alle Fahrzeuge in der Automobilindustrie lassen sich in drei Gruppen einteilen.

Zum einen (Renn-) Autos, die dem Wettbewerb gewidmet sind, Autos, die nicht kommerzialisiert werden und die nur den Zweck haben, an den verschiedenen Wettbewerbskategorien teilzunehmen, in denen die Marke vertreten ist.

Die Konzeptfahrzeuge, deren Zweck es ist, die technologischen Fortschritte und deren mögliche Umsetzung in den Serienfahrzeugen aufzuzeigen. Diese werden hauptsächlich für Ausstellungen und Messen eingesetzt. Schließlich die Serienfahrzeuge, die wir erwerben können und mit denen wir auf öffentlicher Strasse fahren können.

Das Konzept, mit dem das Projekt konzipiert wurde, berücksichtigt diese einteilung in Gruppen.

Eines der Hauptziele dieses Projekts ist es, den Museumsbesucher in eine Umgebung zu versetzen, in der die Autos, normalerweise zu finden sind.

Die Form des Gebäudes simuliert eine kurvige Straße, eine Straße, die die Dynamik und Sportlichkeit der SEAT-Produkte betonen soll. Das Innere des Museums simuliert eine dreispurige Fahrbahn, auf deren Fahrspuren die Autos ausgestellt sind.

Der Besucher bewegt sich im Museums entlang der Straße und umgeht die Autos, während er die audiovisuellen Projektionen an der Innenwand sehen kann.

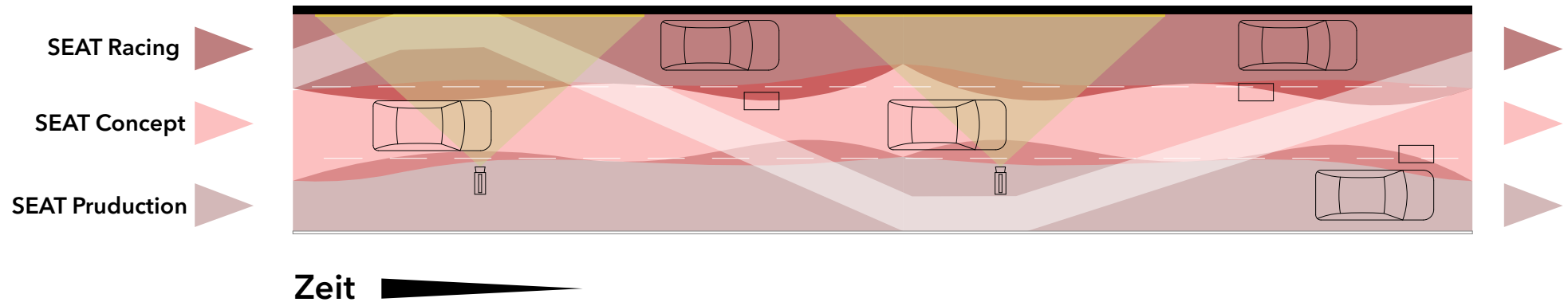


Abb. 92, Skizze Layout Museumsausstellung, eigene Darstellung



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

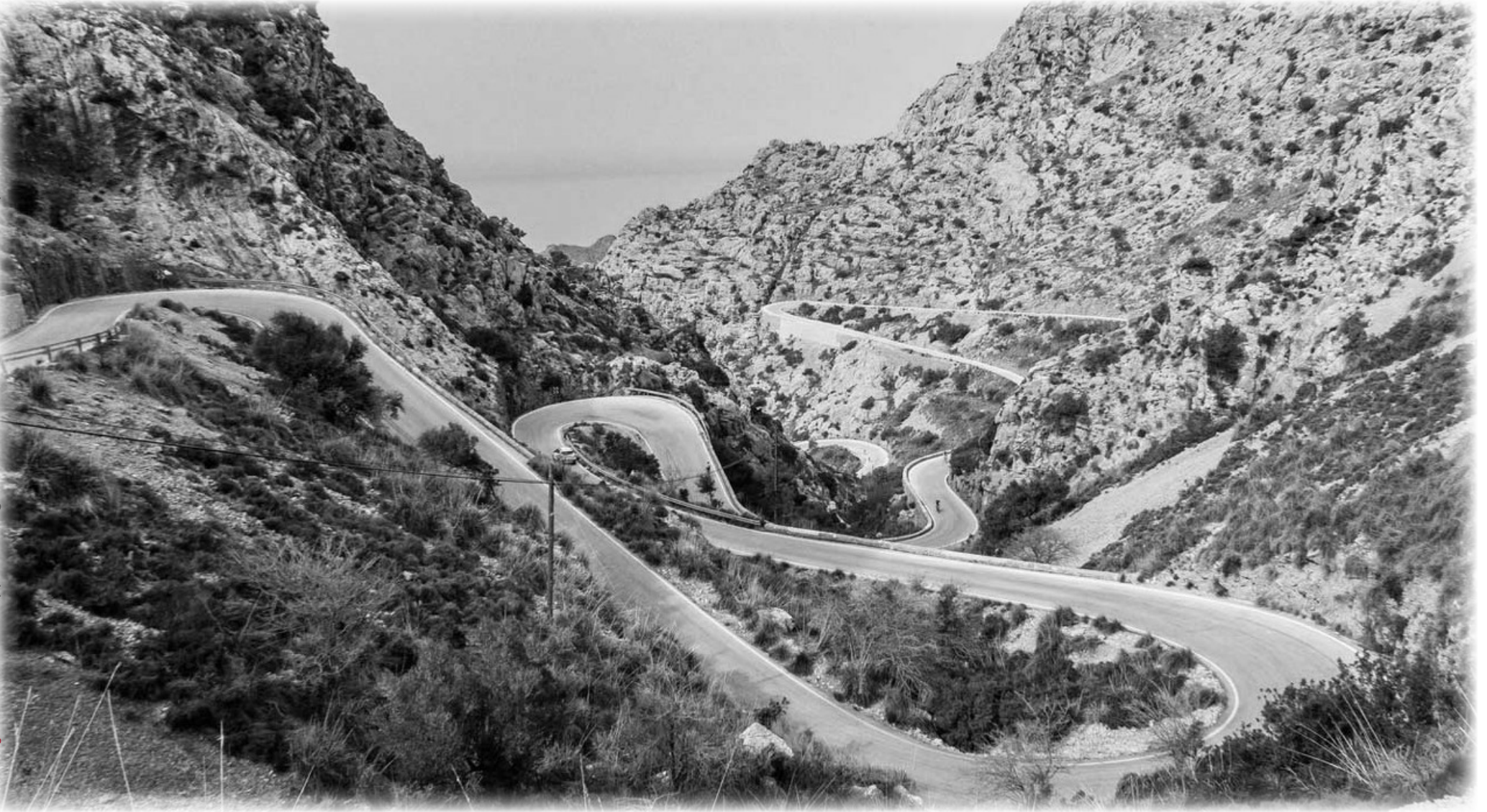


Abb. 93, Bergstrasse "Sa Calobra", Mallorca



## 6. LÖSUNGSANSATZ



## 6. LÖSUNGSANSATZ

### 6.1 Lageplan

Das geplante Gebäude erstreckt sich auf dem Grundstück am nördlichen Eingang des Produktionszentrums neben dem Hauptkreisverkehr, der den Verkehr nach Barcelona und zum Industriegebiet Martorell verteilt.

Die Geometrie des Gebäudes wurde an das Grundstück und seine Umgebung angepasst, seine Präsenz wird durch eine Auskrugung zum Kreisverkehr unterstreicht.

Die strukturellen Säulen, die das Museum über der Straße stützen, bilden ein Tor zum zentralen Platz, an dem sich der Eingang befindet.

Ein Platz, der zum Gebäude hin offen ist, in dem sich der Hauptsitz der Büros befindet.

Das Gebäude versucht, das Maximum an Grünfläche zu erzeugen, und "schwebt" deshalb fast in seiner Gesamtheit über dem Boden.

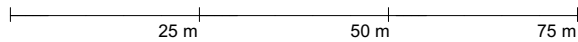
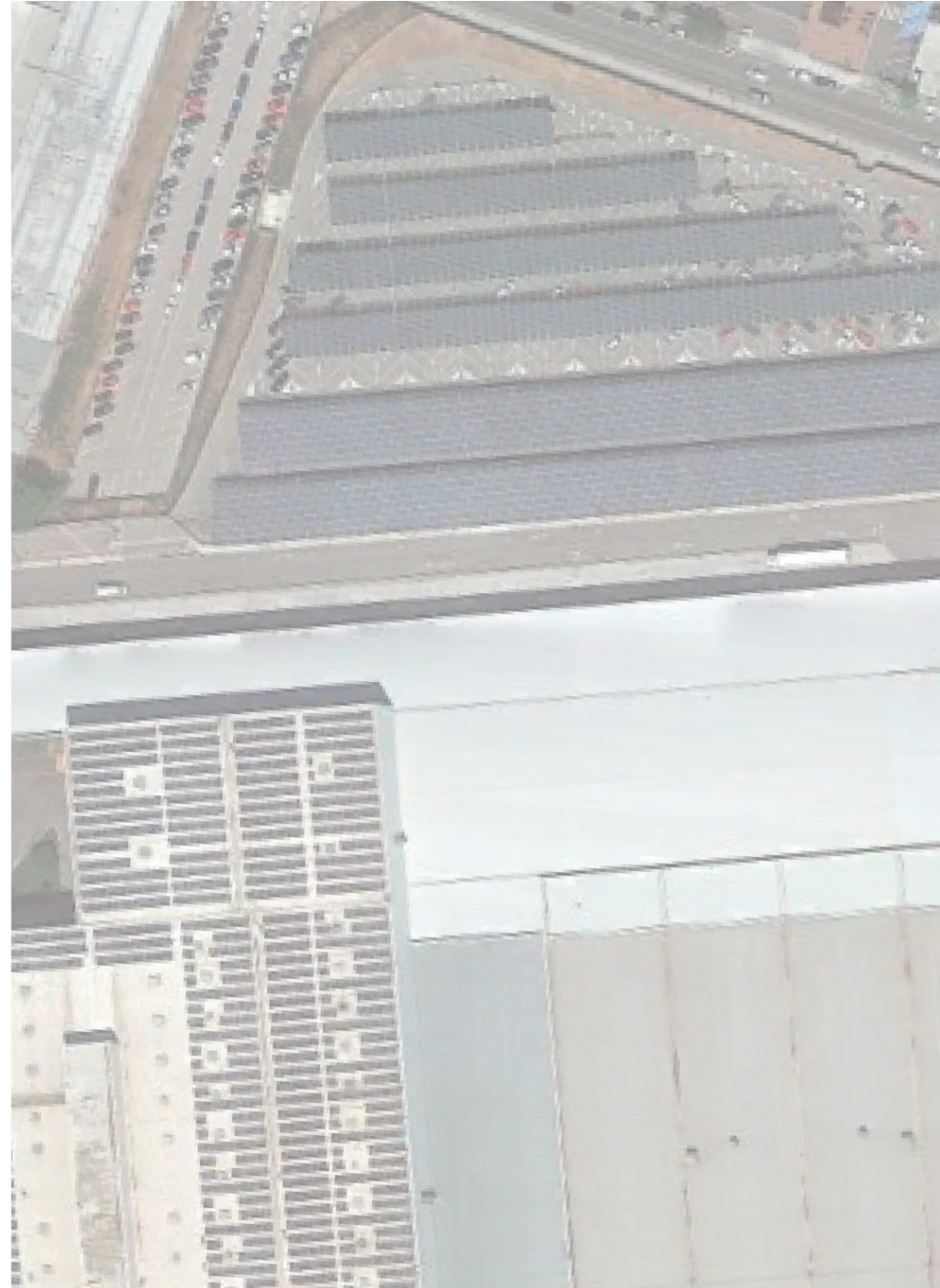
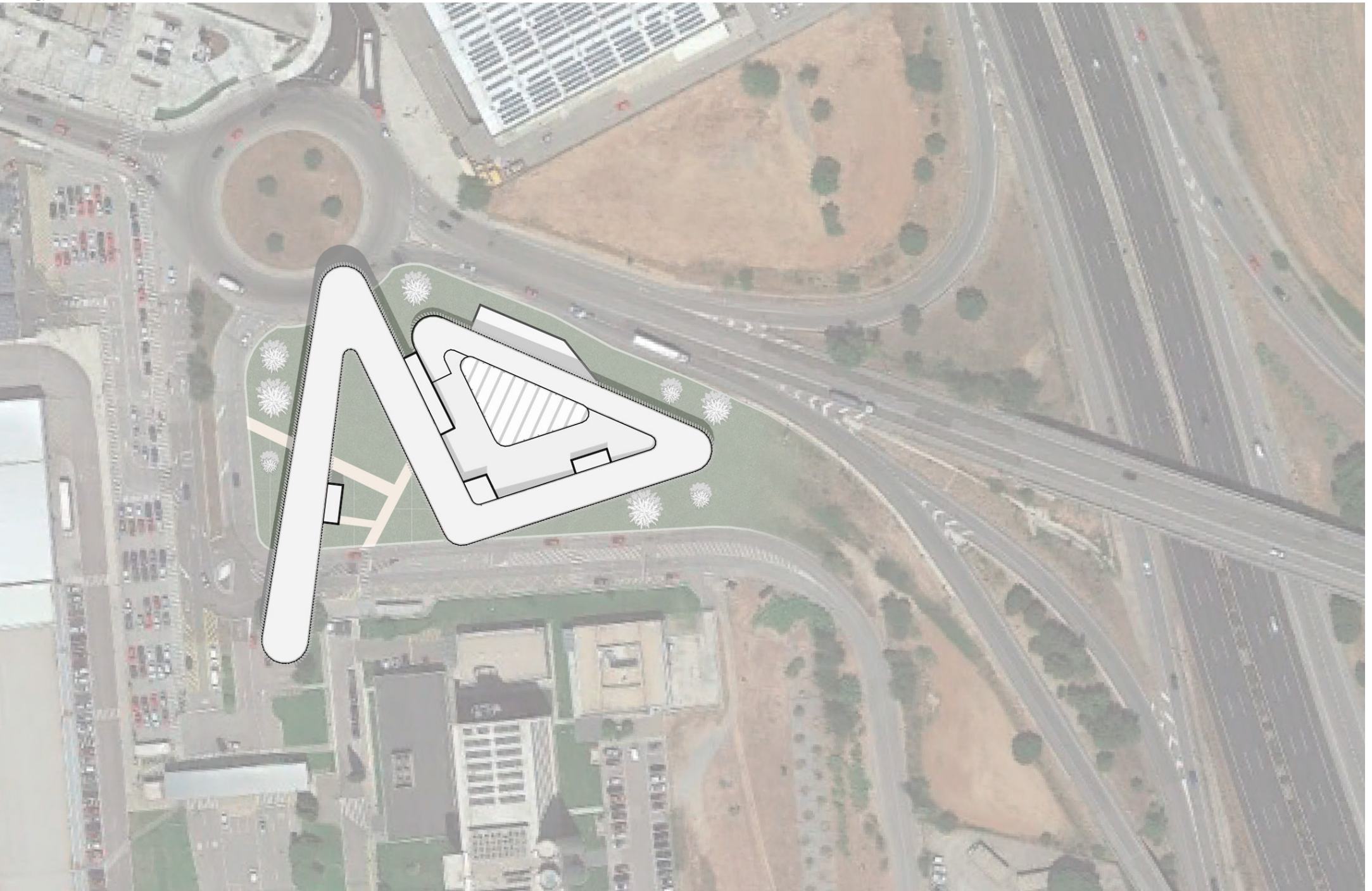


Abb. 94, Lageplan,  
eigene Darstellung



SEAT- Museum und Besucherzentrum





SEAT- Museum und Besucherzentrum



## 6.2 Grundrisse

Das Erdgeschoss zeichnet sich dadurch aus, dass im Eingangsbereich eine große offene Grünfläche verbleibt, da das Museum auf vier Säulen steht.

Der Haupteingang des Gebäudes befindet sich im südlichen Teil des Gebäudes. Sobald man das Gebäude betret, gelangt der Besucher in den Informationsbereich zu seiner Rechten und in ein kleines Café zu seiner Linken.

Im zentralen Bereich des Erdgeschosses befindet sich die Ausstellung der aktuellsten Markenprodukte, die vom Kunden oder Besucher gekauft werden können.

Die Ausstellung wird durch das große Glasdach beleuchtet, die die dreieckige Form des Grundrisses widerspiegelt.

In der Südzone des Erdgeschosses befinden sich die Büros. Neben den Büros befinden sich die Toiletten und mehrere Räume für die Technik des Gebäudes.

Der Ausstellungsbereich wird von dem letzten Teil der Museumsausstellung umschlossen, der im Erdgeschoss endet.

### LEGENDE:

1) Ausstellung Verkauf	986 m <sup>2</sup>
2) Café Küche	40 m <sup>2</sup> 15 m <sup>2</sup>
3) Infodesk Backoffice	9 m <sup>2</sup> 9 m <sup>2</sup>
4) Archiv	20 m <sup>2</sup>
5) Druckerraum	19 m <sup>2</sup>
6) Büroeinheit	je 16 m <sup>2</sup>
7) Media- Zelle	je 11m <sup>2</sup>
8) Damen WC Herren WC BF WC	13 m <sup>2</sup> 15 m <sup>2</sup> 5 m <sup>2</sup>
9) Archiv	27 m <sup>2</sup>
10) Putzraum	13 m <sup>2</sup>
11) Technikraum	20 m <sup>2</sup>
12) Museum Ausstellung	-



TU Wien Bibliothek verfügbar.  
Bibliothek.

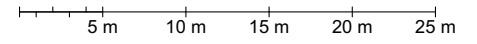
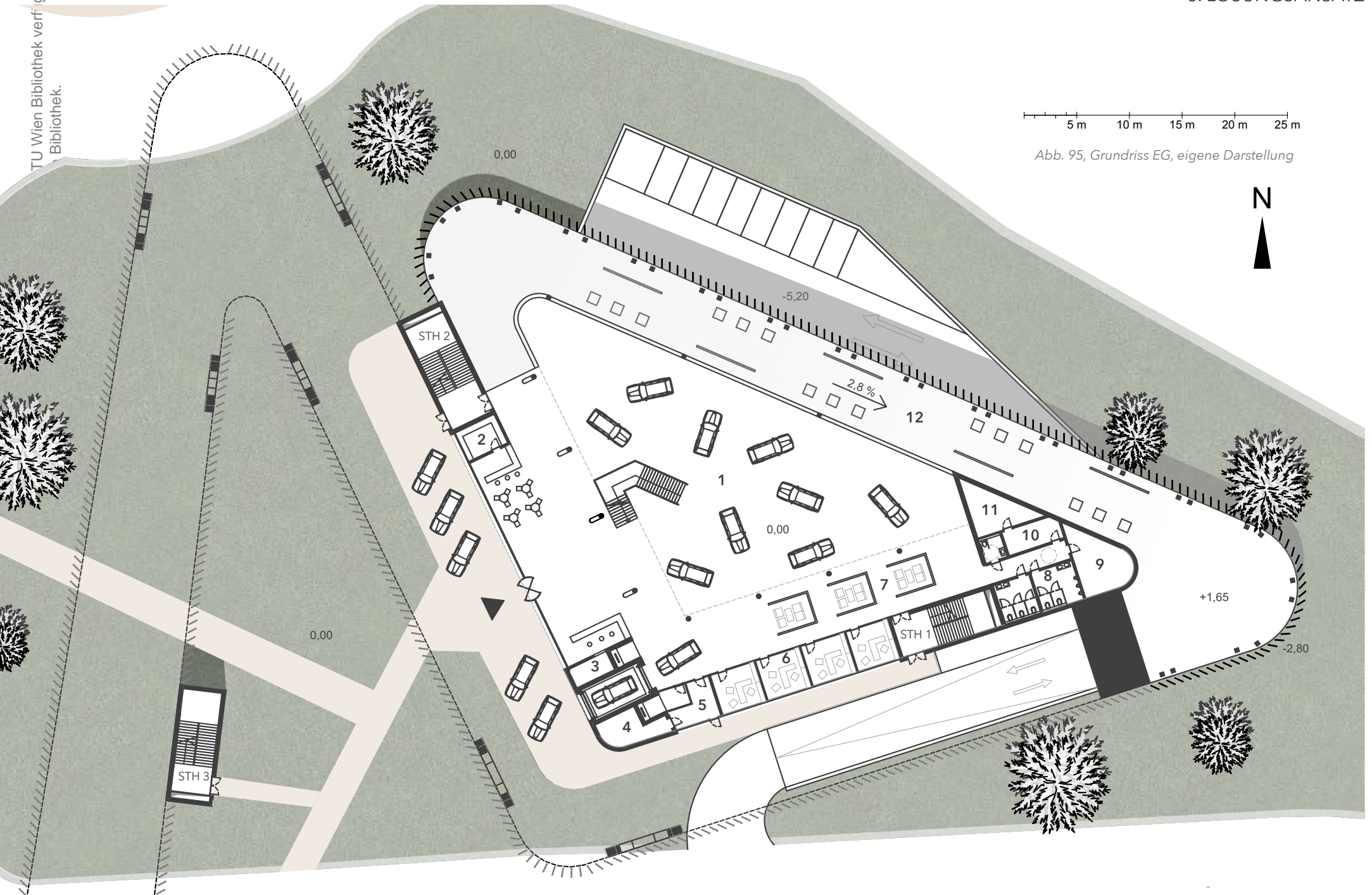


Abb. 95, Grundriss EG, eigene Darstellung



## 6. LÖSUNGSANSATZ

Vom Erdgeschoss aus ist das Obergeschoss über die Treppe in der Mitte des Hauptraumes erreichbar. Betritt der Besucher den ersten Stock, wird er in einem großen Foyer empfangen, in dem sich auch die Kasse befindet.

Im ersten Stock gibt es auch eine große Bürofläche, die über die Stiege 1 oder das Hauptfoyer zugänglich ist.

Neben dem Foyer beginnt die Ausstellung des Museums, in der der Besucher einen Rundgang durch die Geschichte der Marke beginnt. Während der ersten Meter der Ausstellung kann der Besucher seinen Blick bis zur Ausstellung im Erdgeschoss senken, später betritt er einen "Tunnel", der ihn durch die Geschichte des Unternehmens führt. Die Autos befinden sich in Bergaufrichtung der Rampe und simulieren eine Straße, auf der sie zirkulieren. Am Ende der dritten Kurve befindet sich neben den Toiletten und einem Stauraum ein Raum für Videoaufstellungen.

Der zentrale Bereich des Museums hat die gleiche Höhe wie der erste Stock des Hauptgebäudes, so dass es möglich ist, die Stiege 2 von beiden Seiten zu betreten, und gleichzeitig beide Räume zu verbinden. Die maximale Neigung der Museumsrampe beträgt 2,8% und erreicht 3% in diesem Bereich, in dem Podeste erforderlich sind, um die Zugänglichkeit vor den Türen zu gewährleisten.

Wie bereits erwähnt, sind die Autos in eine Richtung positioniert und erzeugen das Gefühl, auf einer Straße zu sein. Die Besucher werden zwischen den Autos auf einem Weg geführt, der durch seine Farben und Konstruktion gekennzeichnet und akzentuiert ist. (Abb. 77/ S. 73)

### LEGENDE:

1) Foyer Museum	250 m <sup>2</sup>
2) Ausstellung Museum OG1-OG2	2929 m <sup>2</sup>
3) Büro	235 m <sup>2</sup>
4) Besprechungsraum	30 m <sup>2</sup>
5) Archiv	26 m <sup>2</sup>
6) Denkhalle	je 7 m <sup>2</sup>
7) Technikraum	20 m <sup>2</sup>
8) Druckerraum	20 m <sup>2</sup>
9) Archiv	20 m <sup>2</sup>
10) Ticketverkauf Backoffice	8 m <sup>2</sup> 10 m <sup>2</sup>
11) Damen WC Herren WC BF WC	11 m <sup>2</sup> 11 m <sup>2</sup> 6 m <sup>2</sup>
12) Lager	38 m <sup>2</sup>
13) Damen WC Herren WC BF WC	8 m <sup>2</sup> 9 m <sup>2</sup> 5 m <sup>2</sup>
14) Media	60 m <sup>2</sup>



er TU Wien Bibliothek verfügbar.  
an Bibliothek.

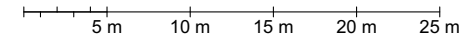
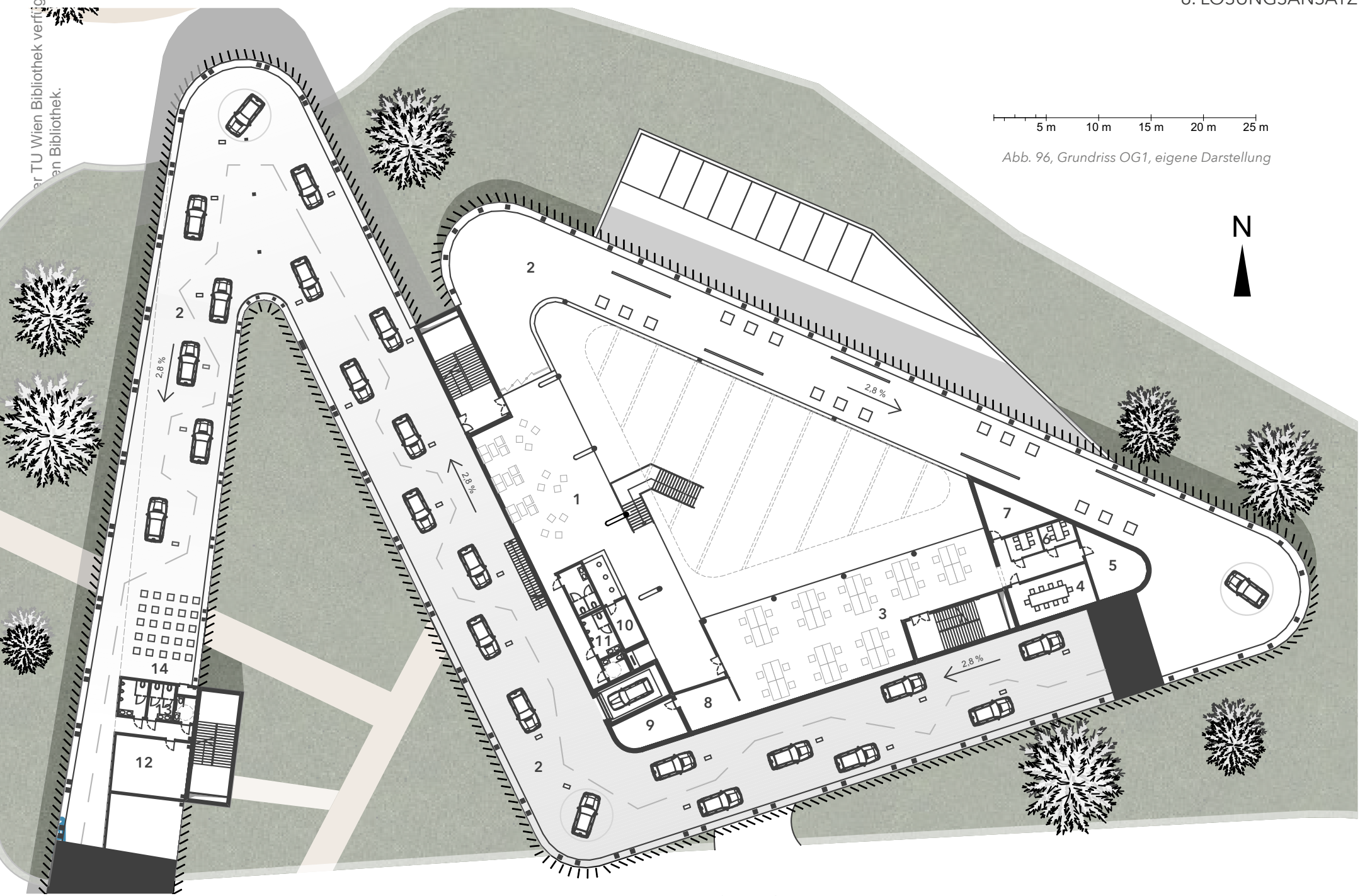


Abb. 96, Grundriss OG1, eigene Darstellung



SEAT- Museum und Besucherzentrum

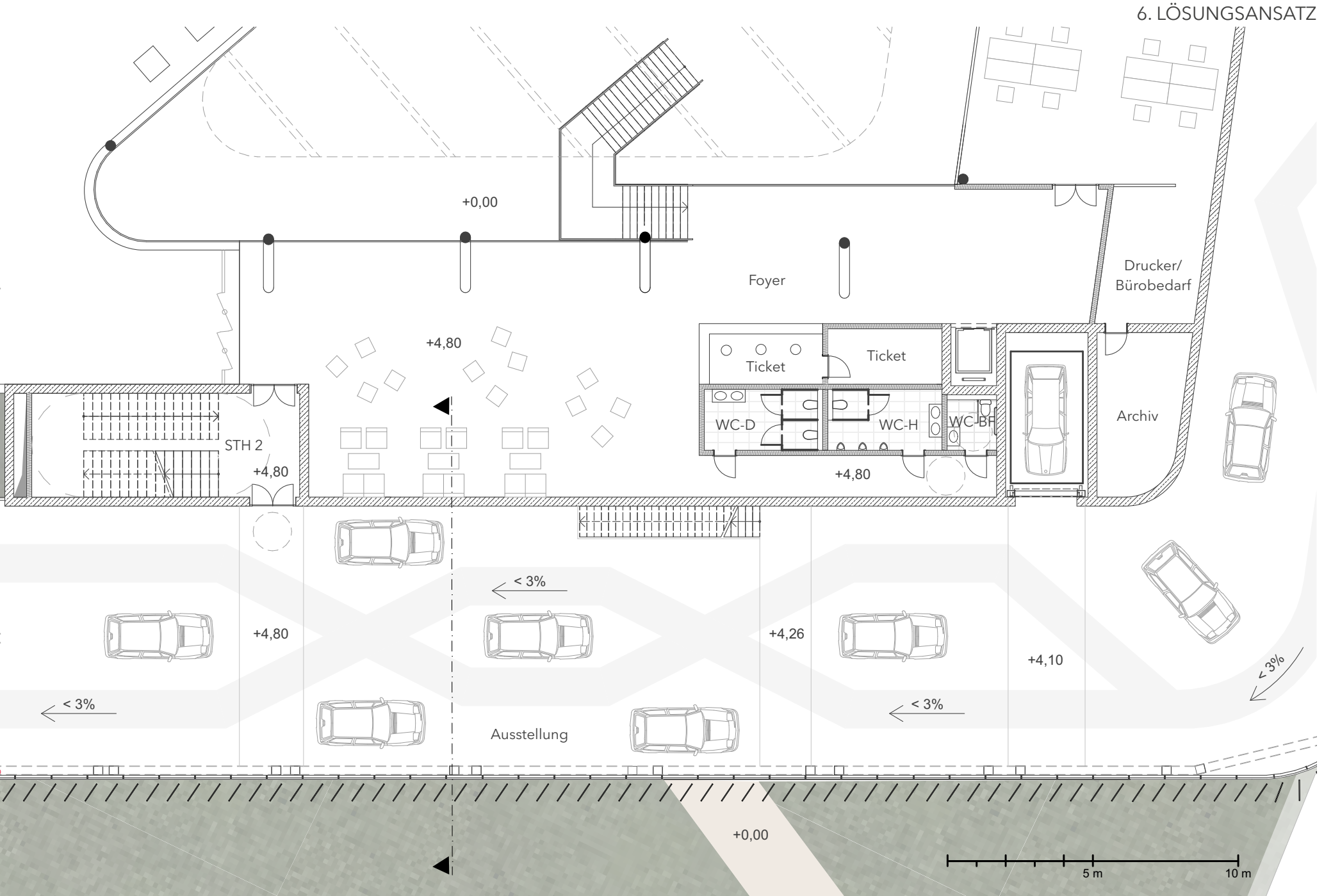


## 6. LÖSUNGSANSATZ



Abb. 97, 3D Visualisierung, eigene Darstellung





6. LÖSUNGSANSATZ

Abb. 98, Detail Grundriss OG1, eigene Darstellung

## 6. LÖSUNGSANSATZ



Abb. 99, 3D Visualisierung, eigene Darstellung

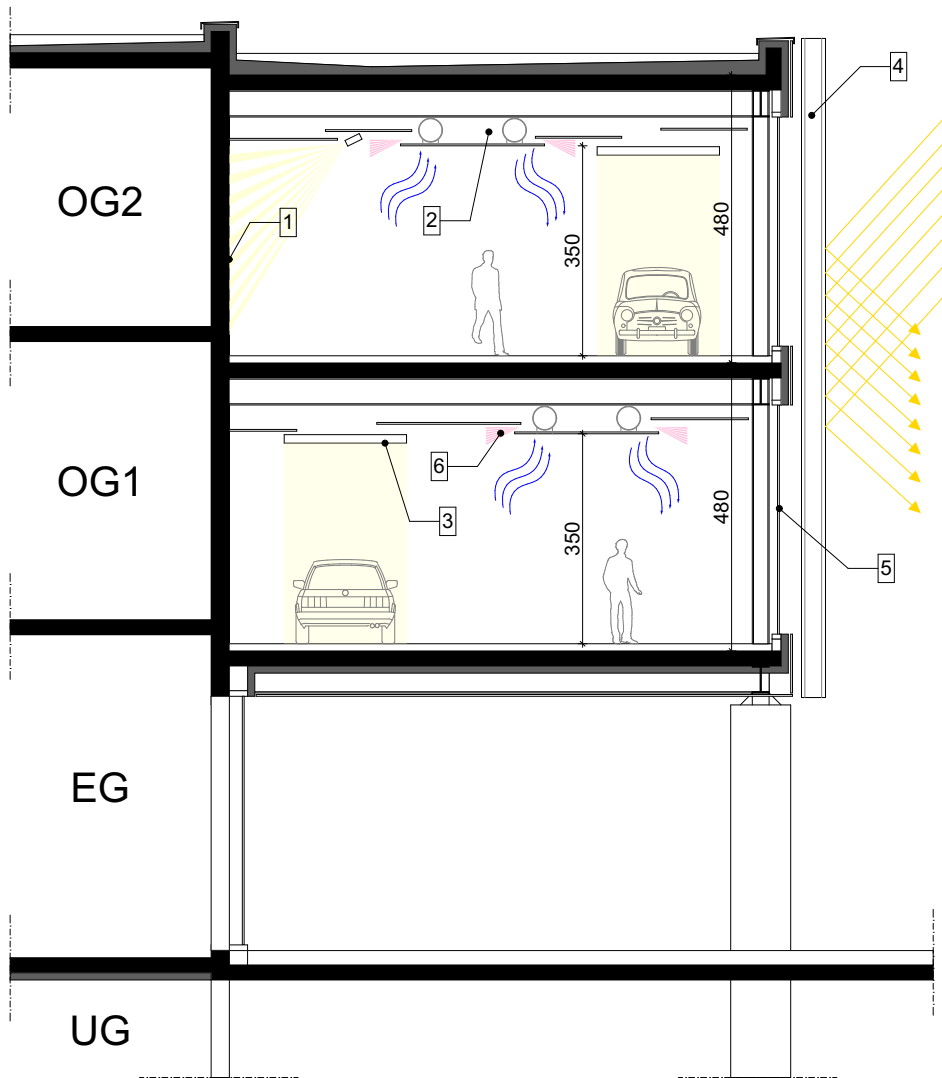


Abb. 100, Schnitt Interieur, eigene Darstellung

- 1) Projektionsfläche für Video
- 2) Abgehängte Decke mit Technik
- 3) LED Beleuchtungspaneelle
- 4) Sonnenschutzlamellen
- 5) Beschichtete Glasfassade, Lichtdurchlässigkeit 70%
- 6) LED Randbeleuchtung

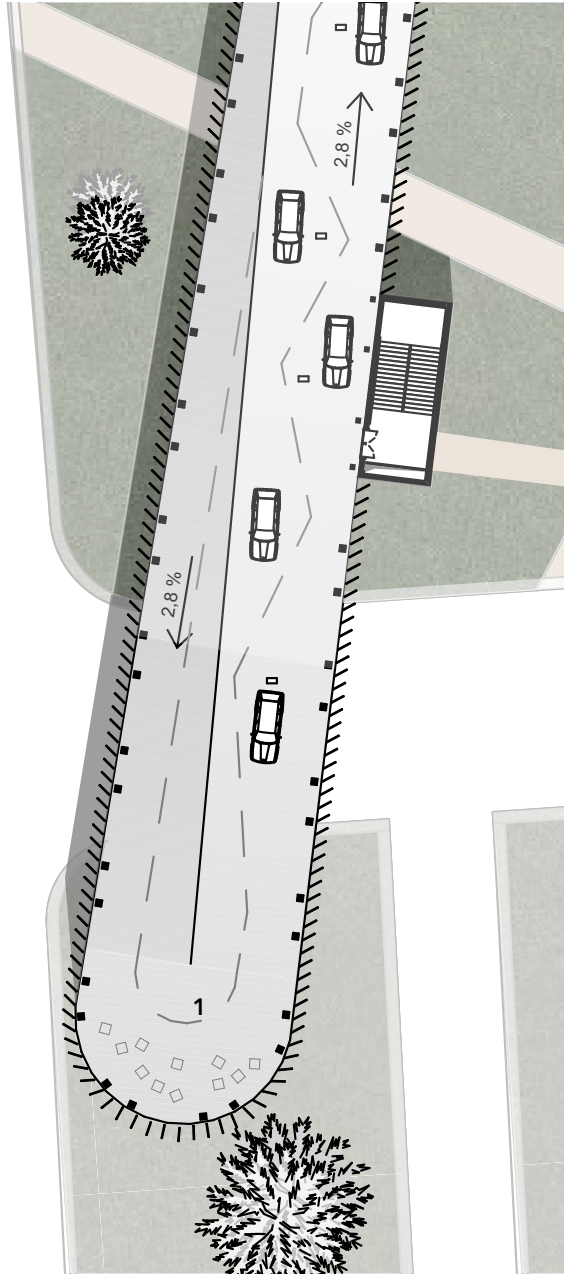
Das Gestaltungskonzept für den Innenraum der Museumsausstellung sieht die Schaffung eines "Zeittunnels" vor, in dem die Automodelle der Marke in chronologischer Reihenfolge ausgestellt werden.

Darüber hinaus werden Wandflächen für Videoprojektion über der gesamten Ausstellung genutzt. Von der Decke aus werden die Exponate mit großen LED-Paneele beleuchtet, die die Karosserien gleichmäßig ausleuchten und deren Kanten und Farben betonen. Im Inneren der trapezförmigen Zwischendecke verbergen sich die technischen Systeme, die das Gebäude mit Elektro und Luft versorgen.

Die Beleuchtung und die Farben, die in der Ausstellung verwendet werden, sind die Farben (siehe S. 41), mit denen die Marke ihr sportliches, jugendliches und leidenschaftliches Image unterstreicht.

Um diese Beleuchtung zu akzentuieren, verfügt die Fassade über Lamellen, die den Innenraum vor Abhellung durch direkte Lichteinstrahlung schützen. Darüber hinaus trägt das in der Fassade verwendete Glas dazu bei, den Innenraum zu verdunkeln um die Lichtakzente im Innenraum zu verstärken.

## 6. LÖSUNGSANSATZ



### LEGENDE:

1) Ausstellung Museum OG1-OG2	2545 m <sup>2</sup>
2) Lager	20 m <sup>2</sup>
3) Damen WC	14 m <sup>2</sup>
Herren WC	14 m <sup>2</sup>
BF WC	5 m <sup>2</sup>

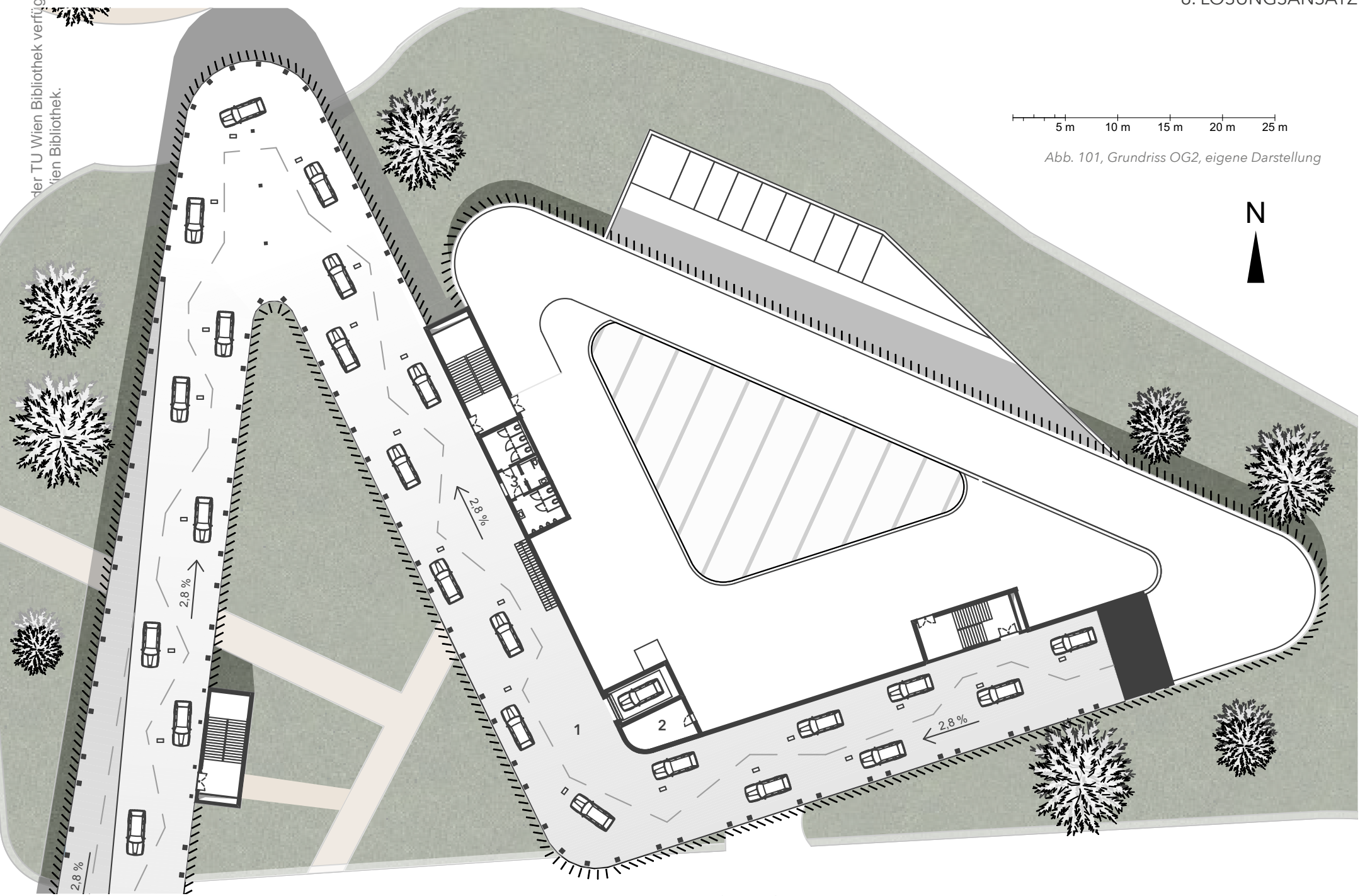




der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
nen Bibliothek.

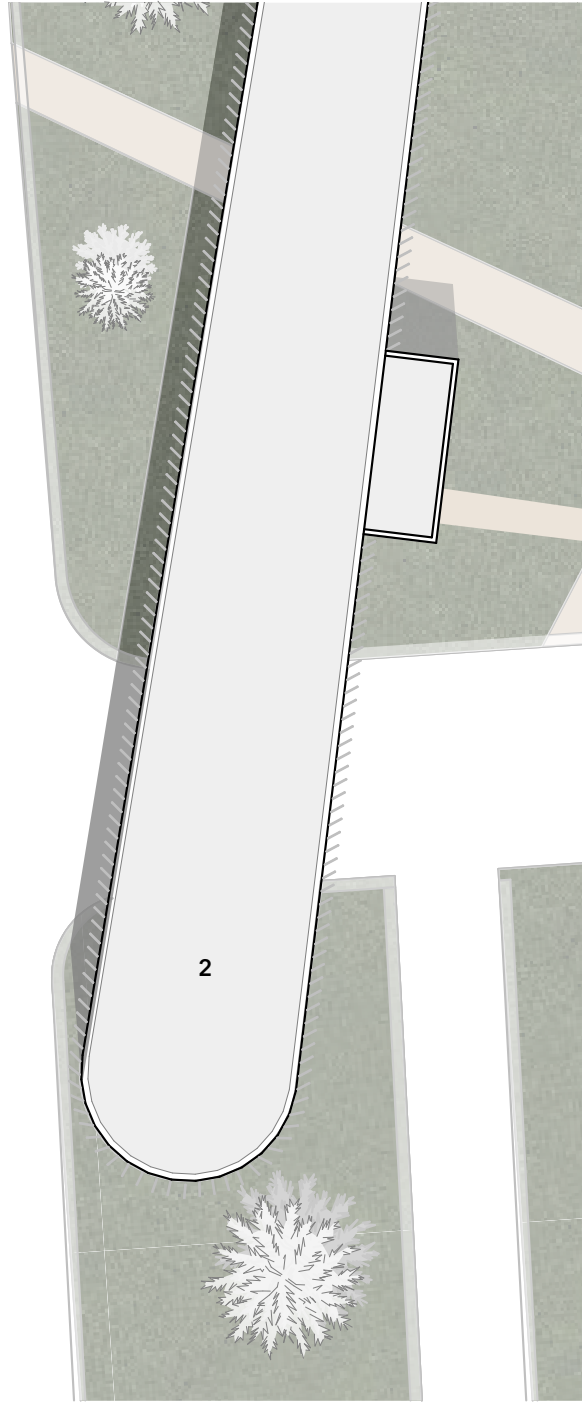


Abb. 101, Grundriss OG2, eigene Darstellung





## 6. LÖSUNGSANSATZ

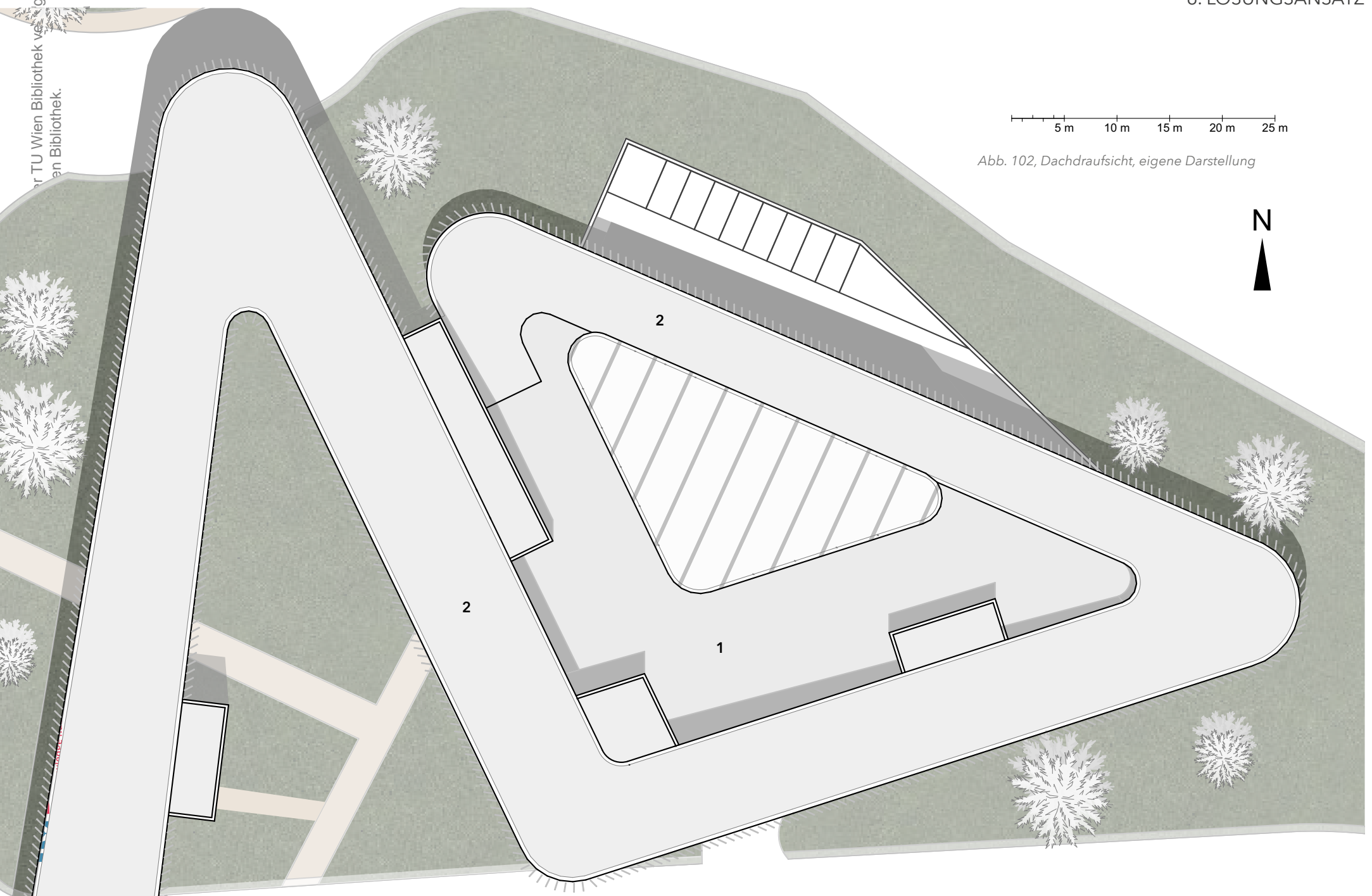


### LEGENDE:

- |                 |                     |
|-----------------|---------------------|
| 1) Dachfläche 1 | 858 m <sup>2</sup>  |
| 2) Dachfläche 2 | 3060 m <sup>2</sup> |



er TU Wien Bibliothek verfügbar.  
en Bibliothek.



5 m 10 m 15 m 20 m 25 m

Abb. 102, Dachdraufsicht, eigene Darstellung



## 6. LÖSUNGSANSATZ

Im Untergeschoss des Gebäudes befinden sich eine Werkstatt, die zur Reparatur bzw. Instandsetzung der Exponate dient und eine Garage, die zur Lagerung der Probefahrzeuge, genutzt wird. Die Fahrzeuge erreichen das Untergeschoss über die Rampe im Südteil des Gebäudes, die die Werkstatt direkt mit der öffentlichen Straße verbindet.

Die Raumverteilung der Werkstatt nutzt das Licht, das durch die nordöstliche Zone des Gebäudes für die Büros und das Wartezimmer einfällt, während die für die Lagerung bestimmten Zonen in einer weniger hellen Zone angeordnet sind. Die Werkstatt ist über die Stiegen 1 und 2 sowie den Autoaufzug mit dem Museum verbunden. Vor dem Werkstattstor sind eine Be- und Entladestelle und mehrere Parkplätze geplant. Neben der Werkstatt und der Garage gibt es im Untergeschoss verschiedene Räume für die Haustechnik, insbesondere Lüftungstechnik.

### LEGENDE:

1) Werkstatt	930 m <sup>2</sup>
2) Wartebereich	58 m <sup>2</sup>
3) Informationsdesk	14 m <sup>2</sup>
4) Büro Techniker	29 m <sup>2</sup>
5) Büro Meister	20 m <sup>2</sup>
6) Technikraum	20 m <sup>2</sup>
7) Putzraum	13 m <sup>2</sup>
8) Damen WC	13 m <sup>2</sup>
Herren WC	15 m <sup>2</sup>
BF WC	5 m <sup>2</sup>
Vorraum Duschen	7 m <sup>2</sup>
Damen Dusche	8 m <sup>2</sup>
Herren Dusche	8 m <sup>2</sup>
9) Lager 1	17 m <sup>2</sup>
10) Lager 2	29 m <sup>2</sup>
11) Lager 3	39 m <sup>2</sup>
12) Lager 4	21 m <sup>2</sup>
13) Waschraum	40 m <sup>2</sup>
14) Kontrollraum	18 m <sup>2</sup>
15) Lackierungsraum	44 m <sup>2</sup>
16) Lüftungstechnik	64 m <sup>2</sup>
17) Garage	2298 m <sup>2</sup>
18) Lüftungstechnik	157 m <sup>2</sup>

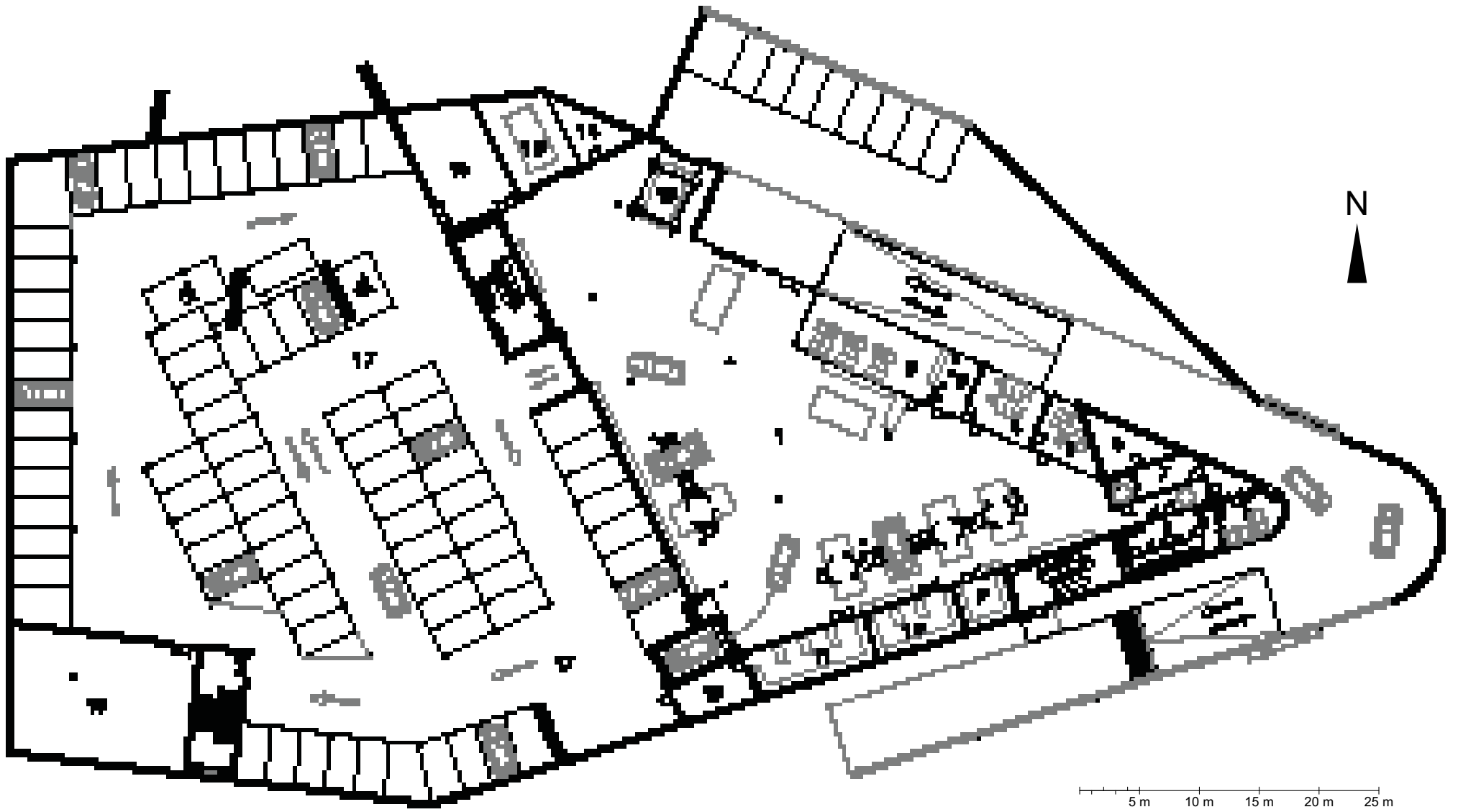


Abb. 103, Grundriss UG1, eigene Darstellung

## 6. LÖSUNGSANSATZ

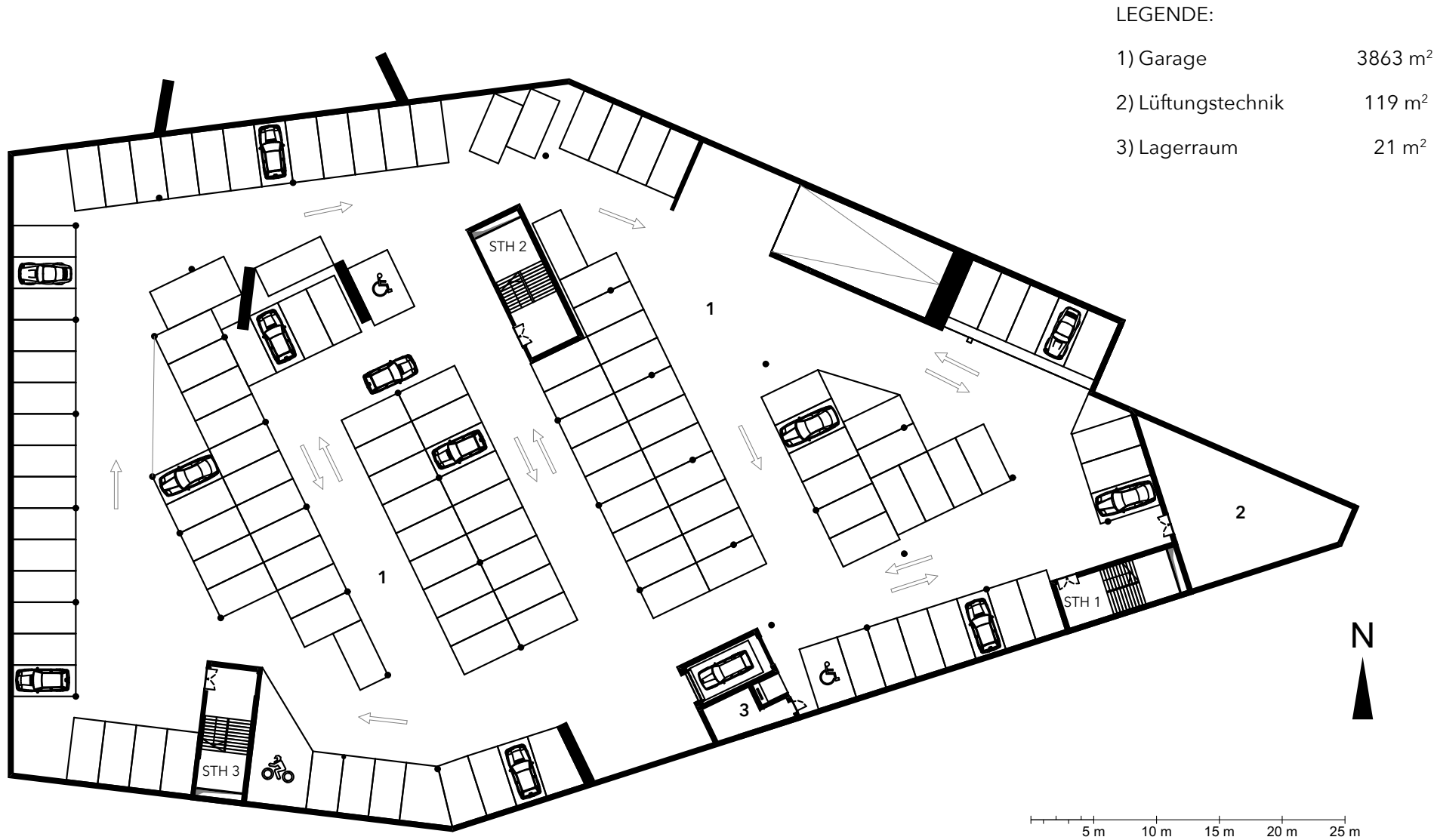
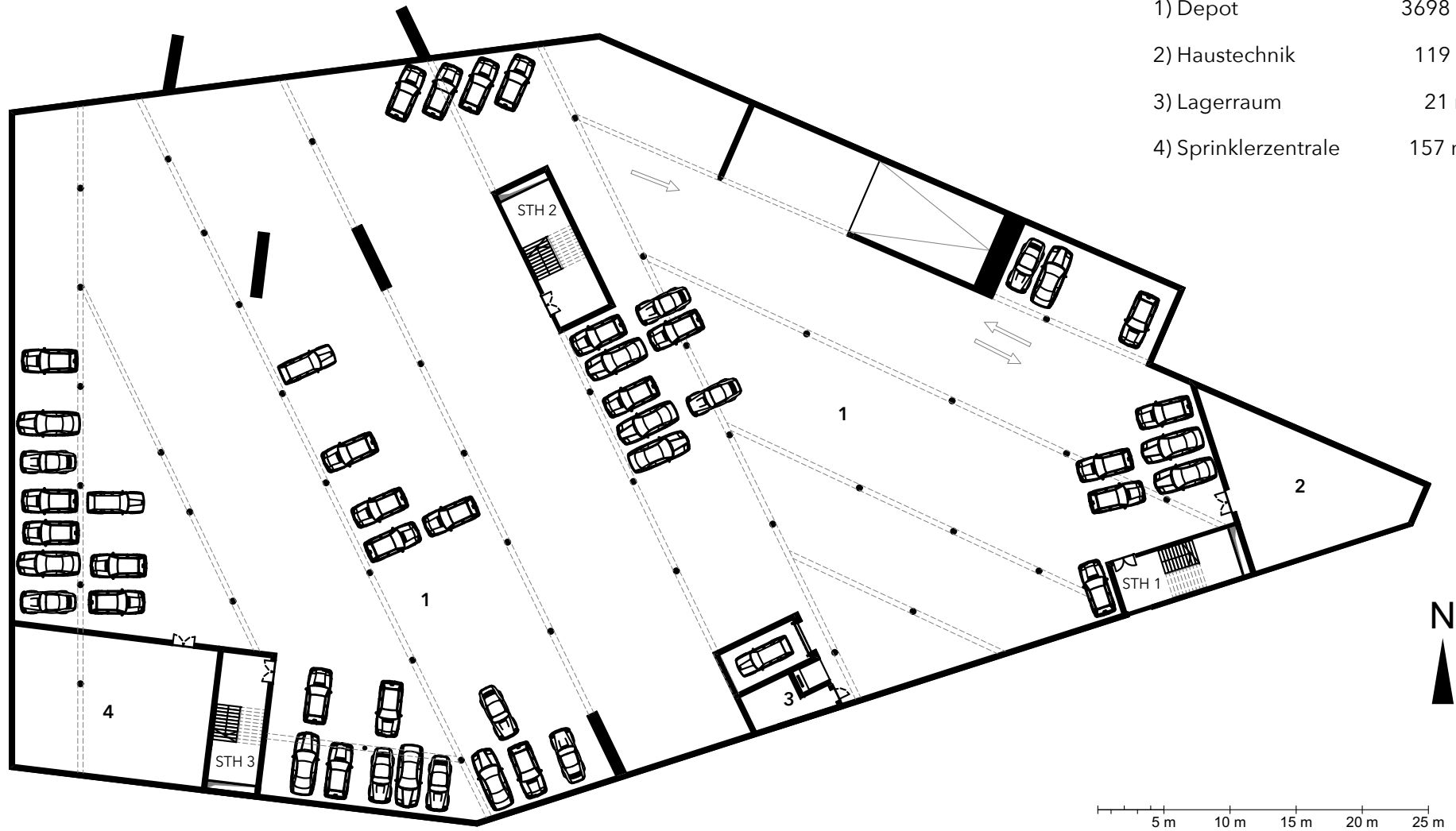


Abb. 104, Grundriss UG2, eigene Darstellung





LEGENDE:

- |                      |                     |
|----------------------|---------------------|
| 1) Depot             | 3698 m <sup>2</sup> |
| 2) Haustechnik       | 119 m <sup>2</sup>  |
| 3) Lagerraum         | 21 m <sup>2</sup>   |
| 4) Sprinklerzentrale | 157 m <sup>2</sup>  |

Abb. 105, Grundriss UG3, eigene Darstellung

## 6. LÖSUNGSANSATZ

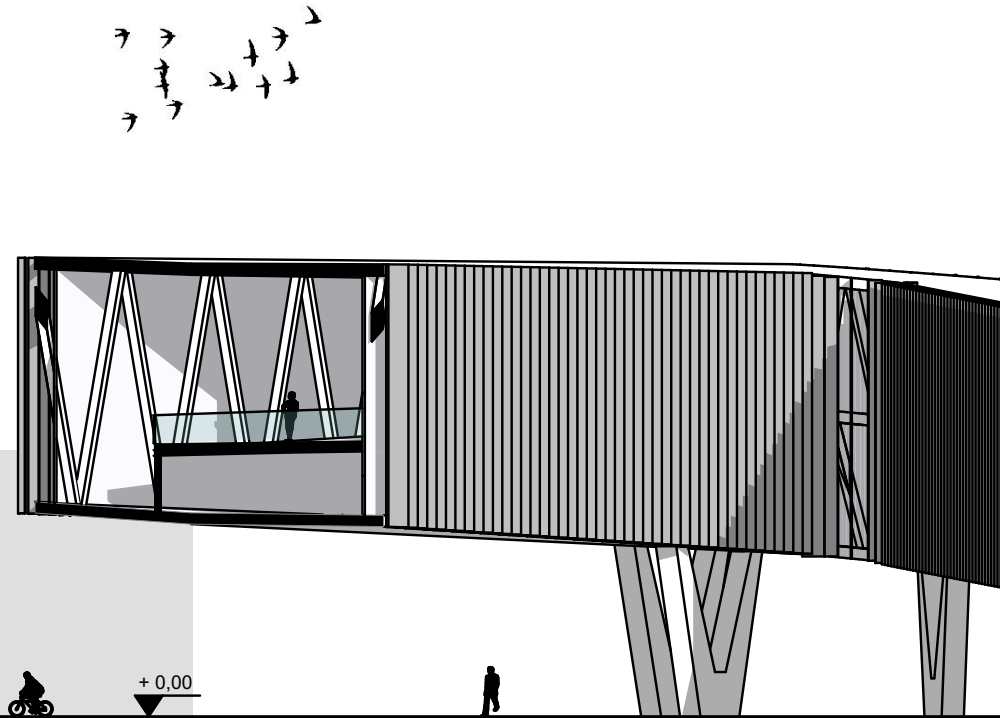
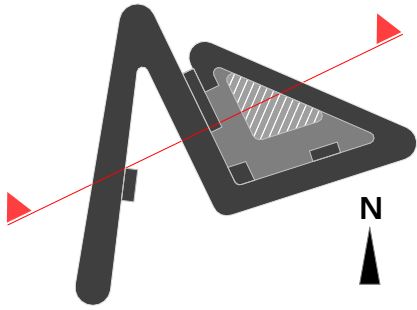
Einer der wichtigsten Punkte dieses Projekts war die Nutzung und Gestaltung von Freiräumen. Deshalb umschließt das Gebäude den zentralen Platz und lässt einen offenen Raum zum Bürokomplex und zur Bushaltestelle. Der Eingang zum Gebäude wird durch das Museum selbst geschützt bzw. überdacht. Der Museumsbereich über dem Eingang stützt sich nur auf zwei Säulen, die weit vom Eingang entfernt sind. Dadurch entsteht ein Eindruck von großer Geräumigkeit, der die Passanten zum Betreten einlädt.





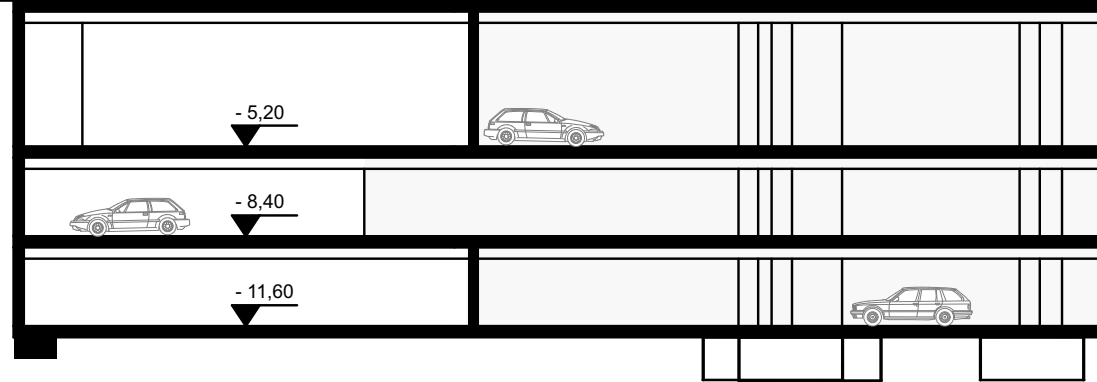
Abb.106, Schaubild Aussen, eigene Darstellung

## 6. LÖSUNGSANSATZ



### 6.3 Schnitte

Das Gebäude hat insgesamt fünf Geschosse, von denen drei unterirdisch sind. In ihnen befinden sich die Garagen, die für die Lagerung der Sammelwagen (UG3) und den Besucherparkplatz (UG2) bestimmt sind. Beide Geschosse haben eine Höhe von 3,20 m und eine Struktur aus Säulen und Balken, die sich bis zum Erdgeschoss wiederholen. Das erste Untergeschoss erhöht seine Höhe auf 5,20 m um ausreichend Platz in der Werkstatt anbieten zu können.



der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
Wien Bibliothek.

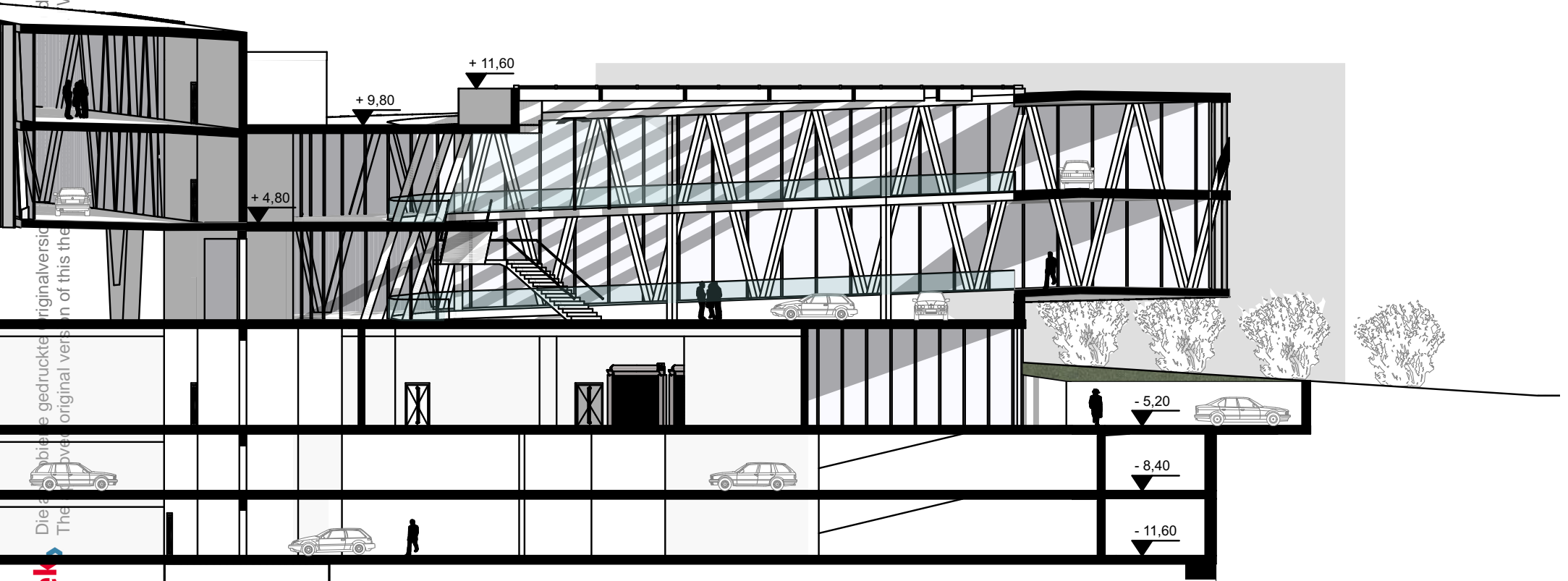
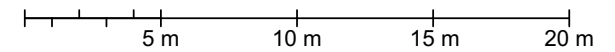


Abb. 107, Schnitt A-A, eigene Darstellung

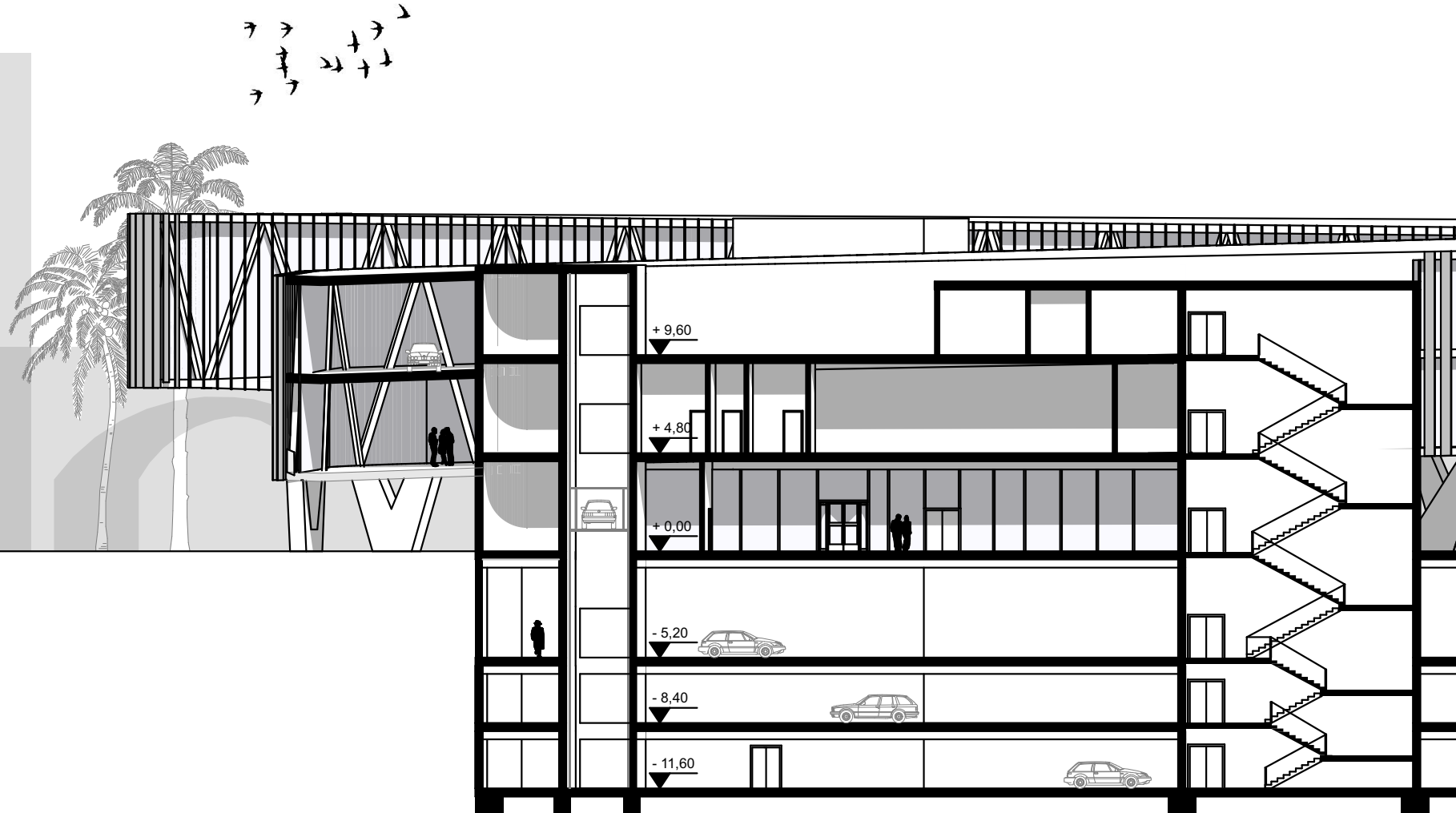


Die abgebildete gedruckte Originalversion  
The following printed original version





## 6. LÖSUNGSANSATZ



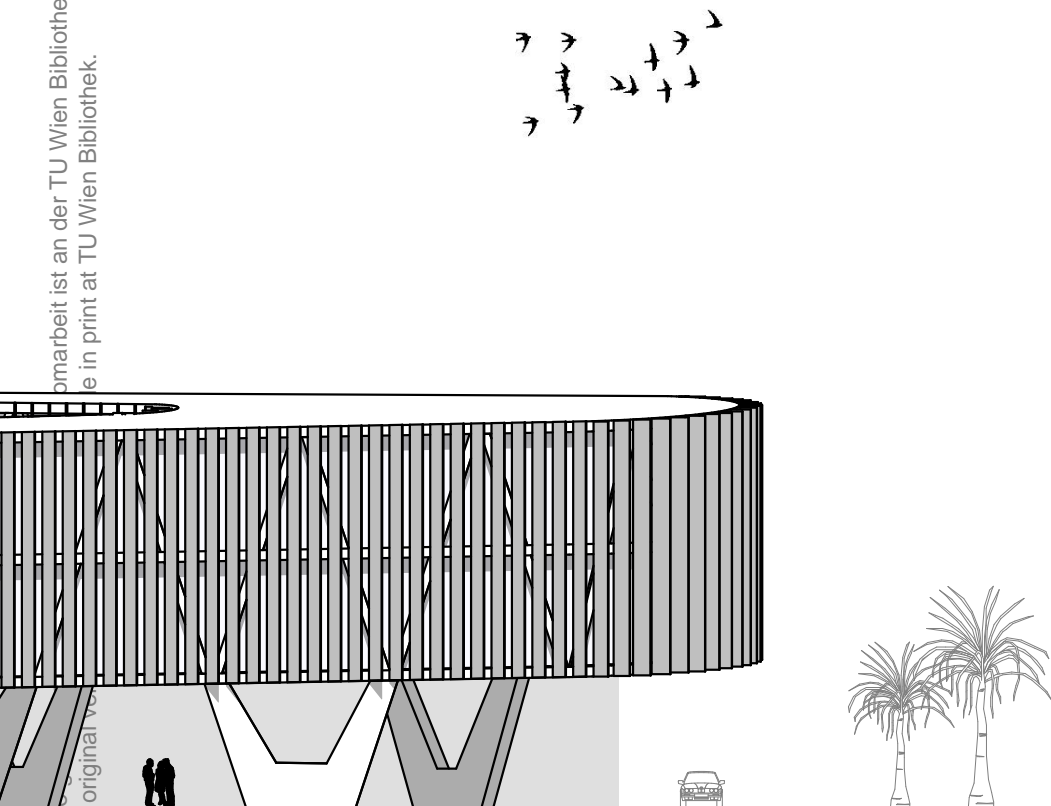
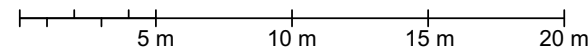
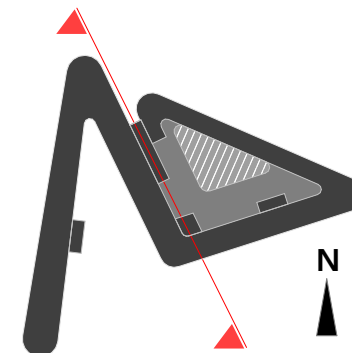


Abb. 108, Schnitt B-B, eigene Darstellung

Alle Stockwerke sind durch die Stiege 1 und 2 miteinander verbunden, so dass die Stiege 3 nur noch als Fluchtweg aus den Garagen und dem Museum dient. Darüber hinaus wurde das Gebäude mit einem Aufzug für Fahrzeuge geplant, der die Mobilität innerhalb des Gebäudes ermöglicht und erleichtert um die Exponate schnell von der Ausstellung zur Werkstatt und umgekehrt transportieren zu können.



## 6. LÖSUNGSANSATZ

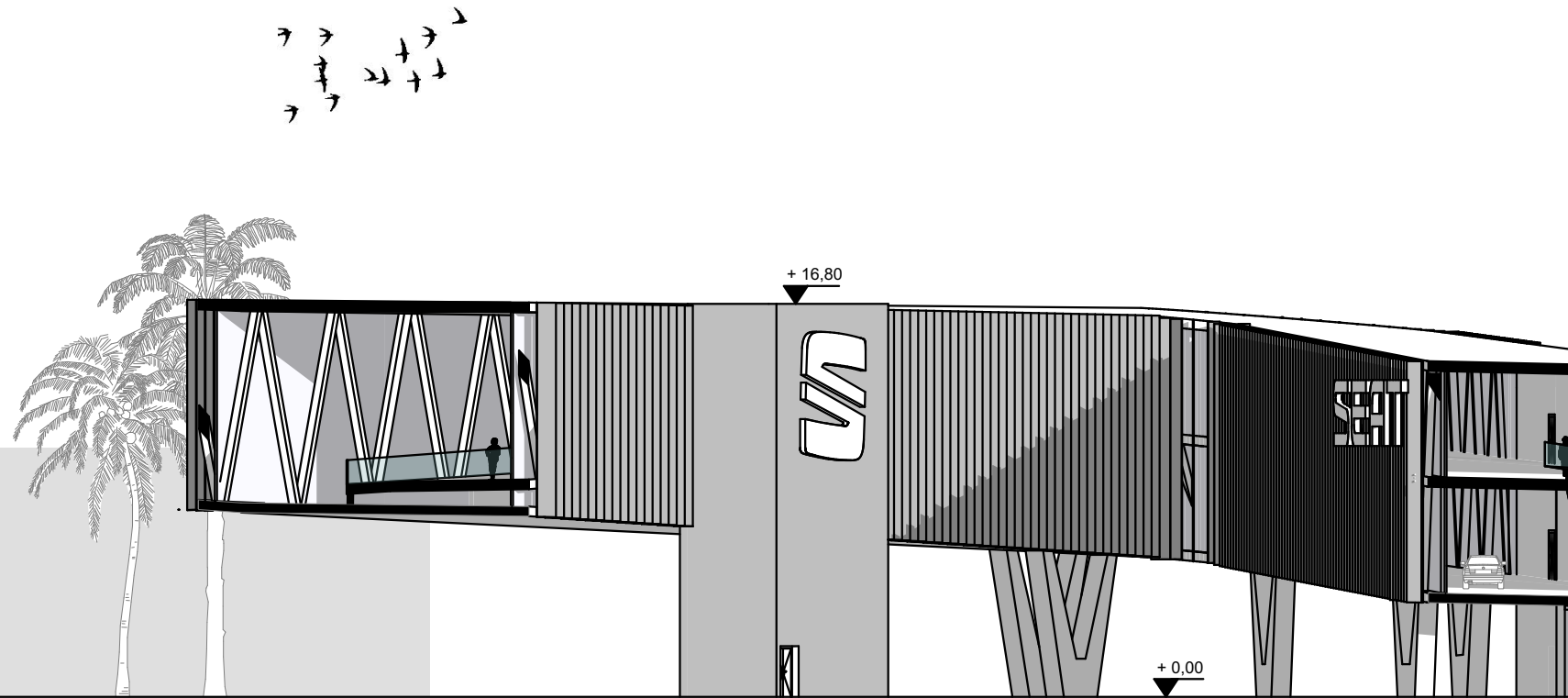
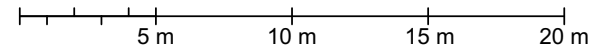
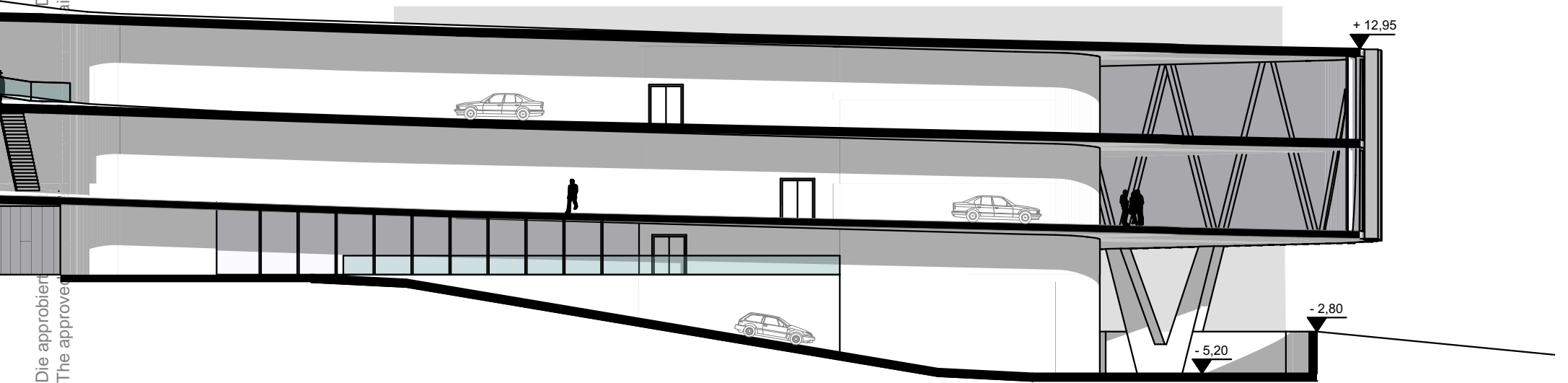
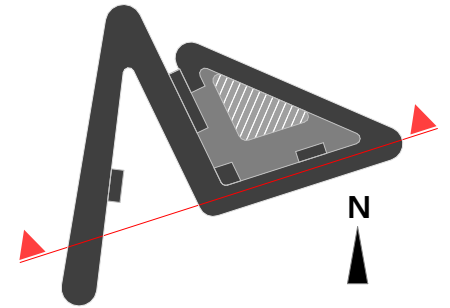


Abb. 109, Schnitt C-C, eigene Darstellung



## 6. LÖSUNGSANSATZ

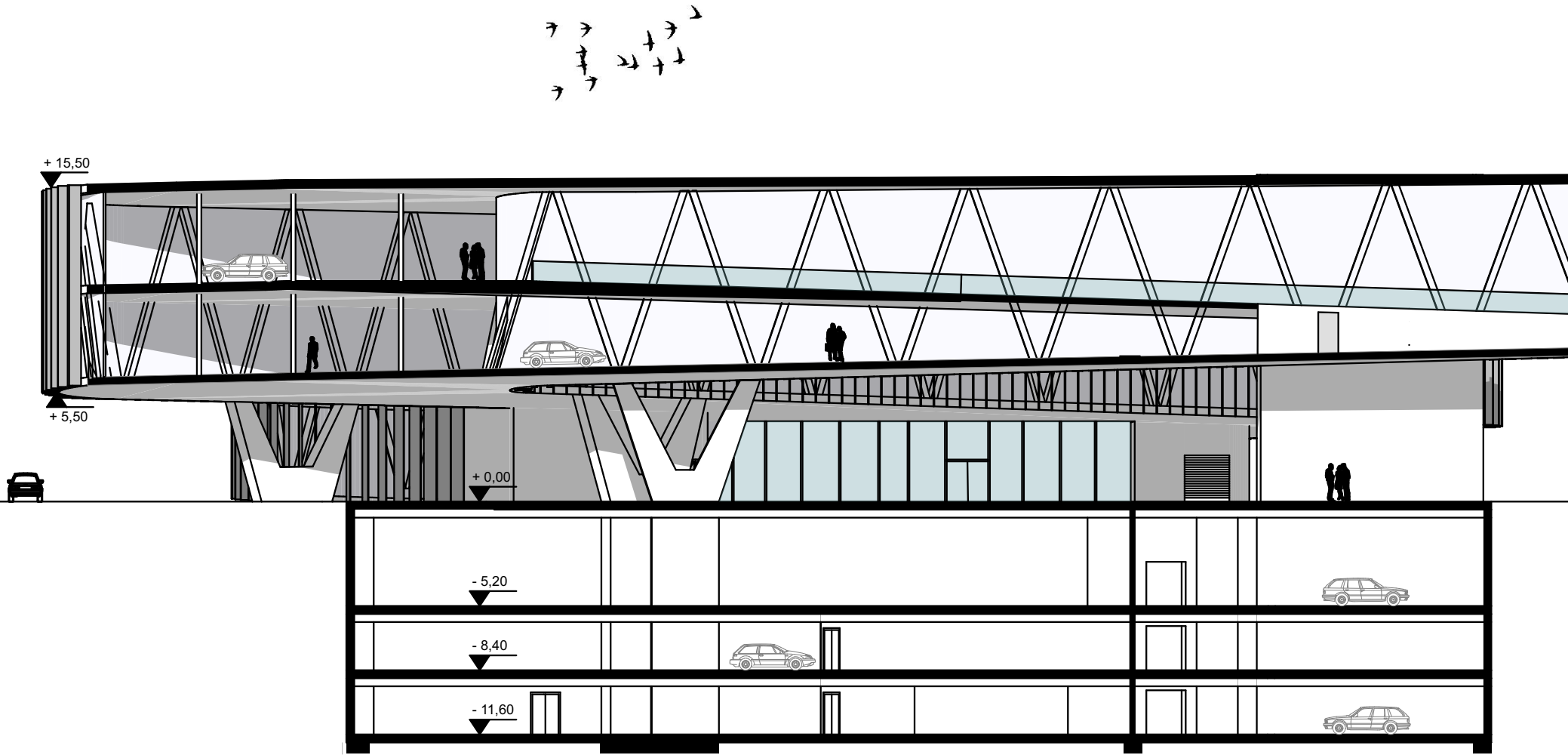
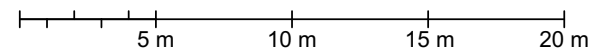




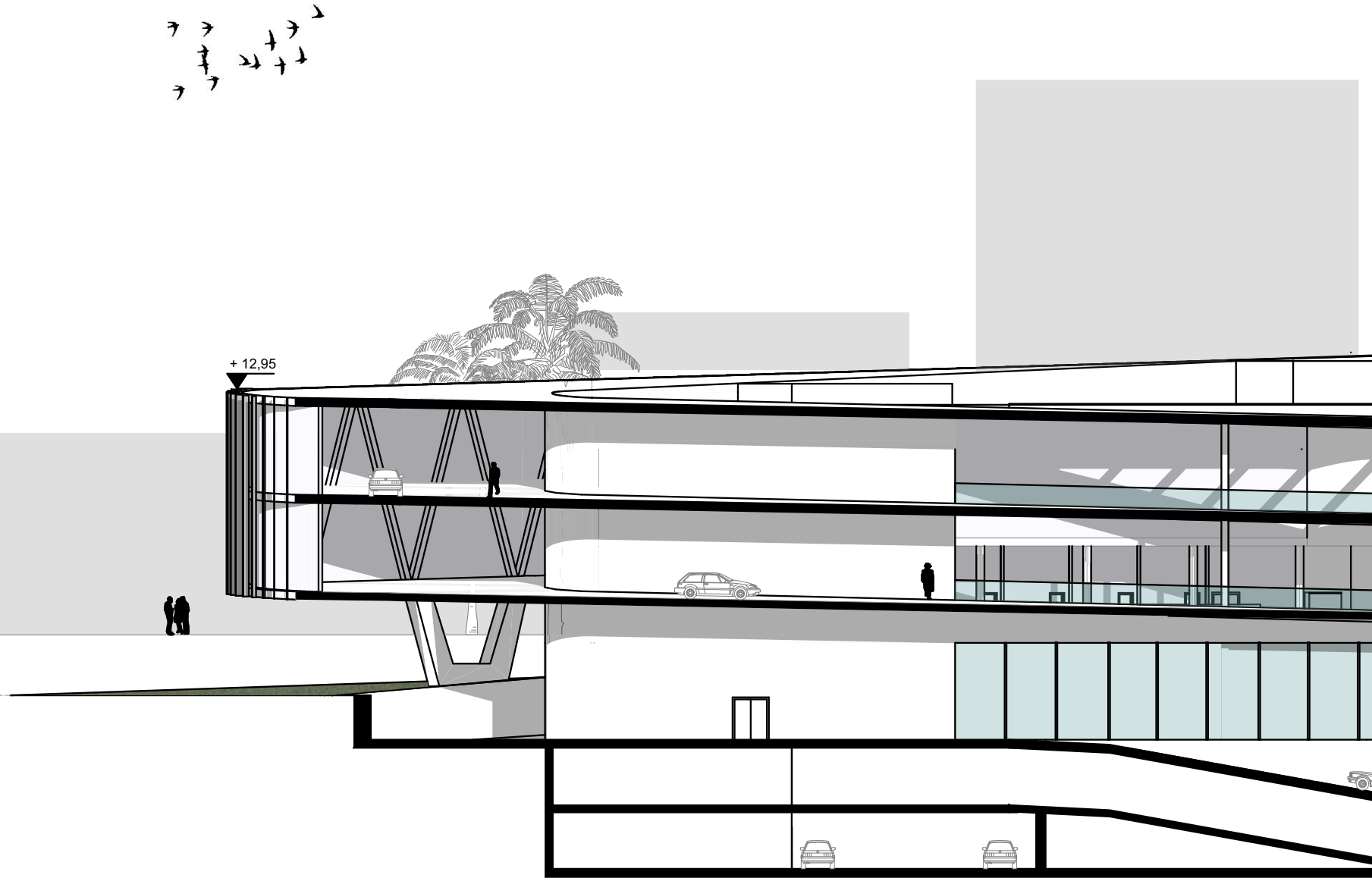


Abb. 110, Schnitt D-D, eigene Darstellung

Die Struktur in Form von Fachwerkträgern ist im gesamten Inneren der Ausstellung ersichtlich und erinnert an den Charakter der Architektur des Unternehmens in den Jahren seiner Gründung in der Klarheit und Einfachheit der Struktur, die das Design prägt.



## 6. LÖSUNGSANSATZ



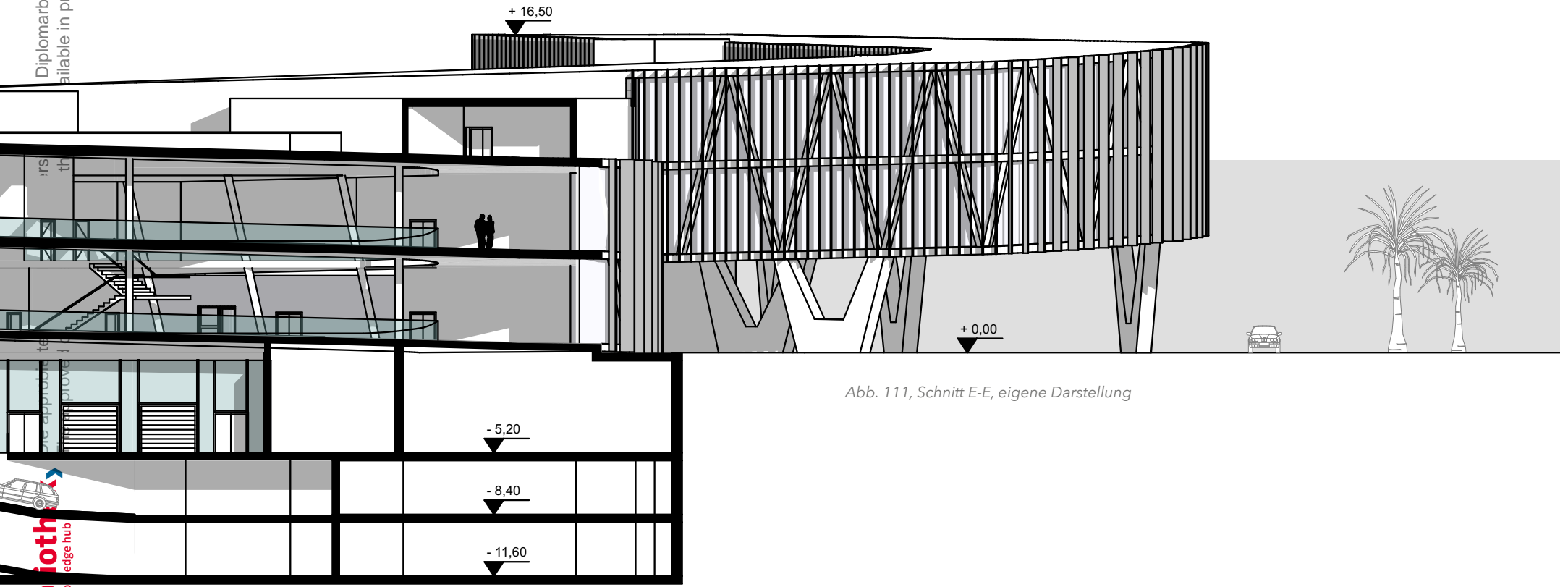
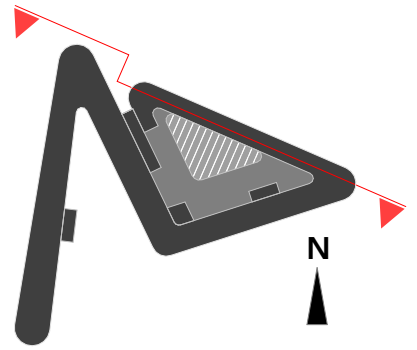


Abb. 111, Schnitt E-E, eigene Darstellung

## 6. LÖSUNGSANSATZ







Abb.112, Schaubild Aussen, eigene Darstellung



## 6. LÖSUNGSANSATZ

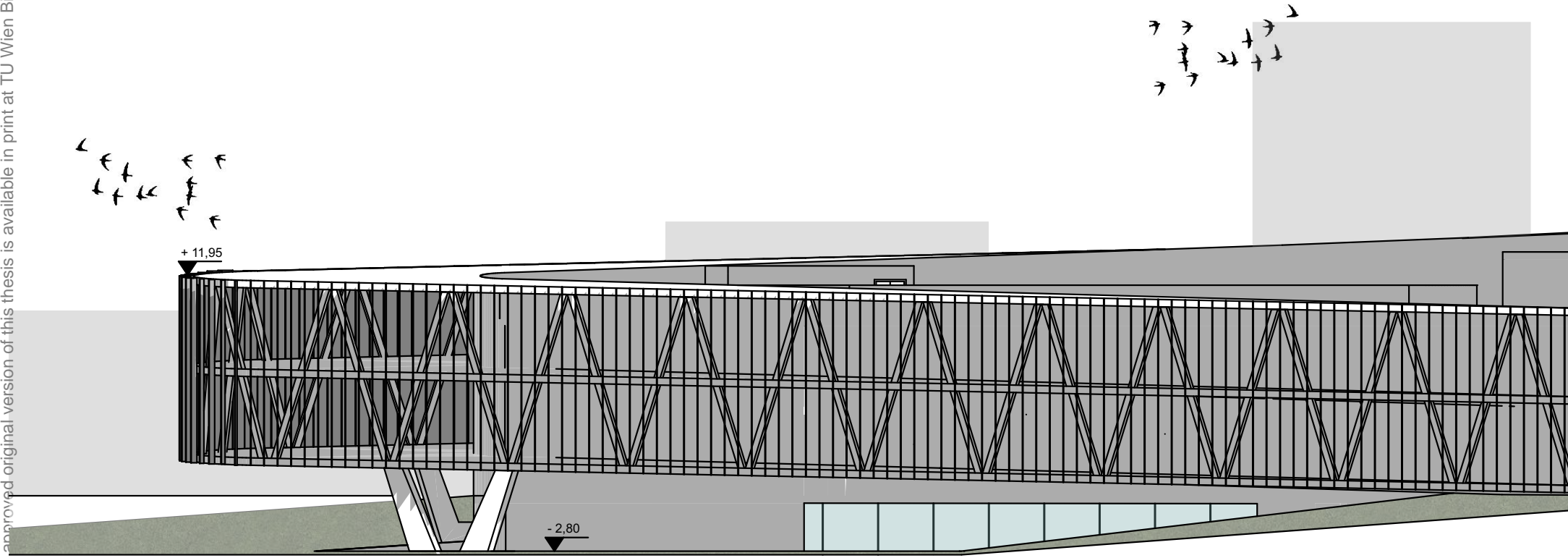
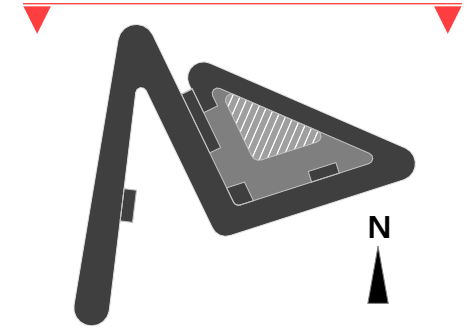
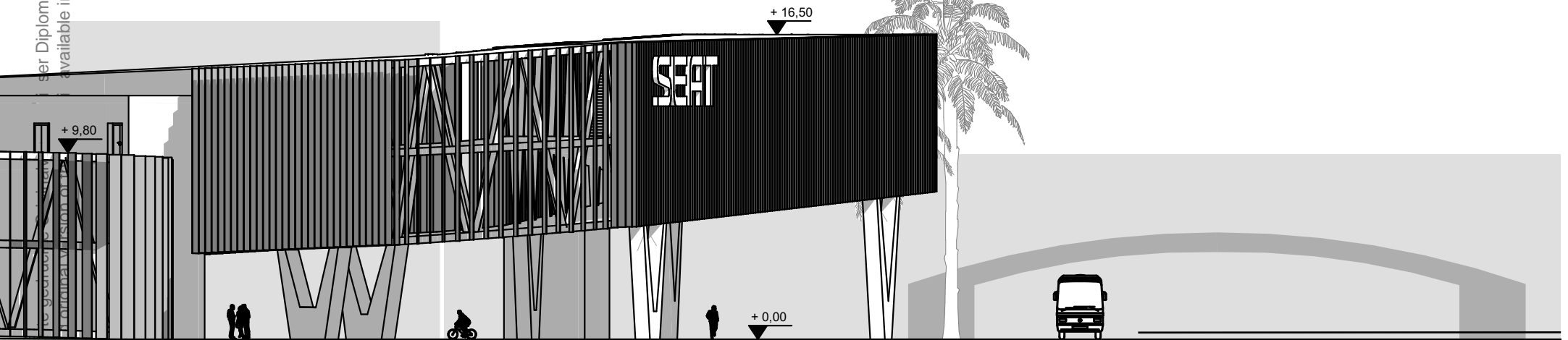
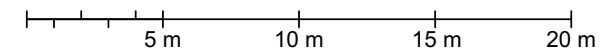


Abb. 113, Ansicht NORD, eigene Darstellung

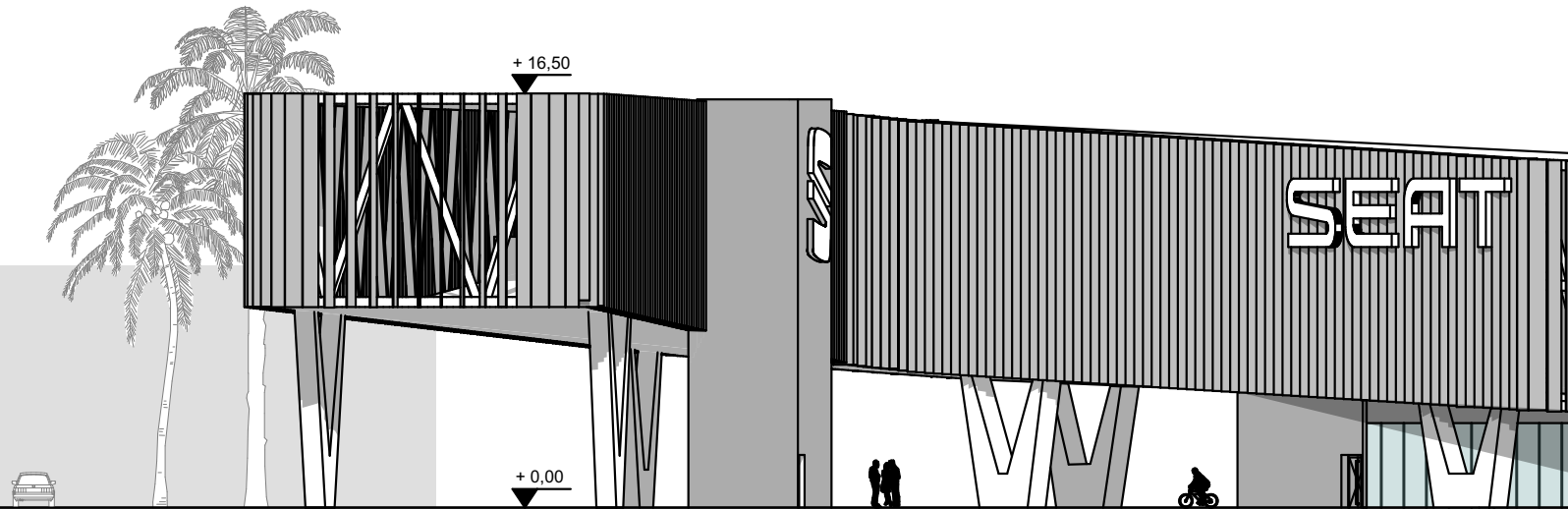


## 6.4 Ansichten

In der Südfassade sind die Lamellen offen, um möglichst viel Licht in das Hauptgebäude zu bringen, in dem sich die Verkaufsausstellung im Erdgeschoss befindet. Im Bereich des Museums schließen die Lamellen die Fassade, um eine Verringerung der Helligkeit im Inneren zu erreichen, und dienen zusätzlich als Sichtschutz von außen.



## 6. LÖSUNGSANSATZ



Im Gegensatz zur Nordfassade wird die Südfassade durch die Lamellen, die den Innenraum vor Licht schützen und dem Gebäude ein einzigartiges Erscheinungsbild verleihen, fast vollständig geschlossen, als wäre es eine Schuppenverkleidung aus Aluminium. Nur in den Richtungsänderungen wird ein Teil der Fassade geöffnet, die es ermöglicht, die Außenseite des Museums zu sehen.

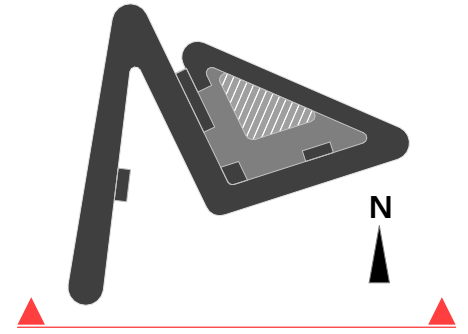
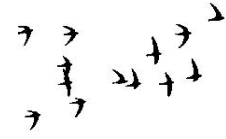
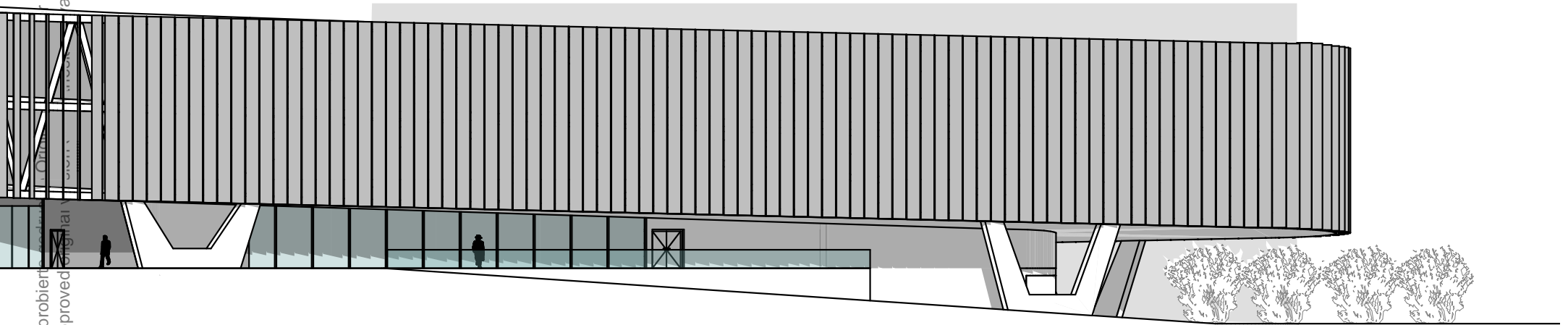


Abb. 114, Ansicht SÜDEN, eigene Darstellung

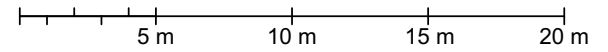
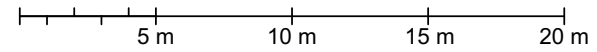


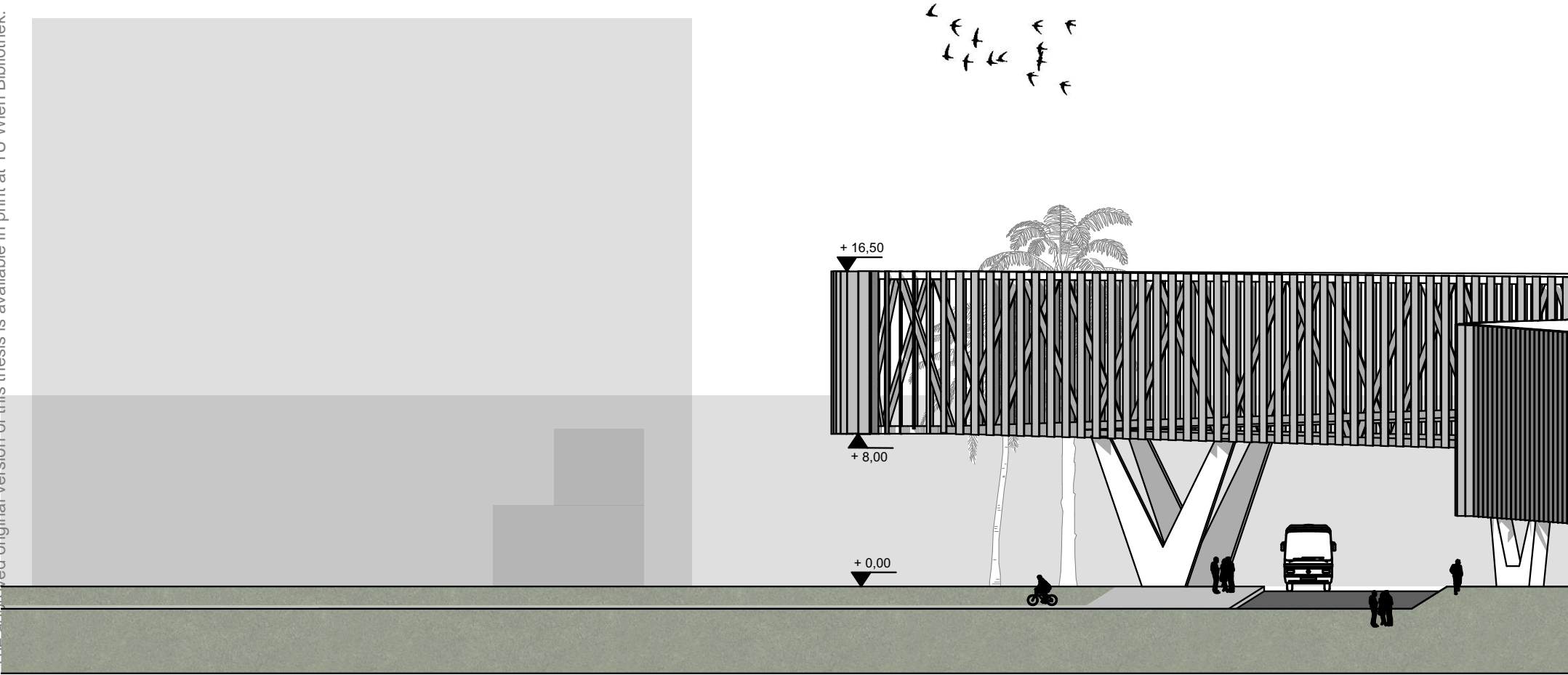


Abb. 115, Ansicht WESTEN, eigene Darstellung





## 6. LÖSUNGSANSATZ



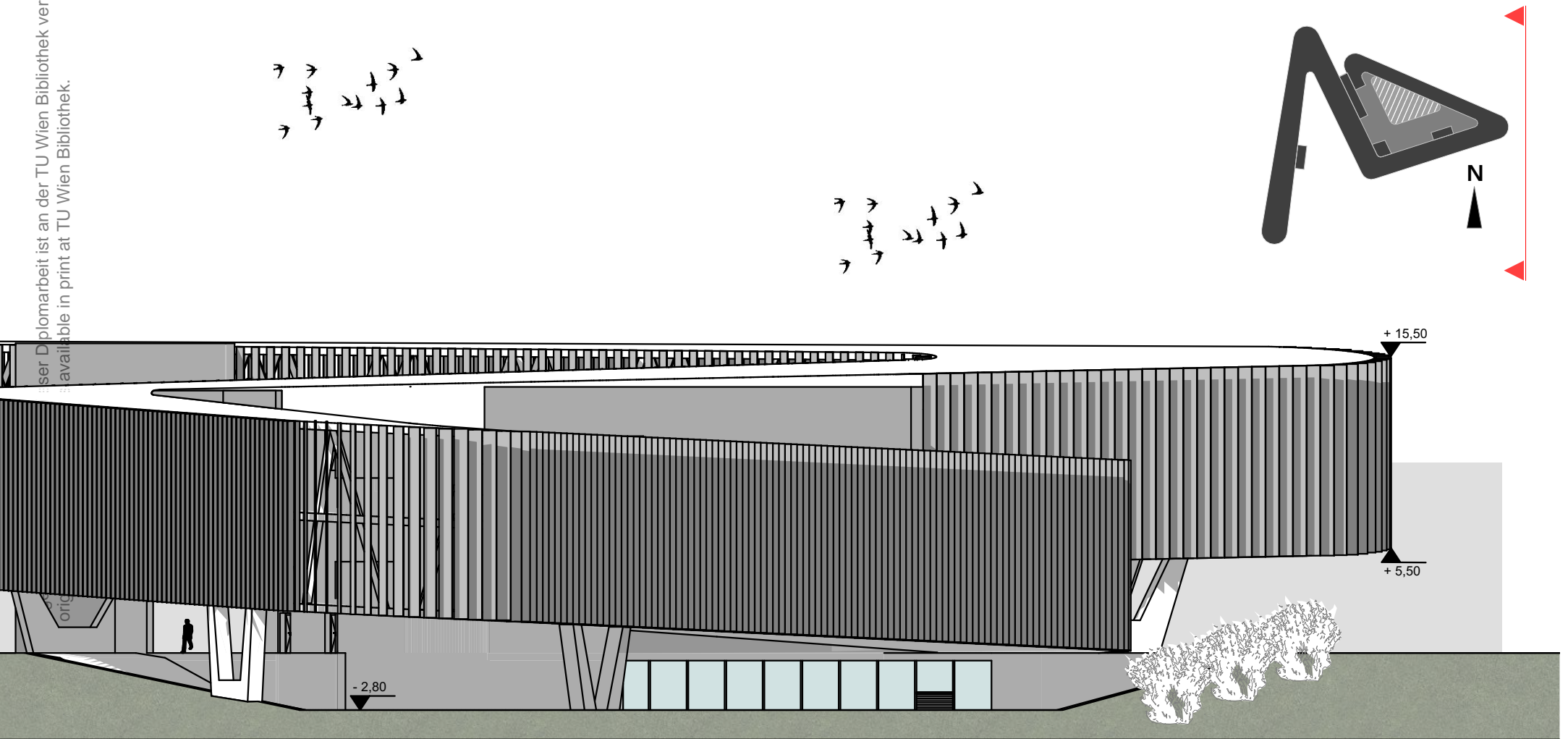
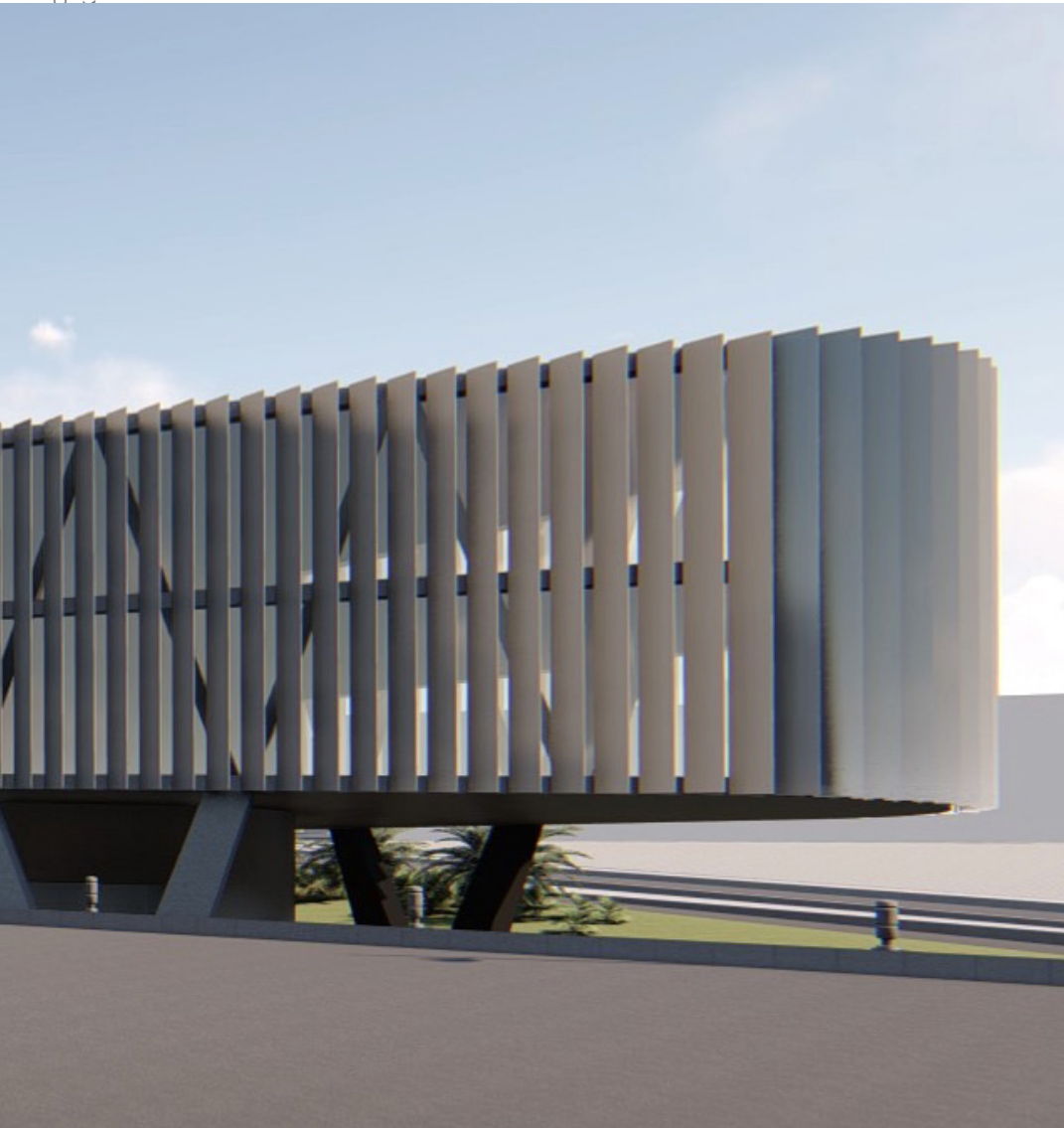


Abb. 116, Ansicht OSTEN eigene Darstellung

## 6. LÖSUNGSANSATZ



Abb. 117, Schaubild Aussen, eigene Darstellung



Das Fassadenbild des Gebäudes wird in Abhängigkeit vom Winkel und der Perspektive der betrachteten Fassade verändert dargestellt. Seine festen Aluminiumlamellen erzeugen eine Reflexion an der Fassade und dynamisieren die Geometrie, die durch die markanten Kurven geprägt ist.

Darüber hinaus ist es eines der Ziele, dem Passanten die Tragstruktur des Gebäudes zu zeigen, die zwischen den Aluminiumlamellen markiert wird.

Der südwestliche "Arm" des Gebäudes erfüllt die Funktion eines Eingangstores, eine Art "Triumphbogen", durch den die Besucher beim Betreten des Museumsgeländes gehen müssen.



## 6.5 Tragwerk

In diesem Projekt wurde besonderes Augenmerk auf das konstruktive Konzept des Gebäudes gelegt.

Das Gebäude besteht aus einer Hybridstruktur, bei dem das Tragwerk der Garagengeschosse vom strukturellen Raster des restlichen Gebäudes entkoppelt wird. Die Erdgeschosse sind in Beton ausgeführt. Dieses Material wird auch für das Zentralgebäude verwendet. Der Teil des Museums zeigt jedoch eine leichte Stahlkonstruktion in Form von Fachwerkträgern, die entlang des Umfangs des Zentralgebäudes verlaufen und ein "S" bilden.

Die Hauptstützen, auf denen die Metallkonstruktion getragen wird, sind die V-förmigen Betonsstützen, die auch die Funktion der Aufnahme horizontaler Lasten haben, sowie die Kerne für die Treppenhäuser.

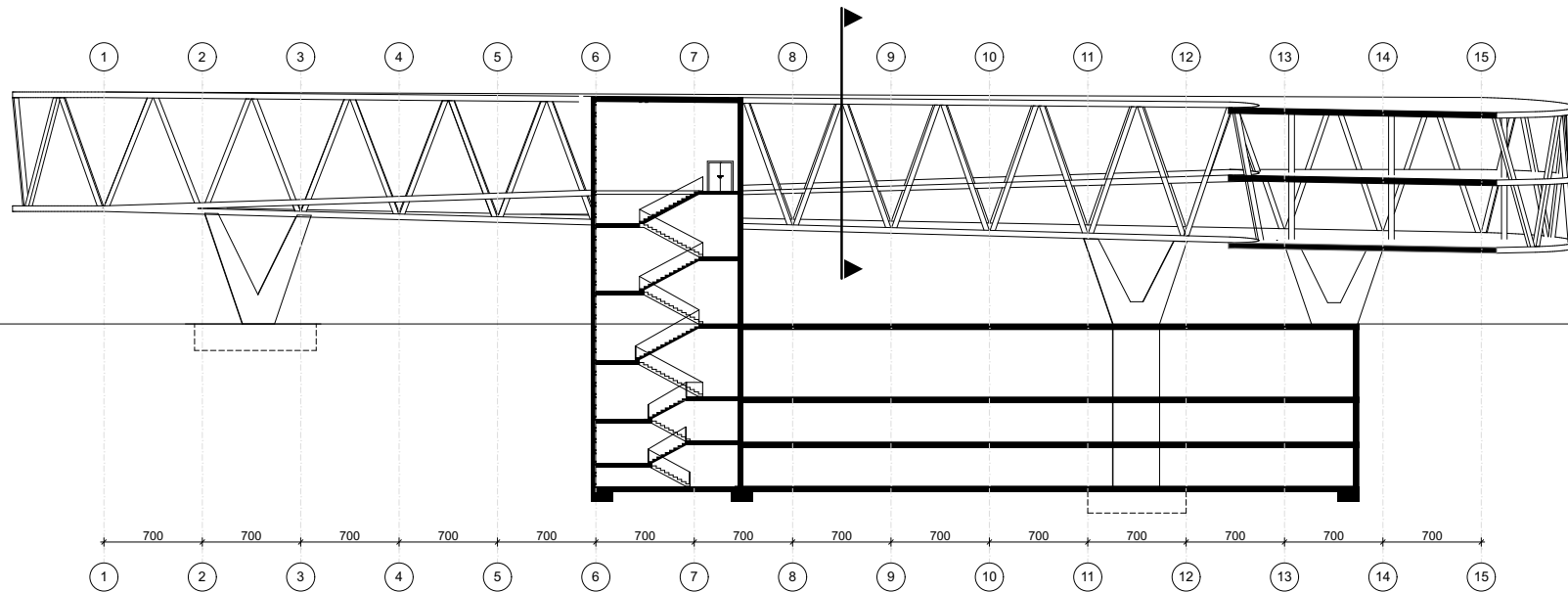
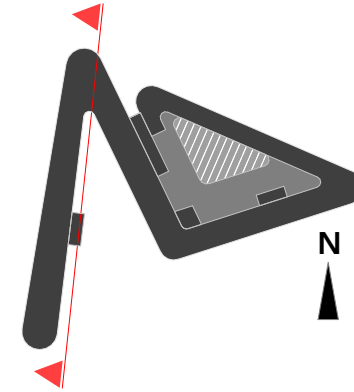


Abb. 118, Schnitt Tragwerk, eigene Darstellung

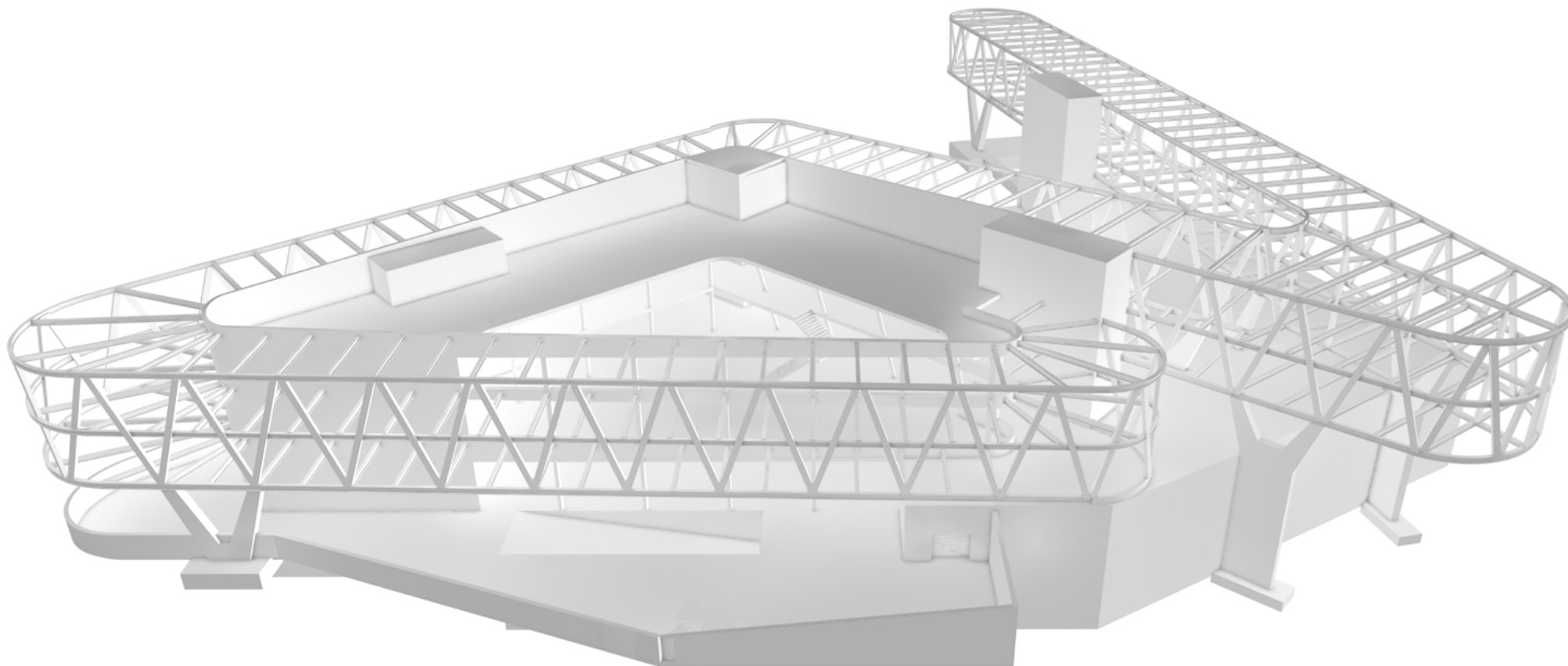


Abb. 119, 3D- Tragwerk, eigene Darstellung

## 6. LÖSUNGSANSATZ

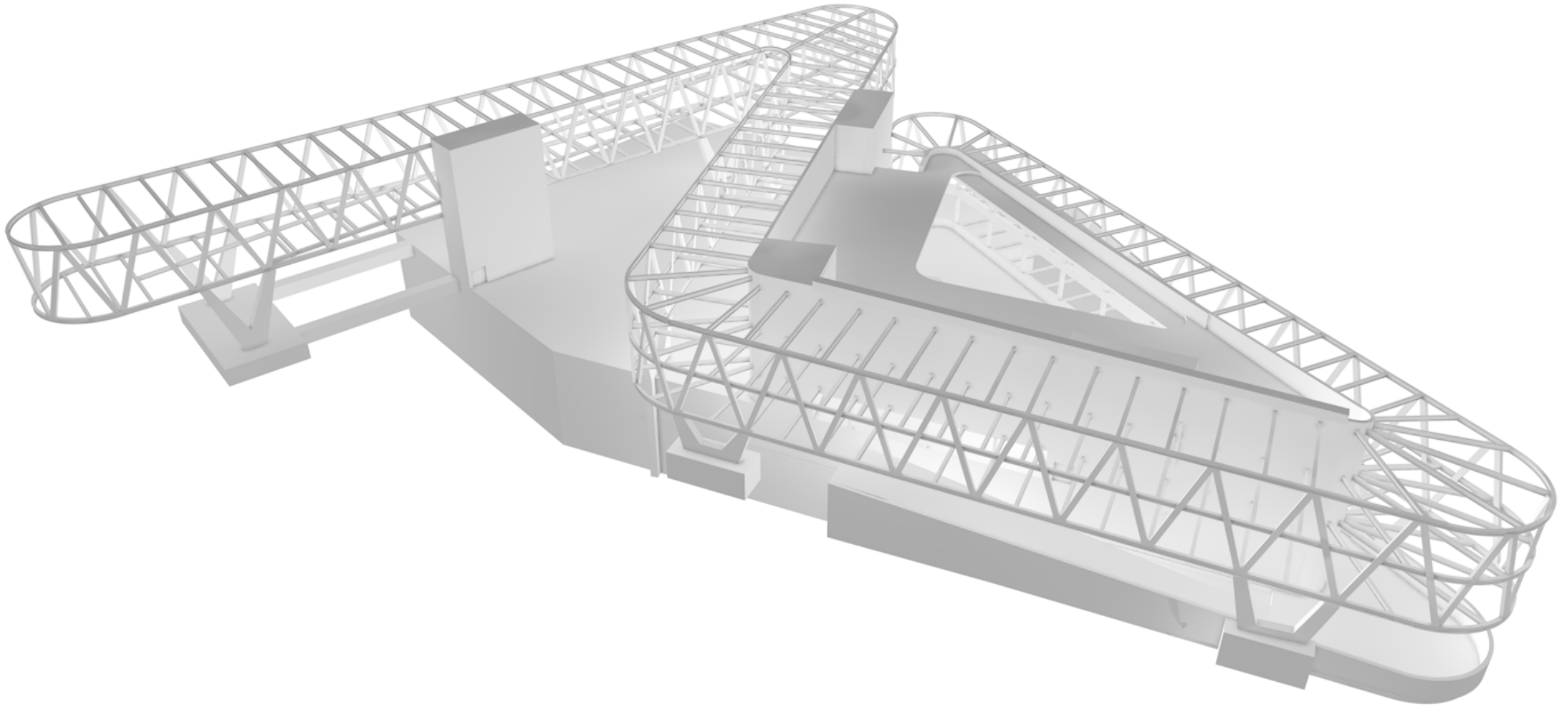


Abb. 120, 3D- Tragwerk, eigene Darstellung



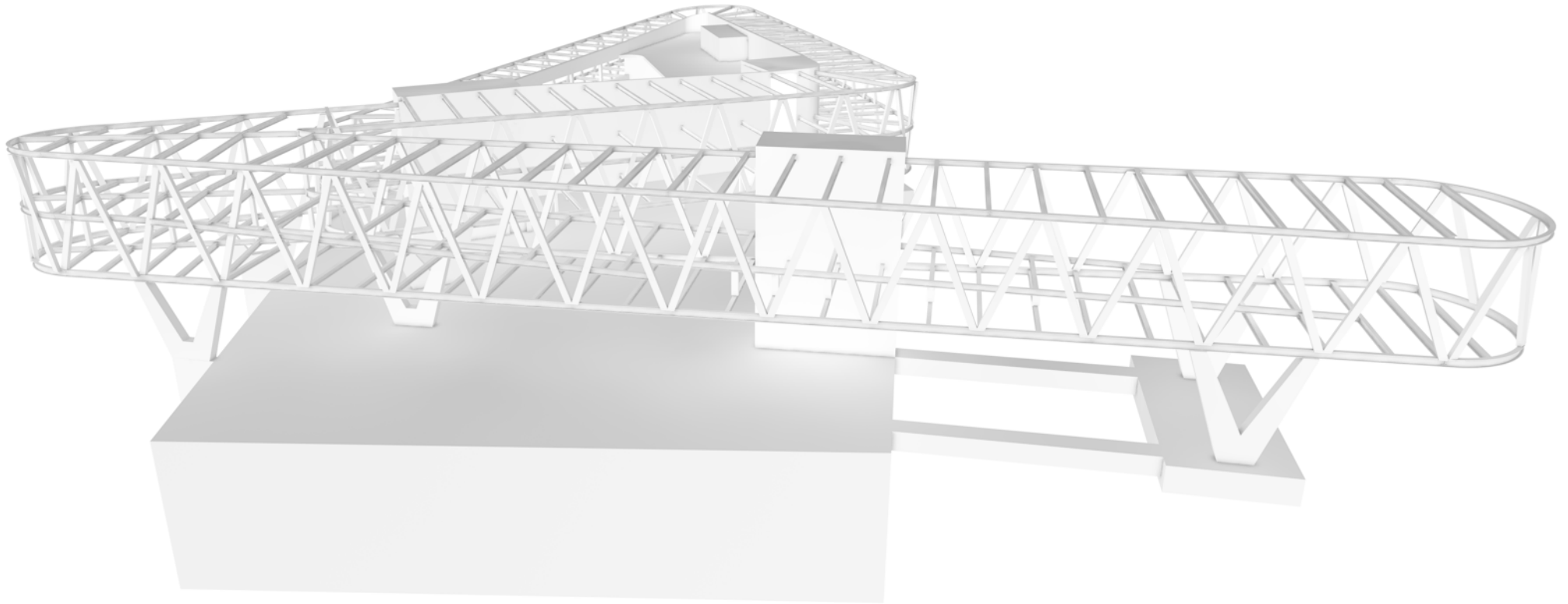


Abb. 122, 3D- Tragwerk, eigene Darstellung



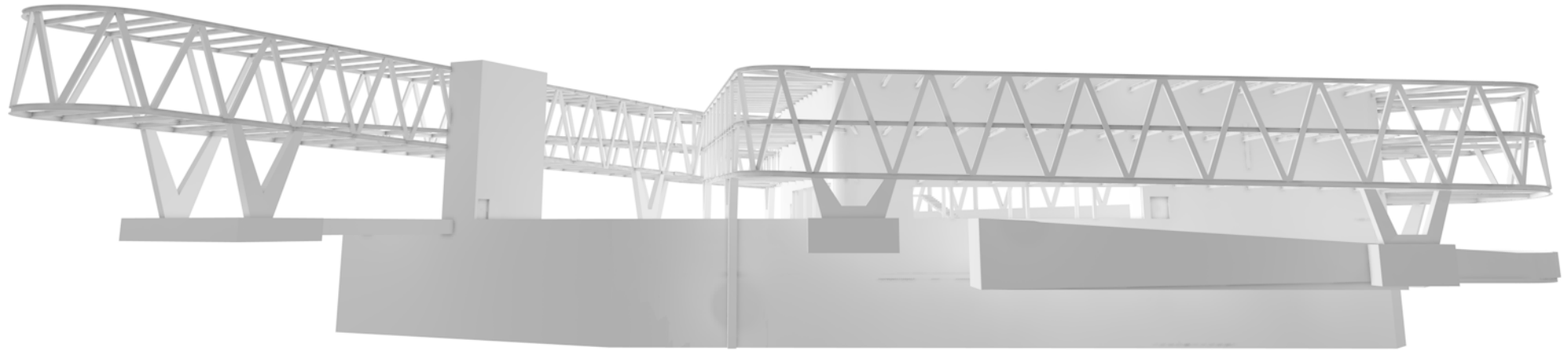


Abb. 123, 3D- Tragwerk, eigene Darstellung

Um eine optimale Nutzung der Garagenfläche zu gewährleisten, wurde die Struktur an die Abmessungen der Stellplätze angepasst, so dass zwischen den Säulen ein Abstand von 7,5 m zwischen ihnen bleibt.

Im Teil des Museums sind die Metallbalken, die senkrecht zu den Fachwerkträgern angeordnet sind, für die Lastverteilung der Betonplatte zwischen der umlaufenden Betonwand und dem Fachwerkträger verantwortlich. Diese Balken sind in einem Abstand von 7 m voneinander angeordnet. Im Südwestlichen Bereich wird der Fachwerkträger durch das Stiegenhaus unterbrochen, wodurch die Spannweite zwischen den Stützen reduziert und die Struktur verstärkt wird.

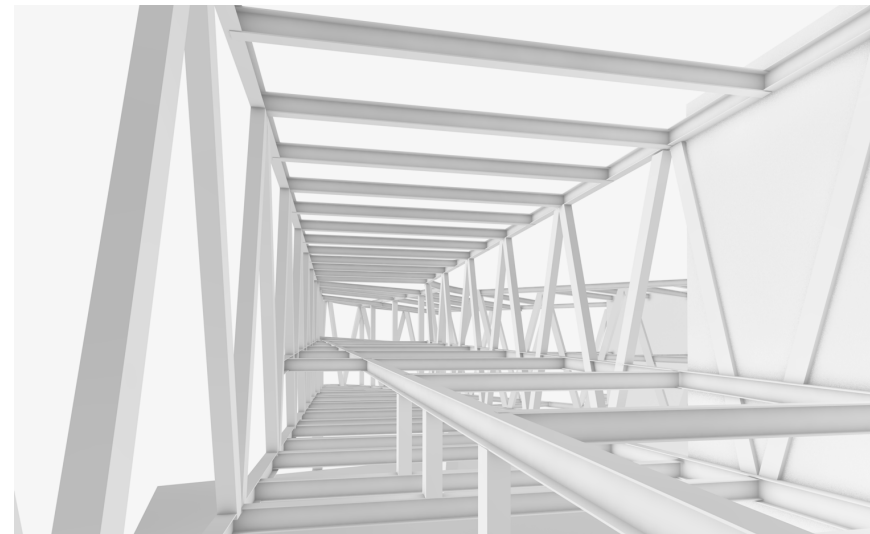


Abb. 124, 3D- Tragwerk, eigene Darstellung

## 6. LÖSUNGSANSATZ

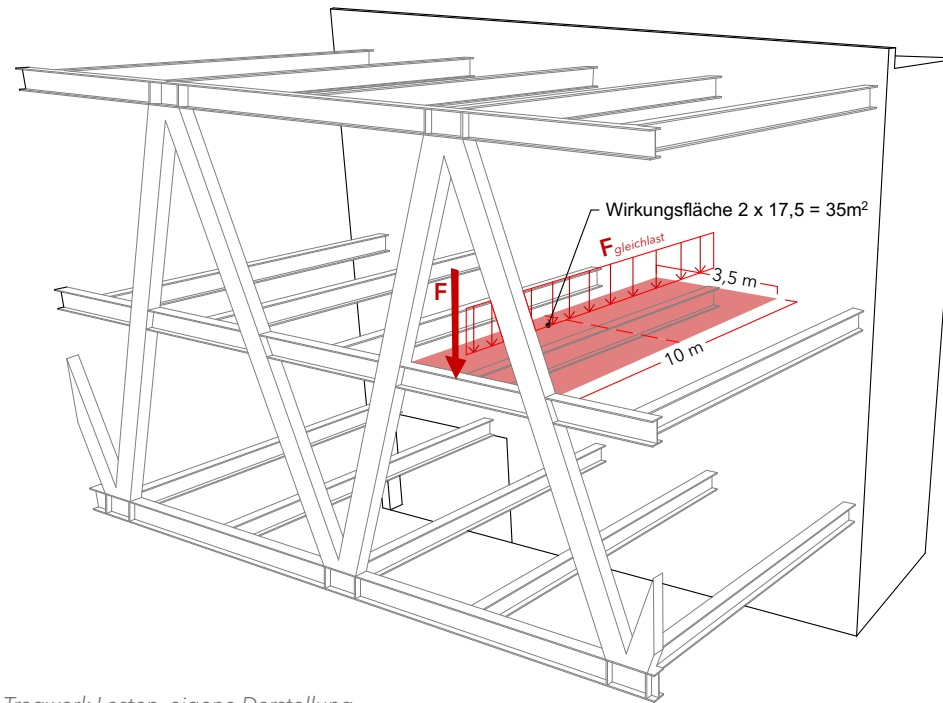


Abb. 125, 3D- Tragwerk Lasten, eigene Darstellung

Um die konstruktiven Details genauer planen zu können, wurde die Stahlkonstruktion des Gebäudes vordimensioniert. Dazu wurden die Punkte analysiert, an denen die Struktur mit der höchsten Last beansprucht wird. Einerseits wurde der Fachwerkträger, der entlang des Eingangs zum Gebäude verläuft, analysiert, andererseits der Träger, der entlang des westlichen Teils verläuft, der Arm des Gebäudes, das die größte Spannweite zwischen den Säulen aufweist. Zur Durchführung der statischen Berechnungen

wurden zweidimensionale Stabmodelle erstellt. Diese Modelle wurden in das RSTAB-Berechnungsprogramm exportiert, in dem sowohl die Lasten der Konstruktion selbst als auch die Nutzlasten eingegeben wurden. Um die Kräfte auf die Fachwerkträger zu berechnen, wurden zunächst die Kräfte auf die Träger quer zum Fachwerkträger berechnet. Die resultierende Last ist die Last, die auf den Fachwerkträger wirkt, diese wird basierend auf der Wirkungsfäche berechnet, die sie beeinflusst. Wie im Bild oben gezeigt, beträgt diese Fläche

Kategorie	Nutzung	$q_k$ kN/m <sup>2</sup>	$Q_k$ kN
F	Verkehrs- und Parkflächen für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von $\leq 30$ kN und maximal 8 Sitzplätzen (einschl. Fahrersitz)	2,0	10

Abb. 126, Tabelle EC 1

17,5 m<sup>2</sup>. Als Grundlage für die Berechnung wurde die Nutzlast für Garagen und Parkhäuser (Kategorie F), laut Eurocode 1 angenommen.

Ausserdem wurde diese um 1kN erhöht als Sicherheitsbeiwert, somit wurde mit einer Nutzlast von 3kN gerechnet.

Die Berechnung gilt nur als Annäherung und ist somit nur als Vordimensionierung zu bewerten. Die Vordimensionierung wurde mit den Sicherheitsbeiwerten lt.

Eurocode 3 durchgeführt, und nach Biegung und Verformung geprüft.

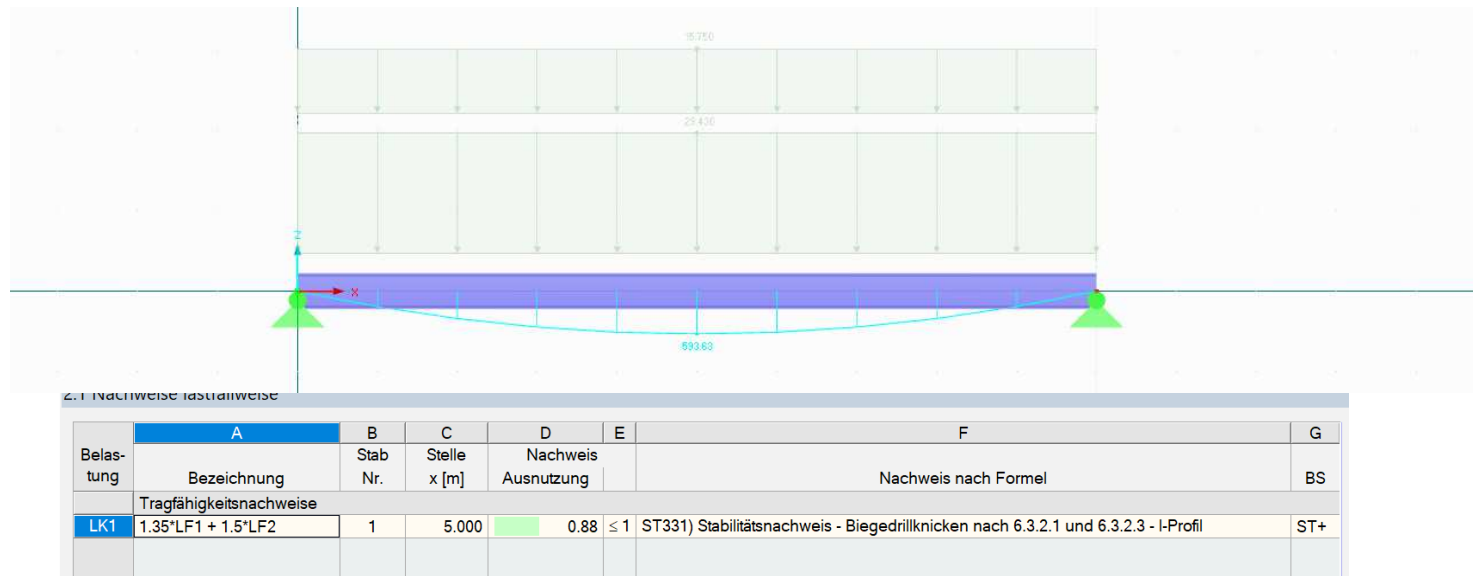
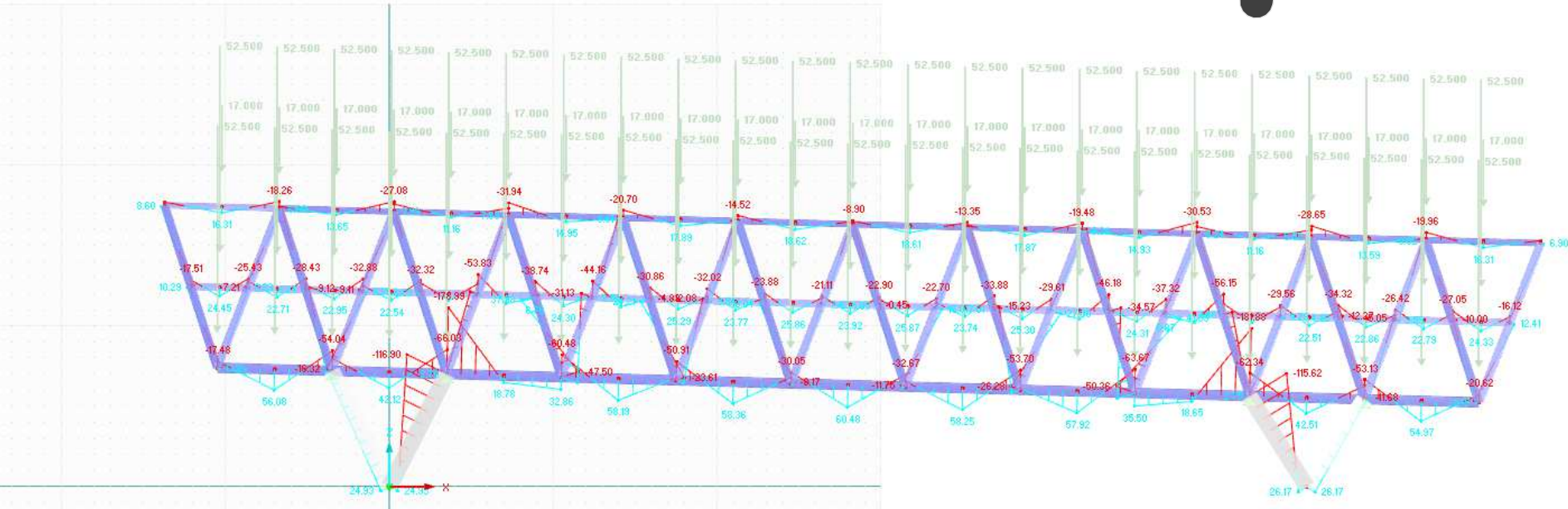
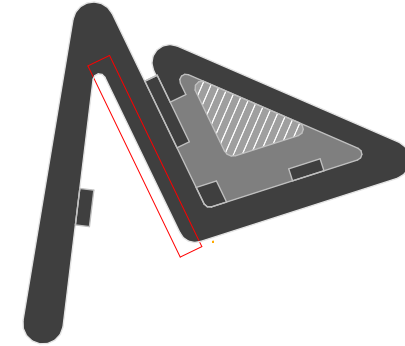


Abb. 127, Berechnungsergebnis RSTAB

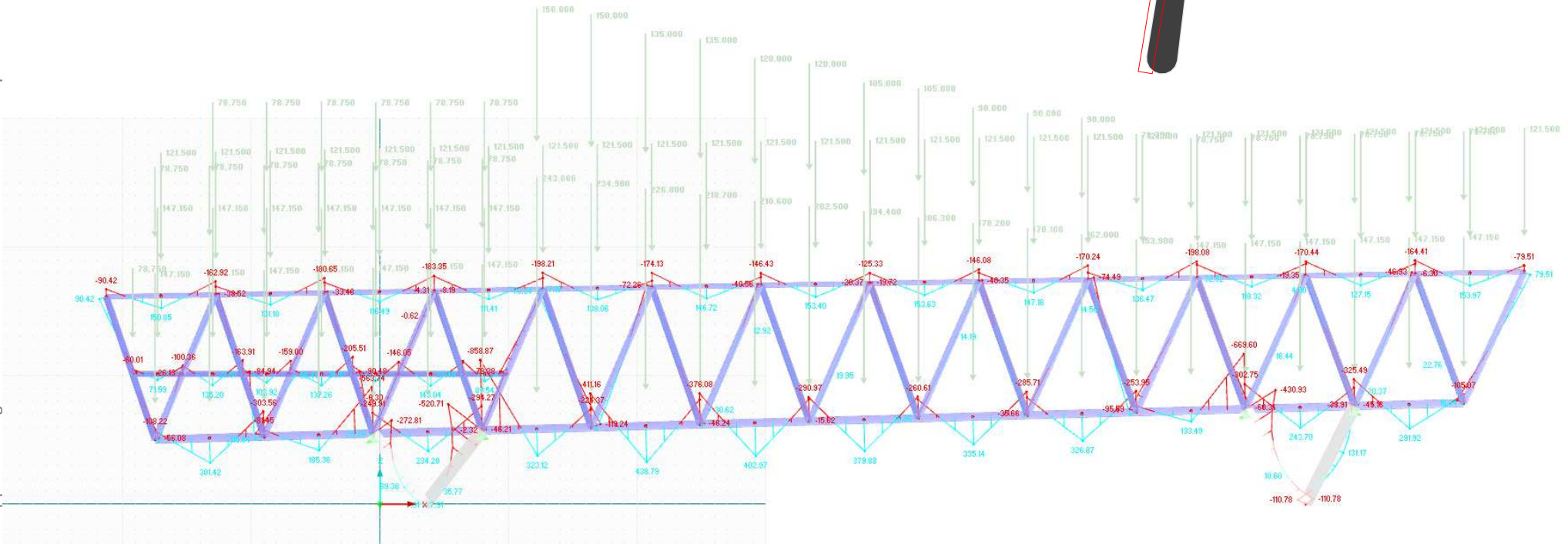
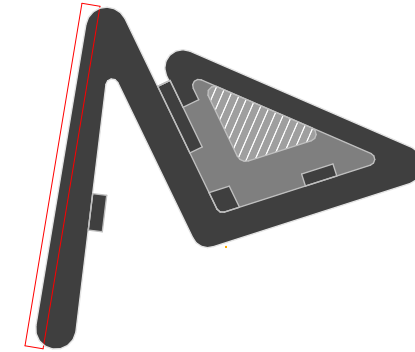
## 6. LÖSUNGSANSATZ



### 2.1 Nachweise lastfallweise

Belastung	A	B	C	D	E	F	G	
	Bezeichnung	Stab Nr.	Stelle x [m]	Nachweis Ausnutzung		Nachweis nach Formel	BS	
	Tragfähigkeitsnachweise							
LK1	1.35*LF1 + 1.5*LF2	82	4.242	0.86	≤ 1	ST364) Stabilitätsnachweis - Biegung und Druck nach 6.3.3, Verfahren 2	ST+	

Abb. 128, Berechnungsergebnis RSTAB



2.1 Nachweise lastfallweise								
Belastung	A	B	C	D	E	F	G	
	Bezeichnung	Stab Nr.	Stelle x [m]	Nachweis Ausnutzung		Nachweis nach Formel	BS	
	Tragfähigkeitsnachweise							
LK1	1.35*LF1 + 1.5*LF2	104	3.500	0.99	≤ 1	ST364) Stabilitätsnachweis - Biegung und Druck nach 6.3.3, Verfahren 2	ST+	

Abb. 129, Berechnungsergebnis RSTAB



## 6. LÖSUNGSANSATZ

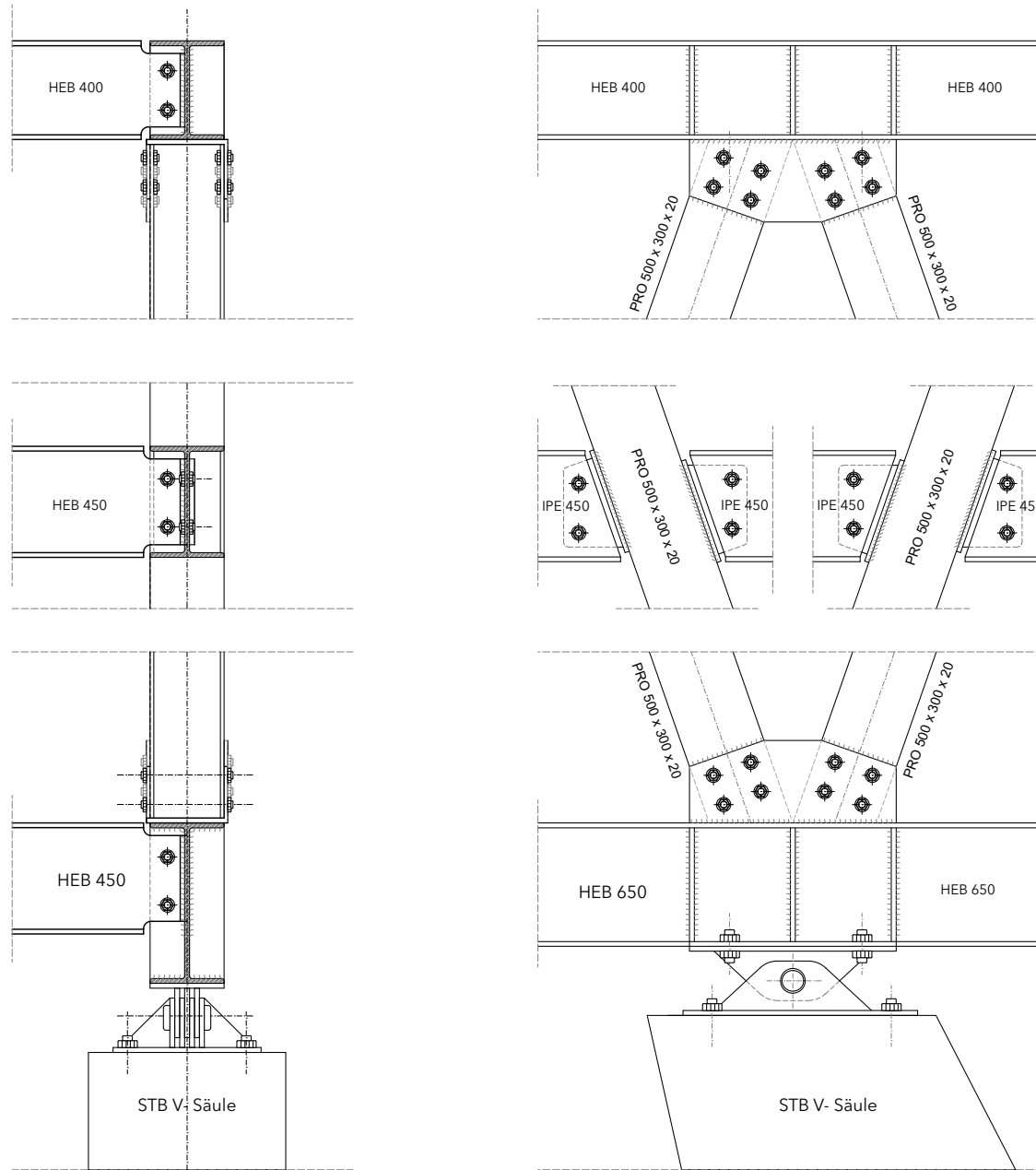


Abb. 130, Detail Querschnitte, eigene Darstellung

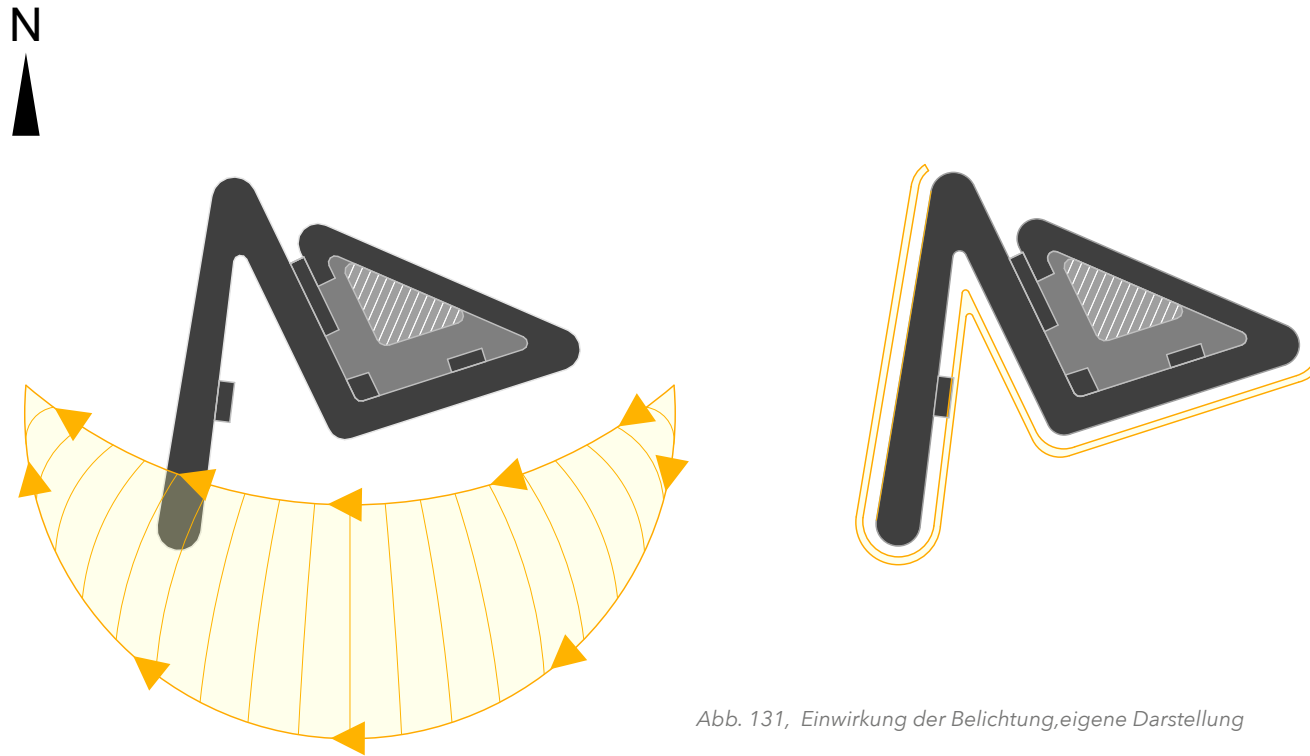


Abb. 131, Einwirkung der Belichtung, eigene Darstellung

## 6.6 Hülle

Um ein schwaches Licht im Inneren zu erhalten, das Videoprojektionen und Innenbeleuchtung nicht beeinträchtigt, wurde eine Fassade aus vertikalen Aluminiumlamellen verwendet, um den Lichteinfall von außen zu reduzieren.

Die Lamellen haben eine feste Position, in der sichergestellt ist, dass kein direktes Sonnenlicht einfällt wobei der Besucher gleichzeitig nach draußen sehen kann.

Von außen scheinen sich die Lamellen zu überlappen und erzeugen ein komplettes Aluminiumbild, das sich je nach Blickwinkel des Gebäudes ändert.

## 6. LÖSUNGSANSATZ

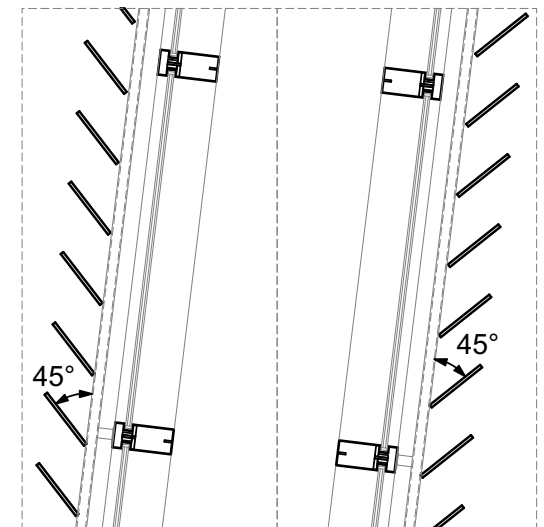
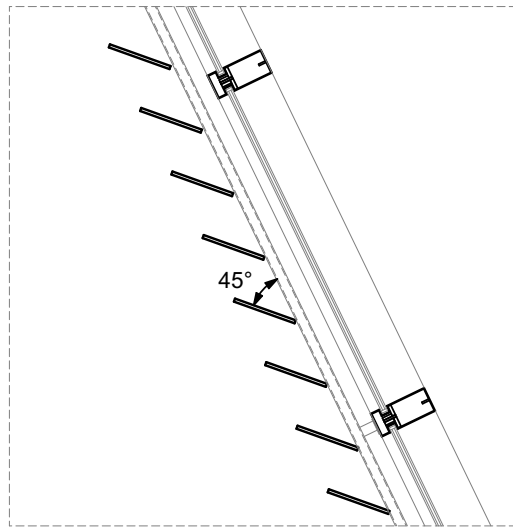
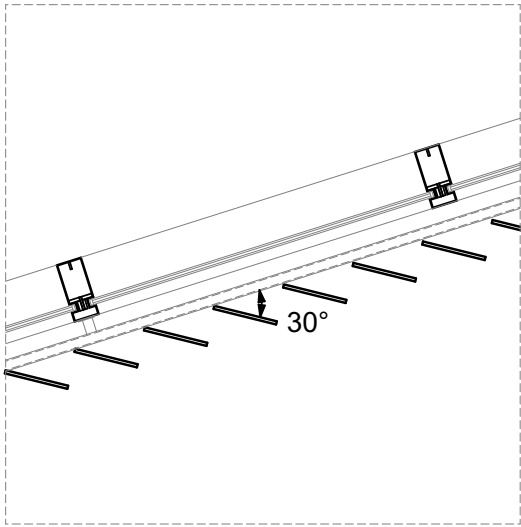
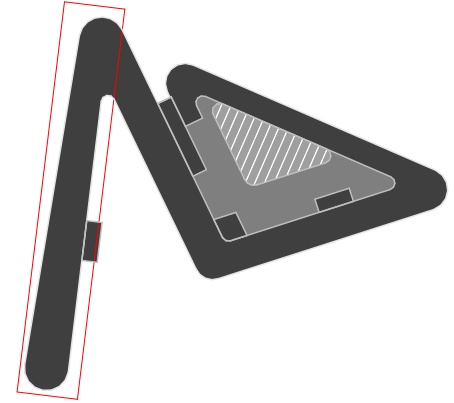
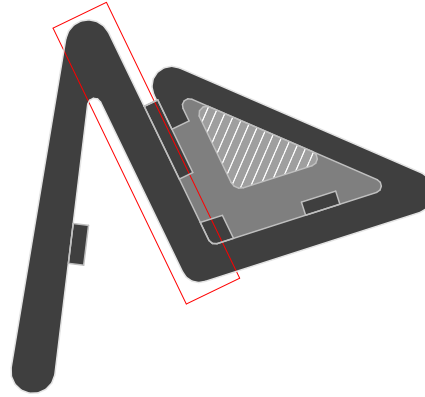
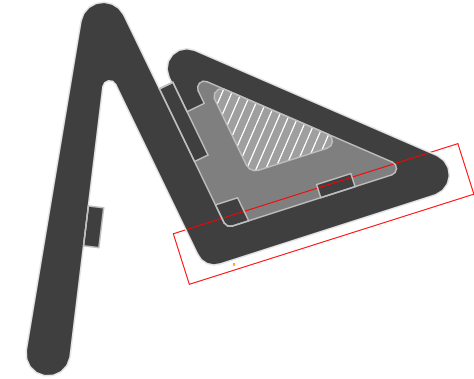


Abb. 132, Schema Fassadenkonstruktion, eigene Darstellung

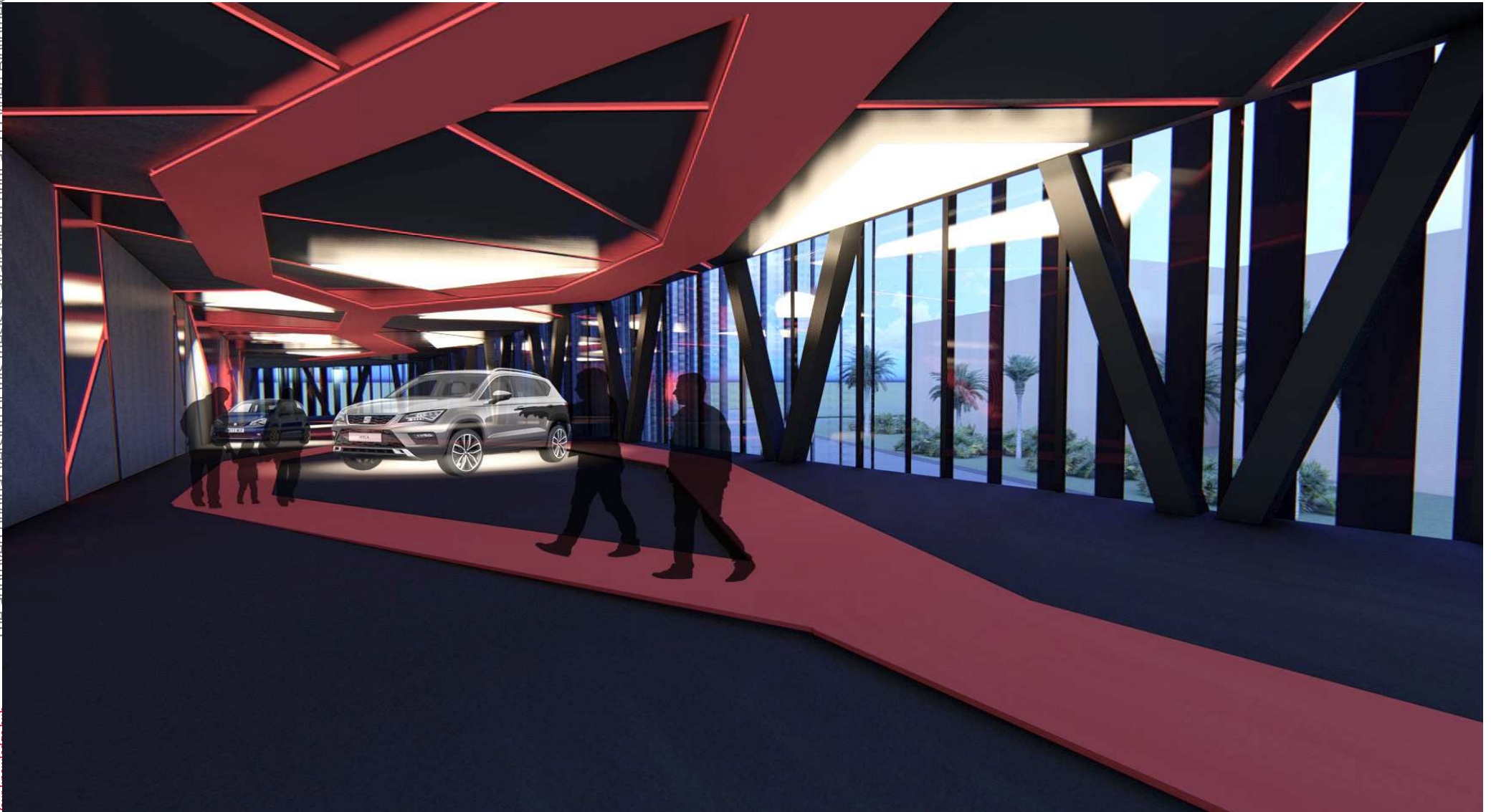


Abb. 133, 3D Visualisierung, eigene Darstellung

## 6. LÖSUNGSANSATZ

Eines der Ziele dieses Projekts war die Vereinfachung der Struktur und die Verwendung von leichten Materialien, um die Bauzeit zu verkürzen und die Qualität des Gebäudes zu verbessern.

Die Struktur des Gebäudes basiert, wie bereits erwähnt, auf einem System von Fachwerkträgern und einem weiteren senkrecht zu diesem aus einfachen Trägern, die auf die innere Tragwand aufgelagert werden. Auf die Stahlträger wird eine Stahlbetondecke aus Ortbeton geplant, die die Lasten gleichmäßig über das gesamte Bausystem verteilt. Auf die Decke wird eine Schicht aus Faserzement-Estrich aufgebracht, deren Aufgabe es ist, den Boden zu nivellieren und die Neigung in den Ruhezonen anzupassen. Das Innere des Museums ist von außen mit einer Pfosten-Riegel Fassade abgeschlossen. In den Bereichen, in denen sich Querträger und Decken treffen, schließt die Hülle eine hinterlüftete Fassade mit einer Aluminiumverkleidung.

Darüber hinaus befinden sich Schienen in Form eines Trägers, deren Aufgabe es ist, die Aluminiumlamellen der Fassade zu Tragen.

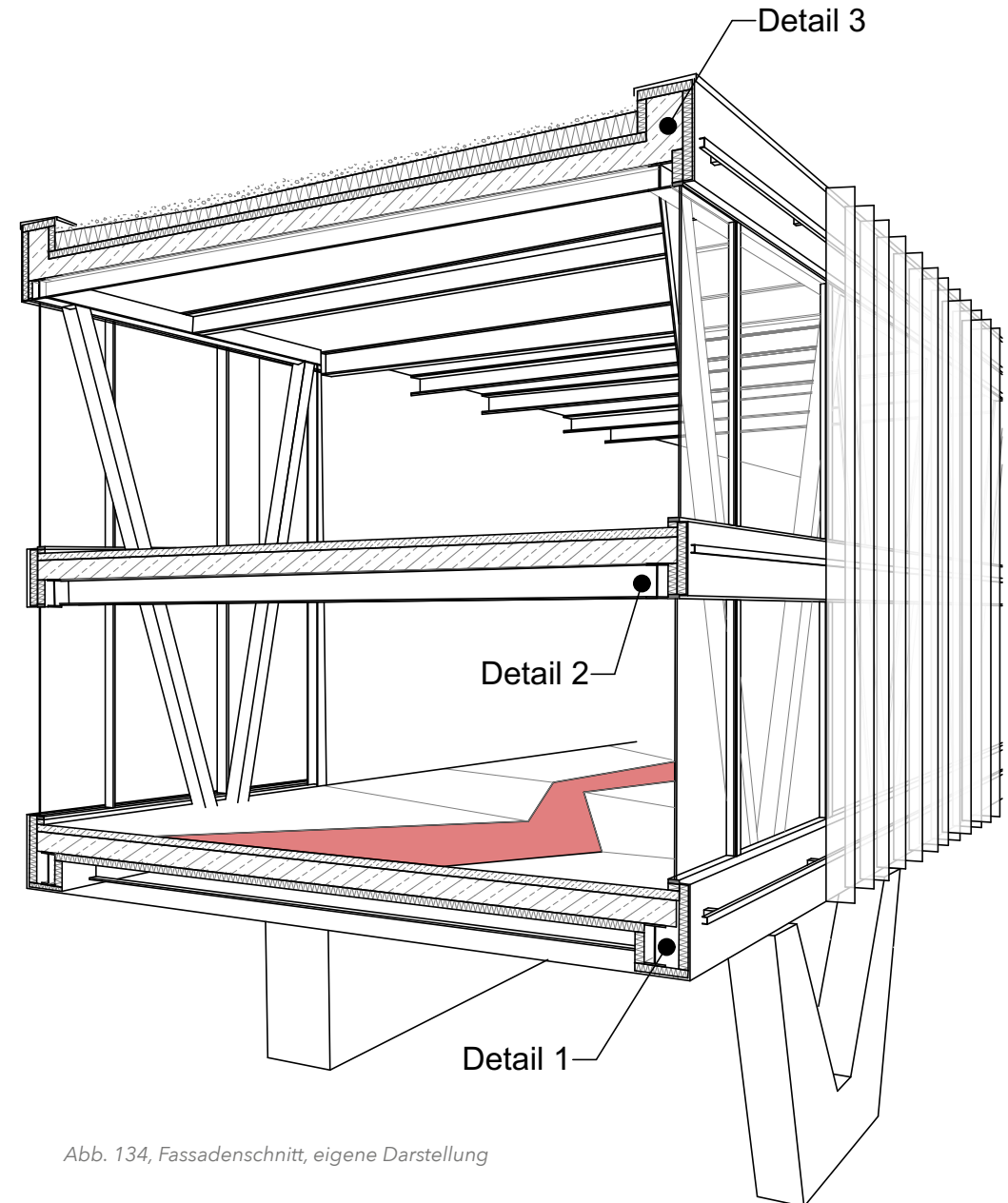


Abb. 134, Fassadenschnitt, eigene Darstellung



## 6.7 Details

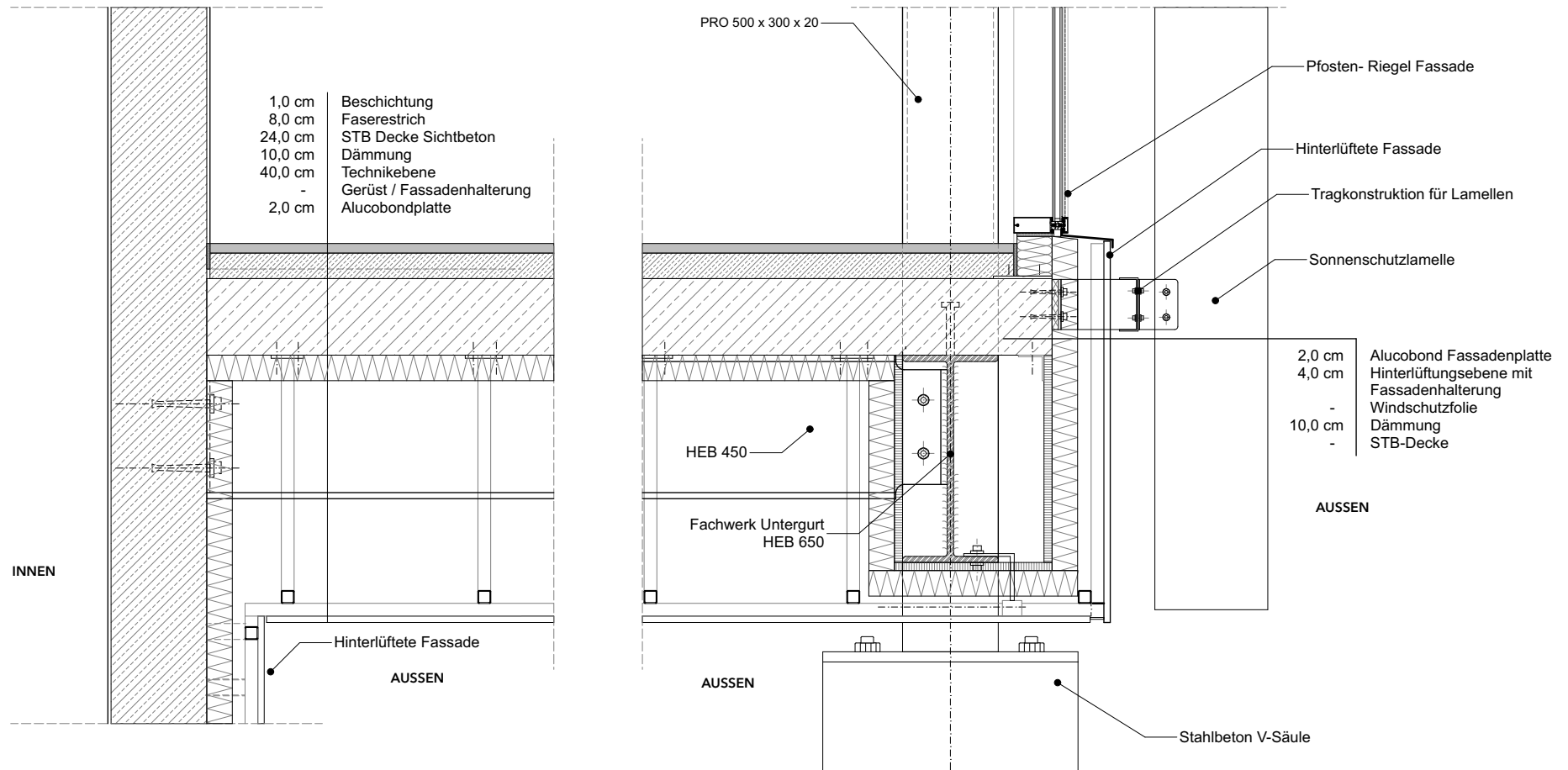


Abb. 135, Detail 1, eigene Darstellung; 1:20

## 6. LÖSUNGSANSATZ

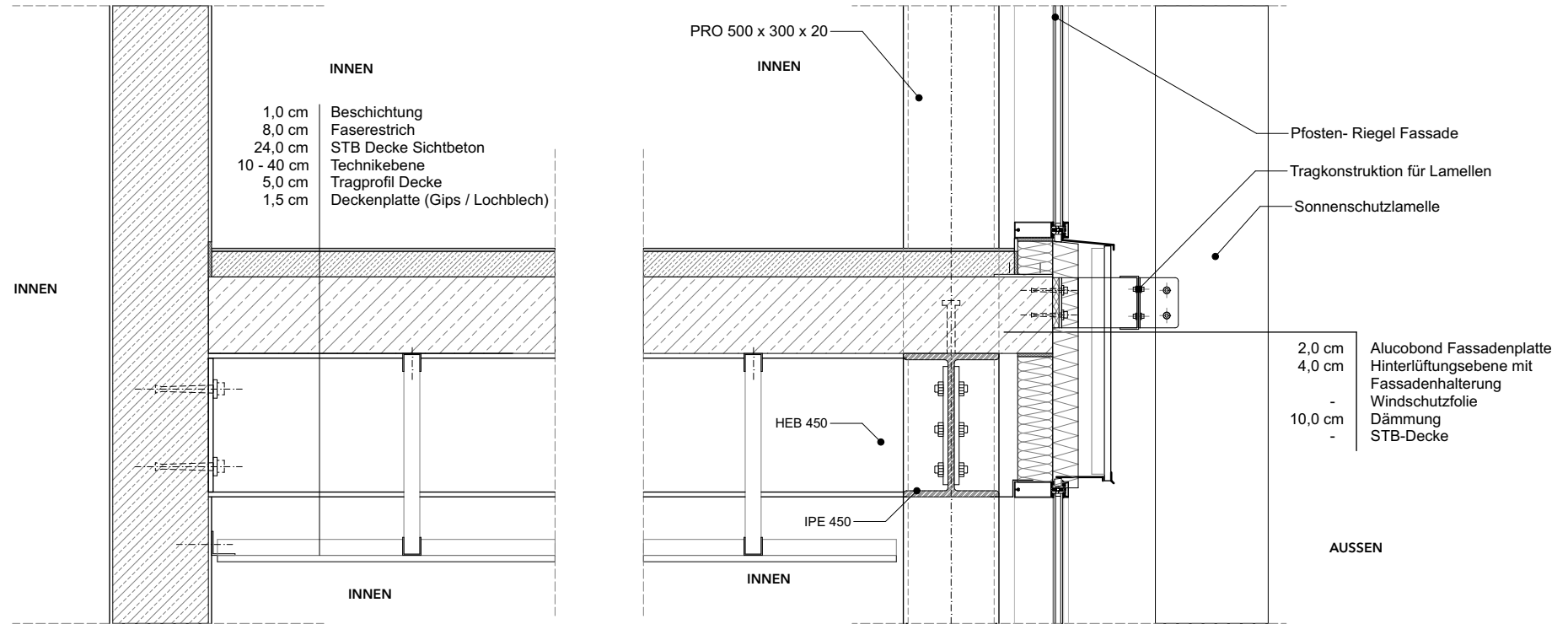


Abb. 136, Detail 2, eigene Darstellung; 1:20

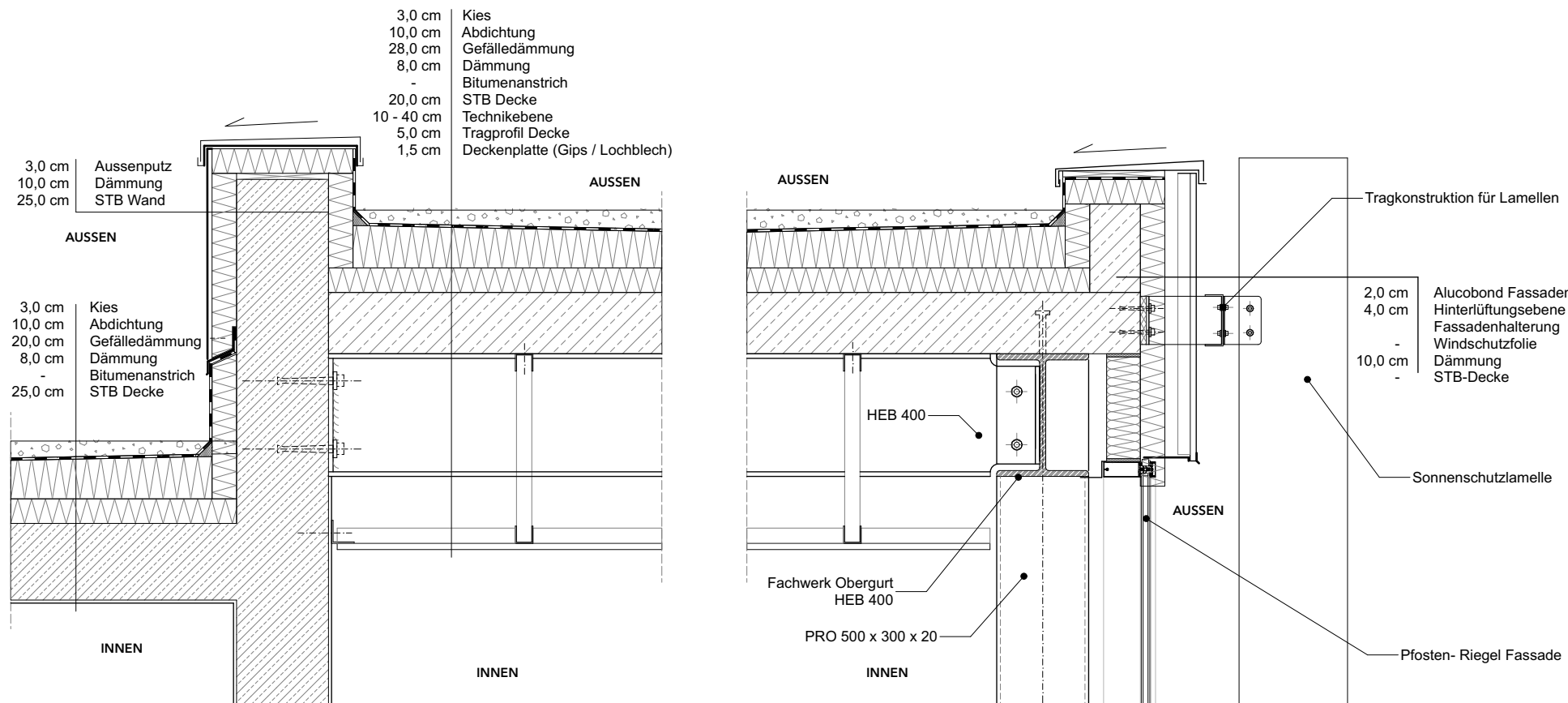


Abb. 137, Detail 3, eigene Darstellung; 1:20

## 6. LÖSUNGSANSATZ

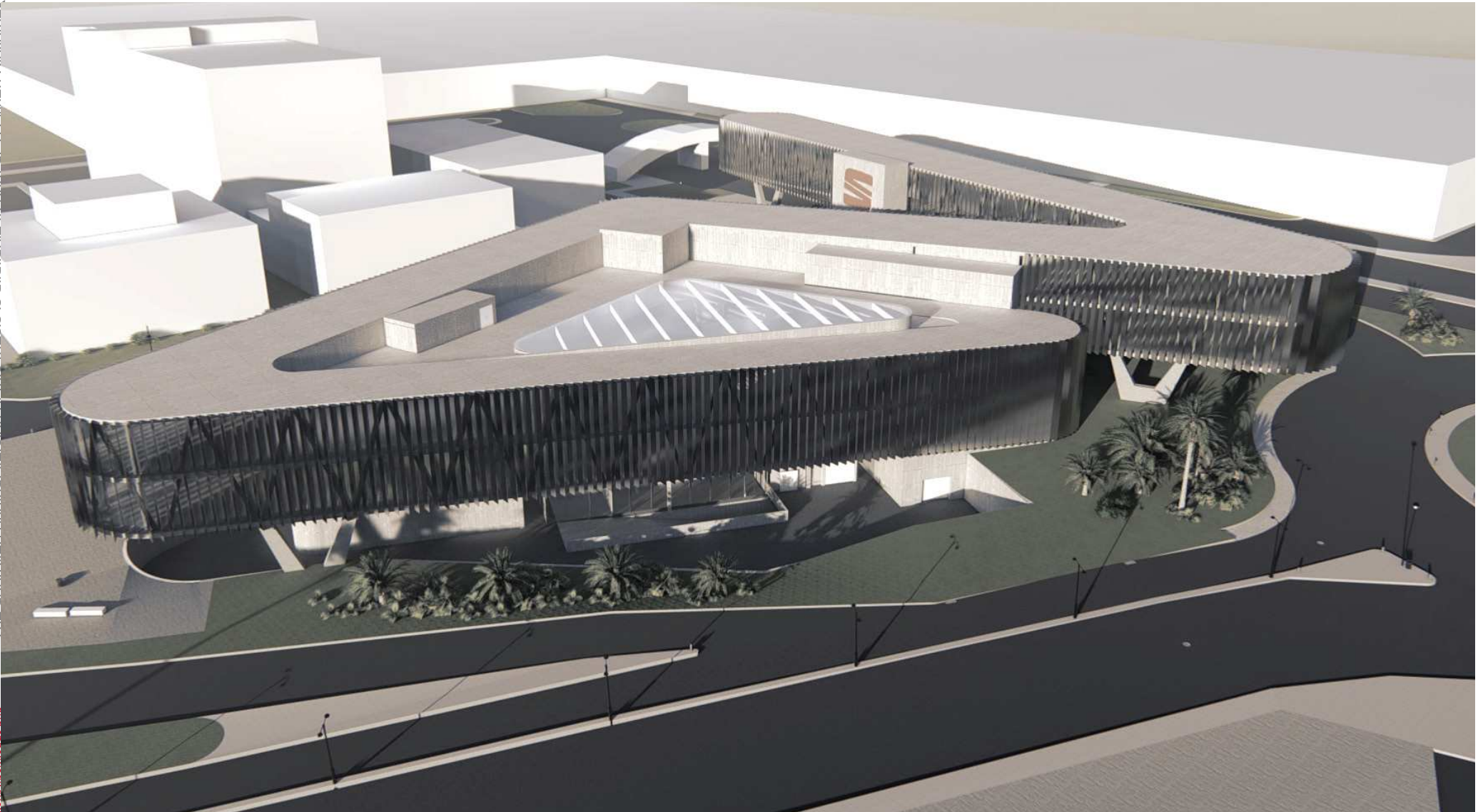


Abb. 138, 3D Visualisierung, eigene Darstellung



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

**Bibliothek**

**TU**  
WIEN

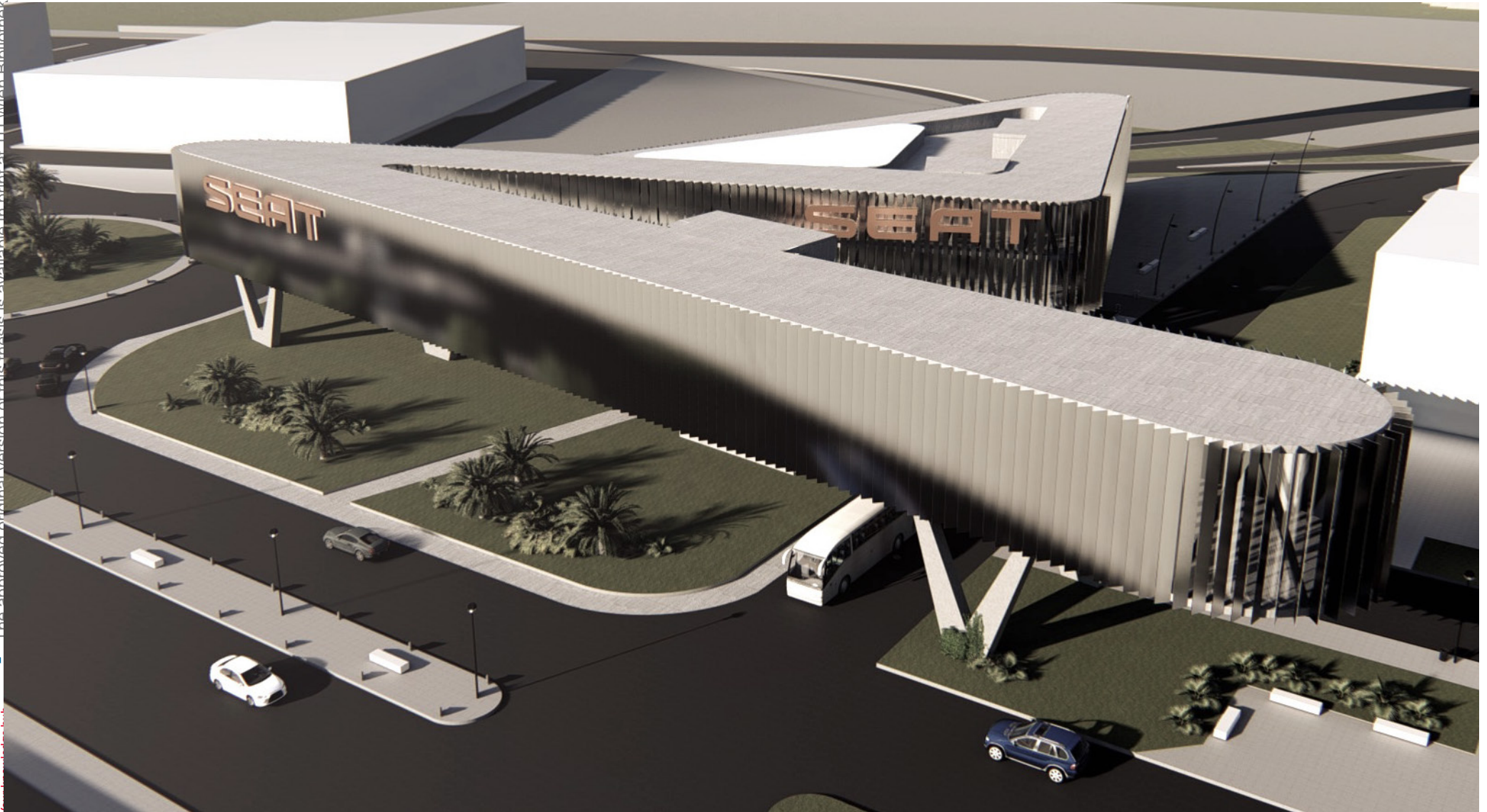


Abb. 139, 3D Visualisierung, eigene Darstellung





## 7. BEWERTUNG

## 7. BEWERTUNG

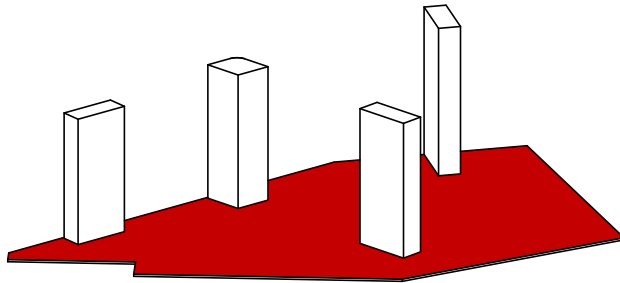


Abb. 140, BGF UG3, eigene Darstellung

### UG 3

BGF unterirdisch:	4 330m <sup>2</sup>
Nutzfläche:	
STH 1	36 m <sup>2</sup>
STH 2	42 m <sup>2</sup>
STH 3	37 m <sup>2</sup>
Sprinklerzentrale	157 m <sup>2</sup>
Haustechnik	119 m <sup>2</sup>
Lagerraum	21 m <sup>2</sup>
Garanzufahrt	80 m <sup>2</sup>
Garage	3 698 m <sup>2</sup>
Anzahl der Stellplätze:	133

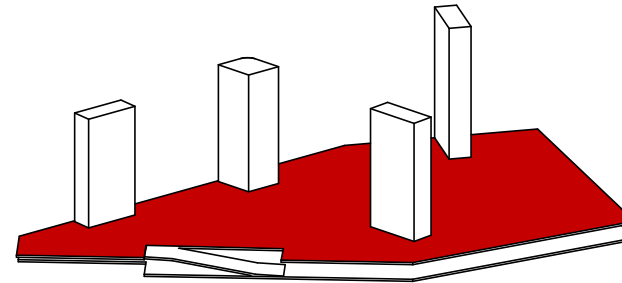


Abb. 141, BGF UG2, eigene Darstellung

### UG 2

BGF unterirdisch:	4 330m <sup>2</sup>
Nutzfläche:	
STH 1	36 m <sup>2</sup>
STH 2	42 m <sup>2</sup>
STH 3	37 m <sup>2</sup>
Lüftungstechnik	119 m <sup>2</sup>
Lagerraum	21 m <sup>2</sup>
Garanzufahrt	80 m <sup>2</sup>
Depot	3 863 m <sup>2</sup>

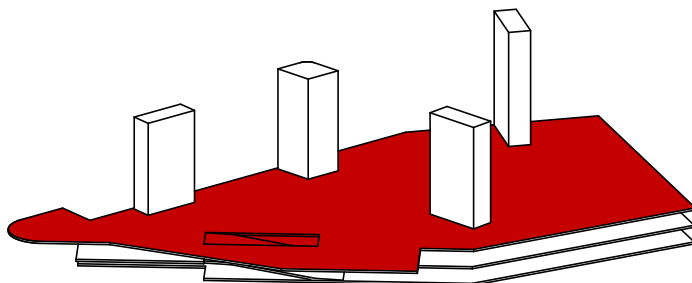


Abb. 142, BGF UG1, eigene Darstellung

**UG 1**

BGF unterirdisch: 4 599m<sup>2</sup>

**Nutzfläche:**

STH 1: 36 m<sup>2</sup>  
 STH 2: 42 m<sup>2</sup>  
 STH 3: 37 m<sup>2</sup>

Technikraum 1: 67 m<sup>2</sup>  
 Technikraum 2: 161 m<sup>2</sup>  
 Garage: 2298 m<sup>2</sup>

Anzahl der Stellplätze: 84

Werkstatt: 930 m<sup>2</sup>  
 Empfang: 58 m<sup>2</sup>  
 Informationsdesk: 14 m<sup>2</sup>  
 Büro Techniker: 29 m<sup>2</sup>  
 Büro Meister: 20 m<sup>2</sup>  
 Putzraum: 13 m<sup>2</sup>  
 Technikraum 1: 20 m<sup>2</sup>  
 WC Damen: 13 m<sup>2</sup>  
 WC Herren: 15 m<sup>2</sup>  
 WC barrierefrei: 5 m<sup>2</sup>  
 Vorraum Duschen: 7 m<sup>2</sup>  
 Duschaum Damen: 8 m<sup>2</sup>  
 Duschaum Herren: 8 m<sup>2</sup>  
 Lager 1: 17 m<sup>2</sup>  
 Lager 2: 29 m<sup>2</sup>  
 Lager 3: 39 m<sup>2</sup>  
 Lager 4: 21 m<sup>2</sup>  
 Waschraum: 40 m<sup>2</sup>  
 Kontrollraum: 18 m<sup>2</sup>  
 Lackierungsraum: 44 m<sup>2</sup>  
 Lüftungstechnik: 64 m<sup>2</sup>

Werkstatt gesamt: 1 395 m<sup>2</sup>

Aussenanlage:

Parkplatz: 528 m<sup>2</sup>  
 Stellplätze: 20

## 7. BEWERTUNG

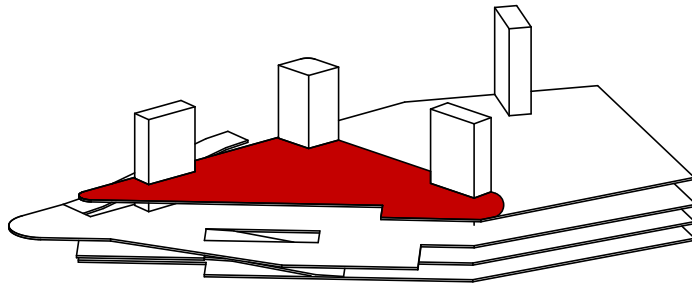


Abb. 143, BGF EG, eigene Darstellung

### EG

BGF oberirdisch: 1 489m<sup>2</sup>

#### Nutzfläche:

STH 1:	36 m <sup>2</sup>
STH 2:	42 m <sup>2</sup>
STH 3:	37 m <sup>2</sup>
Infodesk	9 m <sup>2</sup>
Backoffice	9 m <sup>2</sup>
Café	40 m <sup>2</sup>
Küche	15 m <sup>2</sup>
Ausstellung Verkauf	986 m <sup>2</sup>
WC Damen	13 m <sup>2</sup>
WC Herren	15 m <sup>2</sup>
WC barrierefrei	5 m <sup>2</sup>
Putzraum	13 m <sup>2</sup>
Technikraum	20 m <sup>2</sup>
Archiv 1	27 m <sup>2</sup>
Archiv 2	20 m <sup>2</sup>
Büro 1	16 m <sup>2</sup>
Büro 2	16 m <sup>2</sup>
Büro 3	16 m <sup>2</sup>
Büro 4	16 m <sup>2</sup>
Druckerraum	19 m <sup>2</sup>

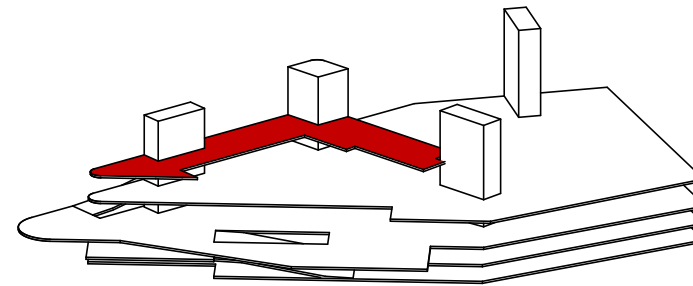


Abb. 144, BGF OG1, eigene Darstellung

### OG1

BGF oberirdisch: 828 m<sup>2</sup>

#### Nutzfläche:

STH 1:	36 m <sup>2</sup>
STH 2:	42 m <sup>2</sup>
STH 3:	37 m <sup>2</sup>
Foyer:	250 m <sup>2</sup>
Büro:	235 m <sup>2</sup>
Besprechungsraum	30 m <sup>2</sup>
Denkzelle 1	7 m <sup>2</sup>
Denkzelle 2	7 m <sup>2</sup>
WC Damen:	11 m <sup>2</sup>
WC Herren:	11 m <sup>2</sup>
WC barrierefrei:	6 m <sup>2</sup>
Ticketverkauf	8 m <sup>2</sup>
Backoffice	10 m <sup>2</sup>
Archiv:	20 m <sup>2</sup>
Archiv 2	26 m <sup>2</sup>
Technikraum:	20 m <sup>2</sup>
Druckerraum	20 m <sup>2</sup>



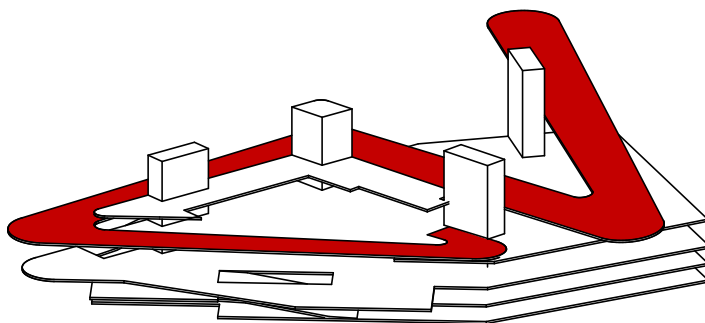


Abb. 145, BGF Museum EG-OG1, eigene Darstellung

**Museum EG-OG1**

BGF oberirdisch: 3 255 m<sup>2</sup>

**Nutzfläche:**

Ausstellungsfläche: 2 929 m<sup>2</sup>  
 WC Damen: 8 m<sup>2</sup>  
 WC Herren: 9 m<sup>2</sup>  
 WC barrierefrei: 5 m<sup>2</sup>  
 Lager: 38 m<sup>2</sup>

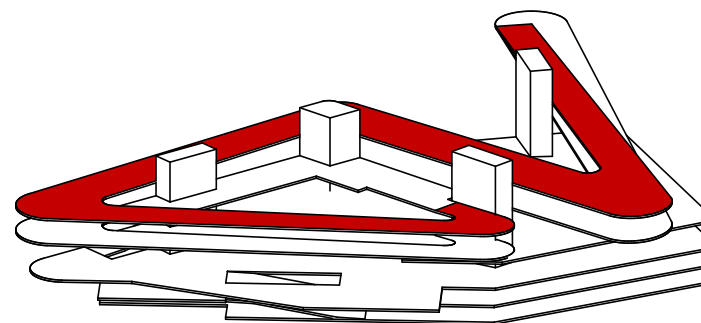


Abb. 146, BGF Museum OG1-OG2, eigene Darstellung

**Museum OG1-OG2**

BGF oberirdisch: 2 828m<sup>2</sup>

**Nutzfläche:**

STH 3: 37m<sup>2</sup>  
 Ausstellungsfläche: 2 545 m<sup>2</sup>  
 WC Damen 14 m<sup>2</sup>  
 WC Herren 14 m<sup>2</sup>  
 WC barrierefrei 5 m<sup>2</sup>  
 Lager 20 m<sup>2</sup>

### **Auswertung (gesamte Flächen):**

#### **UG 3**

BGF unterirdisch: 4 330 m<sup>2</sup>

#### **UG 2**

BGF unterirdisch: 4 330 m<sup>2</sup>

#### **UG 1**

BGF unterirdisch: 4 599 m<sup>2</sup>

#### **EG**

BGF oberirdisch: 1 489 m<sup>2</sup>

#### **OG1**

BGF oberirdisch: 828 m<sup>2</sup>

#### **Museum EG-OG1**

BGF oberirdisch: 3 255 m<sup>2</sup>

#### **Museum OG1-OG2**

BGF oberirdisch: 2 828 m<sup>2</sup>

**BGF unterirdisch: 13 259 m<sup>2</sup>**

**BGF oberirdisch: 8 400 m<sup>2</sup>**

**BGF gesamt: 21 659 m<sup>2</sup>**

**Dachfläche gesamt: 3 918 m<sup>2</sup>**

**Nutzfläche Ausstellung: 5 474 m<sup>2</sup>**

**Stellplätze: 237 + Depot (300 ca.)**





## 8. CONCLUSIO





Abb. 147, Porsche Museum, Stuttgart



Abb. 149, Ferrari Museum, Modena



Abb. 148, Skoda Museum, Mladá



Abb. 150, Audi Museum, Ingolstadt

## 8. CONCLUSIO

Während der Realisierung dieser Arbeit konnte ich verschiedene Arten von Gebäuden analysieren, die schließlich einen einzigen Zweck haben, die Ausstellung von Fahrzeugen. Jede Automarke präsentiert ihre Fahrzeuge der Öffentlichkeit in Szenarien, die dem Charakter und dem Image der Marke angepasst sind.

Um nur einige Beispiele zu nennen, stellt Ferrari seine Autos so aus, als wären es Kunstwerke in einer großen durchsichtigen Halle in Modena, Porsche in einem von Delougan Meissl in Stuttgart signierten Avantgardegebäude, in dem das Äußere des Gebäudes die Hauptmerkmale seiner Autos, Leichtigkeit und Sportlichkeit widerspiegelt.

Die Nüchternheit, mit der Skoda seine Fahrzeuge in der alten, umgestalteten Fabrik in Mladá präsentiert, manifestiert die traditionelle Philosophie des Unternehmens. Audi legt größten Wert auf die Materialität und stellt seine Werke in kalter Umgebung mit hohem Aluminiumanteil aus, was auf die Materialien in der Fahrzeugindustrie verweisen.

All diese und viele weitere Beispiele haben mir als Inspiration und Leitfaden gedient, um zu verstehen, dass es keine Typologie von Gebäuden gibt, die für die museale Nutzung definiert ist, da die Identität jedes Unternehmens unterschiedlich ist und zwischen ihnen versucht wird, sich so viel wie möglich von einander zu unterscheiden. Sportlichkeit hat bei SEAT-Fahrzeugen schon immer einen hohen Stellenwert gehabt. Seit seiner Gründung haben sie ihre Designs und die Entwicklung von Autos darauf ausgerichtet,

sie in der Branche als agile und sportliche Autos zu unterscheiden, und diese auf ein junges Publikum zu zielen.

Während des Entwurfsprozesses meines Projekts habe ich versucht, diese Eigenschaften im Projekt zu erfassen. Das entworfene Gebäude wird von außen mit scharfen Außenlinien präsentiert, die durch Richtungsänderungen in Form von Kurven gekennzeichnet sind und einen Akzent im öffentlichen Raum setzen.

Mit der für das Gebäude gewählten Bauart findet eine Retrospektive auf die moderne Architektur der Mitte des 20. Jahrhunderts statt.

Eine Konstruktion, die durch eine besondere Bedeutung des Tragwerkes gekennzeichnet ist, welches sowohl von außen durch die Metall-Lamellenfassade als auch von innen sichtbar ist. Das Gebäude "schwebt" über dem Boden und wird nur von vier Säulen getragen, was dem Betrachter einen großen Eindruck von Leichtigkeit verleiht.

All dies, zusammen mit einer raffinierten Innearchitektur im Ausstellungsbereich, die auf die Formensprache und Farben basiert, mit denen die Marke derzeit identifiziert wird, bin ich der Meinung, dass ich perfekt durch die Architektur die Vergangenheit, die Gegenwart und die Zukunft des Unternehmens ausdrücke. Dieses Projekt wurde unter besonderer Berücksichtigung seiner Realisierbarkeit bearbeitet. Die Rationalität seiner Formen und seiner Struktur erlaubt es uns, uns vorzustellen, dass es eines Tages Realität werden könnte.



## 9. VERZEICHNISSE

## 9. QUELLENVERZEICHNIS



LITERATUR:

- 1) *Historia de SEAT I, nostalgia de una época; José Sanz Neira; ISBN 978-84-16864-31-7*
- 2) *Historia de SEAT II, nostalgia de una época, José Sanz Neira; ISBN 978-84-17242-33-6*
- 3) *Automobil Architektur, Chris van Uffelen , ISBN 9783037680858*
- 4) *Bauentwurfslehre, Ernst Neufert, ISBN 978-3658099381*
- 5) *La casa del seiscientos, Arquitectura para la SEAT en España, Jesús Gallo Gutiérrez,*
- 6) *Regelwerk: ÖNORM-B 1600*

WEB-QUELLEN:

- 7) [www.autopasion18.com/HISTORIA-SEAT](http://www.autopasion18.com/HISTORIA-SEAT)
- 8) [www.museoseat.com/LA CASA DEL SEISCIENTOS](http://www.museoseat.com/LA_CASA_DEL_SEISCIENTOS)
- 9) [www.seat.es/HISTORIA](http://www.seat.es/HISTORIA)
- 10) [www.seatfansclub.com/ MODELOS-HISTORICOS](http://www.seatfansclub.com/ MODELOS-HISTORICOS)
- 11) [www.wikipedia.com/ SEAT](http://www.wikipedia.com/ SEAT)
- 12) [www.wikipedia.com/ MARTORELL](http://www.wikipedia.com/ MARTORELL)
- 13) [www.autostadt.de/PAVILLIONS/ SEAT](http://www.autostadt.de/PAVILLIONS/ SEAT)
- 14) [www.caas.es/ PROYECTOS/ CFPA](http://www.caas.es/ PROYECTOS/ CFPA)
- 15) [www.presseportal.de/pm/SKODA-MUSEUM](http://www.presseportal.de/pm/SKODA-MUSEUM)
- 16) [www.plataformaarquitectura.cl/CITROEN-PARIS](http://www.plataformaarquitectura.cl/CITROEN-PARIS)
- 17) [www.plataformaarquitectura.cl/MERCEDES-BENZ-MUSEO](http://www.plataformaarquitectura.cl/MERCEDES-BENZ-MUSEO)



Abb. 43, Porsche- Museum, Stuttgart	<a href="http://www.presskit.porsche.de/museum/es/2019/topic/the-museum.html">www.presskit.porsche.de/museum/es/2019/topic/the-museum.html</a>
Abb. 44, Porsche- Museum, Stuttgart	<a href="http://www.presskit.porsche.de/museum/es/2019/topic/the-museum.html">www.presskit.porsche.de/museum/es/2019/topic/the-museum.html</a>
Abb. 45, Porsche- Museum, Stuttgart	<a href="http://www.presskit.porsche.de/museum/es/2019/topic/the-museum.html">www.presskit.porsche.de/museum/es/2019/topic/the-museum.html</a>
Abb. 46, BMW- Welt, München	<a href="http://www.es.wikiarquitectura.com/edificio/bmw-welt">www.es.wikiarquitectura.com/edificio/bmw-welt</a>
Abb. 47, BMW- Welt, München	<a href="http://www.es.wikiarquitectura.com/edificio/bmw-welt">www.es.wikiarquitectura.com/edificio/bmw-welt</a>
Abb. 48, BMW- Museum, München	<a href="http://www.es.wikiarquitectura.com/edificio/bmw-museum">www.es.wikiarquitectura.com/edificio/bmw-museum</a>
Abb. 49, BMW- Museum, München	<a href="http://www.es.wikiarquitectura.com/edificio/bmw-museum">www.es.wikiarquitectura.com/edificio/bmw-museum</a>
Abb. 50, Mercedes- Museum, Stuttgart	<a href="http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/867041/museo-mercedes-benz-unstudio">www.plataformaarquitectura.cl/cl/867041/museo-mercedes-benz-unstudio</a>
Abb. 51, Mercedes- Museum, Stuttgart	<a href="http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/867041/museo-mercedes-benz-unstudio">www.plataformaarquitectura.cl/cl/867041/museo-mercedes-benz-unstudio</a>
Abb. 52, Mercedes- Museum, Stuttgart	<a href="http://www.plataformaarquitectura.cl/cl/867041/museo-mercedes-benz-unstudio">www.plataformaarquitectura.cl/cl/867041/museo-mercedes-benz-unstudio</a>
Abb. 53, Citroen C42, Paris	<a href="http://www.manuelle-gautrand.com/projects/citroen-showroom">www.manuelle-gautrand.com/projects/citroen-showroom</a>
Abb. 54, Citroen C42, Paris	<a href="http://www.manuelle-gautrand.com/projects/citroen-showroom">www.manuelle-gautrand.com/projects/citroen-showroom</a>
Abb. 55, Citroen C42, Paris	<a href="http://www.manuelle-gautrand.com/projects/citroen-showroom">www.manuelle-gautrand.com/projects/citroen-showroom</a>
Abb. 56, Ferrari- Museum, Modena	<a href="http://www.archdaily.com/enzo-ferrari-museum-future-systems">www.archdaily.com/enzo-ferrari-museum-future-systems</a>
Abb. 57, Ferrari- Museum, Modena	<a href="http://www.archdaily.com/enzo-ferrari-museum-future-systems">www.archdaily.com/enzo-ferrari-museum-future-systems</a>
Abb. 58, Ferrari- Museum, Modena	<a href="http://www.archdaily.com/enzo-ferrari-museum-future-systems">www.archdaily.com/enzo-ferrari-museum-future-systems</a>
Abb. 59, Skoda-Museum, Mlada Boleslav	<a href="http://www.museum.skoda-auto.com">www.museum.skoda-auto.com</a>
Abb. 60, Skoda-Museum, Mlada Boleslav	<a href="http://www.museum.skoda-auto.com">www.museum.skoda-auto.com</a>
Abb. 61, Skoda-Museum, Mlada Boleslav	<a href="http://www.museum.skoda-auto.com">www.museum.skoda-auto.com</a>
Abb. 62, Skoda-Museum, Mlada Boleslav	<a href="http://www.museum.skoda-auto.com">www.museum.skoda-auto.com</a>
Abb. 63, SEAT Designentwicklung	<a href="http://www.pistonudos.com/reportajes/seat-ibiza">www.pistonudos.com/reportajes/seat-ibiza</a>
Abb. 64, SEAT Autohaus	<a href="http://www.regiomotor.seat/home/overview-dw.regio-auto-leon">www.regiomotor.seat/home/overview-dw.regio-auto-leon</a>
Abb. 65, SEAT Autohaus	<a href="http://www.atencioncliente.com/de-seat/">www.atencioncliente.com/de-seat/</a>
Abb. 66, SEAT-Pavillion, Alfredo Arribas, Autostadt Wolfsburg, 2002	<a href="http://www.veredictas.com/mmedia/treballs_doc">www.veredictas.com/mmedia/treballs_doc</a>
Abb. 67, Demografische Entwicklung in Martorell	eigene Darstellung
Abb. 68, Maximale und minimale Durchschnittstemperatur in Martorell	eigene Darstellung
Abb. 69, Luftbild Barcelona	Google Earth
Abb. 70, Römische Brücke "Puente del Diablo", Martorell	<a href="http://www.wikipedia.org/wiki/Martorell">www.wikipedia.org/wiki/Martorell</a>
Abb. 71, Luftbild Martorell	<a href="http://www.wikipedia.org/wiki/Martorell">www.wikipedia.org/wiki/Martorell</a>
Abb. 72, Ausbildungszentrum, Caas Arquitetos, Martorell 2015	<a href="http://www.caas.es/proyectos/cfpa">www.caas.es/proyectos/cfpa</a>
Abb. 73, Luftbild Martorell,	Google Earth
Abb. 74, Luftbild Produktionszentrum Martorell Haupteingang,	Google Earth
Abb. 75, Skizze Eingangsbereich Produktionszentrum Martorell	eigene Darstellung
Abb. 76, Verkehrsfluss,	eigene Darstellung
Abb. 77, Menschenfluss	eigene Darstellung
Abb. 78, Lärmquellen	eigene Darstellung
Abb. 79, Topografie	eigene Darstellung
Abb. 80, Skizze Vogelperspektive mit Einflüsse	eigene Darstellung
Abb. 81, Layout Ramprogramm	eigene Darstellung
Abb. 82, Layout Raumprogramm Museumsausstellung	eigene Darstellung
Abb. 83, Übergang FIAT-VW	eigene Darstellung
Abb. 84, Steigungsverhältnis	eigene Darstellung



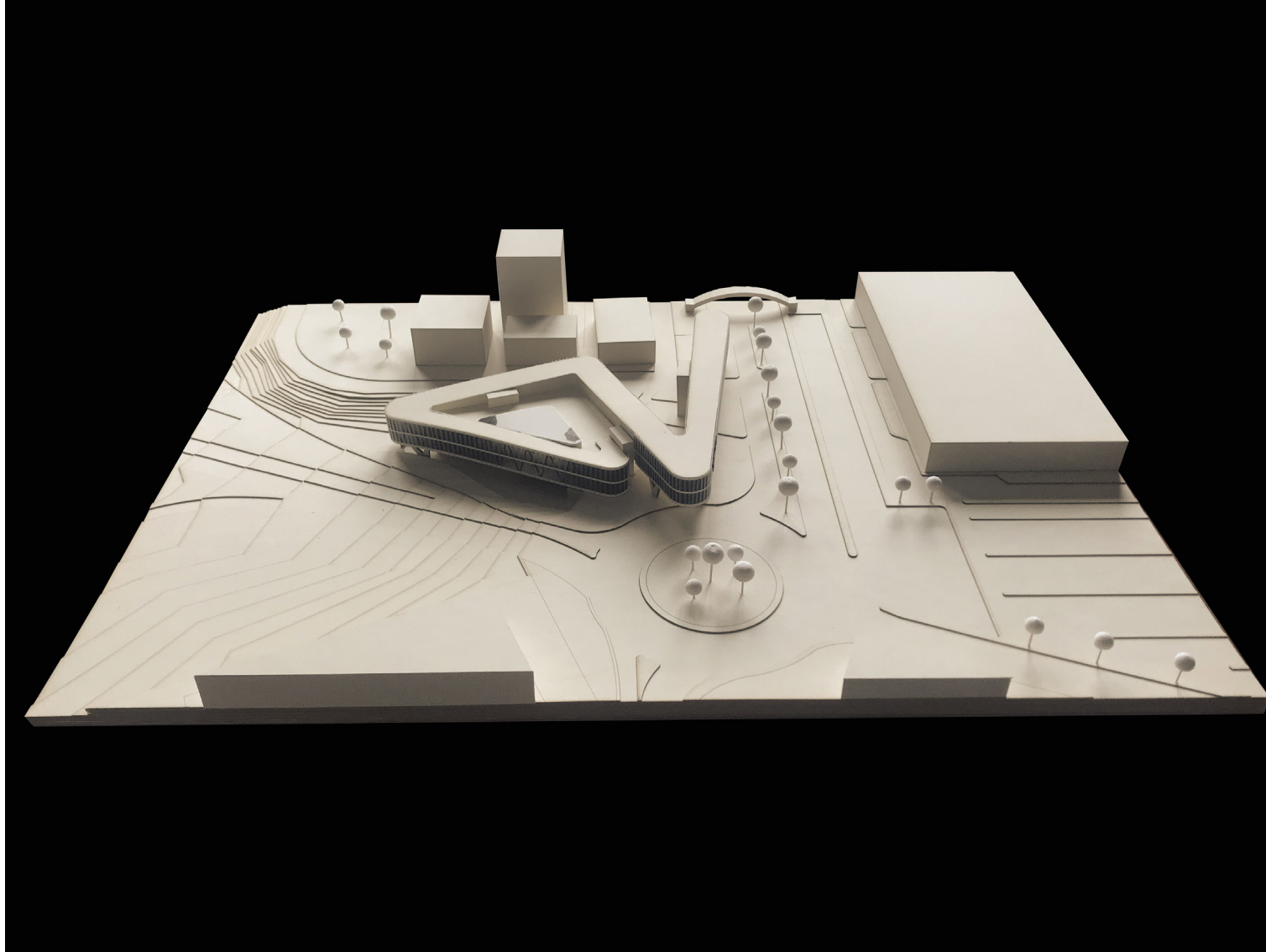


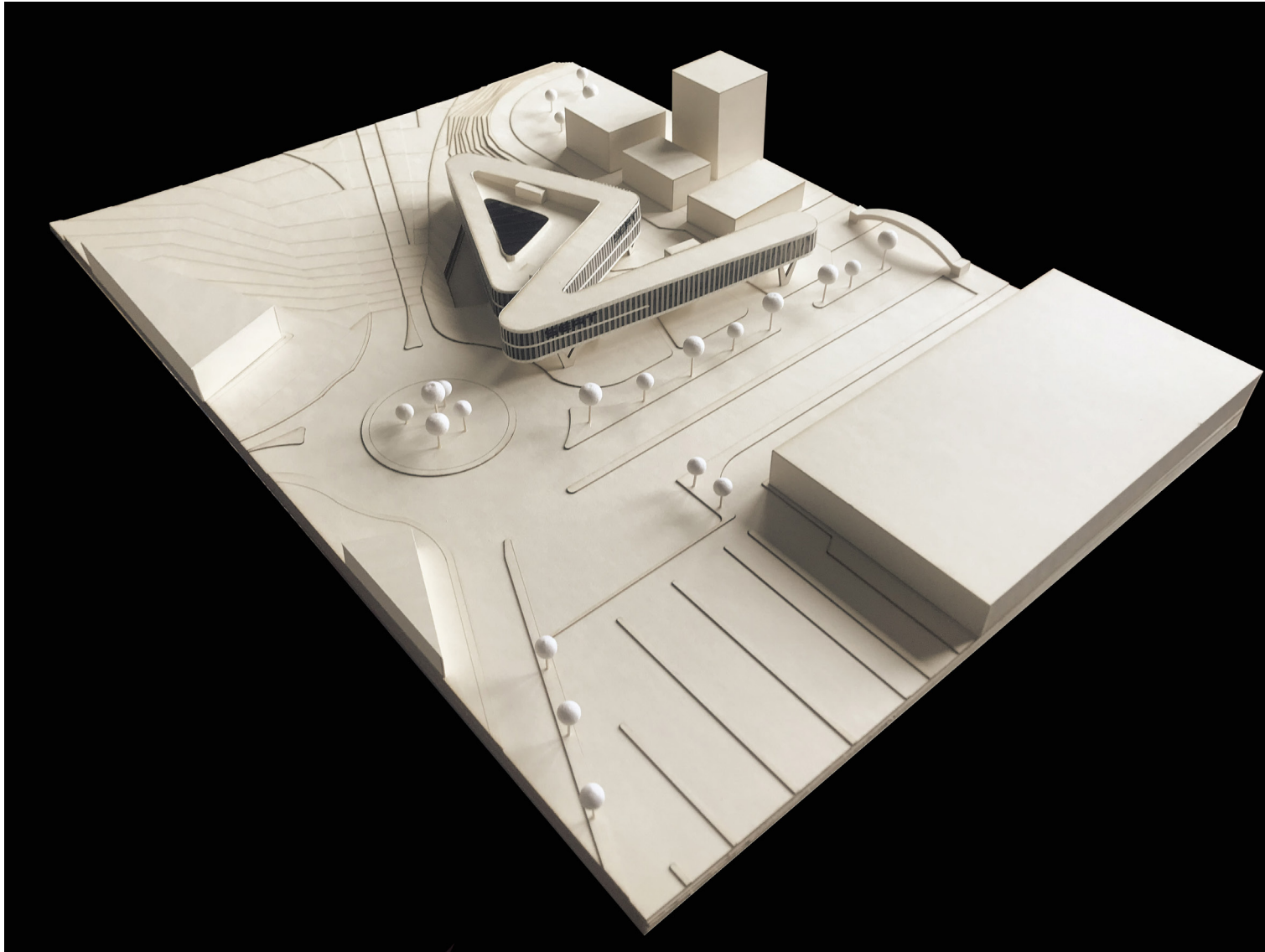




## 9. MODELLFOTOS

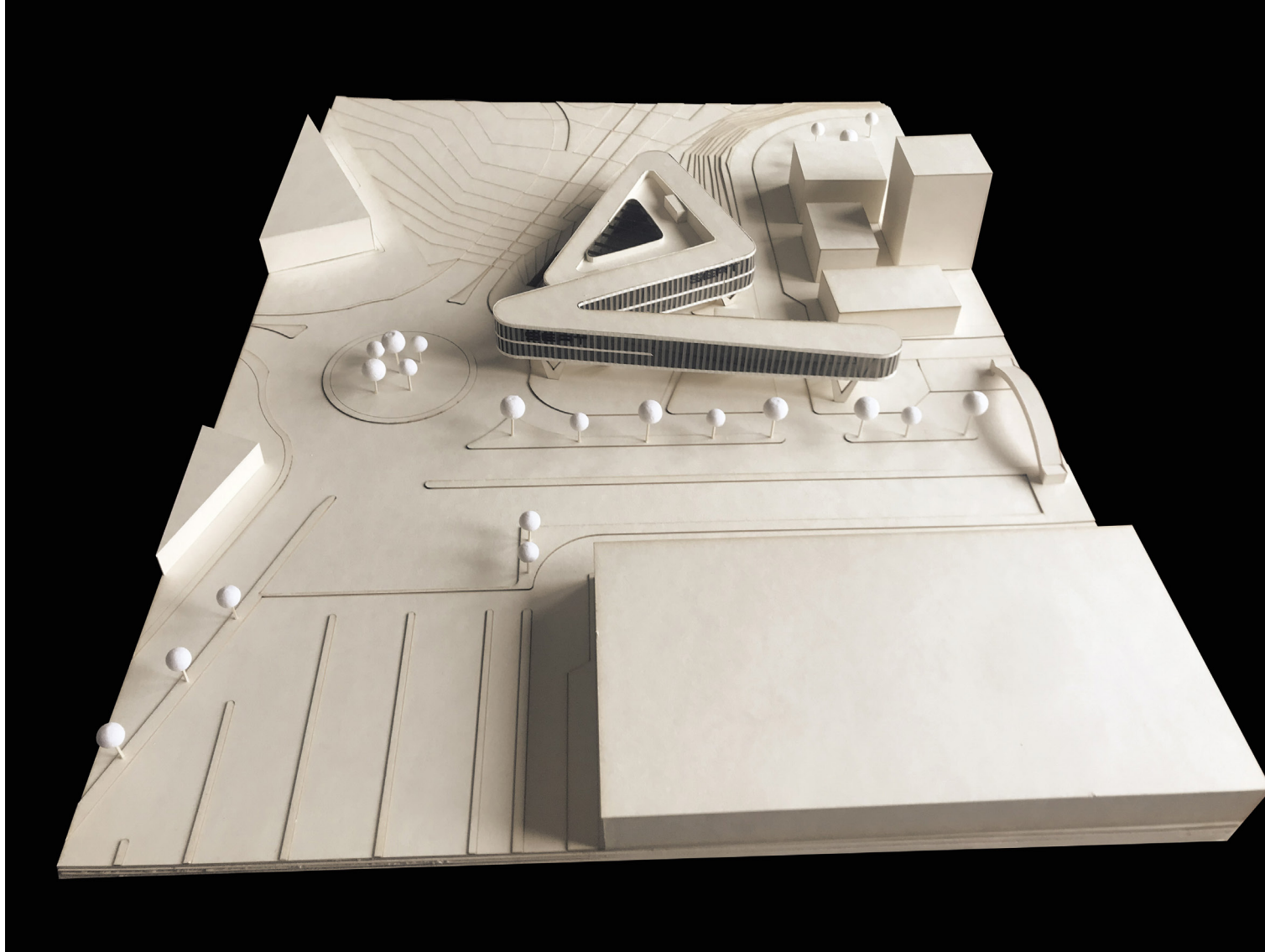
## 9. MODELLFOTOS



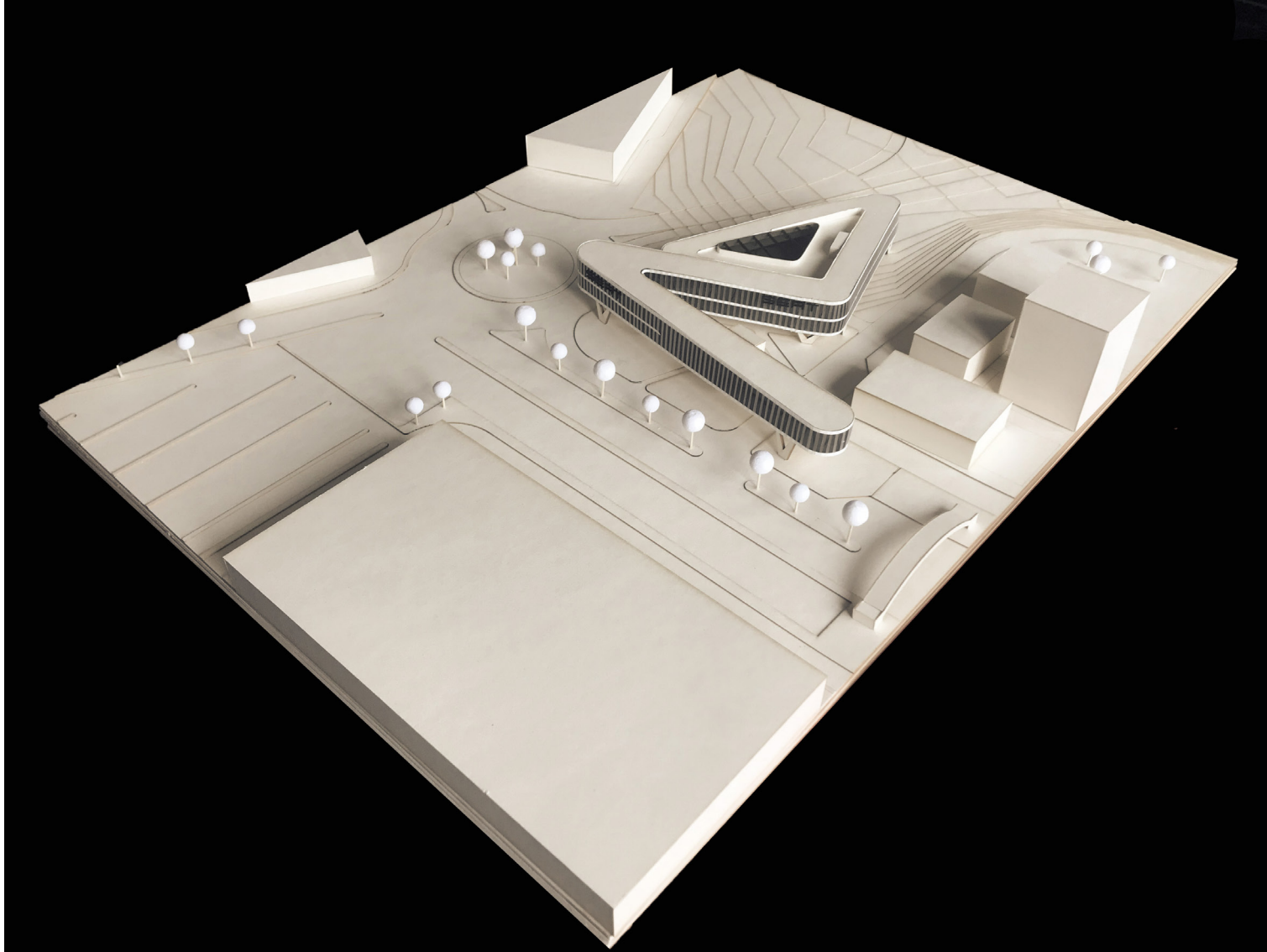


SEAT- Museum und Besucherzentrum

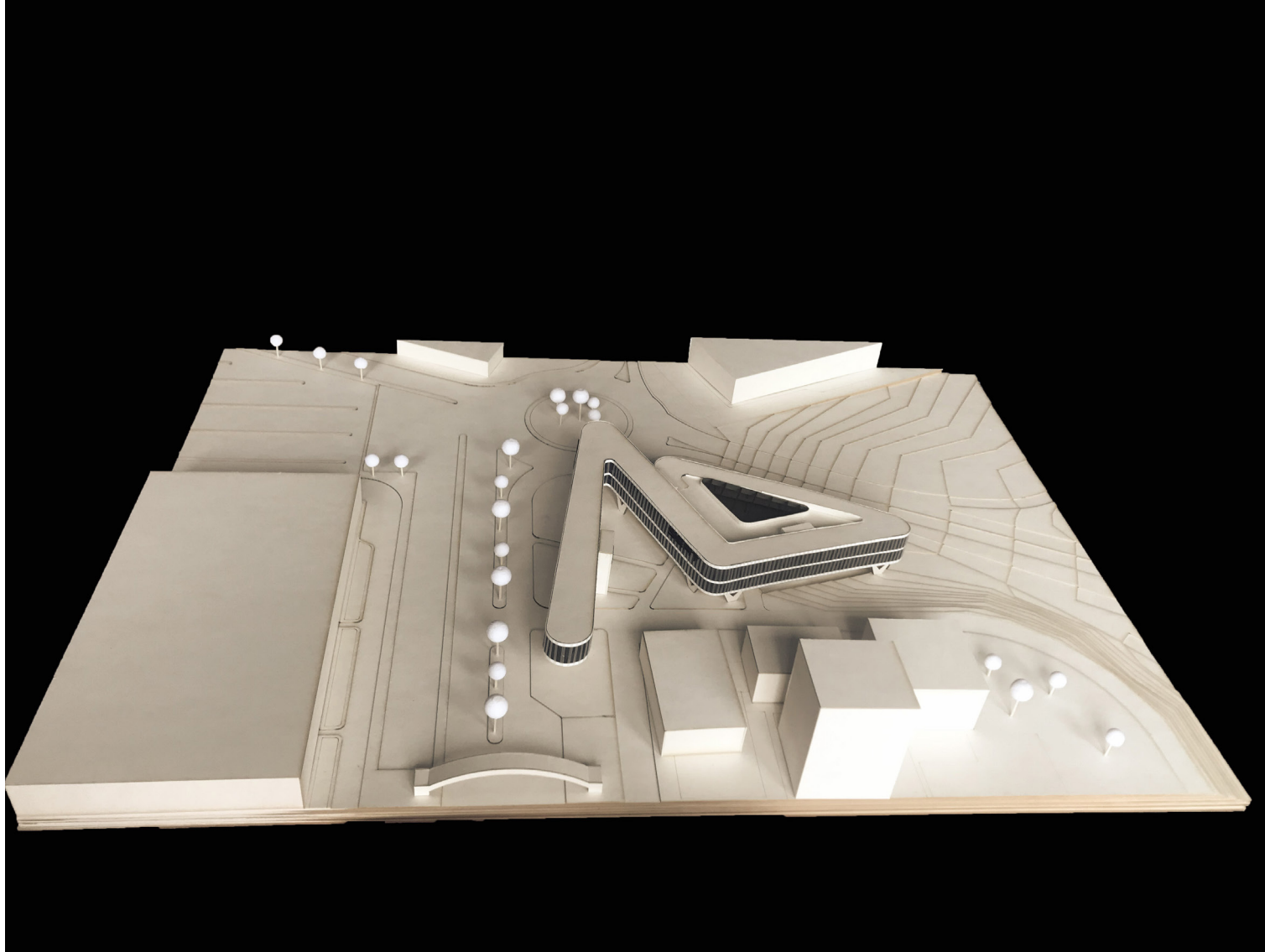
## 9. MODELLFOTOS

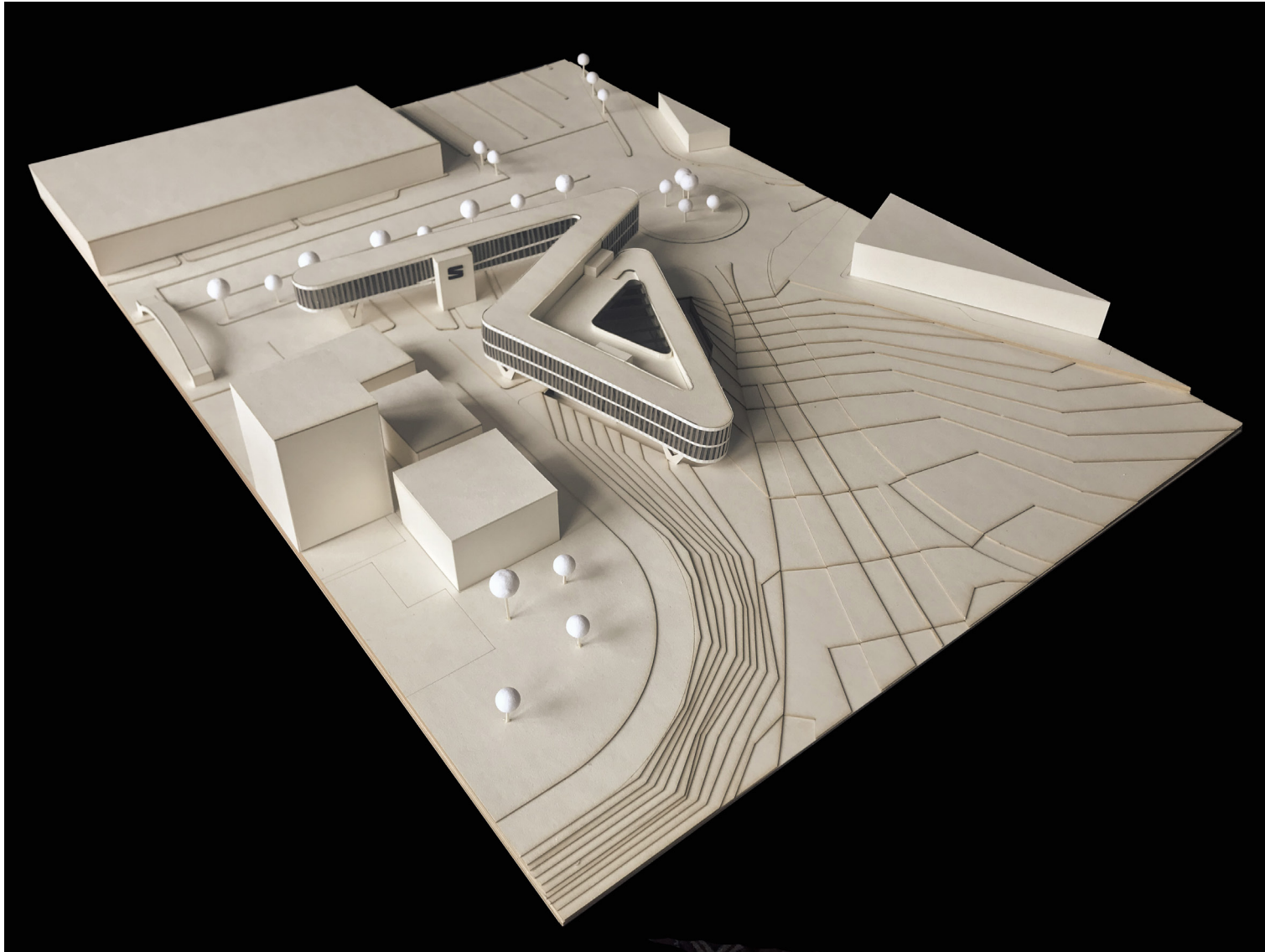






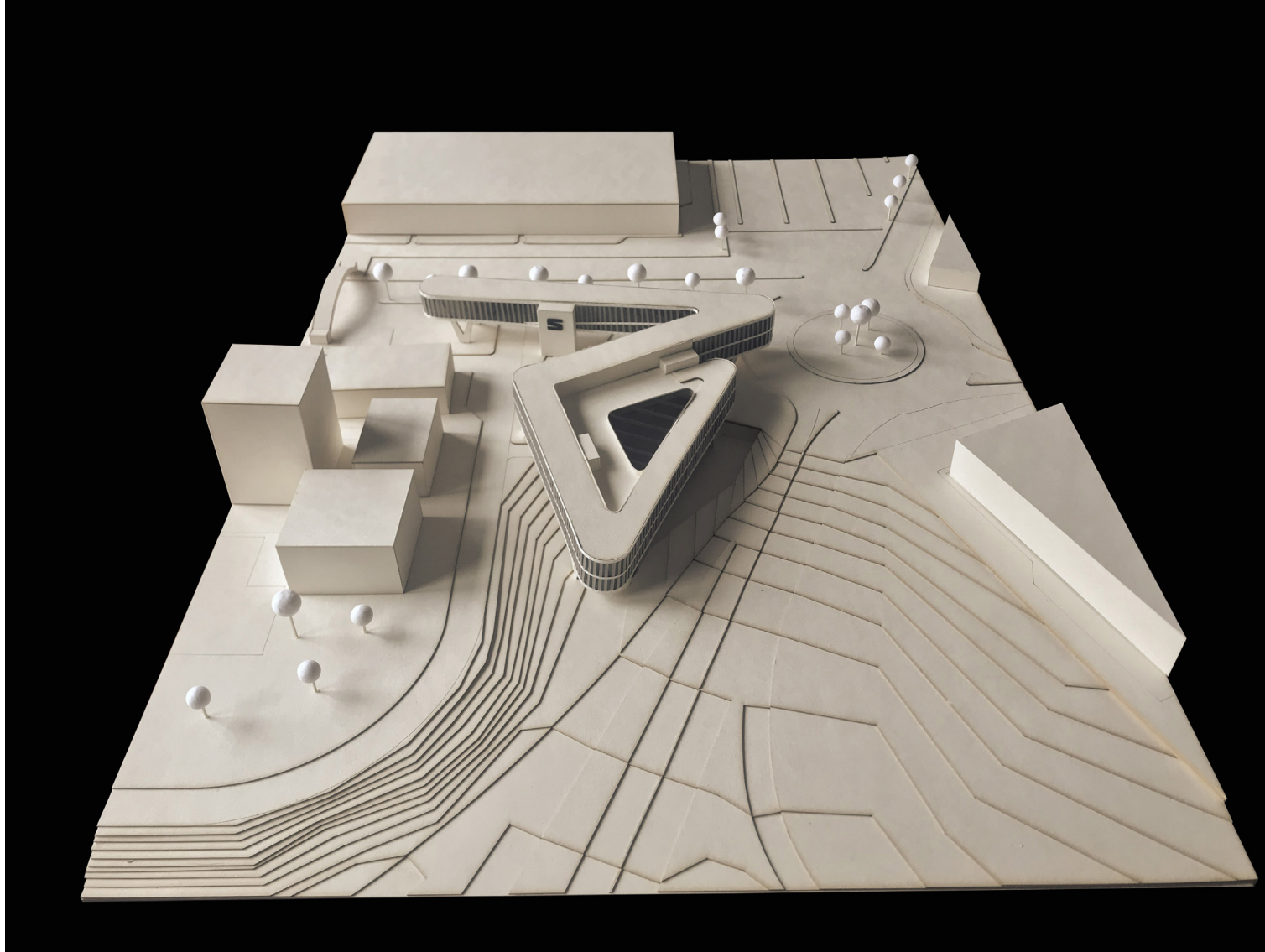
## 9. MODELLFOTOS



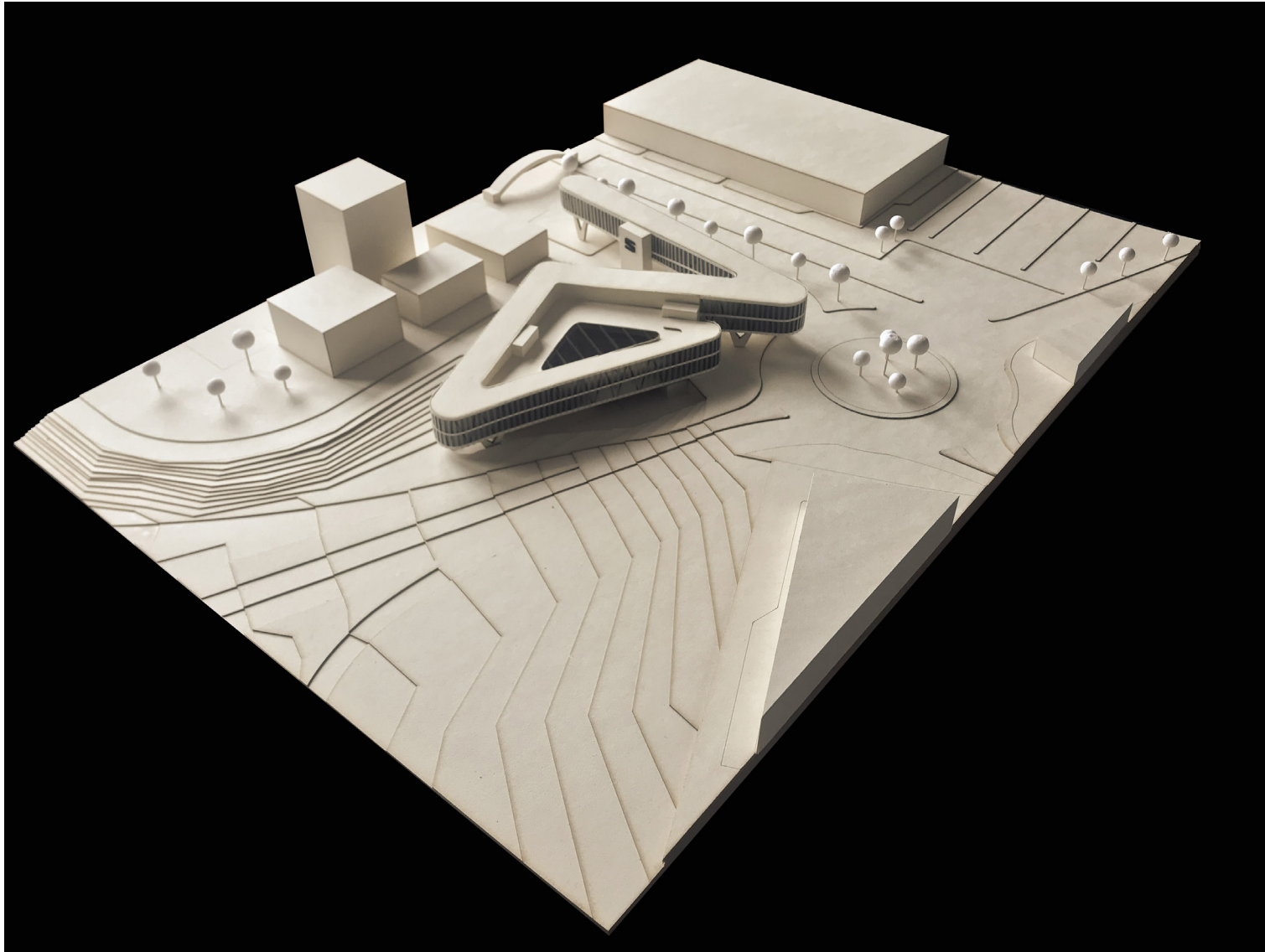


SEAT- Museum und Besucherzentrum

## 9. MODELLFOTOS

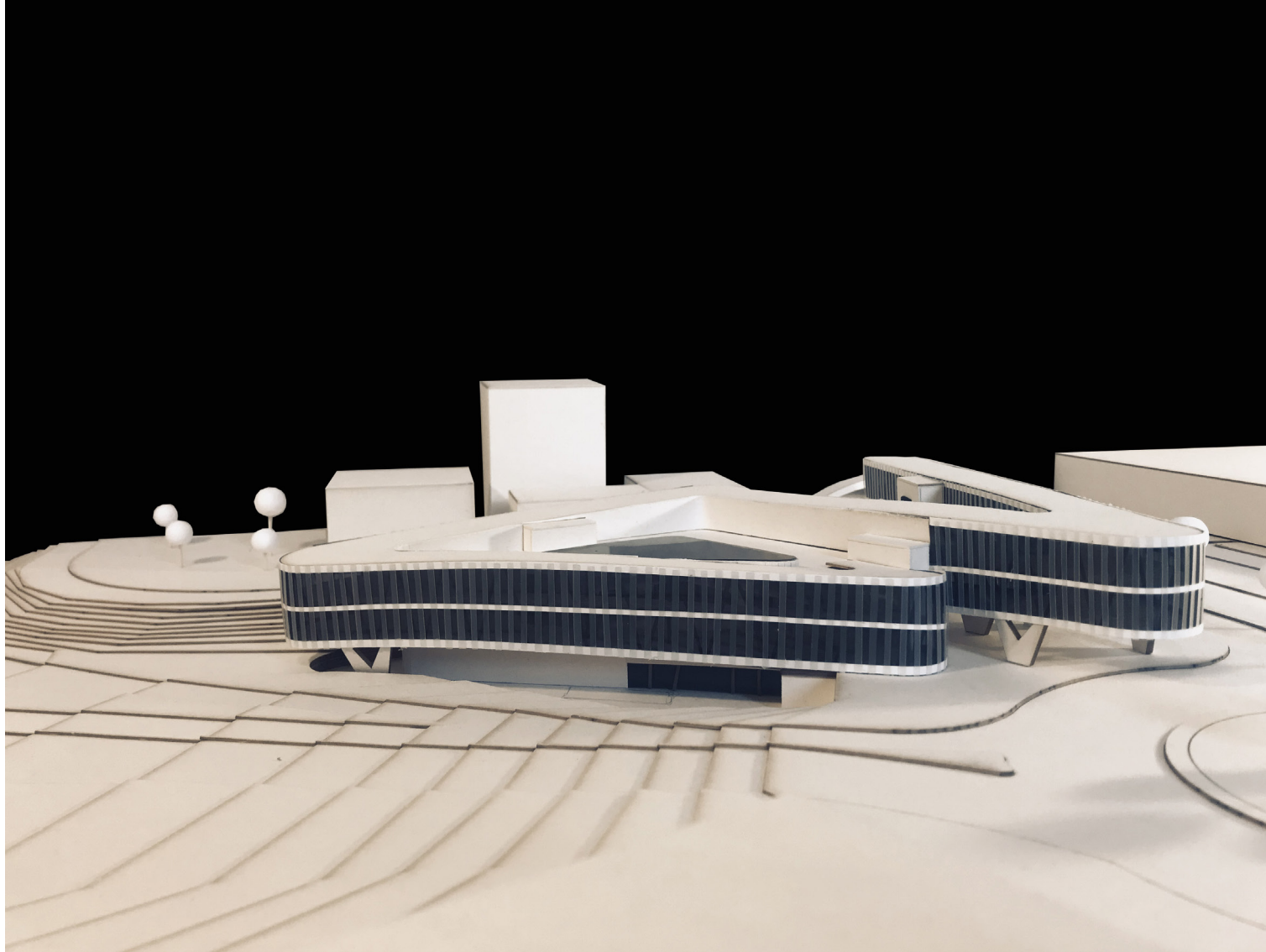




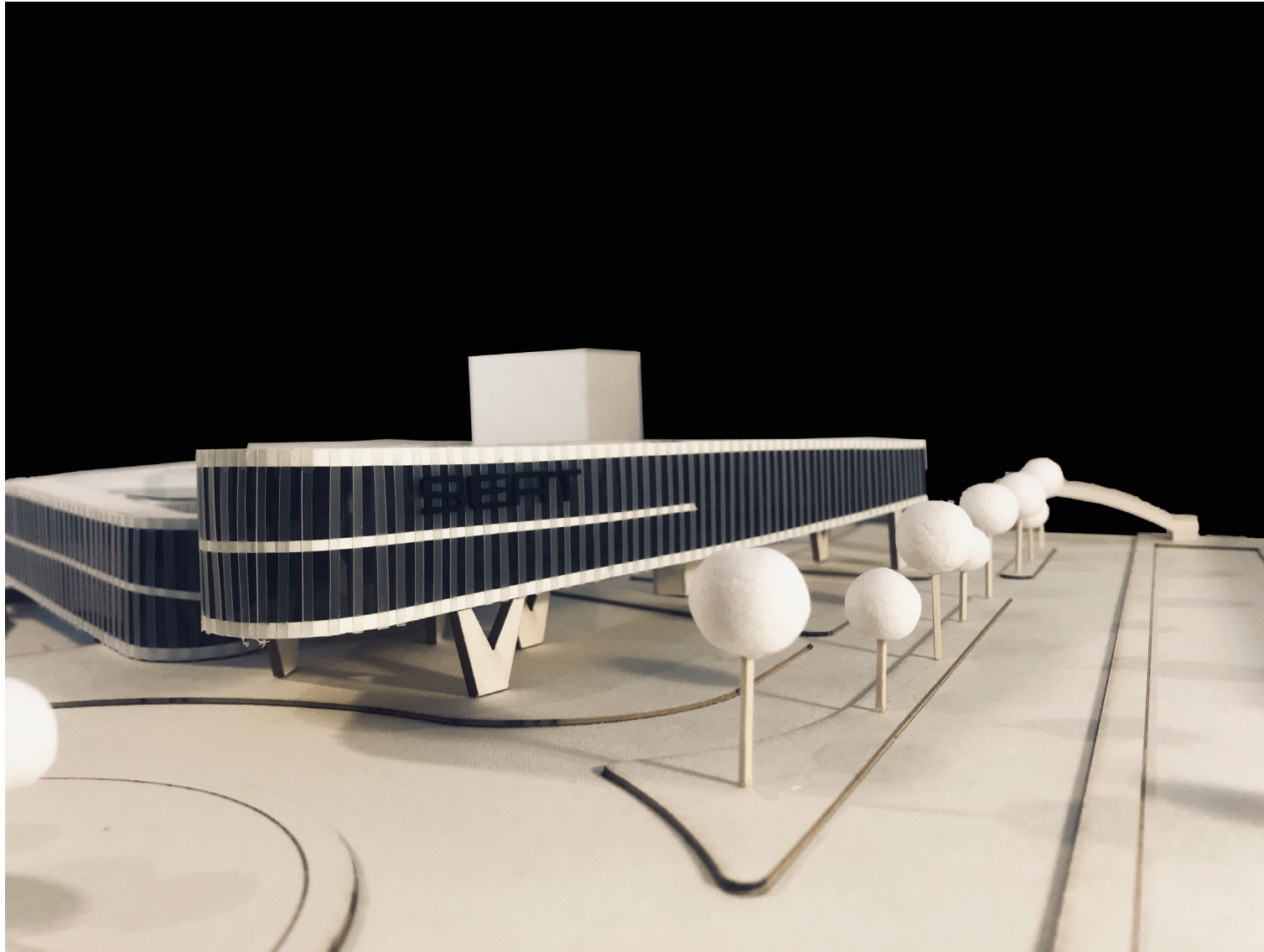


SEAT- Museum und Besucherzentrum

## 9. MODELLFOTOS







SEAT- Museum und Besucherzentrum



**Geboren in Marid am 19.09.1992**

**Staatsbürgerschaft: Spanien**

**Kontakt: [hectorbonillagarcia@gmail.com](mailto:hectorbonillagarcia@gmail.com)**

**Homepage:**

<https://hbonillagarcia.wixsite.com/bewerbung>

## AUSBILDUNG

### **1999-2011**

Deutsche Schule Madrid ( DSM )  
1. bis 12. Klasse mit deutschem Abiturabschluss

### **2011**

Amerikanischer Schulabschluss am American College of Madrid ( Parallel zum Abitur absolviert )

### **2011-2017**

Bachelor in Architektur an der Technischen Universität Wien ( B.Sc. )

### **2015- 2019**

Master in Architektur an der Technischen Universität Wien ( Dip. Ing. )

## ARBEITSERFAHRUNG

### **PASMED SL , Juli 2016 - August 2016**

Technischer Zeichner, Baustellenbesichtigungen,  
Bürotätigkeiten

### **Unabhängige Baugemeinschaft GmbH,**

März 2017 - September 2017

Einreichplanung, Teilnahme an Bauverhandlungen  
und gestalterische Leitung einer Wohnanlage

### **Eigene Arbeiten, 2015-heute:**

Genehmigungsplanung für Wohnungsumbauten  
in Madrid

### **WGA ZT GmbH, Oktober 2018-heute**

## ZUSATTSINFOS

**2007** Spanischer Golf- Jugendstaatsmeister  
(U16) mit dem Team von der autonomen Gemein-  
schaft von Madrid

**2011** Asturischer Golf- Meister

**2009 - 2012** Teilnahme an professionellen Golf-  
turnieren

**2013** Spanischer Golf- Staatsmeister

**Héctor Bonilla García**

In Wien, November 2019



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar.  
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.