

40 anni della Torre e del Museo BMW

Sommario



1. Introduzione	2
2. La Torre BMW: il “quattro cilindri”.....	4
3. Il Museo BMW.....	12
4. Dossier: fatti e numeri	16

1. 40 anni della Torre e del Museo BMW: Introduzione



“Il più grande quattro cilindri del mondo – un punto di riferimento per la città di Monaco insieme al Parco Olimpico. Ergonomicamente compatto all’interno e dal profilo pulito all’esterno, rappresenta un esperimento dalla concezione audace ed una pietra miliare nella storia dell’architettura. La BMW ha creato uno spazio per le sue attività sempre in espansione con un centro direzionale della Nuova Classe”. (Promemoria interno, 1973)

Dalla sua inaugurazione ufficiale il 18 maggio 1973, la sede del BMW Group è diventata un’indiscussa icona della storia dell’architettura ed un elemento permanente sia dello skyline di Monaco sia dell’immagine dell’azienda. Nella primavera del 2013, 40 anni dopo la sua realizzazione, una commissione di esperti ha votato il complesso di edifici, progettato dall’architetto Prof. Karl Schwanzer, una delle 15 sedi aziendali più spettacolari. Insieme al blocco di uffici soprannominato il “quattro cilindri”, soltanto un’altra sede aziendale in Germania è riuscito ad entrare nella rosa dei finalisti compilata dal portale web EMPORIS dedicato a dati e progetti per le costruzioni.

La Torre BMW e l’adiacente complesso museale non soltanto rappresentano l’apice della carriera architettonica di Karl Schwanzer, ma stabiliscono anche nuovi parametri nel campo della moderna architettura per uffici nei primi anni Settanta. Il progetto dell’architetto viennese ha unito un’imponente facciata ad un concetto innovativo e flessibile dello spazio e, nel fare ciò, ha gettato le basi per una nuova e duratura filosofia dell’architettura presso la BMW stessa. In linea con il concetto del “costruito per comunicare”, il “quattro cilindri” di Monaco unisce in maniera unica i vantaggi pragmatici della sua funzione direzionale con l’estetica dell’architettura.

Inoltre, la torre di Schwanzer riassume il design architettonico degli anni Settanta nella Germania occidentale – innovativi progetti di ingegneria civile che avrebbero avuto un’influenza stilistica che dura nel tempo. Data la sua identità come struttura ingegneristica, la torre rappresenta una delle più eccezionali realizzazioni architettoniche del suo periodo e continua tutt’oggi ad affascinare e ad intrigare i suoi ammiratori.

Al complesso della sede e del Museo BMW è stato conferito nel 1999 lo status di edificio tutelato come immobile di interesse storico e per molti anni è stato considerato un punto di riferimento della città di Monaco. E, insieme al BMW Welt, progettato nel 2007 dall’architetto di fama internazionale Prof.

Wolf D. Prix, il BMW Group ha creato un ulteriore esempio di sviluppo urbano assolutamente da non perdere per i visitatori della capitale della Baviera interessati all'architettura, alla tecnologia, al design e all'innovazione.

2. 40 anni della Torre e del Museo BMW: La Torre BMW: il “quattro cilindri”

Il contesto

Durante gli anni Sessanta, la BMW stava attraversando un periodo di espansione senza precedenti. Le cifre sulla produzione in crescita vertiginosa richiedevano nuovi spazi per le funzioni amministrative oltre ad altri impianti di produzione. Mentre la parte produttiva veniva ampliata mediante l'acquisto della Glas Automobilwerke di Dingolfing e di Landshut nel 1966, a Monaco c'era una carenza di spazi adatti agli uffici dello staff amministrativo. Sebbene gli edifici esistenti adibiti ad uffici presso lo Stabilimento n.1 di Monaco/Milbertshofen fossero stati ampliati ed altri spazi creati adiacenti allo stabilimento, mancava semplicemente lo spazio sufficiente per l'espansione necessaria. Di conseguenza, molti reparti amministrativi dovevano essere spostati più lontani dallo stabilimento. Edifici adibiti ad uffici nel centro di Monaco e nei dintorni venivano affittati per ospitare lo staff, il che significava che l'amministrazione era sparpagliata in varie parti della città. Alla fine, tale situazione costrinse l'azienda a riconoscere la necessità di un edificio dedicato agli uffici su un terreno proprio per ricentralizzare ed ampliare l'organizzazione amministrativa.

L'offerta e la gara

Wilhelm Hermann Gieschen, membro del Consiglio per la produzione dal 1961 al 1971, presentò il 14 giugno 1966 i primi progetti per un nuovo edificio amministrativo nella Dostlerstrasse ad un Consiglio di Amministrazione. Gieschen fu quindi l'iniziatore della sua costruzione e da quel momento in poi divenne il membro del Consiglio responsabile di tutte le disposizioni relative al nuovo edificio.

Un terreno per la nuova sede amministrativa fu individuato a sud dello stabilimento BMW. Si trattava di un'area di 28.210 m² e si trovava sulla Dostlerstrasse e quindi adiacente all'ingresso principale dello stabilimento BMW. Il sito destinato a questo nuovo blocco di uffici non era sviluppato all'epoca e fino al 1970 veniva utilizzato come parcheggio per i dipendenti dello stabilimento.

L'amministrazione di BMW indisse una gara per scegliere un progetto per la nuova sede e invitò a parteciparvi otto architetti con comprovata esperienza in progetti simili. Il documento richiedente le proposte emesso nell'aprile 1968 specificava che il nuovo complesso di edifici avrebbe dovuto comprendere – oltre al blocco per gli uffici – un padiglione separato per un centro computer

ed un parcheggio auto multipiani. L'architettura del centro amministrativo, del centro computer e del parcheggio doveva essere strettamente integrata, oltre a creare una sintesi architettonica con gli esistenti edifici amministrativi nn. 71 e 80 situati ai margini del sito industriale e al di fuori dello stesso.

La planimetria del nuovo edificio per uffici doveva anche tener conto dei progressi tecnologici inerenti l'amministrazione e la produzione, nonché dei continui cambiamenti che questi avrebbero richiesto nei flussi di lavoro. Quindi la BMW cercava un progetto nel quale gli spazi utilizzabili sarebbero potuti essere riconfigurati ed adattati in qualsiasi momento per soddisfare le esigenze sopravvenute. Oltre a precisare le condizioni per il progetto spaziale del nuovo edificio BMW, alla direzione interessava altrettanto che fosse architettonicamente valido. In particolare, il richiamo promozionale dell'edificio doveva dipendere da una facciata di notevoli dimensioni attraente dal punto di vista estetico. Inoltre, l'accesso alla sede principale, dotato di un piazzale, doveva essere altrettanto imponente nella sua disposizione. La giuria nominata a valutare le proposte era convinta dell'idea che il nuovo complesso amministrativo richiedesse dimensioni e un design che non avrebbero soltanto rispecchiato l'importanza dell'azienda, ma che si sarebbero anche inserite bene nell'architettura esistente intorno allo stabilimento BMW, ovvero edifici residenziali, lo stabilimento stesso, importanti nodi stradali e i futuri impianti olimpici.

Dopo la presentazione dei progetti il 10 ottobre 1968, rimanevano in gara due finalisti: uno che presentava un "blocco verticale alto sette piani" piuttosto convenzionale, proposto dallo studio di ingegneria e di progettazione Aktiengesellschaft für Industrieplanung, ed un altro che presentava un "struttura sospesa" futuristica, alta quasi 100 metri, con quattro elementi cilindrici principali, progettato dall'architetto viennese Prof. Karl Schwanzer. Secondo il parere della giuria, entrambi i progetti avevano vantaggi e svantaggi, ma il Direttore vendite BMW, Paul Hahnemann, riconobbe nel progetto tecnicamente audace di Karl Schwanzer il potenziale per diventare un punto di riferimento architettonico per BMW e per Monaco ed ne sostenne internamente la sua attuazione. Per convincere il Consiglio di Amministrazione BMW, il Consiglio di Sorveglianza ed i principali azionisti sui meriti del progetto di Schwanzer, Hahnemann fece costruire un modello funzionale di un piano completo a quadrifoglio con uffici a pianta aperta in scala 1:1 pressi Bavaria Film Studios. I suoi sforzi furono premiati: nel dicembre del 1968, la direzione di BMW affidò all'architetto viennese Prof. Karl Schwanzer l'incarico di costruire una nuova sede principale del Gruppo.

La Torre BMW: architettura e design

Le bozze del progetto di Karl Schwanzer per la sede della BMW rivelavano

l'influenza del suo maestro, l'architetto Oscar Niemeyer, che negli anni Cinquanta era stato responsabile della progettazione urbanistica di Brasilia, la nuova capitale del Brasile. Il sito della Torre BMW traeva beneficio dall'orientamento paesaggistico ed architettonico di Niemeyer e metteva in luce fino a che punto Schwanzer avrebbe attinto al concetto architettonico del suo mentore. L'elemento scultoreo sia della Torre BMW sia del volume del Museo non sarebbe stato concepibile senza le spettacolari realizzazioni di Niemeyer in Sud America.

La torre presentava una pianta a quadrifoglio e formava sia il punto più alto sia il centro dell'insieme dei nuovi edifici. La sua altezza di 99,5 metri rientrava nei limiti massimi stabiliti nel 1968 dai regolamenti urbanistici di Monaco. Questa restrizione si basava sull'altezza dei campanili della Frauenkirche di Monaco, che arrivava a 98,6 metri. L'altezza di un edificio non poteva superare i 100 m. I suoi 22 piani erano divisi in 18 piani per gli uffici, compresi due per il Consiglio di Amministrazione, quattro piani destinati agli impianti tecnici, il piano terra ed un piano interrato.

Invece di posare su fondamenta, i quattro cilindri della Torre BMW furono progettati per essere sospesi ad una costruzione di travi in acciaio cruciforme sul tetto. In tutto il mondo vi erano soltanto pochissimi esempi di questo tipo di "edifici sospesi" e nessuno era mai stato costruito con l'altezza del progetto di Schwanzer per BMW. In termini di costruzione, ciò significava che, piuttosto che costruire l'edificio alto quasi 100 metri convenzionalmente dalla base in su, furono completati prima i piani superiori. I quattro elementi cilindrici vennero inizialmente costruiti al livello del terreno, prima di essere sollevati idraulicamente e completati in diversi segmenti. Ogni cilindro, composto da 19 piani – compreso un piano tecnico (per offrire una divisione visiva) – veniva sospeso a quattro "gru" gigantesche posizionate a forma di croce nel centro esatto dell'edificio, una torre cava realizzata in cemento armato e poggiata su fondamenta molto solide. Le enormi forze di flessione e di compressione venivano assorbite da insiemi di travi realizzate in cemento armato su un livello mediano situate nel terzo superiore dell'edificio, da tiranti verticali e da colonne di compressione che correvano lungo le facciate esterne – conferendo stabilità all'intero progetto. Questo approccio al design e alla costruzione conferì alla Torre BMW una silhouette leggera e distintiva, nonostante la sua notevole altezza ed il peso sospeso di 16.800 tonnellate.

Inoltre, in termini urbanistici, la torre a quadrifoglio era molto in sintonia con il territorio circostante e allo stesso tempo offriva un modo efficace per pubblicizzare l'azienda. Grazie in particolare alla sua forma originale, la torre di Schwanzer sarebbe diventata un punto fermo memorabile ed un punto focale importante per BMW. Lo stesso architetto la descrisse come una torre per

uffici moderna ed unica, con una strada di accesso caratteristica ed un atrio chiuso davanti. Il design utilizzava forme chiaramente definite che suggerivano precisione, perfezione tecnica e linee esteticamente attraenti. Come tale, essa rappresentava perfettamente l'immagine di successo e le grandi aspirazioni dell'azienda automobilistica BMW.

Ma per questo edificio non contava soltanto il richiamo dei suoi spettacolari esterni: in termini di design degli interni, Schwanzer diede la massima importanza anche alla funzionalità. Quello che gli amministratori consideravano inizialmente troppo futuristico, troppo distante dalle applicazioni pratiche e troppo sperimentale fu, infine, considerata la migliore soluzione: una pianta circolare di quattro sezioni di uffici su ogni livello, creata dalle quattro singole colonne sospese della torre. Questi quattro elementi circolari creano la forma a quadrifoglio della pianta esterna dell'edificio. Lo stesso architetto basò il suo ragionamento per la forma dell'edificio esclusivamente sulla convincente e logica razionalità e funzionalità di una pianta circolare per il moderno approccio organizzativo ai lavori di ufficio. Uno dei fattori decisivi per Karl Schwanzer era quello di ottimizzare i flussi di comunicazione all'interno di un gruppo di lavoro. Secondo lui, la pianta a quadrifoglio offriva le seguenti caratteristiche per un moderno design di uffici: brevi spostamenti per ottimizzare le linee di comunicazione e l'organizzazione tra i singoli reparti, nonché la massima flessibilità nella configurazione dello spazio disponibile. Anche oggi i quattro segmenti circolari di ogni piano a quadrifoglio sono usati principalmente per uffici open-space. Al centro di ogni piano si trovano due corridoi che si incrociano e che collegano gli uffici dei singoli team. Questa architettura promuove la stretta cooperazione grazie a brevi percorsi di comunicazione. E questo approccio alla programmazione di uffici nella torre riflette il principio BMW di una struttura gerarchicamente piana. Virtualmente ogni componente di un reparto, dagli apprendisti al capo reparto stesso, siede in un ufficio comune. Gli uffici singoli sono rarissimi.

La Torre BMW: il processo di costruzione

Il periodo di costruzione della nuova sede per gli uffici del Gruppo e delle aree circostanti fu programmato per una durata di 26 mesi. Dal momento che il 70 per cento del sito veniva coinvolto dai lavori di costruzione, questi dovevano essere eseguiti in fasi successive. Il lavoro degli scavi sul sito dell'ex parcheggio per lo stabilimento BMW iniziarono il 16 luglio 1970. La cerimonia per ufficializzare l'inizio dei lavori seguì il 28 luglio 1970. Due mesi e mezzo dopo l'inizio dei lavori, le fondamenta della torre e due piani sopra i sotterranei erano già al loro posto. Quattro mesi dopo l'inizio della costruzione, la parte centrale della torre era stata portata all'altezza finale di quasi 100 metri utilizzando il processo "flipform" della Simcrete. Poi venne il momento della possente croce portante in cima alla torre. Già mentre questi lavori erano in

corso, i sette piani superiori e quello tecnico adiacente vennero preparati sul suolo del cantiere, per poi essere sospesi dalla croce portante utilizzando tiranti d'acciaio e sollevati da una pressa idraulica al ritmo di 4 metri a settimana. Negli spazi lasciati vuoti al di sotto di questi pavimenti ora sospesi, si poteva preparare un nuovo solaio ogni settimana, fissandolo a quelli superiori già completati, con le vetrate ed il lavoro delle facciate esterne che proseguiva allo stesso tempo. In tale maniera, i quattro segmenti cilindrici dell'edificio si elevavano uniformemente dal suolo allo stesso ritmo.

Già protetti dagli elementi atmosferici, i piani completati erano ora pronti per il lavoro interno che doveva iniziare senza ritardi. Gli impianti venivano montati, seguiti dai pavimenti, dalle pareti e dai rivestimenti dei soffitti ad un ritmo meticolosamente programmato, senza alcun impedimento dovuto ai lavori di costruzione della struttura in corso al livello del terreno. Grazie alla prefabbricazione, l'architettura della torre proseguiva a grande velocità: come impostazione dei lavori di costruzione, questa rappresentava una soluzione elegante, efficiente e veloce. Dopo 16 mesi, finirono le operazioni di sollevamento dei piani. L'involucro della torre, la facciata e le vetrate furono complete e i lavori interni erano già ben avviati.

La cerimonia di copertura per festeggiare il completamento della costruzione fu tenuta il 7 dicembre 1971. A luglio 1972, dopo appena due anni dall'inizio dei lavori di costruzione, il profilo esterno dell'intero complesso di edifici, le aree esterne ed i lavori di sistemazione del verde furono completati. Quando Monaco ospitò le Olimpiadi del 1972, la Torre BMW era finita e poteva essere ammirata in tutta la sua grandezza per la prima volta. La fine del periodo contrattuale di costruzione era stabilita per il 30 settembre 1972. Tuttavia, prima che potesse iniziare il trasloco nel nuovo edificio il 22 gennaio 1973, dovevano essere eseguiti ulteriori lavori e gli interni andavano ancora completati. A metà dicembre 1972, si organizzò una giornata di apertura per permettere ai dipendenti di vedere come sarebbe stato il loro futuro posto di lavoro. La cerimonia ufficiale di apertura del nuovo complesso, costato 109 milioni di marchi, si svolse il 18 maggio 1973.

Come il logo BMW trovò spazio in cima al tetto della torre

Il concetto di Schwanzer prevedeva l'installazione dei simboli aziendali sulla croce portante alla sommità della torre. Tuttavia, l'autorità urbanistica di Monaco pensava che l'impatto sarebbe stato troppo forte. Di fatto, gli urbanisti dicevano di opporsi all'installazione del logo aziendale e ne seguì una disputa legale. Ciò nonostante, per ricordare l'inizio dei Giochi Olimpici, Eberhard von Kuenheim, all'epoca Presidente del Consiglio di Amministrazione, fece stampare il logo BMW su schermi di tela e li espose all'altezza di quasi 100 metri sulle parti orientali e occidentali della

sovrastruttura del tetto “a scopo di prova”. Montare il logo sul lato occidentale era particolarmente importante per motivi promozionali, dato che l’emblema sarebbe stato visibile dallo Stadio Olimpico – l’intenzione era quella di attrarre l’attenzione dei visitatori dei Giochi. In tale maniera esponendo il logo dell’azienda contro i regolamenti urbanistici, BMW incorse in una multa di oltre 110.000 marchi. Ma, dopo lunghi negoziati con le autorità cittadine, al Consiglio di Amministrazione fu finalmente concesso il permesso nell’autunno del 1973 di esporre permanentemente i logo dell’azienda su tutti e quattro i lati della superstruttura.

La Torre BMW: rinnovamento e ammodernamento 2004-2006

Dopo 30 anni di servizio, per il nuovo millennio la Torre BMW aveva bisogno di un rinnovamento e di un ammodernamento approfondito. Il contratto fu concesso all’architetto di Amburgo Peter P. Schweger ed il lavoro sugli strutturali e tecnici dell’edificio iniziarono nel 2004. Tuttavia, l’aspetto esterno della costruzione rimase inalterato durante tutti i lavori: la pulizia di tutti gli elementi della facciata, il nuovo isolamento termico ed acustico, nonché la sostituzione di 2.304 finestre si potevano notare soltanto se visti da vicini. La colossale struttura portante sul tetto fu coperto da un rivestimento ben ventilato per prevenire la penetrazione di umidità. E il tetto stesso fu reso impermeabile con placche saldate di acciaio inox. Una grande importanza fu data al sistema aggiornato di protezione anti-incendio, che sfruttava la ventilazione sotto pressione delle trombe delle scale con camere stagne situate agli ingressi e che comprendeva un ascensore di servizi anti-incendio appositamente integrato.

Inoltre, miglioravano le condizioni per coloro che lavoravano nella Torre BMW. La fornitura di aria fresca fu ottimizzata e affiancata da un sistema di controllo delle aperture delle finestre. La diffusione della luce naturale diurna nei luoghi di lavoro fu migliorata grazie ad un sistema di alette riprogettato e completato dall’utilizzo di fonti circolari di illuminazione controllate da sensori. Dopo la rimozione della mensa della Torre nell’adiacente edificio più basso ad ovest, ne fu costruita una nuova nell’edificio ad est, che comprendeva una grande struttura self-service di design contemporaneo di alta qualità. Anche l’intero sistema di ascensori del “quattro cilindri” fu sottoposto ad un rinnovamento. Invece delle originali otto cabine in otto pozzi ascensore, ora due cabine viaggiano una sopra l’altra in quattro dei pozzi, con una sola cabina in due degli altri pozzi ed un ascensore dedicato al servizio anti-incendio.

La Torre BMW oggi

La Torre BMW nel 1973 rappresentava un’opera all’avanguardia, un simbolo di architettura avanzata ed un campo di prova per nuove e avveniristiche idee orientate alla collaborazione interna. Dopo 30 anni di servizio, l’edificio

necessitava di essere adattato ai cambiamenti tecnici e alle esigenze architettoniche di un'azienda globale. Oggi il "quattro cilindri" è virtualmente lo stesso in termini di aspetto esterno mentre all'interno resta spettacolare e futuristico come lo era 40 anni fa. Il lavoro di rinnovamento ha conservato il suo carattere come edificio di design innovativo, lungimirante e tecnologico ed ha ulteriormente sviluppato e raffinato il principio base di trasparenza, che era stato fin dall'inizio di ispirazione ai suoi progettisti. Grazie anche allo sviluppo di un sistema di gestione dell'energia e delle risorse, con il rinnovamento si è anche ottenuta una riduzione dei costi operativi del 50 per cento. Nel 2013, la Torre BMW offre un ambiente di lavoro unico per i 1.500 dipendenti del BMW Group.

La filosofia architettonica della BMW: “costruito per le comunicazioni”

Con l'innovativo design degli interni e degli esterni dal design a "quattro cilindri", il Prof. Karl Schwanzer gettò le fondamenta di una filosofia architettonica presso BMW che iniziò alla fine degli anni Sessanta e che viene regolarmente applicata oggi. In linea con il principio "costruito per le comunicazioni", questa filosofia influenza i flussi di lavoro interni ed aiuta a trasmettere l'immagine pubblica dell'azienda.

Da allora, un'architettura all'avanguardia con un alto livello di funzionalità è stata il segno distintivo dell'azienda. Il Centro di Ricerca e di Innovazione (FIZ), costruito tra il 1984 ed il 1990, è una spaziosa fabbrica di idee, i cui segmenti collegati fra di loro sono stati progettati specificatamente per mettere in pratica il principio guida del lavoro basato sul team e la comunicazione.

Tutte le unità specialistiche coinvolte nello sviluppo e nella pre-produzione di veicoli hanno sede qui. Sviluppato dallo studio HENN Architekten di Monaco, l'edificio è integrato nei processi produttivi dei veicoli. Anche qui la comunicazione tra i dipendenti e i team impegnati nei vari progetti è stata una priorità fin dal 2004.

Lo studio Zaha Hadid Architects di Londra ha progettato l'edificio centrale dello stabilimento BMW di Lipsia, che è stato inaugurato nel 2005. La struttura presenta un eccezionale concetto spaziale aperto, progettato per favorire la comunicazione e l'interazione umana. Esso collega le aree produttive chiave utilizzando i percorsi più brevi possibili. Il progetto è stato riconosciuto con il Premio Tedesco 2005 per l'Architettura.

La premiata spettacolare architettura del BMW Welt, progettato dal team viennese di architetti Coop Himmelb(l)au e inaugurato nel 2007, è ora l'attrazione più popolare della Baviera e attira milioni di visitatori ogni anno.

Come “vetrina” del marchio, esso sorprende i visitatori sia all’interno che all’esterno con il suo design poco convenzionale in termini di estetica e di funzionalità.

3. 40 anni della Torre e del Museo BMW

Il Museo BMW

Il contesto

Il primo spazio espositivo di tipo museale per i prodotti storici BMW fu sviluppato a metà degli anni Venti presso lo stabilimento BMW di Monaco, dove dal 1925 in poi l'azienda mise in mostra i suoi prodotti in spazi costruiti per questo scopo nei locali dello stabilimento. Sebbene l'enfasi fosse diretta a mostre storiche, venivano esposti occasionalmente anche prodotti attuali. Per segnare il 50° anniversario dell'azienda nel 1966, questi spazi originali furono sottoposti ad un completo rinnovamento. Il museo dello stabilimento BMW ora ampliato venne aperto ufficialmente il 20 gennaio 1967. Per la prima volta il museo fu pubblicizzato presso il pubblico e le sue porte aperte a tutti i visitatori interessati alla storia di BMW. Tuttavia, la disponibilità di spazio ed il numero di mostre storiche rimasero modesti e l'ubicazione del museo all'interno dei locali dello stabilimento fece sì che molti potenziali visitatori lo evitassero.

Non fu che nei primi anni Settanta, con la costruzione della nuova sede direzionale del BMW Group, che il museo cominciò ad attirare una maggiore attenzione da parte del pubblico grazie alla sua architettura indipendente e rappresentativa al di fuori degli spazi produttivi. Sebbene la giuria per il concorso di architettura del 1968 non avesse specificato il progetto di un museo dell'automobile, l'architetto viennese Prof. Karl Schwanzer incluse nella sua proposta un edificio esterno e indipendente destinato all'esposizione di veicoli – anch'esso basato su una pianta rotonda. A parere della giuria, la proposta di costruire un Museo BMW nell'intersezione tra il Petuelring e la Lerchenauer Strasse secondo il design idiosincratico di Schwanzer era un'idea felice, in quanto la forma – anch'essa basata su segmenti circolari – si armonizzava bene con l'insieme degli edifici. Il "Museo a forma di ciotola" era in perfetta armonia con altre strutture cilindriche o circolari nelle immediate vicinanze – compresi la torre della televisione, diversi gasometri ed una rotonda stradale. Così, durante una riunione del Consiglio di Sorveglianza a Bad Homburg il 2 dicembre 1968, Schwanzer fu incaricato non solo di costruire la Torre BMW, ma anche di integrare retrospettivamente nel contratto di costruzione il suo concetto per un museo indipendente.

Il Museo BMW e le Olimpiadi estive

I lavori sul Museo BMW iniziarono nella primavera del 1971, nove mesi dopo l'inizio della costruzione della Torre BMW. Situato nelle immediate vicinanze dello Stadio Olimpico con la sua struttura dal tetto leggero e arioso, il Museo

BMW fu concepito come un'attrazione del marchio BMW durante i Giochi Olimpici estivi. L'estate del 1972 rappresentava un'opportunità per la giovane Repubblica Federale di Germania per farsi ammirare dal mondo – e il Museo BMW era un elemento di questo nuovo orientamento internazionale che guardava in avanti. Sebbene le sue forme argentee e scintillanti rivelassero un esterno compatto e chiuso, i suoi interni erano progettati per accogliere il pubblico. Lo scheletro del Museo BMW fu completato contemporaneamente allo Stadio Olimpico, giusto in tempo per l'inizio dei Giochi Olimpici estivi del 1972.

Il Museo BMW: architettura e design

A fianco alla Torre, il museo a forma di ciotola rappresentava un secondo elemento di spicco architettonico nel complesso di edifici progettati per la BMW dal Professor Karl Schwanzer. L'architetto sviluppò un telaio interno di colonne circolari, rampe e piattaforme, apparentemente sospese nell'aria. Il rivestimento esterno realizzato in cemento relativamente sottile fu progettato in linea con il principio automobilistico della carrozzeria autoportante. Il suo tetto misurava 40 metri di diametro. La struttura interna, d'altra parte, poggiava su sei solide colonne emergenti a varie altezze nello spazio creato dalla "ciotola".

L'edificio museale di Schwanzer gli permise di integrare l'habitat naturale dell'automobile – le strade, i ponti ed i parcheggi – all'interno di uno spazio piuttosto limitato. Il suo concetto di base era di portare l'ambientazione stradale in uno spazio trasformato per l'utilizzo espositivo; per nessun motivo avrebbe dato alla BMW un museo convenzionale e statico nella forma di un magazzino di opere da esibire. L'obiettivo era quello di ottenere un'ampiezza spaziale unita a dinamismo e movimento come controparte di design in relazione all'effettivo sito dell'edificio presso un'importante crocevia stradale.

Allo stesso tempo, insieme al centro culturale situato nel basso edificio adiacente, il museo doveva diventare un principale punto di riferimento del programma sulle pubbliche relazioni della BMW. La forma a ciotola dell'edificio, apparentemente impenetrabile dall'esterno, bastava per provocare interesse e soltanto il suo piedistallo vetrato all'ingresso permetteva uno sguardo furtivo all'interno.

Il museo doveva formare il legame spirituale tra lo stabilimento, il prodotto e il pubblico e, grazie eventi organizzati appositamente, diventare un'istituzione permanente nella vita culturale della città di Monaco.

Una volta all'interno del museo, il visitatore doveva seguire un percorso dall'alto verso il basso. Prima di raggiungere la piattaforma più in alto mediante

una scala mobile insolitamente lunga e di colore giallo, il visitatore poteva intravedere a sorpresa elementi della mostra. Immagini proiettate sulla parete interna della “ciotola” servivano per creare un’illusione iniziale di movimento. Quindi, una rampa a spirale guidava il visitatore verso il basso da piattaforma a piattaforma, passando davanti ad automobili, motociclette, veicoli da corsa e motori – tutti oggetti rappresentativi delle diverse tipologie di prodotti che costituiscono il patrimonio BMW. Mostre tecniche più dettagliate venivano presentate in contenitori sferici in Plexiglas apparentemente sospesi in aria, idea altamente innovative all’epoca, che permetteva ai visitatori di guardare tutti gli aspetti di un motore, per esempio, girandovi in torno. Testi di accompagnamento spiegavano l’importanza storica e i dettagli tecnici. Auto e moto non erano soltanto esposte su tutte e cinque le piattaforme circolari, ma erano anche fissate alle pareti della “ciotola” con angolazioni sempre più accentuate per rappresentare i percorsi in curva. Strette fessure fungenti da finestre sulla parte bassa della parete esterna permettevano un collegamento con il mondo esterno.

Lo schema di colore del museo, in argento, bianco e blu scuro, serviva non soltanto per trasmettere eleganza e qualità, ma anche per rappresentare delicatamente i colori famosi nel mondo del logo BMW, che compariva anche come elemento grafico monumentale di 40 metri di diametro sul tetto del museo, visibile soltanto all’alto.

Il Museo BMW: il concetto espositivo

Al momento della sua inaugurazione ufficiale nel 1973, il Museo BMW sfoggiava un design unico. Abbinava un eccezionale esempio architettonico ad un concetto completamente nuovo del trasferimento delle conoscenze, rendendo il Museo BMW un modello per innumerevoli altri musei in tutto il mondo. Dal momento della sua apertura, il Museo BMW si proponeva come luogo non soltanto capace di riflettere la storia del marchio BMW ma anche di collocare il passato nel contesto del presente e del futuro. Quando si aprirono le porte nel 1973, l’obiettivo del Museo BMW non era di colpire i visitatori con una collezione senza fine di reperti storici, ma piuttosto di incantarli mediante un confronto vivace tra temi collegati alla mobilità, alla comunicazione e ai cambiamenti strutturali della società.

La riprogettazione e l’ampliamento del Museo BMW

Insieme al rimodernamento dell’adiacente edificio amministrativo sul Petuelring, i sistemi tecnici ed il concetto del Museo BMW furono sottoposti ad una ristrutturazione completa all’inizio del nuovo millennio. Lo spostamento di altre aree della mensa della Torre e delle sale adibite ad eventi speciali dell’edificio basso ad ovest creò un’opportunità per l’ampliamento generoso delle attrezzature ormai piene zeppe del Museo. A partire dal 2002, lo studio

di architetti e di designer di mostre Atelier Brückner, con sede a Stoccarda, e l'agenzia mediatica ART & COM di Berlino lavorarono con i relativi reparti specialistici della BMW per creare un nuovo concetto espositivo che avrebbe rispecchiato e ulteriormente sviluppato i principi originari del Museo.

La superficie calpestabile del Museo BMW venne aumentata di cinque volte, portandola a 5.000 m², con l'aggiunta dell'adiacente edificio basso. Questa struttura, due terzi della quale è interrata, venne completamente svuotata ed il suo interno convertito in sette "case", parzialmente trasparenti, su tre piani e collegate da una serie di ponti, vie e piazze. Ognuna di queste "case" è dedicata ad un aspetto chiave della storia aziendale della BMW e dei suoi prodotti, con una grande piazza centrale disponibile come area per eventi flessibili. Il nuovo edificio basso ora ospita la mostra permanente del Museo BMW nelle sue varie "case" e "stanze", coprendo 4.000 m², mentre la "ciotola" mette in vetrina mostre temporanee su temi specifici.

Il fascino del marchio BMW resta al centro del concetto del Museo fin dalla sua riapertura il 21 giugno 2008. Allo stesso tempo, il nuovo museo si pone come autentico specchio del marchio, trasmettendo ai visitatori, attraverso diversi approcci, il suo spirito di innovazione, potenza e dinamismo. Una particolare attenzione è stata data alle nuove tecniche di presentazione, che mettono sotto i riflettori i 130 pezzi originari mentre allo stesso tempo esaltano l'architettura del nuovo edificio. Un percorso centrale attraverso il museo in forma di strada crea un'ambientazione urbana, guida i visitatori in un viaggio tematico attraverso lo spazio ed il tempo ed offre un'ampia gamma di oggetti esposti, di presentazioni tematiche e di singole sfaccettature del marchio BMW.

Con oltre 500 mila visitatori all'anno, il nuovo Museo BMW è il secondo museo più visitato nella città di Monaco e, come tale, uno dei più popolari musei tedeschi.

4. 40 anni della Torre e del Museo BMW: Dossier: fatti e numeri Cronologia



14 giugno 1966	Presentazione al Consiglio di Amministrazione di progetti per la costruzione di una nuova sede direzionale.
14 maggio 1968–nov. 1968	R ichiesta proposte e gara.
dicembre 1968	Contratto assegnato al Prof. Karl Schwanzer.
dicembre 1968-luglio 1970	Adattamento del progetto e pianificazione dettagliata.
16 luglio 1970	Posa della prima pietra e inizio degli scavi in Dostlerstrasse.
28 luglio 1970	Cerimonia ufficiale per l'inizio dei lavori di scavo.
aprile 1971	Inizio della costruzione del museo.
7 dicembre 1971	Cerimonia per la copertura del tetto.
luglio 1972	Completamento struttura dell'edificio e dei parcheggi.
agosto 1972	Per i Giochi Olimpici: teli con il logo appaiano sulle facciate orientale e occidentale.
30 settembre 1972	Fine del periodo di costruzione secondo contratto.
ottobre 1972 – gennaio 1973	Interior design.
dicembre 1972	Giorno di apertura per i dipendenti.
22 gennaio 1973	Inizio trasloco nell'edificio.
18 maggio 1973	Cerimonia di inaugurazione ufficiale della Torre e del Museo.
novembre 1973	Isntallazione del logo aziendale.
a partire dal 29 ottobre 1999	Alla Torre viene accordato lo status di edificio di interesse storico.
aprile 2004	Inizio dei lavori di rinnovamento sul Museo e sulla Torre BMW.
agosto 2006	Ri-occupazione della Torre dopo i lavori di rinnovamento.
21 giugno 2008	Apertura del nuovo Museo BMW dopo la ristrutturazione e l'ampliamento.
aprile 2013	La Sede BMW votata una delle più straordinarie sedi aziendali del mondo.

Fatti e numeri

Torre BMW	
Costruito (completamento esterno):	1970-1972
Cerimonia copertura tetto:	7 dicembre 1971
Inaugurazione ufficiale:	18 maggio 1973
Architetto:	Prof. Karl Schwanzer
Architetto del rimodernamento:	Peter P. Schweger
Costo:	circa 100 milioni di DM
Altezza:	99,5 m = altezza appross. della Frauenkirche di Monaco
Piani:	22 (18 piani di uffici nella Torre)
Elementi finestre facciata in alluminio	2.304
Peso (Torre):	16.800 tonn.
Terreno:	14.730 m ²
Area utile:	circa 53.000 m ²
Posti di lavoro:	circa 1.500

Museo BMW	
Costruito (completamento esterno):	1971/1972
Inaugurazione:	18 maggio 1973
Architetto:	Prof. Karl Schwanzer
Architetto dei rinnovamenti:	Atelier Brückner
Design dell'ampliamento del museo:	ART & COM
Diametro della "bowl" del museo:	40 m
Superficie della "bowl" del museo:	1.000 m ²
Superficie dell'edificio basso:	4.000 m ²
Totale area espositiva:	5.000 m ²
Superficie netta totale:	10.000 m ²
Superficie linda:	12.200 m ²
Numero piani:	3 nell'area delle mostre permanenti, 5 nella "bowl"
Numero totale di sale:	25
Lunghezza percorso:	circa 1 km
Numero mostre:	circa 130
Numero visitatori/anno	oltre 500.000