

Porsche Museum

door Chris Noteboom



Context

Porsche; een zeer exclusief automerk, waarbij het gros van de mens bij het horen van de naam één van de gestroomlijnde sportauto's voor zich ziet. Bij de exclusiviteit van Porsche hoort een museum van een zelfde soort allure; een gebouw met uitstraling. Het nieuwe Porschemuseum in Stuttgart, ontworpen door het architectenbureau Delugan Meissl, voldoet aan deze eis. Zo is het museum niet alleen een icoon in de autobranche, maar met zijn moderne uitstraling en zijn goed vormgegeven routing ook een mooi stukje architectuur. In dit artikel staan de vormgeving en constructie van het Porschemuseum centraal. Helaas voor de autoliefhebber, dus niet de schitterende collectie aan auto's, die het bezoek zeker waard zijn. Het Porschemuseum is gelegen in de wijk Zuffenhausen in het noorden van Stuttgart en is drie jaar later gebouwd dan het Mercedes-Benzmuseum dat in het oosten van de stad staat. Het internationale aanzien van het Mercedes-Benzmuseum zal zeker de iconografische eisen met betrekking tot het ontwerp van het Porschemuseum hebben aangescherpt aangezien niemand voor zijn concurrent wil onderdoen. Zeker niet in de overwegend mannelijke autobranche.

Het Porschemuseum sluit qua vormgeving en constructie aan bij datgene waarom Stuttgart in de architectuur bekend staat; haar 'moderne' verleden. De Weissenhofsiedlung is hier namelijk in 1927 gerealiseerd wat het begin van de moderne architectuur inluidde. Deze moderne experimentele woonwijk, ontworpen door bekende architecten als Le Corbusier, Mies van der Rohe en Walter Gropius, wordt gezien als het eerste voorbeeld van 'het Nieuwe Bouwen'. Dit begin van de moderne architectuur is voor de industriestad Stuttgart van grote architectonische waarde geweest. Zoals in 1927 de Weissenhofsiedlung voor haar tijd zeer vooruitstrevend was, is het Porschemuseum met haar continue architectuur in deze tijd vooruitstrevend. Met de musea van Mercedes-Benz en Porsche refereert de stad Stuttgart op een moderne manier naar haar band met de auto-industrie. Het Porschemuseum staat tegenover het door Cepezed in 2000 gerealiseerde Porsche-centrum en vlakbij de Porsche-fabriek waar de eerste Porsches gemaakt werden. In dit gebied begon de historie van Porsche en door de plaatsing van het museum in deze context met een vooraf geschat bezoekersaantal van 200.000 per jaar zal het de wijk en de stad Stuttgart een nieuwe impuls geven. Aan de bouw werd be-



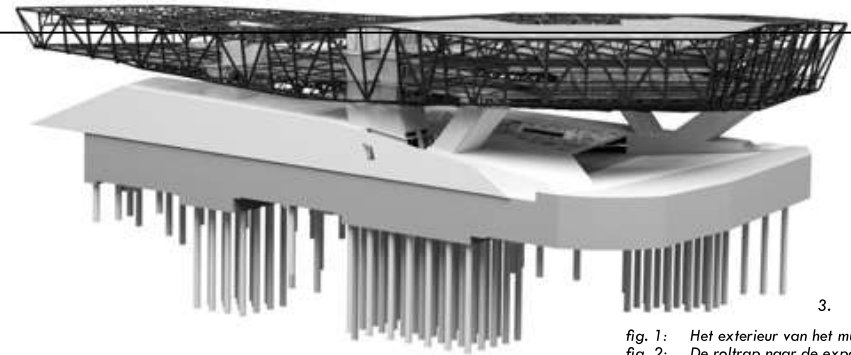
gonnen in oktober 2005 en de oplevering vond plaats in december 2008. Met meer dan 500.000 bezoekers in het eerste jaar maakte het museum de hooggespannen verwachtingen waar en door de iconische architectuur zal een bezoek aan het museum de beleving van het merk Porsche zeker versterken.

Het ontwerp

In 2005 won het architectenbureau Delugan Meissl de prijsvraag voor het ontwerp van een museum voor Porsche. Gevraagd werd om een ontwerp te maken voor een museum dat de geschiedenis van het automerk Porsche, beginnend bij de eerste succesvolle Porsche in 1948 ten toon zou stellen in de geest van Porsche. In het ontwerpproces stond het spanningsveld tussen gebouw en gebruik centraal, dat blijkt uit de onderstaande quote van de architect Roman Delugan:

„Das neue Porsche Museum verkörpert durchwegs unsere Auffassung von Architektur, die sich stets im Spannungsfeld zwischen Gebautem und seinen Benutzern bewegt.“

Uiteindelijk is het Porschemuseum een dynamisch gebouw geworden dat het gevoel van het merk Porsche, naar mijn mening goed representeert. De snelheid van de auto's van Porsche is vertaald naar de statische dimensie van een gebouw, maar vervalt door haar vormgeving nooit tot een statische beleving van de ruimte. Bij aankomst valt meteen de schijnbaar zwevende



3.

fig. 1: Het exterieur van het museum
fig. 2: De roltrap naar de expositie
fig. 3: Het 3d constructiemodel
fig. 4: De constructie tijdens de bouw

tentoonstellingsruimte van 5500m² op dat met zijn futuristische en monolithische uitstraling de vormtaal van de binnenruimte nog voor het bezoek al duidelijk maakt. De onderkant van het 'zwevende' blok is bekleed met reflecterende tegels waardoor bij ondergaande zon een indrukwekkend kleurspel ontstaat. Eenmaal binnen zijn er verschillende mogelijkheden: langs bij de koffiebar, het restaurant, de souvenirshop of de zesendertig meter lange roltrap te nemen naar de achttien meter hoger gelegen expositieruimte. Deze roltrap bundelt de stroom mensen en brengt ze in het hart van de tentoonstellingsruimte. Hier begint de route door de historie van Porsche langs al haar pronkstukken. De ruimte stuurt je loop- en kijk-richtingen en wordt tegelijkertijd ervaren als één groot monolithisch geheel. Dit wordt versterkt door de sublieme integratie van de trappen en diverse zit- en expositiemeubels. De continue ruimte met zijn witte kleur en vooral kunstmatige verlichting legt enerzijds de nadruk op de collectie auto's, maar is anderzijds voor de architectuurliefhebber een lust voor het oog. De materialisering van het interieur smeedt de wanden, vloer en sokkels tot één geheel. Als technisch hoogstandje is er een sokkel met daarop twee Porsches volledig bedekt met LEDjes. Lichtgevende teksten schuiven onder de auto's door en geven het geheel een futuristisch karakter.

De constructie

De constructie van dit gebouw volgt duidelijk het ontwerp en niet andersom. De onderbouw heeft een constructie van gewapend beton en de grote overspanningen en uitkragingen van de bovenbouw worden gesteund door een ruimtelijke staalconstructie. Drie kernen, gemaakt van staal en voorgespannen beton, verbinden de onder- met bovenconstructie, hier was 21.000m³ beton voor nodig. Alleen in de voorgevel wordt de staalconstructie van de bovenbouw letterlijk zichtbaar en voor de rest blijft de gigantische constructie van 5000 ton staal verborgen voor de toeschouwer. Dit wil echter niet zeggen dat het gevoel van de staalconstructie volledig verdwijnt. Wanneer men namelijk de roltrap naar de expositieruimte neemt, wordt men door een opening in een kruisend lijnenspel gevoerd. Dit lijnenspel wordt benadrukt door het licht dat hier tussendoor komt en geeft de bezoeker een vleug van het gevoel van de indrukwekkende staalconstructie. De lengte van de bovenbouw is 160 meter en heeft een breedte van 70 meter. De betonnen verticale steunpunten lopen als een soort grote takken vanuit de onderconstructie naar de ogenschijnlijk zwevende staalconstructie. De grote krachten die vanuit het staal het beton moeten worden ingeleid lopen geleidelijk via speciale verdiepingshoge stalen verbindingen en hoge sterkte beton. Door overspanningen van wel 60 meter tussen de kernen en uitkragingen tot 45 meter lopen de krachten in de kernen op tot circa 105 MN. De fundering onder de kernen bestaat hier dan ook uit een betonplaat van wel 3,75 meter dik en de totale fundering bestaat mede uit in totaal 1850 boorpalen met een doorsnede van 1,2 meter. De bovenbouw heeft een gewicht van ongeveer 35.000 ton dat scheef is gebouwd om de uiteindelijke maximale vervormingen te beperken. Om dit alles tijdens het ontwerp en uitvoeringsproces goed te kunnen sturen is onder andere gebruik gemaakt van parametrische computermodellen. Vanuit het perspectief van de constructeur gezien zou men kunnen zeggen dat het jammer is dat de constructie niet overal te zien is. Het gevoel van spanning dat deze ruimte echter in zich heeft, wordt mede veroorzaakt door het feit dat we weten dat er bijzondere constructieve kunststukjes voor nodig zijn geweest om het geheel te dragen maar dat deze verborgen zijn. Laat u juist door het mysterie prikkelen in de zoektocht naar uitdagingen. ■



4.