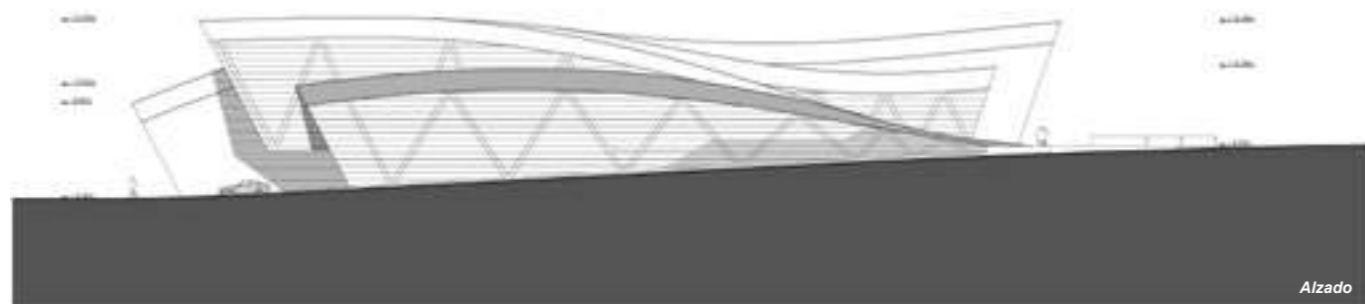


Concesionario Oficial BMW en Madrid

aerodinámica, arquitectura y exposición

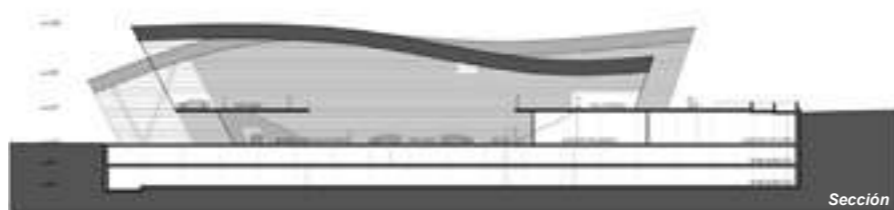


El 7 de febrero de 2006 se inauguraba oficialmente el concesionario de BMW en Madrid, un centro propio de la marca que se encuentra en la entrada de la zona residencial Las Tablas, un área nueva al norte de la capital, y donde muy cerca se hayan las oficinas de la firma automovilística. El edificio de ventas está firmado por Rafael De La-Hoz, cuyo diseño realizó en 2003 y que sirvió para ganar el concurso internacional de ideas convocado por la compañía automovilista alemana. Según Klaus Berning, presidente de la filial española, "es la primera vez que BMW da toda la libertad del mundo a un arquitecto para que interprete el espíritu de la marca". El edificio es impactante, inspirado en el automóvil y resultado del equilibrio entre arte y funcionalidad.



Alzado

Sobre una parcela de 5.210 metros cuadrados que conecta con la Nacional I, el concesionario de BMW fue de los primeros edificios en finalizarse de su entorno, una zona de oficinas que sirve de entrada a Las Tablas, un área rodeada por edificios de Rafael De La-Hoz: la sede de Telefónica –el Distrito C– al norte y la sede central de Vodafone en Madrid, al oeste. Cercano al terreno, casi ninguna arquitectura servía para relacionar la idea ni comenzar un diálogo, lo que permitió una libertad de diseño aún mayor. El singular edificio, cuya idea original es convertirse en el icono inmobiliario de la marca en España, dispone de dos plantas sobre el terreno –7.850 metros cuadrados– y tres plantas enterradas –10.500 metros– que componen, gracias a un juego de unión, combinación y fusión de diferentes cuerpos, un volumen de 18.133 metros de superficie en total, que han supuesto una inversión para la marca de 40,6 millones de euros (100 millones entre 2002 y 2006 si se suman el edificio de oficinas, el centro de venta de vehículos usados y el almacén de repuestos). Esta



Sección



Sección

inversión, desconocida en la firma desde 1980, responde a la estrategia del grupo de estar presente en ‘megacentros’ con una sucursal emblemática, tal y como se ha hecho en Tokio, Nueva York, Bruselas o Londres, o incluso con su nueva sede en Munich diseñada por el estudio Coop. Himmelb(l)au.

Los cuerpos están unidos visualmente en su imagen externa gracias a la continuidad de la cubierta, aunque en su interior se dividen mediante particiones para separar sus contenidos. Según declaraciones a los medios realizadas por el propio arquitecto, el encargo consistía en “unir por primera vez el mundo de la arquitectura y el de la automoción”, para lo que la arquitectura

se ha apoyado intensamente en la dinámica de fluidos y aerodinámica para la composición de este nuevo modelo de edificio. En el diseño de la obra se han tenido en cuenta además varios factores esenciales: la distribución del programa según los diferentes cuerpos del edificio, la estética de diseño que la marca alemana imprime en los vehículos que fabrica y, por último, la impuesta integración del vidrio como sistema idóneo de exposición del contenido de un volumen.

Programa

El primer volumen, de menor grosor y dispuesto al norte, integra una tienda en su parte superior, y en su planta inferior

Los cuerpos están unidos visualmente en su imagen externa gracias a la continuidad de la cubierta, aunque en su interior se dividen mediante particiones para separar sus contenidos



Sección Transversal

Torres Madrid Arena
Paseo de la Castellana
Madrid Spain



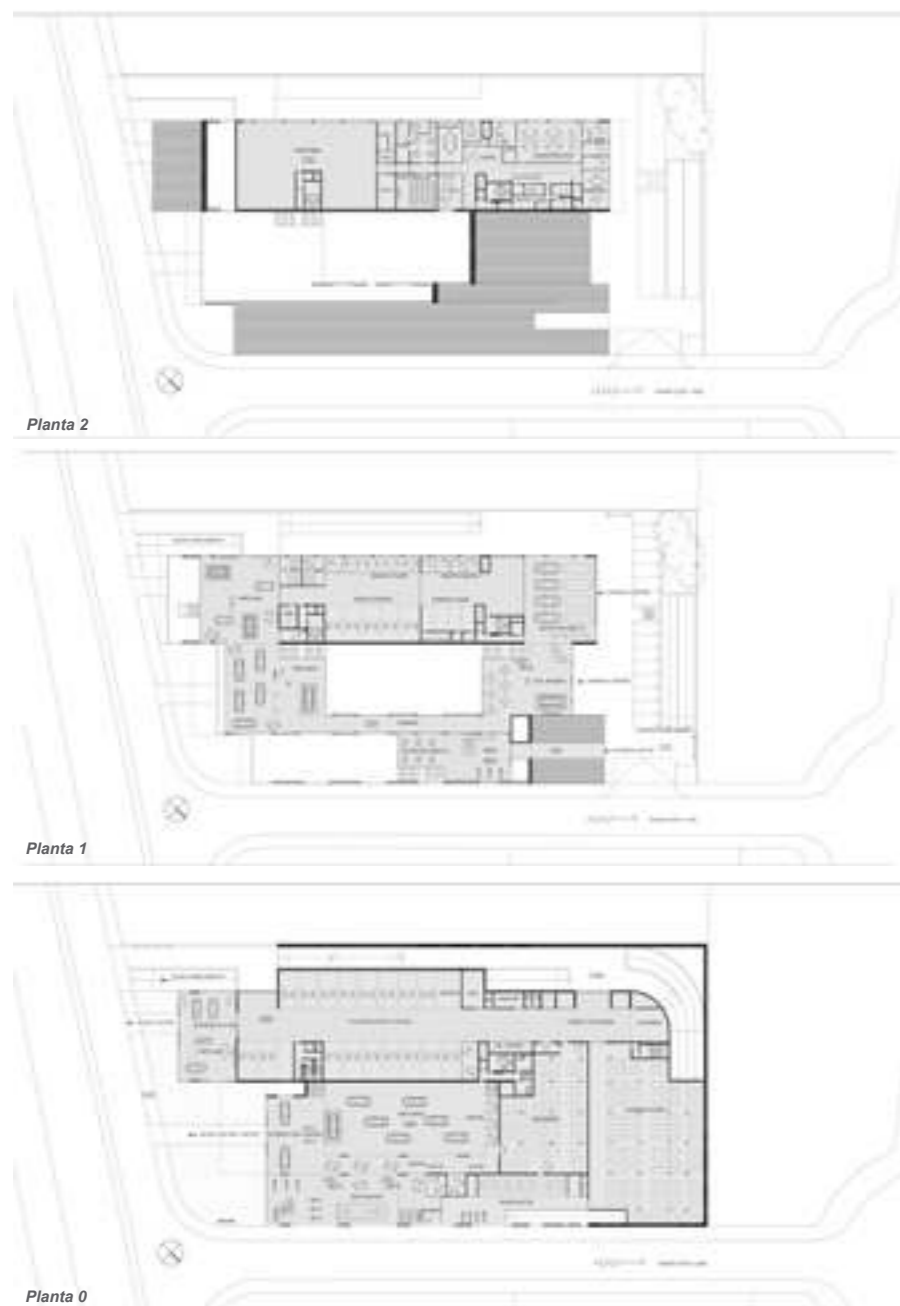
transforming tomorrow

ACERO Y CONSTRUCCIÓN
Soluciones que son mucho más que acero

Resistente, dinámico y duradero, el acero se asocia a todos los proyectos. 100% reciclable y 80% reciclado, el acero se integra perfectamente en el entorno. ArcelorMittal, líder siderúrgico mundial, ofrece una completa gama de productos, soluciones en acero y servicios para el sector de la Construcción.



CTBA (Cuatro Torres Business Area)
Building & Construction Support Spain. c/Albacete nº3, 28027 Madrid tlfno: (+34) 91 596 95 77 / 902 700 785 fax: (+34) 91 596 95 83
bcx.spain@arcelormittal.com - apoyo@constructalia.com - www.arcelormittal.com - www.constructalia.com



la zona de venta de motocicletas, hasta donde descienden mediante un ascensor tras acceder por una entrada especial a cota +4.93, es decir, en el acceso norte cuya altura corresponde a la diferencia de cotas del terreno, que desciende en altura en su evolución hacia la Autopista A1 (cota +0.00), haciendo que la planta baja tenga la doble condición de enterrada y exterior. También en la planta baja de este primer segmento se ha permitido la creación de varios despachos entre la tienda de motocicletas y el taller de reparación de estos vehículos. Entre este volumen y el siguiente se ubica un largo pasillo mirador que conduce al visitante desde la entrada norte hasta una pequeño espacio de exposición junto a la fachada sur. Durante el recorrido y gracias a su abertura central, se pueden apreciar desde ese instante los vehículos de la planta inferior, en la zona mayor de

exposición, además de una pequeña muestra de maquetas de prototipos en el propio recorrido del pasillo. La zona a la que se llega mediante éste sirve de conexión con el concesionario Mini –mediante un hueco en el muro que divide el segundo y tercer cuerpo– que queda escondido desde la entrada norte pero totalmente expuesto desde el acceso sur, y con la zona inferior gracias a unas escaleras contiguas al propio tabique separador. La planta baja del segundo volumen está compuesta por la zona de exposición y espacio de ventas, almacén y venta de recambios bajo el acceso norte, y zona exterior de entrega de vehículos nuevos, bajo el voladizo del propio volumen superior que permite la creación de un espacio resguardado aunque abierto para la entrega de los automóviles. El tercer volumen dispone de dos plantas ocupadas en su mayoría por el taller, compuesto en su parte



Fachada Sur. Foto: Miguel de Guzmán

La primera frase aparecida en la memoria resuelve cualquier duda referente a la idea matriz del proyecto: “No es sólo una arquitectura para el automóvil, si no el propio automóvil –su esencia formal– la que modela este espacio arquitectónico”

superior por el área de recepción y entrega, así como el servicio rápido, y la parte baja destinada a los trabajos más extensos en tiempo de reparación de vehículos. Al Sur, junto a la fachada de vidrio y con afán expositivo, el volumen termina con el área de venta de Mini, bajo la que se encuentra la zona de entrega propia de la marca del grupo.

Diseño

La forma del edificio, esas líneas que se lanzan sobre la A1 y los automóviles que circulan por ella, responde a una llamada de atención sobre los posibles clientes. Las cubiertas onduladas recuerdan a los túneles de viento donde se comprueba

la aerodinámica de los vehículos. La idea general ha de asemejarse además a un prototipo de la firma, una idea global basada en líneas sobre papel que no termina de definirse, unos trazos más arriba y otros por debajo que han compuesto finalmente el alzado del concesionario. Respecto a este factor, la

primera frase aparecida en la memoria resuelve cualquier duda referente a la idea matriz del proyecto: “No es sólo una arquitectura para el automóvil, si no el propio automóvil –su esencia formal– la que modela este espacio arquitectónico”. Desde el estudio de arquitectura se pensó en crear un edificio expositivo –para



Vista General desde el lateral Este. Foto: Miguel de Guzmán

mostrar- y expuesto -estando abierto-, tanto como exponente de arquitectura -por su singularidad-, todo un reto que finalizaría con la formación de una caja arquitectónica móvil, referenciando a los propios automóviles de su interior.

Para ofrecer ya desde el exterior la mejor atención a sus posibles clientes, el edificio en sí ya reclama su atención, gracias a un aspecto singular cuyas sinuosas formas atraen a los que buscan diseño y exclusividad, valores que el arquitecto recoge de la marca para adecuarlos a esta arquitectura. Aunque a primera vista pueda parecer que cada franja es un edificio en sí mismo, la configuración interior del espacio hace que todas ellas estén interrelacionadas. La fluidez de movimiento dentro del edificio no sólo afecta al cliente. También los vehículos, protagonistas al fin y al cabo, responden al sencillo esquema de entrada por el extremo norte y salida por el sur. Lo mismo sucede con los coches y motocicletas que acuden a los talleres y con la venta y salida de vehículos nuevos.

Para ofrecer ya desde el exterior la mejor atención a sus posibles clientes, el edificio en sí ya reclama su atención, gracias a un aspecto singular cuyas sinuosas formas atraen a los que buscan diseño y exclusividad



Vista de la Tienda de Motos. Foto: Miguel de Guzmán



Vista del área de exposición de la primera planta hacia el exterior. Foto: Promateriales

Composición

En su estructura se han empleado más de 700 toneladas de acero, que soportan de manera estética una fachada completa de vidrio y la cubierta metálica, protagonistas los tres del aspecto interior y exterior. Además, se han empleado más de 20 kilómetros de cable de datos y 100 de cable eléctrico, lo que sin duda refleja la construcción de un edificio tecnológicamente avanzado. Una de sus características es también el peso de los vidrios que componen la fachada, en su mayor parte compuesta de este material. Cada pieza pesa más de 800 kilos.



frontek
cerámica tecnológica en fachadas



FRONTEK: LA NUEVA GENERACIÓN DE FACHADAS VENTILADAS Y APLICADAS REALIZADAS EN CERÁMICA TECNOLÓGICA EXTRUSIONADA, QUE DESTACA POR SUS EXCELENTE CUALIDADES TÉCNICAS, LIGEREZA, FIBRIDAD Y FÁCIL COLOCACIÓN. SU EXCLUSIVO DISEÑO GARANTIZA UNA FIJACIÓN ÓPTIMA A LA ESTRUCTURA SIN NECESIDAD DE REALIZAR PERFORACIONES O CORTES QUE PUEDERAN DEBILITAR SU RESISTENCIA.



Grupo Greco Gres Internacional S.L.
Avda. Castilla La Mancha, Nº1 45140 Alameda de la Sagra / Toledo / Spain
Tel: +34 925 500 654 - Fax: +34 925 500 270



Rafael de La-Hoz explica los trazos seguidos para la materialización del concesionario de vehículos en Madrid.

con el contenido del edificio? ¿Se pensó desde el inicio en dichos materiales o se valoraron otras alternativas no tan alegóricas?

No se pensó porque a veces la arquitectura no se piensa sino que se imagina y evidentemente aquí hay una vinculación de imágenes, pero no hay alegoría porque el edificio no habla de otra cosa.

Se construyó sin haber apenas edificaciones cercanas, lo que es posible que dejara más libertad al diseño del concesionario...

Sin duda. No había continente de interés que pudiera competir con la belleza del contenido.

Parece ser que las marcas de automóviles empiezan a invertir en arquitectura, tanto para concesionarios como para sedes. ¿Cree que se está creando una tendencia, como ha pasado con bodegas, hoteles, etc.?

Lo increíble es que hayan tardado tanto en darse cuenta. También la arquitectura ha necesitado de un siglo para reconciliarse con la industria.

Ante la gran cantidad de espacios en el programa, se ha propuesto un juego de volúmenes aparentemente simple y definido. ¿Se podría asemejar al proceso de diseño de un vehículo?

No creo. Los grados de libertad espacial en un vehículo son mínimos. Un coche es tanto más eficaz cuanto menor volumen tiene. Un edificio sin volumen no es arquitectura. La arquitectura es emoción y los automóviles eficacia.

Estructura de acero, cubierta de chapa y piel de vidrio. ¿Forman parte de la relación



Autores / Autores · Rafael de La-Hoz Castanys · Colaboradores · Nicolás Gabica · Juan Ponsoda · Ramón Durántez · Belén Rivera Guillaume Dayde · Andrés Cid · Dante Frascaroli · Arquitecto Técnico · Rafael Vegas · Dirección de Ejecución · AVA Arquitectura Técnica y Gestión S.L. · Manuel García y Rafael Vegas, Arquitectos Técnicos · Project Management · BLL · Jacobo San Nicolás y Simón Ortega · Coordinación de Seguridad y Salud · SM Dos

Datos / Promotor · BMW Ibérica, S.A. · Constructora · ISO (Ibérica de Servicios y Obras) · Inicio de Proyecto · 2003 · Construcción · 2004-2005 · Superficie · 18.133 m² · Presupuesto · 15.000.000 euros

Materiales / Muro Cortina de Acero y Vidrio · Somec · Cubierta de Aluminio · Termisol · Estructura Metálica de Acero · Imasal · Tabiquería · Gabiteco

Se diseñó y sobre todo se construyó como si se tratara del desarrollo de un prototipo de la marca. Aprendimos mucho de orden y control

El núcleo de unión es definitivamente el movimiento, en exterior, interior y contenido. ¿Cómo lo percibe el visitante? ¿Cómo lo relaciona con la marca?

Como si estuviera dentro de un estuche. Cuando tomamos un reloj, una joya, un objeto de esa "caja a medida" que es un estuche, nos produce gran placer seguramente porque nos apropiamos de algo que no nos pertenece.

Hay tal complementariedad entre la caja y el tesoro que solo depositando una pequeña fortuna se puede romper un vínculo tan hermoso.

Los coches BMW son esas joyas que pertenecen al estuche de metal y vidrio que hemos hecho. Debe percibirse como si siempre hubieran estado allí y que somos muy afortunados al poder llevarnos uno... previa entrega del correspondiente talón.

¿El prestigio que supone trabajar para una firma como BMW, ligada al diseño, ha marcado premisas significativas que hayan condicionado el resultado?

Sin duda. Se diseñó y sobre todo se construyó como si se tratara del desarrollo de un prototipo de la marca. Aprendimos mucho de orden y control.

Desde el punto de vista energético, ¿cómo se comporta un edificio de estas características, tan expuesto a la radiación solar? ¿Qué soluciones aporta en cuanto a sostenibilidad?

Hacia el Sur y el Oeste las fachadas del edificio son de vidrio... pero opaco. Al Norte sí es transparente... pero no hay radiación solar, y al Este en la fachada que mira a la autopista se inclina hacia ella para evitar la radiación solar directa y los reflejos sobre el vidrio.

En resumen, que en soluciones de sostenibilidad se hace lo que la arquitectura ha hecho siempre: 1% de conocimiento, 99% de sentido común. En las casas que no arden no hacen falta bomberos.

Nuevo **GeN2**TM Comfort

El primer ascensor de banda ancha ahora revoluciona el mercado

Porque ahora todos los edificios, sea cual sea su uso, altura o nivel de tráfico, pueden equiparse con lo último en tecnología: el revolucionario sistema **GeN2** de **Otis**, que utiliza **cintas planas** en lugar de cables de tracción, lo que le proporciona:

- + Silencio
- + Confort
- + Respeto al Medio Ambiente
- Exigencia de hueco

Ascensores
OTIS
www.otis.com
ZARDOYA OTIS, S.A.

ALGÚN DÍA TODOS LOS ASCENSORES SERÁN ASÍ