

**MUSEO MERCEDES-BENZ**  
**STOCCARDA - GERMANIA**  
**MERCEDES-BENZ MUSEUM**  
**STUTTGART - GERMANY**

**BEN VAN BERKEL, UN STUDIO**





Nel corso del Novecento è apparsa evidente la consacrazione del museo come espressione più sofisticata del linguaggio architettonico, manifestazione di modernità e campo privilegiato della ricerca. Il Mercedes-Benz Museum è l'ultimo esempio di questa evoluzione che va dal Guggenheim di Wright al Pompidou di Piano-Rogers, fino ad arrivare agli esempi più recenti, il Guggenheim di Gehry a Bilbao e il Phaeno Science Center a Wolfsburg della Hadid.

Il museo Mercedes entrerà a far parte della storia della disciplina, non soltanto come espressione del percorso progettuale di un protagonista dell'architettura contemporanea, ma per il suo chiaro carattere di manifesto per un nuovo corso della progettazione digitale.

Ben van Berkel procede da un diagramma, in grado di esprimere le esigenze del progetto, e lo adotta come vettore dell'intero processo progettuale: dall'organizzazione degli spazi, al disegno della struttura fino alla realizzazione dei dettagli e delle finiture. È un percorso che dalla rappresentazione dell'architettura costruisce un modello reale, in grado di autosostenersi e di generare servizi, volumi e aperture. In netta opposizione a chi utilizza l'architettura digitale come ricerca estetica, per UN Studio il computer continua ad essere un mezzo per gestire, attraverso l'immaginazione, un modello matematico, senza partire da soluzioni formali preconcepite.

La volontà di negare l'immagine come referente finale è caratteristica dell'interesse di van Berkel per l'afterimage, l'immagine che ci rimane impressa nella mente come ricordo. Sembra paradigmatica in tal senso la collocazione del museo in prossimità dell'autostrada: la vista dell'edificio avviene infatti dall'abitacolo di un'auto in corsa, ne risulta un'immagine di riferimento sempre leggermente mossa.

All'interno si accede in un ampio atrio triangolare a tutta altezza, per poi salire immediatamente all'ultimo piano dove inizia l'esposizione. L'edificio è concepito come una doppia spirale che ruota attorno alla cavità vuota dell'atrio e forma i piani orizzontali degli spazi espositivi, alternativamente sei a singola e sei a doppia altezza.

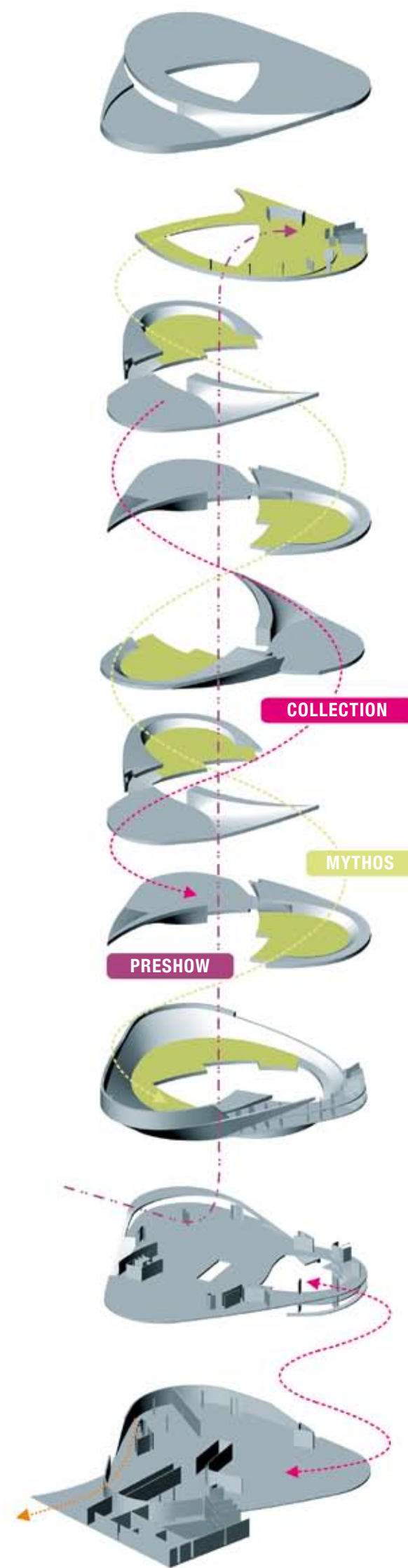
Ma diversamente da come può sembrare, questa struttura non è composta di un'unica superficie in un movimento continuo. I sei piani sono distinti e leggermente inclinati per unire i dislivelli con l'obiettivo di creare uno spazio dinamico attorno alle auto esposte e contemporaneamente sostenere l'edificio strutturalmente.

Ne risulta una sequenza di spazi aperti e spazi chiusi, alcuni con grandi aperture verso l'esterno, altri più scuri e drammatici, con frequenti scorci verso l'interno dell'edificio stesso. Il pavimento si piega, diventa parete e poi soffitto e, sostenuto da tre grandi pilastri centrali, lascia completamente libero lo spazio espositivo per dare rilievo al vero protagonista della mostra: l'automobile.

I due percorsi, un'esposizione cronologica della produzione Mercedes e una storia del suo mito, offrono numerose varianti espositive, con auto appese alle pareti o esibite scenograficamente su piedistalli, e una vastissima sequenza alternativa di possibili percorsi. I servizi sono inglobati nello spessore dei muri e lasciano lo spazio scorrere fluido, con soluzioni sempre diverse e sorprendenti. La relazione tra diagramma e struttura nelle ultime opere di UN Studio rimanda inevitabilmente ad un atteggiamento tipico del Barocco, van Berkel ne ride divertito: "Certo, sono sempre stato terribilmente affascinato da Bernini e da Borromini. Non soltanto dagli edifici quanto dall'incredibile capacità di mettere in discussione la disciplina attraverso l'uso innovativo di tecniche di rappresentazione".

Per van Berkel queste tecniche - ispirate dal Barocco, dai grandi artisti del Novecento o da modelli matematici - sono fondamentali per formare un ponte tra il pensiero astratto e la costruzione concreta: un mezzo essenziale per comprendere nuovi orizzonti ed evolvere il percorso architettonico verso un'esperienza olistica, in grado di formare volumi in relazione diretta alle esigenze progettuali.

Emiliano Gandolfi



During the 20<sup>th</sup> century, the museum became architecture's most sophisticated means of expression, a symbol of modernity, and a key area of study. The Mercedes-Benz Museum is the latest in a long line that started with Wright's Guggenheim, the Pompidou Centre by Piano and Rogers and continued with the more recent Bilbao Guggenheim by Gehry and the Wolfsburg Phaeno Science Center by Hadid. The Mercedes Museum will also become part of museum-architecture history. Not only as a statement of contemporary architecture but for having put the digital design process squarely on the map. Ben van Berkel works with a diagram that contains all the requirements of the project. It is a vector that accompanies him throughout the whole design process, indicating everything from spatial organisation and structural design down to the smallest detail and finish. The system creates a self-sustaining 3D model from the architectural drawings, and generates services, volumes and openings.

Unlike those who use digital architecture merely for aesthetic research, UN Studio sees the computer as the means of imaginatively managing a mathematic model without being cramped by formal, preconceived solutions. Indeed van Berkel is not so much concerned with the final appearance of a building as with its afterimage: the image it leaves in our minds. The building's location close to the motorway is paradigmatic. People see it from the inside of a moving car; a slightly blurred image is what will remain in their minds.

The entrance opens into a wide, full-height triangular-shaped atrium leading immediately to the top floor where the exhibition starts. Designed as a double spiral that twists around the empty well of the atrium, the building has six horizontal exhibition floors, alternately six single and six double height. Contrary to appearances, the structure is not one continuous flowing surface. The six floors are separate and slightly inclined, to create a dynamic space around the cars on display, and also to provide the structural support for the building. The result is a sequence of open and closed spaces, some opening to the outside, others - darker and more dramatic - giving frequent glimpses of the interior. The floor folds, becomes a wall and then a ceiling. Sustained

by three huge central pillars, it leaves vast expanses of untrammelled exhibit space where the cars can take centre stage. The two exhibition circuits - a chronological account of Mercedes production, and the history of a myth - employ a variety of exhibition methods: cars are hung on the walls or theatrically displayed on pedestals, and there is a vast sequence of alternative circulation routes. Ancillary services and plant are contained in the walls, leaving uncluttered flowing space that is used in different, surprising ways. In UN Studio's more recent works, diagrams and the actual structure relate in ways that recall the Baroque architects. Van Berkel is amused by the comparison. "Certainly", he says, "I have always been really fascinated by Bernini and Borromini. Not just by their buildings but by their incredible ability to cast their discipline into question with innovative representation techniques". For van Berkel these techniques - whether inspired by the Baroque period, great 20<sup>th</sup> century artists or mathematical models - are the indispensable means of bridging the gap between abstract thought and real-life construction. They are essential to comprehend new horizons and give architecture a holistic dimension, a means of creating volumes that respond directly to project requirements.

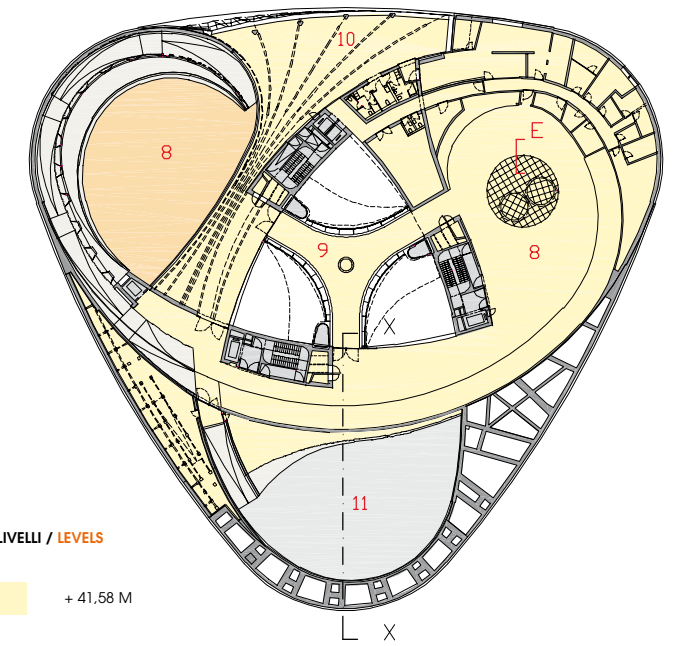
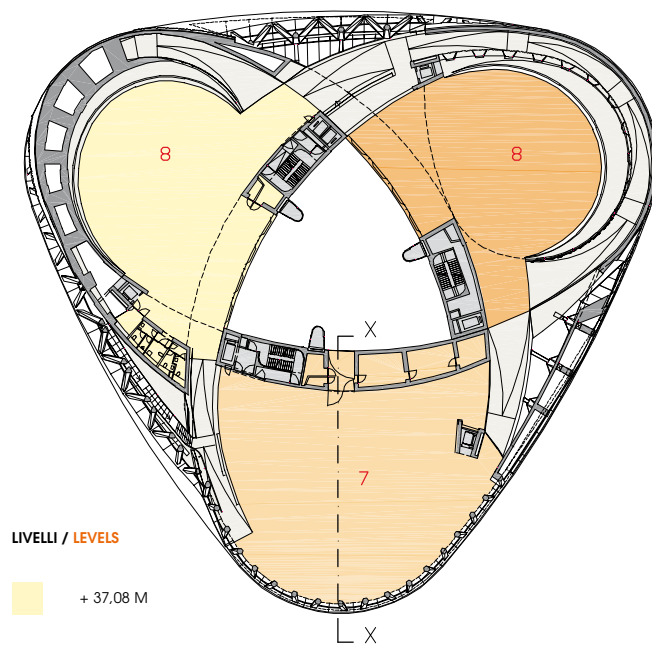
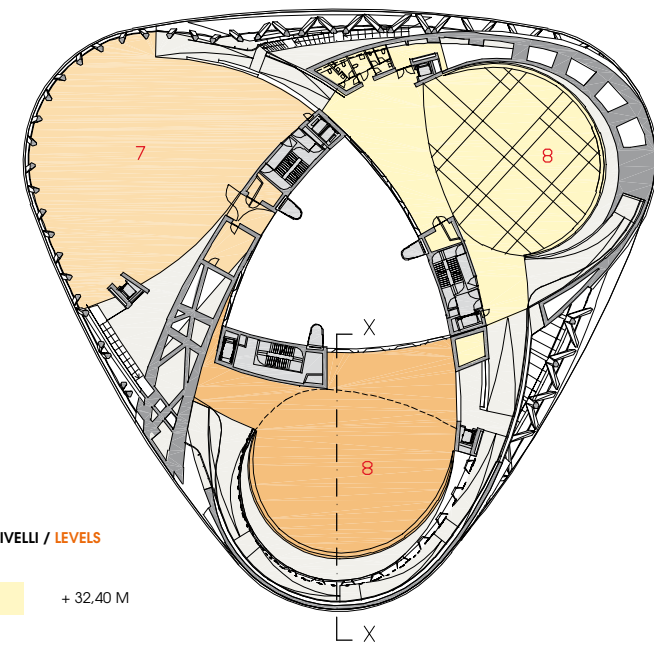
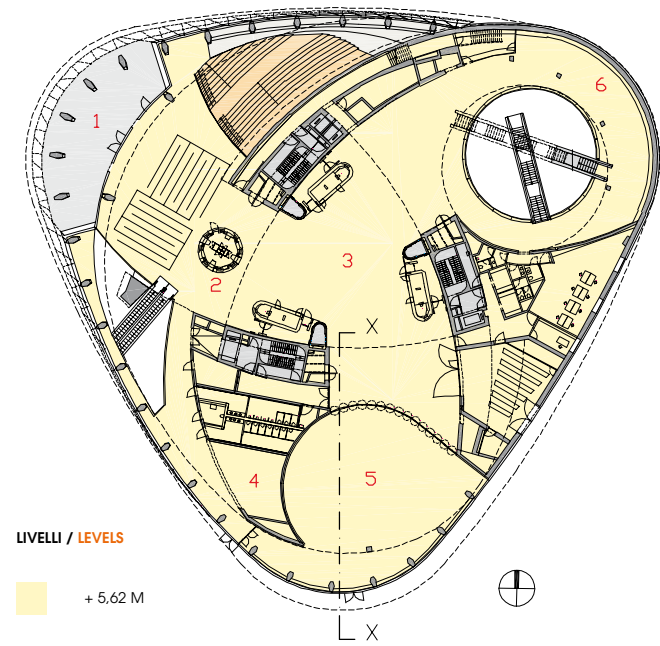
Emiliano Gandolfi

PIANTE - SCALA 1:1000

- 1 INGRESSO
- 2 INFORMAZIONI
- 3 ATRIO
- 4 GUARDAROBA
- 5 SALA MULTIFUNZIONALE
- 6 BAR
- 7 SALA ESPOSITIVA "COLLEZIONE"
- 8 SALA ESPOSITIVA "MYTHOS"
- 9 PRESHOW
- 10 RISTORANTE
- 11 TERRAZZA

PLANS - SCALE 1:1000

- 1 ENTRANCE
- 2 INFO
- 3 ATRIUM
- 4 CLOAK ROOM
- 5 MULTI-PURPOSE ROOM
- 6 CAFETERIA
- 7 "COLLECTION" EXHIBITION ROOM
- 8 "MYTHOS" EXHIBITION ROOM
- 9 PRESHOW
- 10 RESTAURANT
- 11 DECK



## INTERVIEW WITH BEN VAN BERKEL

**Emiliano Gandolfi** - Possiamo considerare senza troppe esitazioni il Mercedes-Benz Museum come il vostro capolavoro. Quali sono per voi gli aspetti innovativi di questo progetto?

**Ben van Berkel** - Per noi il Mercedes-Benz Museum è un manifesto, è la materializzazione delle ricerche sulle quali lavoriamo da anni. È stata l'opportunità di sviluppare a questa scala il nostro interesse per i sistemi costruttivi integrati. In sostanza ci ha permesso di creare un unico schema in grado di comprendere tutte le esigenze progettuali: dagli aspetti strutturali a quelli formali, e dall'organizzazione dei percorsi museali ai dettagli costruttivi. Inoltre ci ha condotto a sviluppare una tecnologia del tutto originale di sincronizzazione automatica del processo progettuale, in grado di coordinare l'evoluzione del progetto in tempo reale. Possiamo dire che l'originalità del risultato non è altro che il frutto di queste tecniche innovative.

**E.G.** - Procediamo con ordine, quali sono state le richieste iniziali del cliente e quali le problematiche e le potenzialità di questo specifico contesto?

**B.v.B.** - Per il museo il cliente aveva a disposizione un sito periferico a fianco dell'autostrada, con annesso anche uno stabilimento, il Mercedes-Benz Center, non compreso nella commissione. La nostra proposta verte su tre principi fondamentali: come primo aspetto la creazione di una grande piattaforma rialzata di 5 metri, una sorta di piano topografico come elemento unificante di tutta l'area. Il secondo aspetto riguarda l'altezza della struttura. Nella proposta il cliente aveva previsto un edificio a due piani, noi invece abbiamo optato per una struttura alta e compatta, in grado di entrare in forte relazione con l'autostrada adiacente e di diventare un nuovo riferimento visivo per chi arriva in città: si ha quasi l'impressione di guidare nell'edificio! Infine, l'ultimo aspetto riguarda l'organizzazione della struttura in stretta relazione con il percorso espositivo.

**E.G.** - Quindi anche l'esperienza museale ha giocato un ruolo primario in termini progettuali.

Da cosa si è sviluppata l'idea della struttura a trifoglio?

**B.v.B.** - Per questo progetto abbiamo avuto la fortuna di avere una organizzazione espositiva molto chiara già proposta dal cliente. Il nostro obiettivo è stato quello di creare uno spazio dinamico attorno alle auto esposte e contemporaneamente di sviluppare un edificio sofisticato tecnicamente, in grado di fondere assieme l'organizzazione del museo, l'architettura e il paesaggio, in un'unica esperienza. L'intuizione si è sviluppata dall'osservazione del paesaggio collinare circostante e dal tentativo di trasferire la morbidezza della sagoma nella sezione dell'edificio. L'organizzazione a doppia spirale è nata fundamentalmente da questa ispirazione e dalla necessità di coordinare due percorsi espositivi, paralleli ma distinti, uno focalizzato sulla collezione della Mercedes e l'altro sul suo mito.

**E.G.** - Vorrei provare a fare chiarezza sul vostro metodo progettuale. Nel museo ci sono diversi aspetti di grande interesse, come la geometria, la struttura, l'aspetto esteriore, l'organizzazione degli spazi museali, l'allestimento. Qual è stato il punto di partenza in termini progettuali?

**B.v.B.** - Questa domanda tocca un aspetto fondamentale della nostra progettazione. Proviamo a rappresentare l'architettura attraverso una linea: ad un estremo gli aspetti utili, come gli elementi strutturali, l'efficienza del progetto, la logistica, e dall'altro gli aspetti non utili, o estetici. Nell'idea modernista i due estremi della linea sono degli opposti. Ma se la torcessimo in un cerchio, o ancora meglio in un Nastro di Moebius, ciò che è utile e ciò che non lo è risulterebbero essere due aspetti indistinguibili della struttura stessa. È il caso che possiamo osservare in questo museo, nel quale il percorso museale è generatore dell'intera struttura.

**E.G.** - E come avete proceduto da questo concetto dei due percorsi espositivi fino a giungere ad una organizzazione spaziale tanto complessa?

**B.v.B.** - Per ottenere questo risultato abbiamo usato un diagramma matematico, uno strumento essenziale per non essere troppo vincolati agli aspetti rappresentativi del progetto e per dare consistenza all'organizzazione spaziale. Fundamentalmente non credo nella progettazione intuitiva, che parte da uno schizzo per arrivare ad una forma rappresentativa. Siamo arrivati immediatamente all'idea che

questo diagramma, il trifoglio, potesse essere interconnesso con il modo con il quale si cammina attraverso lo spazio museale. In sostanza il diagramma ci ha fornito la mappa in grado di sintetizzare i diversi elementi del progetto: i due percorsi espositivi intrecciati, la struttura portante e una esperienza museale del tutto sorprendente, nella quale il visitatore si avvicina lentamente alle macchine girandogli attorno.

**E.G.** - Dopo aver vinto il concorso, quali sono stati gli ostacoli maggiori in termini costruttivi?

**B.v.B.** - Certo, la realizzazione è stata complicata. In particolare la sfida che ci ha assorbito maggiormente è stata disegnare la struttura a doppia elica autoportante. Ma non avevamo altra scelta per avere questi grandi ambienti senza colonne. Il cliente inizialmente era sospettoso, fino a quando abbiamo dimostrato con modelli simulativi l'efficacia della piegatura del solaio, senza la quale, oltre alla necessità dell'uso di colonne, avremmo ridotto notevolmente lo spazio dell'atrio e tutti gli spessori dei solai sarebbero stati considerevolmente maggiorati.

**E.G.** - Hai parlato anche di una tecnologia innovativa in termini di automatizzazione del processo progettuale.

**B.v.B.** - Sì, abbiamo avuto la necessità di sviluppare nuovi strumenti per gestire il processo di progettazione. Sotto alcuni aspetti la progettazione esecutiva e la realizzazione procedevano parallelamente. Il committente ha avuto la lungimiranza di mettere in un unico spazio a Stoccarda tutte le diverse aziende coinvolte nella progettazione, ma spesso il cambiamento di un dettaglio andava a modificare l'intera struttura. E per questa esigenza è stato indispensabile avere strumenti appropriati per sincronizzare il lavoro di tutti in un unico modello. In totale eravamo più di cinquanta squadre, dal design dell'illuminazione a tutti gli aspetti ingegneristici. La soluzione è stata adottare una tecnologia innovativa di correzione dinamica giornaliera dell'intero modello 3D. Grazie all'uso di tre software coordinati, eravamo in grado di aggiornare l'intero sistema ad ogni minima modifica e in maniera interattiva.

**E.G.** - Mettere in mostra oggetti è una disciplina con le proprie tradizioni e metodologie. Come vi siete confrontati con l'idea di esibire automobili in un museo contemporaneo?

**B.v.B.** - Una delle grandi sfide della progettazione di un museo è di evitare l'approccio frontale con le opere. E questo è stato uno degli aspetti più riusciti di questa struttura. I visitatori hanno modo di muoversi liberamente tra le auto, alcune delle quali sono appese ai muri inclinati e trasmettono un leggero senso di perdita di scala. Inoltre abbiamo lavorato molto sulla distinzione tra le due gallerie: gli ambienti della collezione sono illuminati con luce naturale, mentre quelli del Mito Mercedes, dove sono esposte le automobili dei divi, dalla Loren a Ringo Starr, sono teatrali, estremamente scenografici ed illuminati quasi esclusivamente con luce artificiale.

**E.G.** - Mi sembra interessante notare che il museo Mercedes apre una nuova frontiera per quanto riguarda gli sviluppi delle superfici piegate in architettura.

**B.v.B.** - Sì, certo. Nell'architettura degli ultimi anni, da MVRDV a OMA o Diller+Scofidio, abbiamo visto diversi casi di solai piegati, ma usati essenzialmente come dispositivi iconografici. L'aspetto innovativo di questo museo è quello di mostrare l'estrema duttilità della superficie, usata in modo da farle svolgere tutte le funzioni del progetto: da linea si trasforma in maniera interattiva in superficie e infine in volume. Ma soprattutto vorrei insistere su questo punto: la piegatura è finalmente una scelta di tipo strutturale e non estetica!

**E.G.** - Dopo il completamento di questa opera, quali sono le vostre prospettive di ricerca future?

**B.v.B.** - Dopo la Moebius House nel '93, ci sono voluti 10 anni prima di arrivare ad un risultato analogo ad un'altra scala. Ora è molto difficile dire quale direzione intraprenderemo. A volte penso che ci vogliano almeno altri tre o cinque anni di lavoro sui propri risultati prima di giungere ad un altro stadio interessante. E a quel punto magari si producono due o tre progetti riusciti nello stesso anno. Ma spesso i critici non si rendono conto che ci vuole un percorso per arrivare a questi risultati. E onestamente non ho ambizioni particolari sul percorso di ricerca che intraprenderemo, le sentirei come una gabbia: in sostanza non disegnerei mai la mia stessa casa!

## INTERVIEW WITH BEN VAN BERKEL

**Emiliano Gandolfi** - We can say without hesitation that the Mercedes-Benz Museum is your masterpiece. In your opinion, what are its innovative features?

**Ben van Berkel** - The Mercedes-Benz Museum is our manifesto, the materialisation of research we had been doing for years. It was the chance to develop integrated building systems on this wide scale. In short, it allowed us to create a single scheme that met all the project requirements: structural and formal aspects, communication circuits and construction details. It also allowed us to develop completely original technology that automatically synchronised the design process, co-ordinating project development in real time. You could say that the highly original result is the fruit of these innovative techniques.

**E.G.** - Let's start at the beginning. What was the client brief and what problems or potentials did you spot in this specific context?

**B.v.B.** - The museum site the client made available was an outlying area close to the motorway and the Mercedes-Benz Center, which had nothing to do with our brief. Our proposal had three key elements. First, to create a huge raised platform, 5 metres off the ground, that would be a unifying landmark for the whole area. Second was the height: the client initially envisaged a two-storey building, but we opted for a tall, compact structure that would relate boldly with the adjacent motorway and become a visual landmark for traffic coming into the city. It's almost as if you're driving into the building! Finally, the structure is organised to conform to the exhibition communication circuits.

**E.G.** - So being a museum was key to the project outcome. How did you get the idea of a cloverleaf structure?

**B.v.B.** - We were lucky to have a very clear exhibition design provided by the client. Our job was to create a dynamic space around the cars on display and at the same time develop a technically sophisticated building that would meld the museum format, architecture and landscape into a single experience. We were inspired by the surrounding hills and wanted to transfer the soft, rolling landscape to the building's cross section. Basically, the double spiral design came from this, as well as the need to have two parallel but distinct exhibition circuits, one focused on the collection of Mercedes cars, the other on the Mercedes myth.

**E.G.** - I'd like to know more about your design method. The museum has many truly interesting aspects: its geometry, structure, external appearance, museum space organisation and the exhibition presentation. Where did you start?

**B.v.B.** - That's a key question about how we tackle a design project. We try to represent the architecture with a line: at one end, are all the essential aspects like structural elements, project efficiency, logistics, and at the other, the non-essential or aesthetic features. In the Modernist mind, these two extremes are in opposition. But if we join the ends to make a circle, or better still, a Moebius strip, the essential and the non-essential will become inextricable features of the same building. That's what you see in this museum where the museum communication circuit is generated by the whole structure.

**E.G.** - And how did you go from the basic idea of two exhibition circuits to the complex spatial organisation we see?

**B.v.B.** - We used a mathematical diagram, an essential tool to avoid being too constrained by the representative aspects of the project, and to give consistency to spatial organisation. Basically, I don't believe in intuitive design that starts with a rough sketch and ends up as representative form. We immediately hit on the idea that this diagram, the cloverleaf, could be made relevant to the way you walk through a museum space. In short, the diagram provided a map summing up the diverse elements of the project: the two intertwining museum circuits, the structural frame and a truly extraordinary museum experience where the visitor makes his way slowly towards a car on a circuit that takes him around it.

**E.G.** - After you were awarded the brief, what were the major construction difficulties?

**B.v.B.** - Sure, the actual building was complicated. Designing the double helix, self-standing structure was a major challenge. But there was no other way if we wanted such large columnless spaces. At the beginning, the client was hesitant until we proved with simulated models the efficacy

of the folding floors, without which we would have had to use columns, taking up a lot of atrium space, and having much thicker floors.

**E.G.** - You also mentioned innovative technology and automation of the design process...

**B.v.B.** - Yes, we needed to develop new tools to manage the design process. To a certain extent the executive design and the actual building proceeded in parallel. The client had the foresight to put all the different companies involved in the design process in one single area of Stuttgart. But nonetheless, changing a detail often meant changing the whole structure. That's why it was indispensable to have the appropriate tools to allow synchronisation on one single model of what everybody was doing. All told, there were more than 50 teams involved, ranging from the people designing the lighting to the architectural engineering. The solution was to adopt innovative technology that provided daily dynamic correction of the whole 3D model. By coordinating three different types of software we were able to get interactive updates of the whole system down to the last detail.

**E.G.** - The business of putting objects on display is a discipline unto itself, with its own traditions and methods. How did you tackle the idea of exhibiting cars in a contemporary museum?

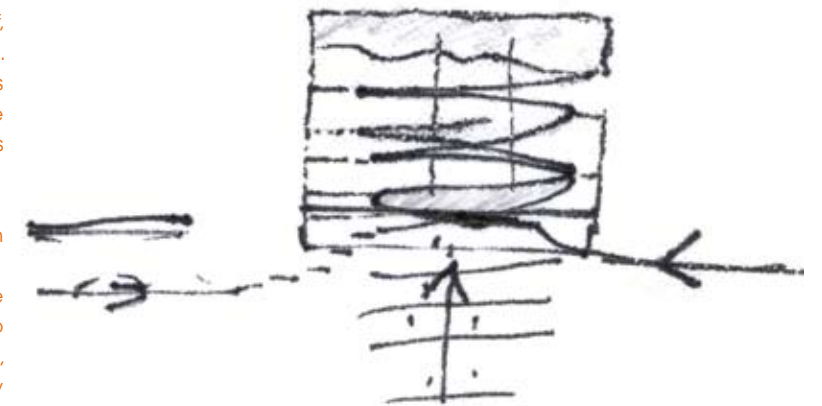
**B.v.B.** - One of the big 'don'ts' when designing a museum is the face-on approach to the exhibits. Avoiding this is one of the most successful achievements of this structure. Visitors can move freely among the cars, some of which are hung at an incline on the walls, just slightly distorting the scale. We also took care to make a clear distinction between the two galleries: the environments holding the collection are lit by natural light while on the Mercedes Myth side, with cars owned by celebrities from Sofia Loren to Ringo Starr, the lighting is exclusively artificial and theatrical, as if on a stage set.

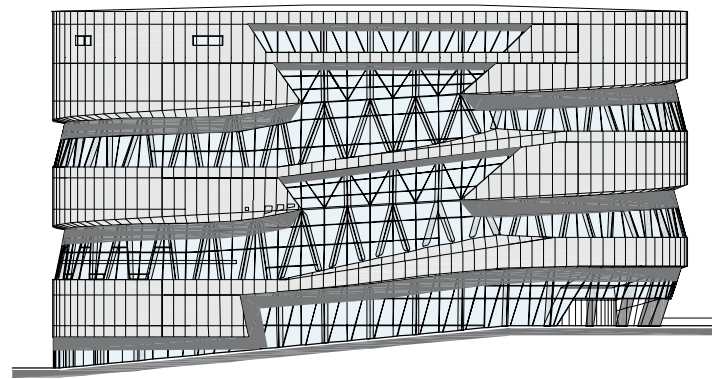
**E.G.** - I think it's right to say that the Mercedes museum opens up new frontiers in terms of folded architectural surfaces.

**B.v.B.** - Yes, sure. Architecture in recent years - from MVRDV to OMA or Diller+Scofidio - has produced several examples of folded floors. But these have been largely iconographic. The innovative aspect of this museum is that the great surface flexibility is there for a purpose: to achieve the functions required by the project. A line transforms interactively into a surface and then into a volume. But I would especially emphasise that these folding floors are a structural and not aesthetic choice!

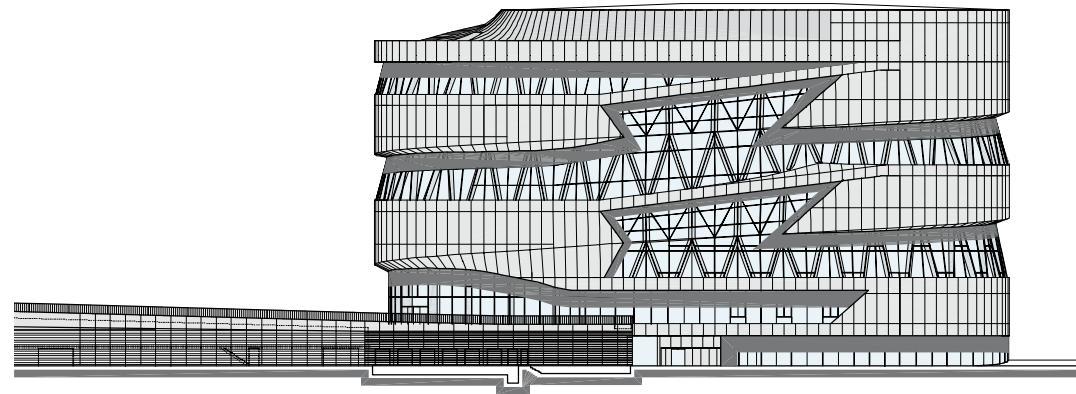
**E.G.** - After the completion of this work, what are your future research plans?

**B.v.B.** - After the Moebius House in 1993, it took us ten years before we achieved an equally successful result on a different scale. Right now it's very difficult to say what direction we will take. Sometimes I think you need at least another three or five years work on your results before you move on to another interesting stage. And at that point, you may even produce two or three successful projects in the same year. But often the critics don't realise where you have to come from to achieve these results. And honestly, I don't have any particular ambitions as to what research direction to go in; that would make me feel caged. In short, I would never design my same house all over again!

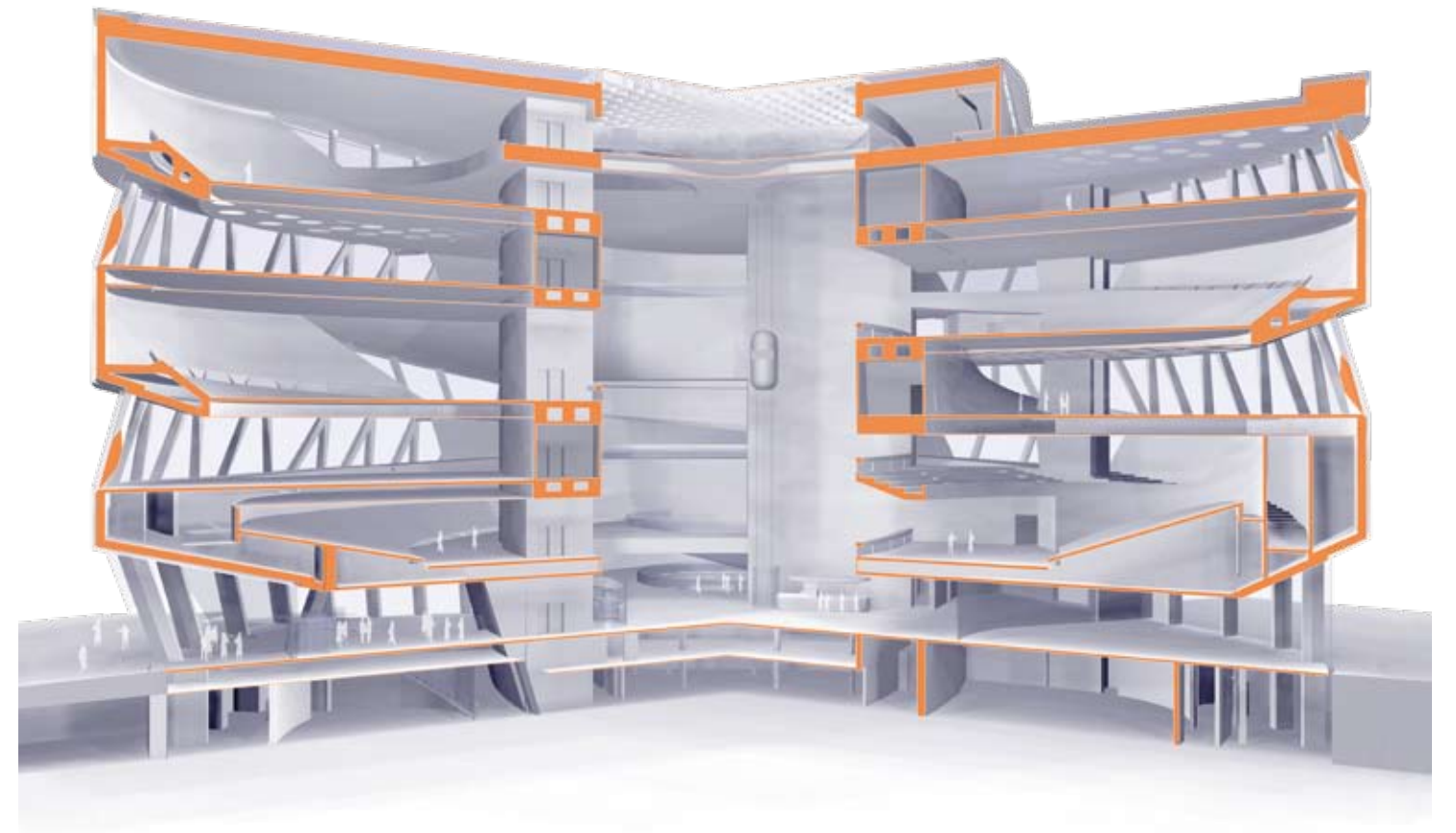
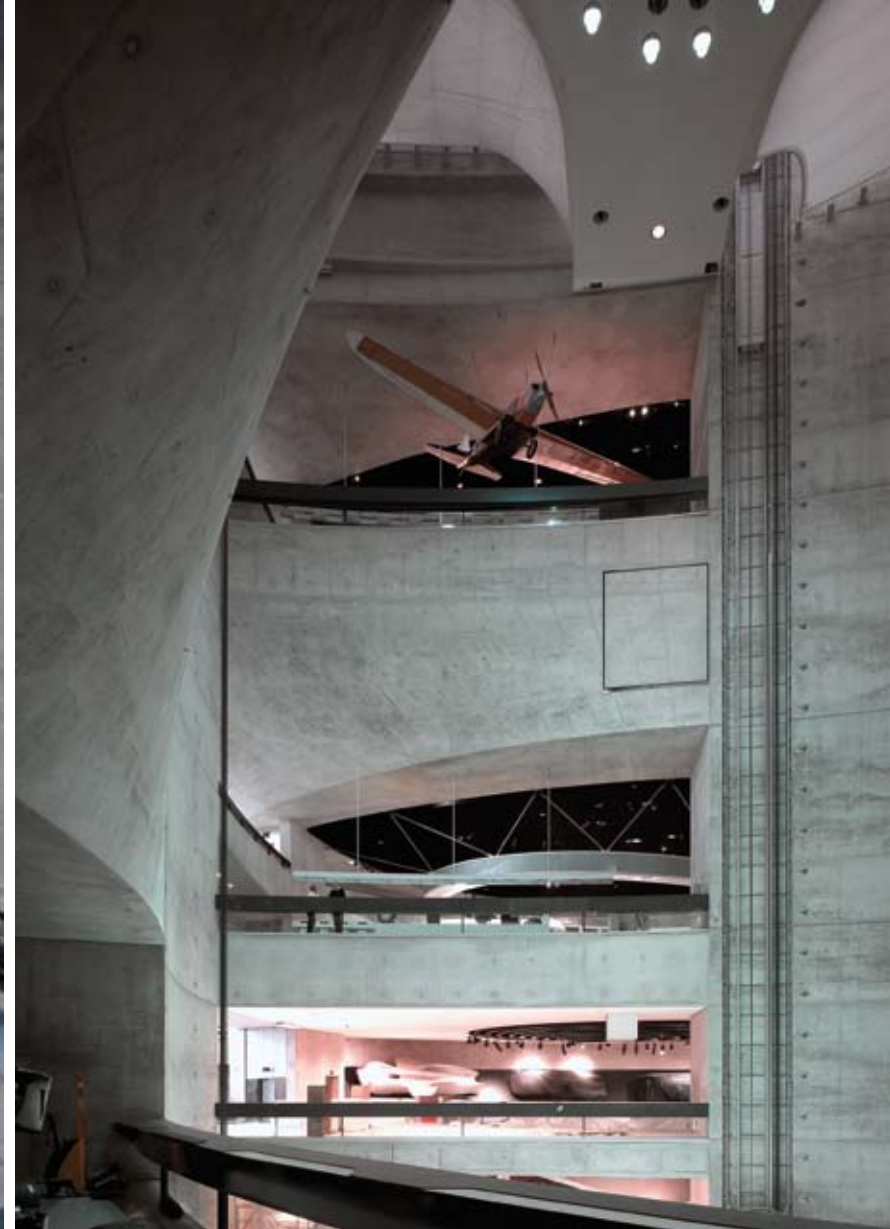




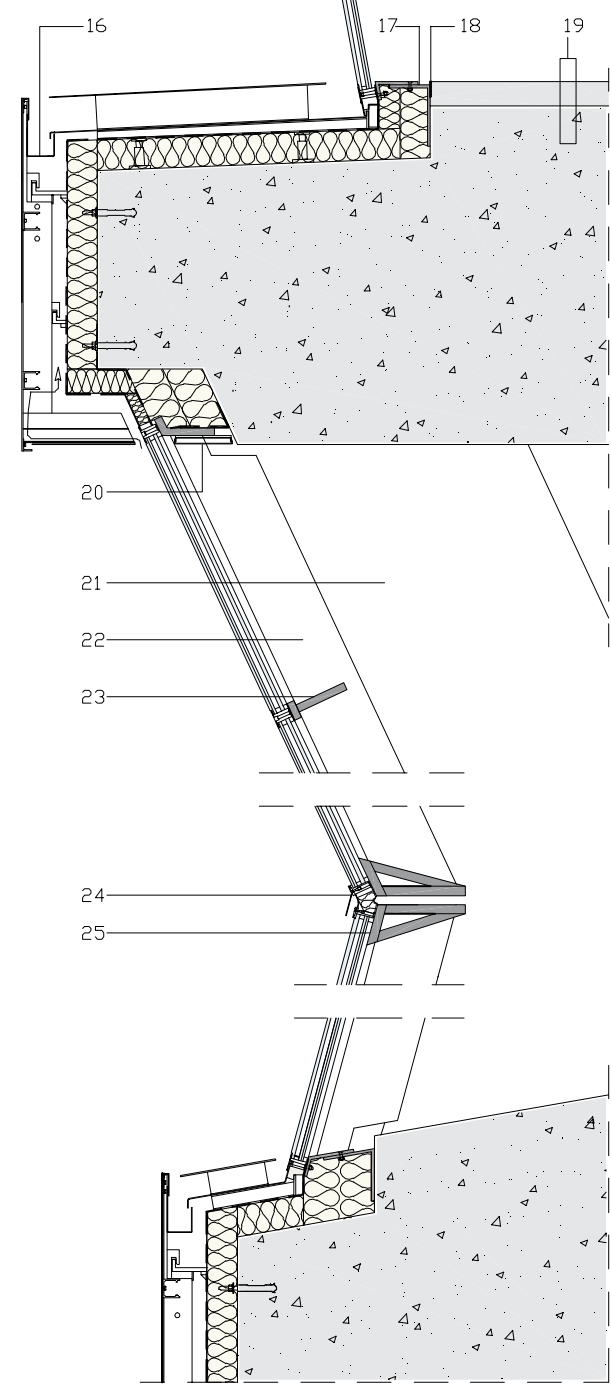
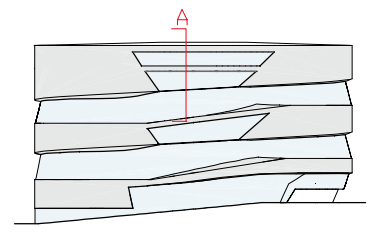
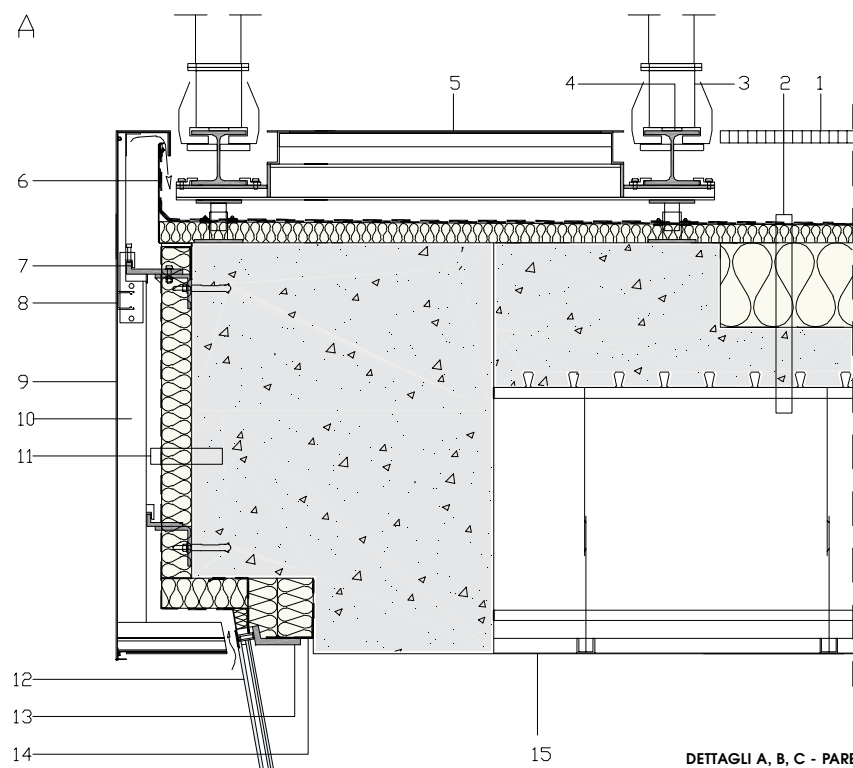
■ PROSPETTO NORD - SCALA 1:1000  
NORTH ELEVATION - SCALE 1:1000



■ PROSPETTO SUD-OVEST - SCALA 1:1000  
SOUTH WEST ELEVATION - SCALE 1:1000



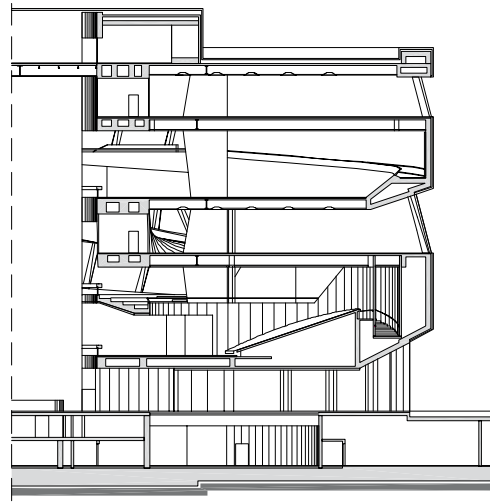
■ SEZIONE PROSPETTICA  
SECTION PERSPECTIVE



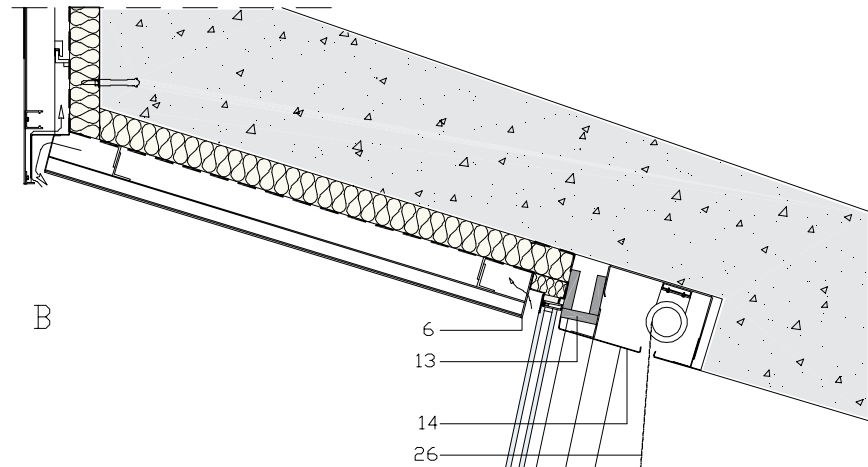
**DETTAGLI A, B, C - PARETE ESTERNA**  
**SEZIONE VERTICALE - SCALA 1:25**  
**DETTAGLIO D - PARETE ESTERNA**  
**SEZIONE ORIZZONTALE - SCALA 1:5**

**DETAILS A, B, C - EXTERNAL WALL**  
**VERTICAL SECTION - SCALE 1:25**  
**DETAIL D - EXTERNAL WALL**  
**HORIZONTAL SECTION - SCALE 1:5**

- 1- GRIGLIA IN ACCIAIO 40 MM
  - 2- DOPPIA MEMBRANA IMPERMEABILIZZANTE, ISOLAMENTO IN SCHIUMA DI VETRO 80 MM, ISOLAMENTO IN SCHIUMA DI VETRO 280 MM, SOLETTA IN CALCESTRUZZO ARMATO 200 MM, LAMIERA GRECCATA D'ACCIAIO ZINCATO, TRAVE HEA 800 IN VISTA
  - 3- CARRELLO DI MANUTENZIONE
  - 4- ROTAIA DI SCORRIMENTO DEL CARRELLO IN TRAVE HEA 180
  - 5- RIVESTIMENTO IN PANNELLI DI ALLUMINIO ANODIZZATO E OSSIDATO SP 4 MM SU TELAIO METALLICO DI SUPPORTO
  - 6- LAMIERA PIEGATA IN ACCIAIO SP 3 MM
  - 7- MENSOLE IN ACCIAIO IMBULLONATE DI FISSAGGIO PER RIVESTIMENTO ESTERNO
  - 8- CORRENTE METALLICO AD "U" 60X60X4 MM DI IRRIGIDIMENTO DEL RIVESTIMENTO
  - 9- PARETE VENTILATA IN PANNELLI CURVI DI ALLUMINIO ANODIZZATO E OSSIDATO 4 MM
  - 10- PROFILI TUBOLARI DI SOSTEGNO ED IRRIGIDIMENTO VERTICALI 95X25X4 MM
  - 11- CAMERA D'ARIA, MEMBRANA IMPERMEABILE, ISOLAMENTO IN LANA MINERALE 100 MM, TRAVE IN CALCESTRUZZO ARMATO 1000 MM
  - 12- VETROCAMERA LAMINATO E TEMPERATO 12/16/8+8
  - 13- STAFFA IN ACCIAIO SALDATO SP 20 MM DI SUPPORTO ALL'INFISSO
  - 14- ANGOGLARE IN LAMIERA D'ACCIAIO DI CONNESSIONE E FINITURA
  - 15- CONTROSOFFITTO APPESO IN PANNELLI DI ALLUMINIO
  - 16- GRONDAIA IN LAMIERA DI ALLUMINIO
  - 17- STAFFE IN ACCIAIO IMBULLONATE SP 10 MM, DI CONNESSIONE DELL'INFISSO ALLA STRUTTURA
  - 18- LAMIERA IN ACCIAIO INOSSIDABILE CURVA SP 3 MM DI FINITURA DELLA PAVIMENTAZIONE
  - 19- PAVIMENTAZIONE IN CALCESTRUZZO RIFINITO CON RESINA 80 MM, STRUTTURA IN CALCESTRUZZO ARMATO
  - 20- FASCIA DI TAMPONAMENTO IN LAMIERA DI ALLUMINIO SP 3 MM
  - 21- TETRAPODE: PILASTRO IN CALCESTRUZZO ARMATO, A SEZIONE VARIABILE IN VISTA
  - 22- MONTANTE DELL'INFISSO IN ACCIAIO INOSSIDABILE 230X30 MM, IN VISTA
  - 23- STAFFA ORIZZONTALE DELL'INFISSO IN ACCIAIO SALDATO SP 25 MM
  - 24- PROFILO IN ALLUMINIO DI COPERTURA DEL GIUNTO DELL'INFISSO SP 3 MM
  - 25- GIUNTO DI ASSEMBLAGGIO DEGLI ELEMENTI VERTICALI ED ORIZZONTALI DEGLI INFISSI IN PROFILI DI ACCIAIO SALDATI
  - 26- TENDA AVVOLGIBILE IN TESSUTO
  - 27- INFISSO APRIBILE PER LA VENTILAZIONE
  - 28- GIUNTO DI SEPARAZIONE CON ISOLAMENTO IGNIFUGO
  - 29- LAMIERA IN ALLUMINIO PERFORATA SP 3 MM A PROTEZIONE DELLA CAMERA D'ARIA
  - 30- PAVIMENTAZIONE ESTERNA IN LASTRE DI PIETRA SP 80 MM
  - 31- CANALETTA IN CALCESTRUZZO PREFABBRICATA DI RACCOLTA E DEFUSSO DELLE ACQUE
  - 32- PAVIMENTAZIONE INTERNA IN LEGNO
  - 33- GIUNTO DI CONNESSIONE ED ESPANSIONE DEI PANNELLI DI FACCIATA
- 1- 1 37/64" (40 MM) STEEL GRATING
  - 2- DOUBLE WATERPROOFING MEMBRANE, 3 5/32" (80 MM) FOAMED GLASS INSULATION, 11 1/64" (280 MM) FOAMED GLASS INSULATION, 7 7/8" (200 MM) REINFORCED CONCRETE SLAB, GALVANIZED STEEL CORRUGATED SHEETING, EXPOSED HEA 800 JOIST
  - 3- MAINTENANCE TROLLEY
  - 4- HEA 180 JOIST RUNNING RAIL FOR MAINTENANCE TROLLEY
  - 5- 5/32" (4 MM) THICK ANODIZED AND OXIDIZED ALUMINIUM CLADDING ON METAL FRAME
  - 6- 1/8" (3 MM) THICK FOLDED SHEET STEEL
  - 7- BOLTED STEEL BRACKETS FOR FIXING EXTERNAL CLADDING
  - 8- 2 23/64 X 2 23/64 X 5/32" (60X60X4 MM) METAL U-PROFILE FOR STIFFENING CLADDING
  - 9- VENTILATED WALL IN 5/32" (4 MM) CURVED ANODIZED AND OXIDIZED ALUMINIUM PANELS
  - 10- VERTICAL 3 47/64 X 63/64 X 5/32" (95X25X4 MM) TUBULAR PROFILES FOR SUPPORT AND STIFFENING
  - 11- AIRSPACE, WATERPROOFING MEMBRANE, 3 15/16" (100 MM) MINERAL WOOL INSULATION, 39 3/8" (1000 MM) REINFORCED CONCRETE BEAM
  - 12- 12/16/8+8 LAMINATED AND TEMPERED DOUBLE GLAZING
  - 13- 25/32" (20 MM) WELDED STEEL STIRRUP SUPPORTING GLAZING UNITS
  - 14- CONNECTING AND FINISHING SHEET STEEL ANGLE PROFILE
  - 15- ALUMINIUM PANEL SUSPENDED CEILING
  - 16- SHEET ALUMINIUM GUTTERING
  - 17- 25/64" (10 MM) THICK BOLTED STEEL STIRRUP CONNECTING GLAZING UNITS TO STRUCTURE
  - 18- CURVED 1/8" (3 MM) STAINLESS STEEL SHEETING FINISHING FLOORING
  - 19- 3 5/32" (80 MM) CONCRETE FLOORING FINISHED WITH RESIN, REINFORCED CONCRETE STRUCTURE
  - 20- 1/8" (3 MM) THICK SHEET ALUMINIUM CLOSURE
  - 21- REINFORCED CONCRETE TETRAPOD, EXPOSED VARIABLE SECTION COLUMN
  - 22- EXPOSED 9 3/64 X 1 3/16" (230X30 MM) STAINLESS STEEL MULLION
  - 23- HORIZONTAL 63/64" (25 MM) STAINLESS STEEL TRANSOM
  - 24- 1/8" (3 MM) THICK ALUMINIUM PROFILE COVERING JOINT BETWEEN GLAZING UNITS
  - 25- ASSEMBLY JOINT BETWEEN VERTICAL AND HORIZONTAL ELEMENTS OF GLAZING UNITS FORMED BY WELDED STEEL PROFILES
  - 26- FABRIC ROLLER BLIND
  - 27- OPERABLE WINDOW FOR VENTILATION
  - 28- SPACER JOINT WITH FIREPROOF INSULATION
  - 29- 1/8" (3 MM) THICK PERFORATED ALUMINIUM SHEETING PROTECTING AIRSPACE
  - 30- EXTERIOR 3 5/32" (80 MM) THICK STONE FLAG PAVING
  - 31- PRE-CAST CONCRETE CHANNEL FOR COLLECTION AND RUNOFF OF WATER
  - 32- INTERIOR WOOD FLOORING
  - 33- FLEXIBLE JOINT BETWEEN FAÇADE PANELS



SEZIONE - SCALA 1:800  
SECTION - SCALE 1:800



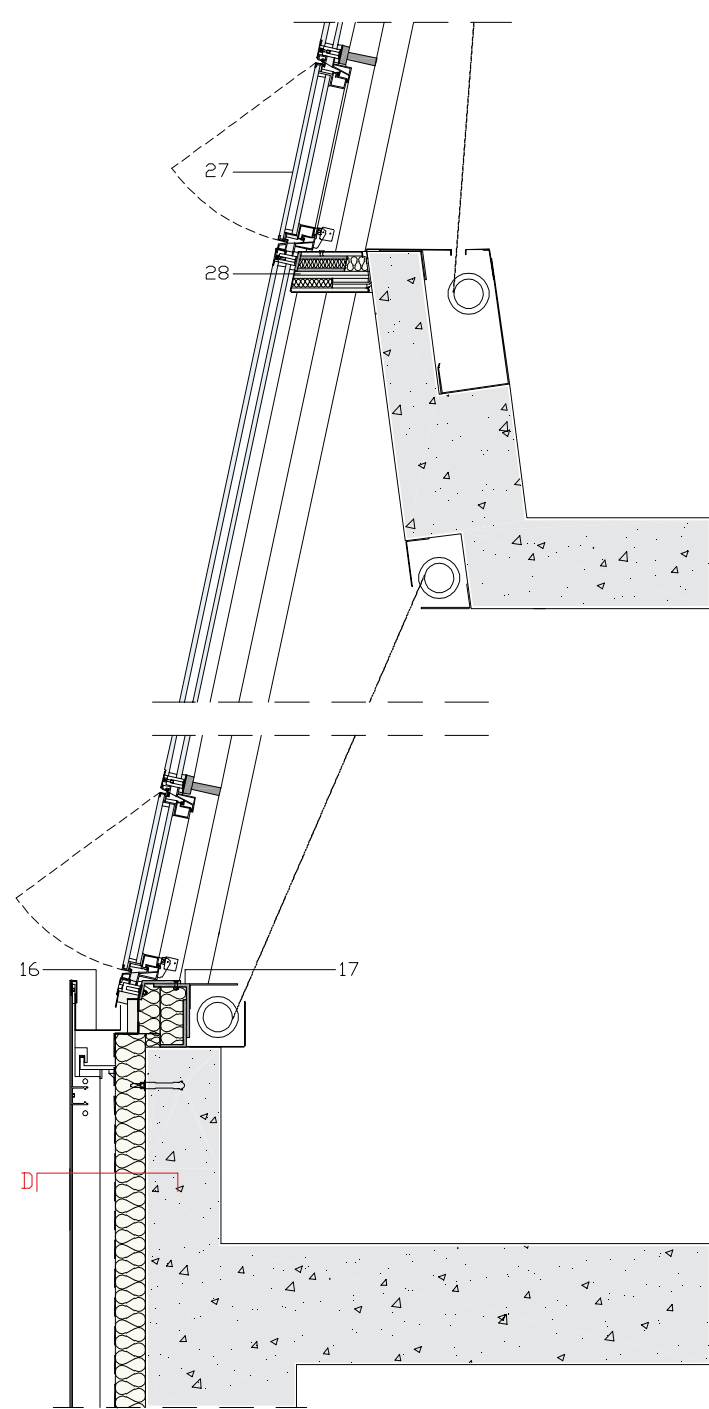
B

DETAILES A, B, C - AUSSENWAND  
VERTIKALSCHNITT - MASSSTAB 1:25  
DETAIL D - AUSSENWAND  
HORIZONTALSCHNITT - MASSSTAB 1:5

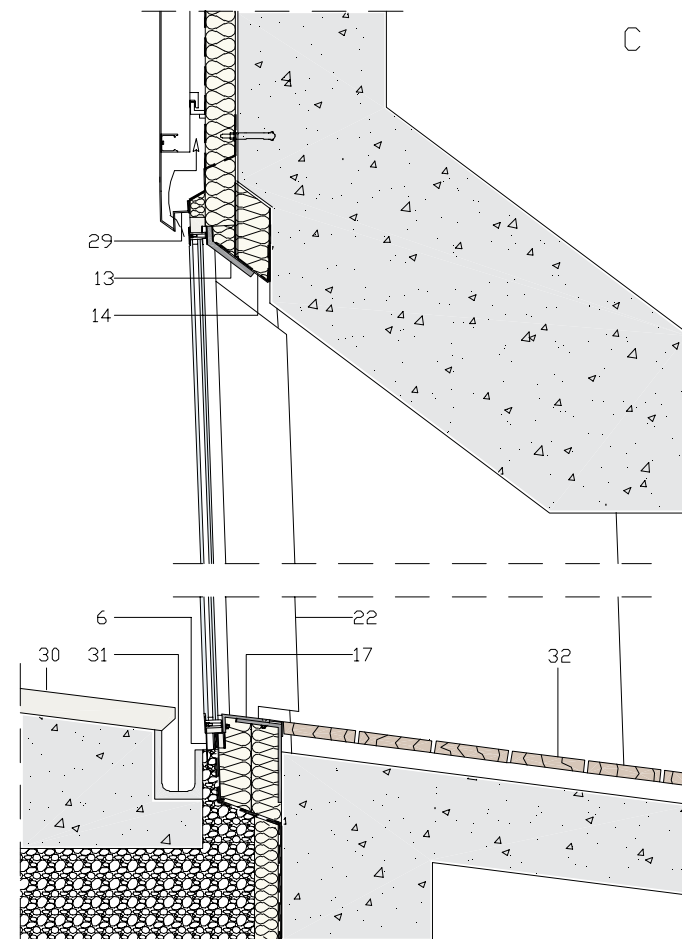
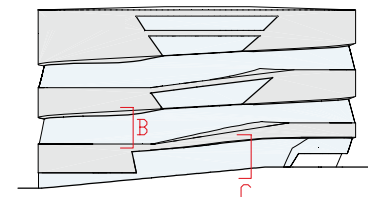
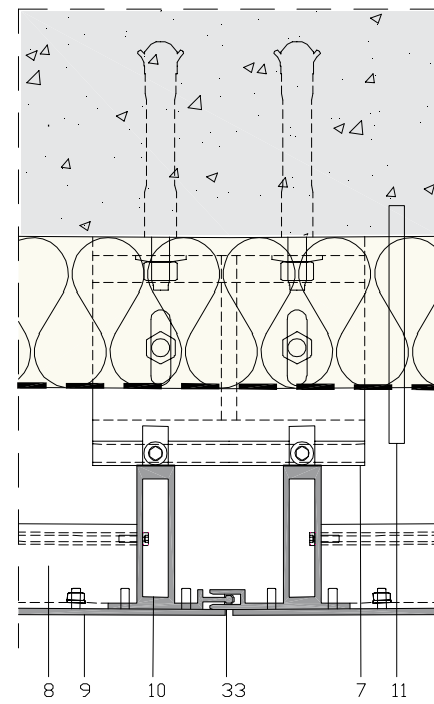
- 1- STAHLROST 40 MM
- 2- WASSERFESTE DOPPELMEMBRAN, GLASSCHAUMDÄMMUNG 80 MM, GLASSCHAUMDÄMMUNG 280 MM, STAHLBETONDECKE 200 MM, TRAPEZBLECH AUS VERZINKTEM STAHL, SICHTBARER HEA-TRÄGER 800
- 3- WARTUNGSSCHLITTEN
- 4- SCHLITTENSCHIENE AUS HEA-TRÄGER 180
- 5- VERKLEIDUNG AUS ELOXIERTEN UND OXIDIERTEN ALUMINIUMPANEELS STÄRKE 4 MM AUF METALLSTÜTZRAHMEN
- 6- GEBOGENES STAHLBLECH STÄRKE 3 MM
- 7- VERBOLZTE STAHLKONSOLE ZUR BEFESTIGUNG DER AUSSENVERKLEIDUNG
- 8- U-FÖRMIGER METALLGURT 60X60X4 MM ZUR VERSTEIFUNG DER VERKLEIDUNG
- 9- DURCHLÜFTETE WAND AUS GEBOGENEN ELOXIERTEN UND OXIDIERTEN ALUMINIUMPANEELS 4 MM
- 10- ROHRPROFILE ZUR VERTIKALEN VERSTEIFUNG UND STÜTZE 95X25X4 MM
- 11- LUFTRAUM, WASSERDICHTHE MEMBRAN, DÄMMUNG AUS MINERALWOLLE 100 MM, STAHLBETONTRÄGER 1000 MM
- 12- TEMPERIERTES ISOLIERVERBUNDGLAS 12/16/8+8
- 13- GESCHWEISSTER STAHLBÜGEL STÄRKE 20 MM, ALS FENSTERRAHMENSTÜTZE
- 14- STAHLBLECHKANTSTÜCK ZUR VERBINDUNG UND ALS FINISH
- 15- ABGEHÄNGTE ZWISCHENDECKE AUS ALUMINIUMPANEELS
- 16- DACHRINNE AUS ALUMINIUMBLECH
- 17- VERBOLZTE STAHLBÜGEL STÄRKE 10 MM, ZUR BEFESTIGUNG DES FENSTERRAHMENS AM AUFBAU
- 18- GEBOGENES EDELSTAHLBLECH, STÄRKE 3 MM, ALS BODENFINISH
- 19- BETONBODEN MIT KUNSTHARZBESCHICHTUNG 80 MM, STAHLBETONAUFBAU
- 20- AUSFACHUNG MI ALUMINIUMBLECHSTREIFEN, STÄRKE 3 MM
- 21- TETRAPODE: SICHTBARER PFEILER AUS STAHLBETON MIT UNTERSCHIEDLICHER STÄRKE
- 22- SICHTBARER EDELSTAHL-FENSTERRAHMENHALTER 230X30 MM
- 23- VERTIKALER FENSTERRAHMENBÜGEL AUS GESCHWEISSTEM STAHL, STÄRKE 25 MM
- 24- ALUMINIUMPROFIL ZUR ABDECKUNG DER FENSTERRAHMENVERBINDUNG, STÄRKE 3 MM
- 25- VERBINDUNGSPROFIL DER VERTIKALEN UND HORIZONTALTEN FENSTERRAHMENELEMENTE AUS GESCHWEISSTEM STAHL
- 26- ROLLVORHANG AUS STOFF
- 27- ZUR LÜFTUNG ZU ÖFFNENDER FENSTERRAHMEN
- 28- TRENNELEMENT MIT FEUERFESTER DÄMMUNG
- 29- GELOCHTES ALUMINIUMBLECH, STÄRKE 3 MM, ZUM SCHUTZ DES LUFTRAUMS
- 30- AUSSENBODEN AUS STEINPLATTEN, STÄRKE 80 MM
- 31- VORGEFERTIGTER BETONKANAL ZUR WASSERAUFNAHME UND - ABFÜHRUNG
- 32- INNENBODEN AUS HOLZ
- 33- VERBINDUNGS- UND DEHNELEMENT DER FASSADENPANEELS

DETAILES A, B, C - PARED EXTERIOR  
SECCIÓN VERTICAL - ESCALA 1:25  
DETALLE D - PARED EXTERIOR  
SECCIÓN HORIZONTAL - ESCALA 1:5

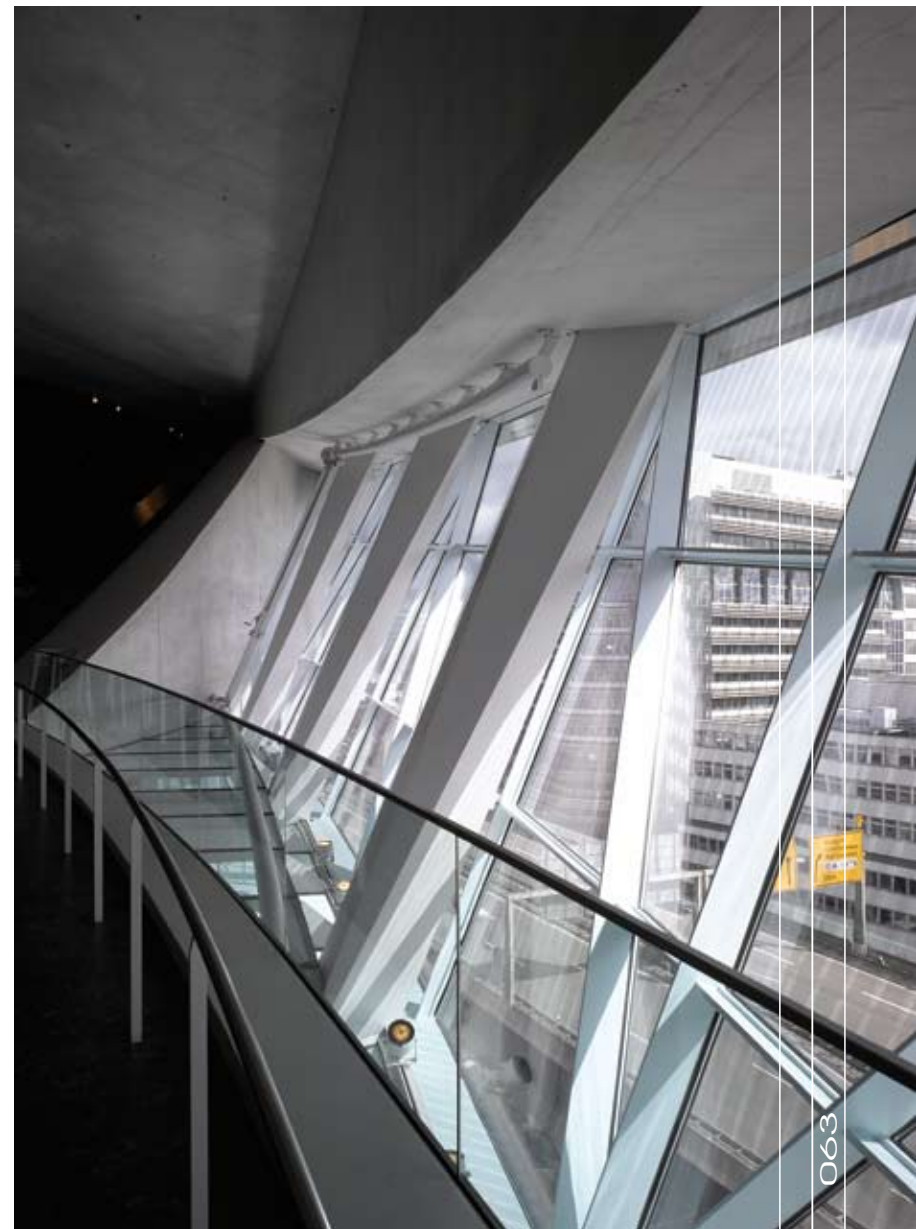
- 1- REJILLA DE ACERO 40 MM
- 2- DOBLE MEMBRANA IMPERMEABILIZANTE, AISLAMIENTO DE ESPUMA DE VIDRIO 80 MM, AISLAMIENTO DE ESPUMA DE VIDRIO 280 MM, LOSA DE HORMIGÓN ARMADO 200 MM, CHAPA GRECADA DE ACERO ZINCADO, VIGA HEA 800 A VISTA
- 3- CARRITO DE MANUTENCIÓN
- 4- RODILLO DE DESLIZAMIENTO DEL CARRITO DE VIGA HEA 180
- 5- REVESTIMIENTO DE PANELES DE ALUMINIO GALVANIZADO Y OXIDADO ESP 4 MM EN MARCO METÁLICO DE SOSTÉN
- 6- CHAPA PLEGADA DE ACERO ESP 3 MM
- 7- MENSULAS DE ACERO ATORNILLADAS DE FIJACIÓN PARA REVESTIMIENTO EXTERIOR
- 8- VIGA CORRIDA METÁLICA EN U 60X60X4 MM DE RIGIDIZACIÓN DEL REVESTIMIENTO
- 9- PARED VENTILADA DE PANELES CURVOS DE ALUMINIO GALVANIZADO Y OXIDADO 4 MM
- 10- PERFILES TUBULARES DE SUJECIÓN Y RIGIDIZACIÓN VERTICALES 95X25X4 MM
- 11- CÁMARA DE AIRE, MEMBRANA IMPERMEABLE, AISLAMIENTO DE LANA MINERAL 100 MM, VIGA DE HORMIGÓN ARMADO 1000 MM
- 12- VIDRIO CON CÁMARA DE AIRE LAMINADO Y TEMPLADO 12/16/8+8
- 13- ESTRIBO DE ACERO SOLDADO ESP 20 MM DE SUJECIÓN DEL CERRAMIENTO
- 14- ESQUINERO DE CHAPA DE ACERO DE CONEXIÓN Y ACABADO
- 15- FALSO TECHO COLGADO DE PANELES DE ALUMINIO
- 16- CANALETA DE CHAPA DE ALUMINIO
- 17- ESTRIBOS DE ACERO ATORNILLADOS ESP 10 MM, DE CONEXIÓN ENTRE EL CERRAMIENTO Y LA ESTRUCTURA
- 18- CHAPA DE ACERO INOXIDABLE CURVA ESP 3 MM DE ACABADO DEL PAVIMENTO
- 19- PAVIMENTO DE HORMIGÓN CON ACABADO DE RESINA 80 MM, ESTRUCTURA DE HORMIGÓN ARMADO
- 20- BANDA DE MAMPOSTERÍA DE CHAPA DE ALUMINIO ESP 3 MM
- 21- TETRAPODE: PILAR DE HORMIGÓN ARMADO, DE SECCIÓN VARIABLE VISTO
- 22- MONTANTE DEL CERRAMIENTO DE ACERO INOXIDABLE 230X30 MM, A VISTA
- 23- ESTRIBO HORIZONTAL DEL CERRAMIENTO DE ACERO SOLDADO ESP 25 MM
- 24- PERFIL DE ALUMINIO DE CUBIERTA DE LA JUNTA DEL CERRAMIENTO ESP 3 MM
- 25- JUNTA DE LA ENSAMBLADURA DE LOS ELEMENTOS VERTICALES Y HORIZONTALES DE LOS CERRAMIENTOS EN PERFILES DE ACERO SOLDADOS
- 26- CORTINA ENROLLABLE DE TEJIDO
- 27- CERRAMIENTO QUE PUEDE ABRIRSE PARA LA VENTILACIÓN
- 28- JUNTA DE SEPARACIÓN CON AISLAMIENTO IGNÍFUGO
- 29- CHAPA DE ALUMINIO PERFORADO ESP 3 MM DE PROTECCIÓN DE LA CÁMARA DE AIRE
- 30- PAVIMENTACIÓN EXTERIOR DE PLANCHA DE PIEDRA ESP 80 MM
- 31- CANALETA DE HORMIGÓN PREFABRICADO DE RECOLECCIÓN Y DEFLUJO DE LAS AGUAS
- 32- PAVIMENTACIÓN INTERNA DE MADERA
- 33- JUNTA DE CONEXIÓN Y EXPANSIÓN DE LOS PANELES DE FACHADA

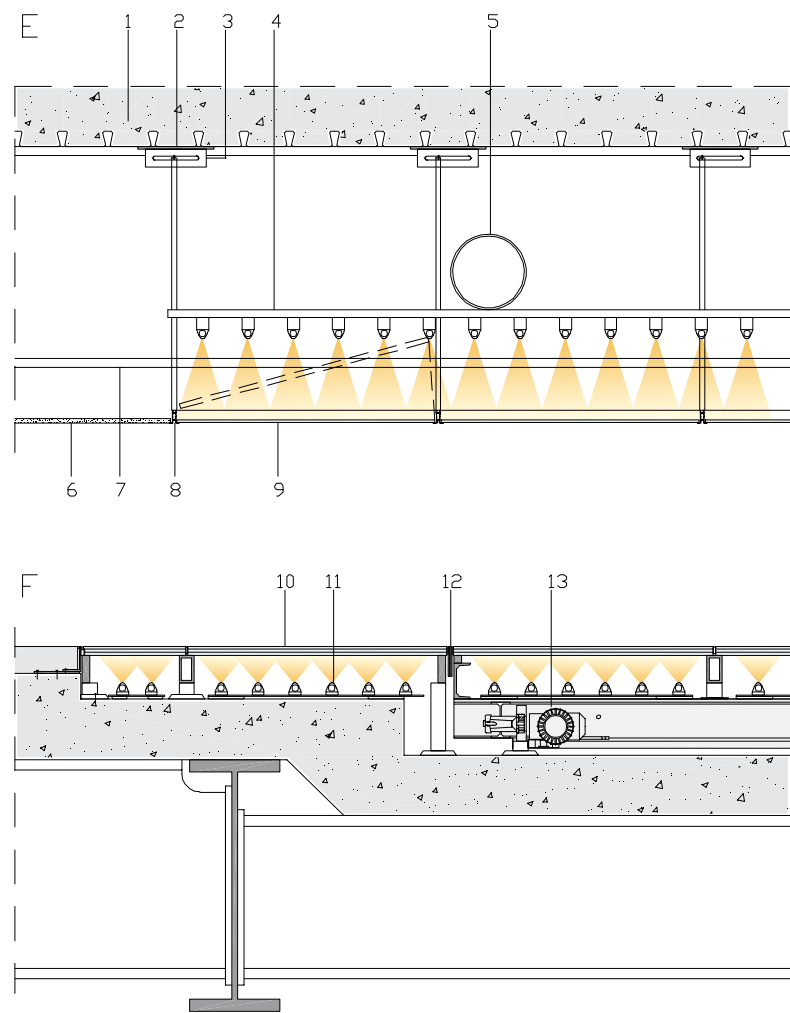


D



C





**DETTAGLI E, F - SOLAIO E PAVIMENTAZIONE RETROILLUMINATI SEZIONI VERTICALI - SCALA 1:25**

- 1- SOLAIO IN CALCESTRUZZO ARMATO SU LAMIERA GRECATA D'ACCIAIO ZINCATO
- 2- PIASTRA IN ACCIAIO 250/250/8 MM IMBULLONATA AL SOLAIO
- 3- PIASTRA IN ACCIAIO SALDATA 200/60/5 MM CON ASOLA REGOLABILE DI FISSAGGIO DEL SISTEMA DI SOSPENSIONE DEL SOFFITTO
- 4- SISTEMA APPESO DI ILLUMINAZIONE A TUBI FLUORESCENTI
- 5- CANALIZZAZIONE PER LA VENTILAZIONE FORZATA Ø 250 MM
- 6- CONTROSOFFITTO APPESO IN PANNELLI DI CARTONGESSO SR 15 MM
- 7- TRAVE HEB 800, IN VISTA
- 8- TELAIO IN PROFILI DI ALLUMINIO A T VERNICIATI 42X35 MM
- 9- PANNELLI ISPEZIONABILI IN VETRO DI SICUREZZA BIANCO LAMINATO 4+4
- 10- PAVIMENTAZIONE IN LASTRE ISPEZIONABILI DI VETRO BIANCO STRATIFICATO DI SICUREZZA CALPESTABILE 8+10+10 CON FINITURA ANTISCIVOLO
- 11- SISTEMA DI RETROILLUMINAZIONE A PAVIMENTO CON TUBI FLUORESCENTI MONTATI SU PIASTRE DI PLASTICA RIVESTITE IN ALLUMINIO SR 4 MM
- 12- PROFILO DI ACCIAIO CURVO 100X5 MM A FINITURA DEL BORDO DELLA PIASTRA ESPOSITIVA ROTANTE
- 13- MECCANISMO MOTORIZZATO DI ROTAZIONE DEL SISTEMA ESPOSITIVO Ø 3360 MM

**DETAILS E, F - BACK LIT CEILING AND FLOORING VERTICAL SECTIONS - SCALE 1:25**

- 1- REINFORCED CONCRETE SLAB ON GALVANIZED STEEL CORRUGATED SHEETING
- 2- 9 27/32 X 9 27/32 X 3/4" (250X250X8 MM) STEEL PLATE BOLTED TO SLAB
- 3- WELDED 7 7/8 X 2 23/64 X 13/64" (200X60X5 MM) STEEL PLATE WITH ADJUSTABLE ARM FOR FIXING SUSPENDED CEILING SYSTEM
- 4- SYSTEM FOR SUSPENDING FLUORESCENT LIGHTING
- 5- 9 27/32" (250 MM) Ø FORCED VENTILATION DUCT
- 6- 19/32" (15 MM) THICK GYPSUM BOARD PANEL SUSPENDED CEILING
- 7- EXPOSED HEB 800 BEAM

- 8- FRAME MADE OF 1 21/32 X 1 3/8" (42X35 MM) PAINTED ALUMINIUM T-PROFILES
- 9- TRANSPARENT PANELS IN 4+4 WHITE LAMINATED SAFETY GLASS
- 10- FLOORING IN WALKABLE 8+10+10 TRANSPARENT WHITE LAMINATED SAFETY GLASS TILES WITH ANTI-SLIP FINISH
- 11- FLOORING BACKLIGHTING SYSTEM WITH FLUORESCENT TUBES MOUNTED ON PLASTIC PLATES COVERED IN 5/32" (4 MM) THICK ALUMINIUM
- 12- CURVED 3 15/16 X 13/64" (100X5 MM) STEEL PROFILE FINISHING EDGE OF ROTATING DISPLAY
- 13- MOTORIZED ROTATION MECHANISM FOR 132 9/32" (3360 MM) Ø DISPLAY SYSTEM

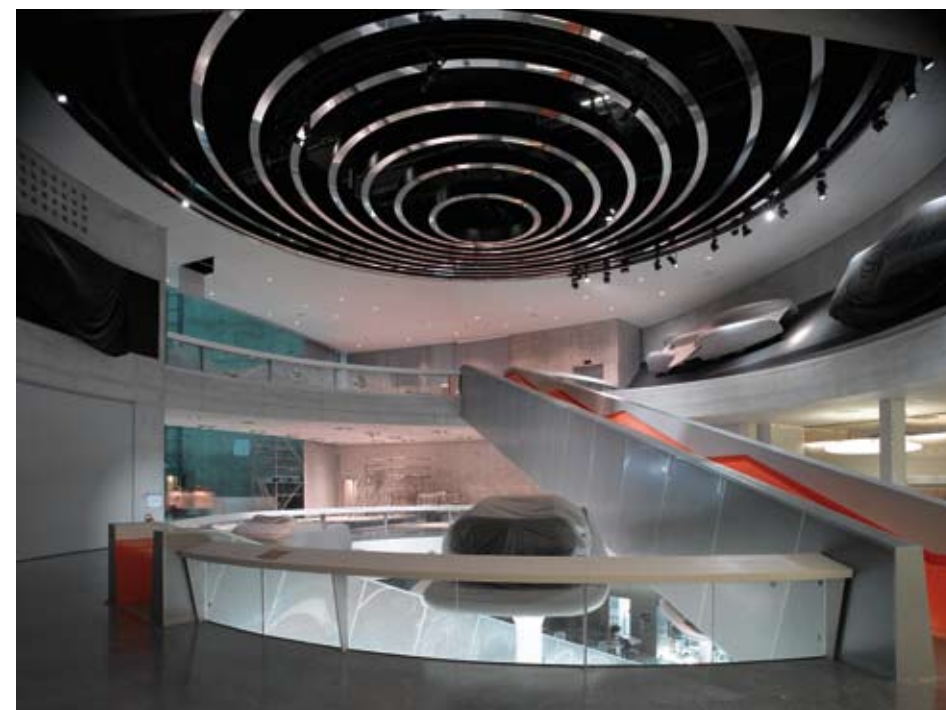
**DETTAGLI E, F - DECKE UND BODEN, HINTERLEUCHTET VERTIKALSCHNITTE MASSSTAB 1:25**

- 1- STAHLBETONDECKE AUF TRAPEZBLECH AUS VERZINKTEM STAHL
- 2- AN DER DECKE VERBOLZTE STAHLPLATTE 250/250/8 MM
- 3- VERSCHWEISSTE STAHLPLATTE 200/60/5 MM MIT VERSTELLBARER ÖSE ZUR BEFESTIGUNG DES DECKENHÄNGSYSTEMS
- 4- ABGEHÄNGTES BELEUCHTUNGSSYSTEM MIT LEUCHTSTOFFRÖHREN
- 5- LÜFTUNGSRÖHR Ø 250 MM
- 6- ABGEHÄNGTE ZWISCHENDECKE AUS GIPSKARTONPLATTEN STÄRKE 15 MM
- 7- SICHTBARER HEB-TRÄGER 800

- 8- T-FÖRMIGER GESTRICHENER ALUMINIUMPROFILRAHMEN 42X35 MM
- 9- ZU ÖFFNENDES PANEEL AUS WEISSEM VERBUNDSICHERHEITSGLAS 4+4
- 10- ZU ÖFFNENDE BODENPLATTEN AUS BEGEBHAREM WEISSEM VERBUNDSICHERHEITSGLAS 8+10+10 MIT RUTSCHFESTEM FINISH
- 11- BODENHINTERLEUCHTUNG MIT LEUCHTSTOFFRÖHREN AUF ALUMINIUMVERKLEIDETEN KUNSTSTOFFPLATTEN, STÄRKE 4 MM
- 12- GEBÖGENES STAHLPROFIL 100X5 MM ALS RANDFINISH DER DREHBAREN AUSSTELLUNGSPLATTE
- 13- MOTORBETRIEBENER DREHMECHANISMUS DES AUSSTELLUNGSSYSTEMS Ø 3360 MM

**DETALLES E, F - FORJADO Y PAVIMENTACIÓN RETROILUMINADA SECCIONES VERTICALES ESCALA 1:25**

- 1- FORJADO DE HORMIGÓN ARMADO EN CHAPA GRECADA DE ACERO ZINCADO
- 2- LÁMINA DE ACERO 250/250/8 MM ATORNILLADA AL FORJADO
- 3- LÁMINA DE ACERO SOLDADA 200/60/5 MM CON OJAL REGULABLE DE FIJACIÓN DEL SISTEMA DE SUSPENSIÓN DEL TECHO
- 4- SISTEMA COLGADO DE ILUMINACIÓN CON TUBOS FLUORESCENTES
- 5- CANALIZACIÓN PARA LA VENTILACIÓN FORZADA Ø 250 MM
- 6- FALSO TECHO COLGADO DE PANELES DE CARTÓN-YESO ESP 15 MM
- 7- VIGA HEB 800, A VISTA
- 8- MARCO DE PERFILES DE ALUMINIO EN T PINTADOS 42X35 MM
- 9- PANELES QUE SE PUEDEN INSPECCIONAR DE VIDRIO DE SEGURIDAD BLANCO LAMINADO 4+4
- 10- PAVIMENTACIÓN DE PLACAS QUE SE PUEDEN INSPECCIONAR DE VIDRIO BLANCO ESTRATIFICADO DE SEGURIDAD QUE SE PUEDE PISAR 8+10+10 CON ACABADO ANTIDESLIZAMIENTO
- 11- SISTEMA DE RETROILUMINACIÓN DEL PAVIMENTO CON TUBOS FLUORESCENTES MONTADOS SOBRE LÁMINAS DE PLÁSTICO RIVESTIDAS DE ALUMINIO ESP 4 MM
- 12- PERFIL DE ACERO CURVO 100X5 MM COMO ACABADO DEL BORDE DE LA LÁMINA EXPOSITIVA RODANTE
- 13- MECANISMO MOTORIZADO DE ROTACIÓN DEL SISTEMA EXPOSITIVO Ø 3360 MM



**CREDITI / CREDITS**

**Client:** Daimler Chrysler Immobilien, Berlin  
**Location:** Mercedes Strasse 100, Stuttgart, Germany  
**Program:** Museum for the Complete Cars Collection of Mercedes-Benz  
**Project Management:** Drees & Sommer, Stuttgart  
**Gross floor surface:** 35.000 m<sup>2</sup>  
**Volume:** 270.000 m<sup>3</sup>  
**Schedule:** 2002 - 2006  
**Design:** UN Studio

**Architects:** Ben van Berkel, Tobias Wallisser, Caroline Bos  
**Team:** M. Hemmerling, H. Pfau, W. de Jonge, A. Dingsté, G.P. Feldmann, B. Rimner, S. Schaeffer, A. Bogenschuetz, U. Horner, I. Schickler, D. Ruarus, E. Horstmannshof, D. Diporedjo, N. Santoso, R. Brixner, A. Jung, M. Johnston, R. Loman, A. van der Bliet, F. Evers, N. Almeida, G. Gijzen, T. Nunes, B. Rosman, E. Alberg, G. Kahlau, M. Herud, T. Klein, S. Streit, T. Oh, J. Weiss, P. Dury, C. Lamm, A. Carliquist, J. Debelius, D. Kalani, E. Klinkenberg

**Realisation:** UN Studio with Wenzel + Wenzel, Stuttgart  
**Team:** M. Wenzel, M. Schwarz, C. Schulte-Mattler, I. Karbon, N. Kühnle, F. Erhard, M.I. Fischinger, C. Friedrich, P. Halzer, C. Krinn, S. Linder, S. Schneider, W. Ulrich, G. Völker, K. Widmann, C. Brecher, S. Hertwerck, I. Gössel, U. Iftensohn, V. Hilpert, T. Koch, U. Kolb, B. Pallesen- Mustikay, M. Schwesinger, T. Duong Du, K. Steimle, F. Goscheff, T. Hertlein, Y. Galdys, D. Hocaoglu, K. Karapanceva, A. Volk, P. Yong

**Exhibition Concept and Design:** HG Merz, Stuttgart  
**Interior:** UN Studio with Concrete Architectural Associates, Amsterdam  
**Special elements:** Inside Outside - Petra Blaisse, Amsterdam

**Consultants:**  
**Structure:** Werner Sobek Ingenieure, Stuttgart  
**Facility Management and Facade planning:** DS-Plan Engineering aus Leidenschaft, Stuttgart  
**Geometry:** Arnold Walz, Stuttgart  
**Climate engineering:** Transsolar Energietechnik, Stuttgart  
**Light planning:** Ulrike Brandt Licht, Hamburg  
**Cost estimation:** Nanna Fütterer, Stuttgart/Berlin  
**Infrastructure:** David Johnston, Arup, London

**Building structure:** ARGE Neues Mercedes-Benz Museum Züblin/Wolff & Müller, Stuttgart  
**Façade:** Josef Gartner, Gundelfingen  
**Partitions:** Karl Günther, Glatten  
**Metal work:** Schmid + Drüppel Metallbau, Böblingen  
**Floors:** Boden im Raum - Doppelboden Service, Hattingen  
**Ceilings:** Lampert Innenausbau, Bad Waldsee  
**Ventilation Ceilings:** Rentschler REVEN Lüftungssysteme, Sersheim  
**Special Lighting:** iGuzzini illumination Deutschland, Planegg  
**Lifts:** Thyssen Krupp Aufzüge, Neuhausen  
**Special furniture:** Moroso - Udine, Italy

Foto di / Photo by Christian Richters



The new competence center for innovative LED-applications.  
 A company of the Zumtobel Group. [www.ledonlighting.com](http://www.ledonlighting.com)

**LEDON**