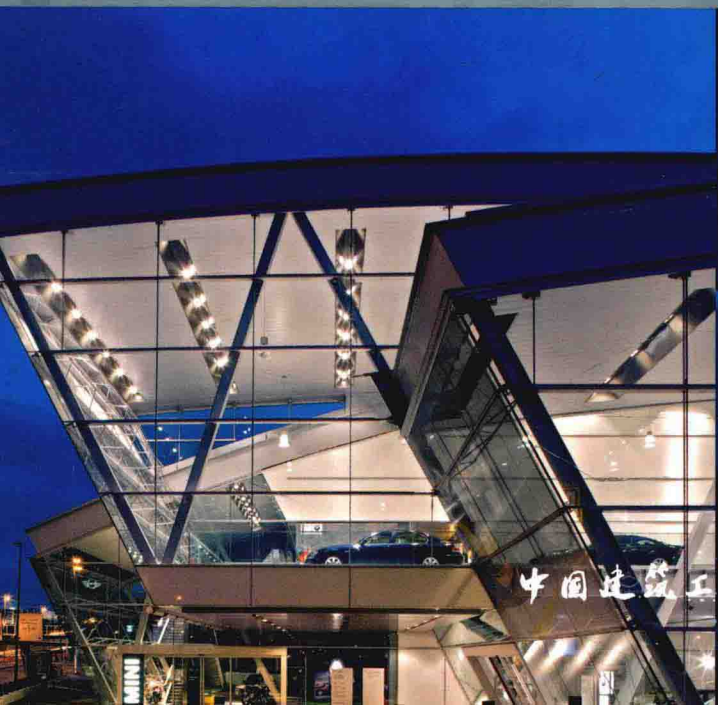




国际知名企业标志性建筑设计译丛

全球 知名汽车公司建筑设计

[西] 亚历杭德罗·巴阿蒙 安东尼奥·科奎拉 著 路培 译



中国建筑工业出版社

国际知名企业标志性建筑设计译丛

全球知名汽车公司建筑设计

[西] 亚历杭德罗·巴阿蒙 著
安东尼奥·科奎拉
路 培 译

中国建筑工业出版社

著作权合同登记图字：01-2009-7372号

图书在版编目（CIP）数据

全球知名汽车公司建筑设计/(西)巴阿蒙等著；路培译．—北京：
中国建筑工业出版社，2013.3

（国际知名企业标志性建筑设计译丛）

ISBN 978-7-112-15114-1

I. ①全… II. ①巴…②路… III. ①汽车企业—建筑设计—设计方
案—世界 IV. ①TU275.2

中国版本图书馆CIP数据核字（2013）第052299号

Original Spanish title: AUTOMOTRIZ

Editor Coordinator: Alejandro Bahamón & Antonio Corcuera

Text Authors: Antonio Corcuera

Research: Alexandre Campello

Art Directon & Design: Midori

Original Edition © PARRAMON EDICIONES, S.A.Barcelona, España

World rights reserved

Translation Copyright © 2014 China Architecture & Building Press

本书由西班牙 Parramón 出版社授权翻译出版

责任编辑：姚丹宁

责任设计：赵明霞

责任校对：陈晶晶 党 蕾

国际知名企业标志性建筑设计译丛

全球知名汽车公司建筑设计

亚历杭德罗·巴阿蒙 著
[西] 安东尼奥·科奎拉
路 培 译

*

中国建筑工业出版社出版、发行（北京西郊百万庄）

各地新华书店、建筑书店经销

北京嘉泰利德公司制版

北京顺诚彩色印刷有限公司印刷

*

开本：880×1230毫米 1/16 印张：10 $\frac{1}{2}$ 字数：320千字

2014年1月第一版 2014年1月第一次印刷

定价：198.00元

ISBN 978-7-112-15114-1

(23053)

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题，可寄本社退换

（邮政编码 100037）

亚历杭德罗·巴阿蒙 (Alejandro Bahamón)

汽车与现代建筑，一段共同的历史

工业革命在突然之间改变了我们在这个世界上曾经的居住和交通模式，这种改变所带来的影响至今仍在延续。大规模工业生产和内燃机车的发明，这一对于 19 世纪中叶诞生、到了 20 世纪初期才被世人充分理解的事实，对建筑业和汽车工业都产生了直接的影响。从那时起，建筑师、理论学家、历史学家或空想家们便在建筑业和汽车工业这两个领域之间构建起了一种关联。两者之间的相似度是如此之高，以至于已有人预言，现代建筑和汽车这一对双生子，也终将在同一时间走向消亡。著名现代建筑师勒·柯布西耶自身就对一种有赖于汽车方可实现的城市模式十分着迷，他设计的雪铁龙之家，其名字本身已然清晰地影射了雪铁龙这一汽车品牌。尽管雪

铁龙之家的设计最初完成于 1920 年，勒·柯布西耶在随后的十年中几易其稿，最终将其发展为一种住宅模式。这是一种为了便于批量生产而设计的房子，从而可以满足不断增长的人口需求。1925 年，勒·柯布西耶提出了他的“伏瓦生规划” (Plan Voisin)，这一规划方案得到了另外一家汽车制造商的赞助，旨在将巴黎市中心的一大部分地区夷为平地，以排布在正交网格道路系统中的十字形塔楼取而代之。20 世纪上半叶，建筑师们对于汽车的兴趣十分强烈，他们不仅以这种机械化和自动化的全新流动工具为基础进行建筑创作，更有甚者竟亲自动手设计起汽车来。同时，由于新材料的诞生、规模化生产和建造施工行业的机械化，建筑在那时也被构想为一种机器。模块化的钢构件、玻璃、装配生产线、自动扶梯、

电梯、空调以及其他设备开始成为建筑设计中必不可少的组成要素。汽车与现代建筑从那时起便结成为一对亲密兄弟，时至今日甚至要共同面对来自于环保主义者们最苛刻的批评。无论是汽车工业还是建筑业，对于地球上矿石燃料的过度消耗均负有不可推卸的责任。如今，二者都不得不开发出一种更加环保的产品，尽管现在看来这种尝试的成效尚不明显。

汽车工业与城市风貌

汽车的出现不仅对我们的出行方式和城市形态产生了重要影响，同时也给近百年来的建筑发展留下了不可磨灭的印迹。1903年，随着福特汽车公司的创建和在亨利·福特（Henry Ford）努力下汽车批量生产的实现，汽

车工业正式诞生。正是在亨利·福特的委托下，建筑师阿尔伯特·康（Albert Kahn）设计了一系列厂房，可以将新近研发的汽车生产线置于其中。自1909年坐落于密歇根的第一座工厂建成之后，又相继出现了许多造型简洁的建筑物，且均为钢筋混凝土结构。建筑内部空间开敞明亮，可以容纳大型的机械设备；建筑外表朴素，以简化的古典主义建筑语言为特征。从阿尔伯特·康的建筑作品开始，汽车工业变得愈加复杂，也进而推动着建筑设计和施工建造业的不断发展，其中许多建筑在今天被奉为某一特定建筑风格的代表作。由贾科莫·玛特·图鲁科（Giacomo Mattè Trucco）设计、建于1923年的菲亚特都灵工厂便是一例。这座工厂的厂房屋顶兼具测试跑道的功能，堪称意大利理性主义建筑的范例，和速度有

关的未来主义理念通过这座建筑得以体现；近年来在由伦佐·皮亚诺（Renzo Piano）发起的一场全面建筑改革中，它还成了改革的对象。由威廉·凡·艾伦（William van Alen）设计的建成于1930年的纽约克莱斯勒大厦则是另一范例。尽管在其落成仅几个月之后，帝国大厦便在高度上超过了它，这座建筑在其落成之时堪称世界上最高的建筑物。它不仅是曼哈顿的标志、“装饰艺术运动”（art déco）的宏伟代表作，还是全世界摩天大楼设计的灵感源泉。克莱斯勒大厦至今仍是最受纽约市民喜爱的摩天大厦之一，也是获得来自批评家和历史学家的赞誉最多的建筑之一。第二次世界大战期间，建筑业陷入空前的危机之中，然而那一时期仍不乏经典的旷世之作，比如位于密歇根州东南部城市沃伦的通用汽车技术中心，

该建筑落成于1950年，建筑师为伊利尔·沙里宁（Eliel Saarinen）和埃罗·沙里宁（Eero Saarinen）父子。通用汽车技术中心在风格上明白无误地影射了密斯·凡德罗（Mies van der Rohe）的建筑，是国际派风格的典型代表。在汽车类建筑的设计中，这一风格直至几年前仍然十分流行，被认为是最恰当的设计语汇。总而言之，由于在汽车工业的推动下诞生的众多建筑作品至今依然历久弥新，堪称经典，汽车工业无疑已然成为20世纪建筑创作的重要动因之一。

品牌汽车与明星建筑

如同其他行业一样，在汽车工业中各个厂商都在试图寻找一种客户，在为其提供高品质的产品之外，更要

培养其品牌意识，从而使消费者获得身份认同感。这可谓一种复杂的营销策略，明星建筑在其中扮演的角色非常重要，尤其是当某种品牌与其休闲消费群体建立起直接联系的时候，这种营销策略便是针对这类休闲消费者而制定的。时尚业早在几十年前便找到具有国际知名度的建筑师们为其设计专卖店，从而使像普拉达、爱马仕或路易斯威登等品牌的店铺变成名副其实的购物体验场所。汽车工业在这方面也紧追时尚业的步伐。如今汽车厂商们为消费者提供形式多样的空间，参观者于其中既可以了解汽车设计的历史，也可以亲身体验应用于高端车型的最新技术。为消费者提供购车服务只是这类建筑的一部分功能，除此之外，音乐厅、展览空间、餐厅或报告厅等均是不可或缺的补充。这一现象在欧洲比较常

见，尤其是在德国，因为这里的环境赋予其某些特殊的条件使得汽车工业和明星建筑得以融为一体。欧洲汽车品牌所表现出的对建筑的兴趣，以及欧洲人习惯直接在工厂提取新车的传统，促使具备高附加值的汽车销售空间不断被设计并创造出来。此外，在这种营销模式下，甚至出现了一些包含参观汽车公司大楼在内的旅游套餐，以促进汽车消费。在这本书里，我们所面对的是一个复杂且多变的建筑种类，它值得我们去分析和研究，不仅由于它贡献了新的建筑类型，更在于它为我们提供了一个全新的具有批判性的视角，从而帮助我们对建筑和汽车在当代社会中所处的角色加以定义。

目录 4 | 导言

8 | 布加迪 (Bugatti)

■ 莫尔斯海姆, 法国 | 2005 年 | 海恩建筑工作室

18 | 梅赛德斯 - 奔驰 (Mercedes-Benz)

■ 萨尔茨堡, 奥地利 | 2006 年 | 卡达维特费尔德建筑事务所

■ 斯图加特, 德国 | 2006 年 | UN Studio 建筑事务所

38 | 雷诺 (Renault)

■ 巴黎, 法国 | 2005 年 | 贾柯伯 + 麦克法兰

48 | 丰田 (Toyota)

■ 埃普索姆, 英国 | 2001 年 | 谢泼德 · 罗布森

■ 墨尔本, 澳大利亚 | 2004 年 | 格雷 · 普克山德建筑事务所,

迈克尔 · Z · 阿弗拉米迪斯

62 | 法拉利 (Ferrari)

■ 罗马, 意大利 | 2003 年 | 约萨 · 吉尼工作室

■ 马拉内罗, 意大利 | 2004 年 | 马西米拉诺 · 弗卡萨斯

■ 马拉内罗, 意大利 | 2005 年 | 马可 · 威斯康蒂及合伙人建筑事务所

84 | 大众 (Volkswagen)

■ 沃尔夫斯堡, 德国 | 2000 年 | 海恩建筑工作室

■ 德累斯顿, 德国 | 2001 年 | 海恩建筑工作室

100 | 雪铁龙 (Citroën)

■ 巴黎, 法国 | 2007 年 | 曼纽勒 · 戈特德

112 | 宝马 (BMW)

■ 莱比锡, 德国 | 2005 年 | 扎哈 · 哈迪德建筑事务所

■ 莱比锡, 德国 | 2006 年 | 扎哈 · 哈迪德建筑事务所

■ 慕尼黑, 德国 | 2007 年 | 蓝天组

136 | MINI

■ 阿尔伯克基, 新墨西哥州, 美国 | 2005 年 | 乔恩 · 安德森建筑工作室

■ 马德里, 西班牙 | 2005 年 | 拉斐尔 · 德 · 拉 - 霍茨

152 | 保时捷 (Porsche)

■ 莱比锡, 德国 | 2002 年 | 冯 · 格康、马格及合伙人事务所 (GMP)

■ 斯图加特, 德国 | 2008 年 | 德鲁根 · 梅斯尔联合设计事务所

166 | 建筑师名录

国际知名企业标志性建筑设计译丛

全球知名汽车公司建筑设计

[西] 亚历杭德罗·巴阿蒙 著
安东尼奥·科奎拉
路 培 译

中国建筑工业出版社

目录 4 | 引言

8 | 布加迪 (Bugatti)

■ 莫尔斯海姆, 法国 | 2005 年 | 海恩建筑工作室

18 | 梅赛德斯 - 奔驰 (Mercedes-Benz)

■ 萨尔茨堡, 奥地利 | 2006 年 | 卡达维特费尔德建筑事务所

■ 斯图加特, 德国 | 2006 年 | UN Studio 建筑事务所

38 | 雷诺 (Renault)

■ 巴黎, 法国 | 2005 年 | 贾柯伯 + 麦克法兰

48 | 丰田 (Toyota)

■ 埃普索姆, 英国 | 2001 年 | 谢泼德 · 罗布森

■ 墨尔本, 澳大利亚 | 2004 年 | 格雷 · 普克山德建筑事务所,

迈克尔 · Z · 阿弗拉米迪斯

62 | 法拉利 (Ferrari)

■ 罗马, 意大利 | 2003 年 | 约萨 · 吉尼工作室

■ 马拉内罗, 意大利 | 2004 年 | 马西米拉诺 · 弗卡萨斯

■ 马拉内罗, 意大利 | 2005 年 | 马可 · 威斯康蒂及合伙人建筑事务所

84 | 大众 (Volkswagen)

■ 沃尔夫斯堡, 德国 | 2000 年 | 海恩建筑工作室

■ 德累斯顿, 德国 | 2001 年 | 海恩建筑工作室

100 | 雪铁龙 (Citroën)

■ 巴黎, 法国 | 2007 年 | 曼纽勒 · 戈特德

112 | 宝马 (BMW)

■ 莱比锡, 德国 | 2005 年 | 扎哈 · 哈迪德建筑事务所

■ 莱比锡, 德国 | 2006 年 | 扎哈 · 哈迪德建筑事务所

■ 慕尼黑, 德国 | 2007 年 | 蓝天组

136 | MINI

■ 阿尔伯克基, 新墨西哥州, 美国 | 2005 年 | 乔恩 · 安德森建筑工作室

■ 马德里, 西班牙 | 2005 年 | 拉斐尔 · 德 · 拉 - 霍茨

152 | 保时捷 (Porsche)

■ 莱比锡, 德国 | 2002 年 | 冯 · 格康、马格及合伙人事务所 (GMP)

■ 斯图加特, 德国 | 2008 年 | 德鲁根 · 梅斯尔联合设计事务所

166 | 建筑师名录

亚历杭德罗·巴阿蒙 (Alejandro Bahamón)

汽车与现代建筑、一段共同的历史

工业革命在突然之间改变了我们在这个世界上曾经的居住和交通模式，这种改变所带来的影响至今仍在延续。大规模工业生产和内燃机车的发明，这一对于 19 世纪中叶诞生、到了 20 世纪初期才被世人充分理解的事实，对建筑业和汽车工业都产生了直接的影响。从那时起，建筑师、理论学家、历史学家或空想家们便在建筑业和汽车工业这两个领域之间构建起了一种关联。两者之间的相似度是如此之高，以至于已有人预言，现代建筑和汽车这一对双生子，也终将在同一时间走向消亡。著名现代建筑师勒·柯布西耶自身就对一种有赖于汽车方可实现的城市模式十分着迷，他设计的雪铁龙之家，其名本身已然清晰地影射了雪铁龙这一汽车品牌。尽管雪

铁龙之家的设计最初完成于 1920 年，勒·柯布西耶在随后的十年中几易其稿，最终将其发展为一种住宅模式。这是一种为了便于批量生产而设计的房子，从而可以满足不断增长的人口需求。1925 年，勒·柯布西耶提出了他的“伏瓦生规划” (Plan Voisin)，这一规划方案得到了另外一家汽车制造商的赞助，旨在将巴黎市中心的一大部分地区夷为平地，以排布在正交网格道路系统中的十字形塔楼取而代之。20 世纪上半叶，建筑师们对于汽车的兴趣十分强烈，他们不仅以这种机械化和自动化的全新流动工具为基础进行建筑创作，更有甚者竟亲自动手设计起汽车来。同时，由于新材料的诞生、规模化生产和建造施工行业的机械化，建筑在那时也被构想为一种机器。模块化的钢构件、玻璃、装配生产线、自动扶梯、

电梯、空调以及其他设备开始成为建筑设计中必不可少的组成要素。汽车与现代建筑从那时起便结成为一对亲密兄弟，时至今日甚至要共同面对来自于环保主义者们的最苛刻的批评。无论是汽车工业还是建筑业，对于地球上矿石燃料的过度消耗均负有不可推卸的责任。如今，二者都不得不开发出一种更加环保的产品，尽管现在看来这种尝试的成效尚不明显。

汽车工业与城市风貌

汽车的出现不仅对我们的出行方式和城市形态产生了重要影响，同时也给近百年来的建筑发展留下了不可磨灭的印迹。1903年，随着福特汽车公司的创建和在亨利·福特（Henry Ford）努力下汽车批量生产的实现，汽

车工业正式诞生。正是在亨利·福特的委托下，建筑师阿尔伯特·康（Albert Kahn）设计了一系列厂房，可以将新近研发的汽车生产线置于其中。自1909年坐落于密歇根的第一座工厂建成之后，又相继出现了许多造型简洁的建筑物，且均为钢筋混凝土结构。建筑内部空间开敞明亮，可以容纳大型的机械设备；建筑外表朴素，以简化的古典主义建筑语言为特征。从阿尔伯特·康的建筑作品开始，汽车工业变得愈加复杂，也进而推动着建筑设计和施工建造业的不断发展，其中许多建筑在今天被奉为某一特定建筑风格的代表作。由贾科莫·玛特·图鲁科（Giacomo Mattè Trucco）设计、建于1923年的菲亚特都灵工厂便是一例。这座工厂的厂房屋顶兼具测试跑道的功能，堪称意大利理性主义建筑的范例，和速度有

关的未来主义理念通过这座建筑得以体现；近年来在由伦佐·皮亚诺（Renzo Piano）发起的一场全面建筑改革中，它还成了改革的对象。由威廉·凡·艾伦（William van Alen）设计的建成于1930年的纽约克莱斯勒大厦则是另一范例。尽管在其落成仅几个月之后，帝国大厦便在高度上超过了它，这座建筑在其落成之时堪称世界上最高的建筑物。它不仅是曼哈顿的标志、“装饰艺术运动”（art déco）的宏伟代表作，还是全世界摩天大楼设计的灵感源泉。克莱斯勒大厦至今仍是最受纽约市民喜爱的摩天大厦之一，也是获得来自批评家和历史学家的赞誉最多的建筑之一。第二次世界大战期间，建筑业陷入空前的危机之中，然而那一时期仍不乏经典的旷世之作，比如位于密歇根州东南部城市沃伦的通用汽车技术中心，

该建筑落成于1950年，建筑师为伊利尔·沙里宁（Eliel Saarinen）和埃罗·沙里宁（Eero Saarinen）父子。通用汽车技术中心在风格上明白无误地影射了密斯·凡德罗（Mies van der Rohe）的建筑，是国际派风格的典型代表。在汽车类建筑的设计中，这一风格直至几年前仍然十分流行，被认为是最恰当的设计语汇。总而言之，由于在汽车工业的推动下诞生的众多建筑作品至今依然历久弥新，堪称经典，汽车工业无疑已然成为20世纪建筑创作的重要动因之一。

通用汽车中心建筑

如同其他行业一样，在汽车工业中各个厂商都在试图寻找一种客户，在为其提供高品质的产品之外，更要

培养其品牌意识，从而使消费者获得身份认同感。这可谓一种复杂的营销策略，明星建筑在其中扮演的角色非常重要，尤其是当某种品牌与其休闲消费群体建立起直接联系的时候，这种营销策略便是针对这类休闲消费者而制定的。时尚业早在几十年前便找到具有国际知名度的建筑师们为其设计专卖店，从而使像普拉达、爱马仕或路易斯威登等品牌的店铺变成名副其实的购物体验场所。汽车工业在这方面也紧追时尚业的步伐。如今汽车厂商们为消费者提供形式多样的空间，参观者于其中既可以了解汽车设计的历史，也可以亲身体验应用于高端车型的最新技术。为消费者提供购车服务只是这类建筑的一部分功能，除此之外，音乐厅、展览空间、餐厅或报告厅等均是不可或缺的补充。这一现象在欧洲比较常

见，尤其是在德国，因为这里的环境赋予其某些特殊的条件使得汽车工业和明星建筑得以融为一体。欧洲汽车品牌所表现出的对建筑的兴趣，以及欧洲人习惯直接在工厂提取新车的传统，促使具备高附加值的汽车销售空间不断被设计并创造出来。此外，在这种营销模式下，甚至出现了一些包含参观汽车公司大楼在内的旅游套餐，以促进汽车消费。在这本书里，我们所面对的是一个复杂且多变的建筑种类，它值得我们去分析和研究，不仅由于它贡献了新的建筑类型，更在于它为我们提供了一个全新的具有批判性的视角，从而帮助我们对建筑和汽车在当代社会中所处的角色加以定义。



布加迪，这个在汽车历史上赫赫有名的公司，由意大利人埃托尔·布加迪（Ettore Bugatti）创建于法国，是当今世界生产最豪华和速度最快的汽车厂商之一。尽管布加迪仅用了 19 年的时间，也就是在 1900 年便制造出第一辆原型车，却到 1910 年才正式量产。布加迪所有汽车均为手工制造、小批量生产，对所有细节极其讲究。1920 年到 1940 年期间，这一法国品牌主宰着竞技跑车市场，共生产了大约 8000 辆跑车，其中至今仍有大概两千辆存世。尽管如此，第二次世界大战的爆发使布加迪公司遭受重创，元气大伤，直至 20 世纪 90 年代末期布加迪品牌被德国大众收购后才有所恢复。如今，在德国大众的提携下，布加迪公司已重新步入正轨，以纯手工的方式生产出世界上速度最快的、独一无二的跑车——威龙。

布加迪 (Bugatti)

莫尔斯海姆，法国 | 2005年 | 海恩建筑工作室 (Henn Architekten) ■