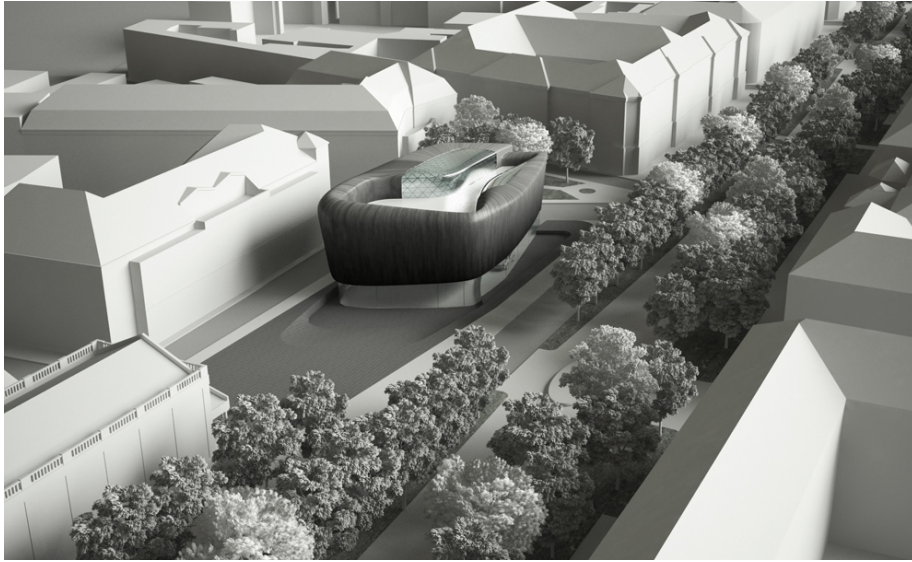


Műleírás



Diplomatervezés – Mercedes Bemutató és Élményátadó, Kecskemét

Heltai Xavér
2010.09.06.

Előszó

Diplomamunkámhoz olyan ötletet, témát kerestem, amely egyrészt abszolút aktuális, mind a helyszínt, mind pedig a témát tekintve, másrészt pedig szabadkezet ad egy egyetemi évek lezárásához méltó súlyú épület megtervezéséhez. Kecskeméti lakosként kihagyhatatlan lehetőséget és ötletet adott a nemrég, a városhoz települt Mercedes gyár. Ez a hatalmas beruházás nemcsak a magyar gazdaságnak jelentős segítség, hanem a város történetében is kimagasló esemény. Hiszen a már Nyugat-Európában felépült hasonló példák városai mind előnyt tudtak kovácsolni a neves gyár közelségéből és részben ennek köszönhetően figyelemre méltó fejlődést tapasztalhattak. Miután az Alföldi város turisztikai szempontból szinte minden évszakban kiemelkedő látogatottsággal bír, fontos, hogy az ide érkezők, de elsősorban az itt élők számára is érzékelhetővé tegyünk a Mercedes márka közelségét. A cél az lenne, hogy ez a gyár ne csak egy több ezer embert foglalkoztató munkahely legyen a város határában, hanem annak minden előnyét, létét és pozitív vonzatát a városközpontban is érezni lehessen. Azaz, legyen egy olyan kis „ékszerdoboz” a városközpontban vagy annak közvetlen környezetében, amely nem csak kapcsolatot teremt a gyár és a város között, hanem szűkebb értelemben élményt és tudást ad, kiszolgál, szórakoztat, tágabb értelemben pedig magával „húzza” a környezetét, melybe közvetve fejlődést és látogatókat vonz. Ehhez olyan helyszínt kerestem és választottam, amely egyben városszerkezeti problémát is orvosol. A kecskeméti Rákóczi út, száz évvel ezelőtt a város egyik legforgalmasabb sétáló utcája volt, amely akkoriban egy nagyszabású városrendezés keretében nyílt meg a Főtér és a Vasút park között. Zöld alléjával, üzleteivel, kávézóival és fontos közintézmények monumentális historizáló épületeivel méltán volt a Belváros ékköve, reprezentatív helyszíne. Ez a „zöld folyosó” tengelyével a mai napig kiemelkedő fontosságú elem a városszövetben. Mára azonban üres üzleteivel, elhanyagolt épületeivel és az időközben csökkent, használhatatlanná szervezett sétányával méltán rászolgált a már évek óta halogató rekonstrukcióra, fejlesztésre.

Diplomatervem célja erre a helyszínre, egy a város szövetébe jól illeszkedő, de megjelenésében a programhoz hű, extrém külsővel „becsomagolt” épület adaptálása, amely tömegével szoros kapcsolatban áll a környező épületekkel, megjelenésével izgalmas ellentétet eredményez a szemközti volt Városi mozi épületével és programjával látogatókat, további infrastruktúrát vonz, vonzhat. Mindemellett a terv foglalkozik a szűkebb környezet lehetőségeinek kapcsolatával, valamint a tágabb környezet, azaz a teljes utca lehetséges rekonstrukciójával és fejlesztésével. Ezeket azonban csak koncepcionálisan érintek, mint egy esetleges fejlesztési irányvonalat előrevetítve.

Tartalomjegyzék

- 1. Kecskemét rövid bemutatása**
 - 1.1 Helyszín, a városi szövetben**
 - 1.2 A választott helyszín adottságai**
 - 1.3 Miért pont a Rákóczi út?**
 - 1.4 Diplomamunka koncepció a Rákóczi útra**
- 2. Mercedes gyár, mint lehetőség**
 - 2.1 A Mercedes-Benz rövid története**
- 3. Építészeti koncepció, tömegalakítás**
- 4. Az épület programja**
- 5. Az épület szerkezeteinek az ismertetése**

1. Kecskemét rövid bemutatása

Kecskemét Magyarország legnagyobb városai sorában a nyolcadik. Bács-Kiskun megye székhelye, megye jogú város.

Kecskemét Magyarország középső részén, a Duna és a Tisza folyó között, az Alföldön fekszik. Félúton helyezkedik el Budapest és Szeged között, majdnem egyenlő távolságra a két nagy folyótól. A város közlekedés-földrajzi elhelyezkedése kiváló, közúti és vasúti csomópont. Az M5 autópálya (Budapest-Szeged) Kecskemétet nyugati irányból kerüli el, Észak, illetve Nyugat felől az 50-es, 52-es, 54-es; Kelet felől a 44-es, 441-es számú főutak közelítik meg, így a várost jelentős célforgalom érinti. Magyarország legdinamikusabban fejlődő települései közé tartozik, népessége – a megyén belül – mintegy 20%-ot képvisel, de itt koncentrálódik a vállalkozási, beruházási tevékenység jelentős része is. Kecskemét – a több mint 11 ezer működő vállalkozásával – jelentős szerepet tölt be a dél-alföldi régióban. A város gazdasági mutatói országos viszonylatban is kiemelkedők: jelentős az ipara, kereskedelme, a szolgáltatói szektor, jelentős a külföldi befektetések aránya, kedvező a munkaerő helyzet. Ehhez olyan adottságok segítették Kecskemétet egyebek közt, mint a gépipari, élelmiszeripari hagyományok, a jól képzett munkaerő, az oktatási intézmények, az autópálya, a főváros közelsége és a kulturális értékek.

Kecskemét az egyik legkiterjedtebb nemzetközi kapcsolatrendszerrel bíró nagyváros, tizenkét testvérvárosi és két partnervárosi kapcsolata van. E barátságok messze túlmutatnak a formaságokon, átszövik a sport, az oktatás, a kultúra és a gazdaság területeit. Kiterjedt nemzetközi kapcsolatai miatt elnyerte az EU-s csatlakozásban élenjáró városnak kijáró díjat, az Európa Diplomát, valamint az Európa Zászló kitüntetést is. Az európai együttműködésben és nemzetközi kapcsolatok építésében betöltött szerepéért 2005 nyarán az Európa Plakettet nyert el.

Páratlan turisztikai látnivalót találni Kecskeméten és környékén, amely az Alföld legváltozatosabb tája a Duna menti síkság és a Tisza völgye között. A védett természeti értékek egész sorát kínálja például a Kiskunsági Nemzeti Park is, ahol a ezen értékek sok helyen eredeti állapotukban őrződtek meg. A környék tanyás vidékére jellemzőek a pusztatemplomok, ilyen látható Kerekegyháza határában Kunpusztán és Lajosmizse tanyái között. A kulturális rendezvények közül kiemelkedik, és számtalan külföldi érdeklődőt is vonz a Kecskeméti Tavasz Fesztivál, a Hírös Hét Fesztivál, a Kodály Szeminárium, a Nyári Fesztivál és a Népzenei Találkozó. A város építészetére erősen rányomja bélyegét a szecesszió, annak is a népies, magyaros ága. Számos műemléke is ebben a stílusban épült, például a Lechner Ödön által tervezett Városháza épülete is, és a szinte Kecskemét jelképévé váló Márkus Géza által tervezett Cifrapalota is.

1.1 Helyszín, a városi szövetben

A város igen bonyolult rendszer. A sajátos alföldi mezőváros, ha lehet még bonyolultabb, amelynek környezeti, történeti, gazdasági, településszerkezeti, társadalmi, kulturális és mentalitásbeli „lenyomataitól és fejlődési eredményeitől” Kecskemét méltán lett „hírös város” az Alföldön. Egyszerre vonatkoztathatók rá városias, falusias és tanyás jelzők, illetve jellemzők. Kecskemét város szerkezete és városi szféráinak struktúrája rendkívül tagolt, mégis egységes egész. Ebben rejlik sajátos arculata. Napjainkban szinte egészében „mozgásban” van. Folyik az örökölt és részben a mezővárosias múltból következő hiányok felszámolása, teljesen átalakult a gazdasága, annak tulajdoni ágazati szerkezete, „ideért” az autópálya, új regionális funkciók jelennek meg (nagykereskedelem, felsőoktatás), s a város társadalma is új igényeket és elvárásokat fogalmaz meg. Ez a fejlődés „új irányokat és harmóniát” keres. Ezeknek a folyamatoknak az igazolására tökéletes helyszín a kecskeméti Rákóczi út.

Kecskemét egykor legforgalmasabb utcája egy száz évvel ezelőtti, nagyszabású városfejlesztési elképzelés részeként nyílt meg. Előkészítése és majdani megvalósítása Lestár Péter és Kada Elek hajdani polgármesterek nevéhez fűződik, akik egy francia, sugárutas elképzelés mezővárosi milióbe történő átültetését valósították meg. Időközben funkciója alaposan megváltozott. Eleinte piacként működött, később a forgalom növekedése miatt újraburkolták. Beépítése többször évtizedekig megtorpant, olyankor csak a meglévő házak arculatát építették át. A Rákóczi út építészeti arculata ma egyáltalán nem egységes, de karaktere az ötszáz méter hosszú fasorral mégis egyedülálló a magyar vidéki városépítészetben.

1.2 A választott helyszín adottságai

Diplomamunkám helyszínét tekintve olyan területeket kerestem a városban, amelyek nem a már városképileg kialakult történelmi belvárosban, hanem annak közvetlen fejlesztést igénylő környezetében helyezkednek el. A funkciók és a környezetre való hatás miatt tartom fontosnak egy forgalmas, könnyen megközelíthető telek választását. Így a legalkalmasabb helyszínnek a Rákóczi tengely bizonyult, ami már évek óta a városfejlesztési programok fő eleme, ám a mai napig nem történt semmi. Az átformálódással érintett terület több szempontból is érzékeny pontja a városnak, hiszen a Belváros és a külső városrészek közötti átmeneti területről van szó annak minden pozitív és negatív adottságaival. A Rákóczi út egy sugárút a belváros északkeleti részén, ami a város kis- és nagykörútjait köti össze, bár forgalma mára már csekély. Ugyanakkor a városközpont fejlesztések az elmúlt években elbillentek a délnyugati térség felé, így a Rákóczi út és környéke elmaradt, fejlődése megrekedt. Ezt az aszimmetriát még az is erősíti, hogy a külső területek növekedése (Széchenyiváros, Petőfiváros, Alsószéktó) ha nem is jó, de direkt kapcsolatokkal bír a belváros ezen részével.

A Rákóczi út jelenleg a következő képen néz ki. A századfordulón kiszélesített utca tengelyében húzódik az a zöld folyosó, amely a „megérkezés terét”, az indóház teret köti össze a város főterével. Ám a gyalogos közlekedésre kialakított zöld átjáró szerepe mára már értékét veszített, fái pedig több mint fele 30%-os vagy annál kisebb vitalitási értékűnek minősített. Ezt a parkosított elemet mindkét oldalon egy 2x2 sávú útpálya keretezi. Az útpályák közlekedés szempontjából túlméretezettek, áttervezésükre és összevonásukra már több városi tanulmány is született. Épületeit tekintve a Rákóczi utat mindkét oldalon összefüggő, 14 méteres párkánymagasságú térfal jellemzi. Amíg az egyik oldalon csak lakó és a földszinten kereskedelmi funkciójú épületek állnak, addig a másik oldalon csak középületek sorakoznak. Ebbe a sorba illeszkedne a diplomamunkám is.

A középületek között áll az 1914-ben, Mende Valér építész tervei alapján megépített Városi Mozi épülete, amely több mint tíz éve bezárt, funkció nélküli műemlék. Az előtte lévő közterület jelenleg felszíni parkolóként éktelenkedik. A város a Rákóczi tengelyre szóló fejlesztési terveiben a volt Városi Mozi épületét rendezvény- és kiállítóközpontként hasznosítaná, az előtte lévő parkolót pedig építési telekké alakítaná. Ez az építési telek a közvetlen tervezési terület.

1.3 Miért pont a Rákóczi út?

- A Rákóczi út a belváros leértékelődött területeinek a tengelyében helyezkedik el.
- Közvetlen gyalogos, kerékpáros és (csökkentett mértékű) gépjármű kapcsolatot tud biztosítani a belváros két nagy zöldterülete a Főtér és a Vasútkert között úgy, hogy maga is egy zöld folyosó.
- Az út épületállománya mellett, hogy sok értékkel bír, kialakulhatnak mondható – ezért nem kell azzal számolni, hogy a közterületek megújulása után építkezésekbe kezdhetnek a térfalak mentén, és így befolyásolhatják az újonnan kialakított közösségi területeket.
- Az itteni beavatkozás tudja a legnagyobb nyomást gyakorolni a térség többi elemének a megújítására.
- Ezen a területen valósítható meg a legkomplexebben egy olyan közterület revitalizáció, mely a legnagyobb hatással bírhat a terület további részeinek a magánereős átalakulására is.
- A város már régóta tervezi a tengely korzójává való átalakítását és a belváros Főtéréhez való kapcsolását.
- Városszerkezeti helyzeténél fogva egyedül a Rákóczi út tud új gyalogos és kerékpáros kapcsolatot teremteni a Hunyadi várossal. Ez a kapcsolat közvetlenül a városrész központjának közelében jönne létre.

1. 4 Diplomamunka koncepció a Rákóczi Útra

Kecskemét Főtere 1894 óta (ekkor alakították ki, Lestár Péter polgármestersége alatt) rengeteg pozitív változáson esett keresztül, mígnem elnyerte mai formáját. A Főtér műemlék együttes, amely hét térből - a Szabadság, a Széchenyi, a Kossuth, a Kálvin, a Katona József, a Lestár és a Piaristák teréből -, és a környező utcákból áll össze. (A Művelődési és Közoktatási Minisztérium 1991-ben műemlék jellegű területté nyilvánította.) A tér az ország legszebb főterei közé tartozik, kellemes pihenőpark, zöld sziget a város központjában. Zöld felületeinek organikus kontúrjai tökéletes harmóniában vannak a várost meghatározó szecessziós épületekkel. Az átlátható, változatos, igényes és élhető városközpontot az itt élők szeretik és büszkének rá.

Véleményem szerint ezt a hangulatot szem előtt tartva, a már meglévő történelmi elemek megtartásával és emberközpontúsággal kell a Rákóczi tengelyt is revitalizálni, és a Főtérhez kapcsolni. A városnak ez a része igenis megrekedt a fejlődésben, régi nivóját elvesztette, jelenlegi helyzete nem méltó egy ilyen igényekkel rendelkező Belvároshoz, városhoz. A városi tervek, koncepciók a jelenlegi struktúra megőrzését és annak felújítását szorgalmazzák pusztán az ott lakók nyugalmanak érdekében, hiszen így nem kerülne kialakításra egy forgalmas sétálóutca, kávéházi és éttermi teraszokkal. Pedig így, csak a jelenlegi állapotot és problémákat konzerválják, újabb évtizedekre.

Úgy gondolom, hogy most van lehetőség és igény arra, amit ez az utca már régóta kíván! Cél a Főtér gyalogos tengelyének meghosszabbítása egy széles sétánnyal, amelyet a meglévőhöz hasonló, szellősebb fasor keretezne. A tengely korzóvá alakítása, aminek érdekében a gépkocsi forgalmat a déli oldalra kétszer egy sávra korlátozom, meghagyva a lehetőséget tömegközlekedés későbbi kiépítésére. Amíg a tömegközlekedés nem valósul meg – azaz, a gépkocsis forgalom teljes kizárása az utcából -, a kétszer egysávos útpályának el kell bírnia a csökkentett gépjármű és busz forgalmat. Ugyanakkor számolni kell a ténnyel is, hogy az új funkciók megjelenésével, az utca korzóvá alakításával, a városi Mozi rendezvényházzá, kiállítótérre való átalakításával és a tervezett Mercedes Bemutatóval az utca forgalma jelentősen megnő. De a Belváros legyen a gyalogosoké! Ebből az okból kifolyólag nem kerül kialakításra parkoló a tervezési területen, mivel az generálná a gépkocsis forgalmat. Viszont a tömegközlekedés kiépítéséig a leállósávok megmaradnának. A tengely átalakítása során fontos szempont volt az is, hogy a lehető legkevesebb fa kerüljön kivágásra, hiszen egy ilyen fasor ritkításának vagy egyidejű cseréjének lélektani hatása lenne az itt élőkre. Részben emiatt, részben pedig az alkotók iránti tiszteletből a fasor jellege megmaradna, csupán esztétikai okokból a telepítés formája változna. Természetesen az előregedett vagy beteg fákat előnevelt utódokkal pótolnám úgy, hogy egy hosszú távú folyamat eredményeként egy szellősebb, füvesített zöld folyosó keletkezzen az út teljes hosszában. A kiszélesített sétány - ami így 3,5 méterről 7 méterre nőtt – ugyanolyan burkolatot kapna, mint a Főtér. (Ezt a burkolatot akár a Vasútparkon át egészen a Vasútállomásig lehetne folytatni.)

2. Mercedes gyár, mint lehetőség

Florian Martens, a Mercedes szóvivője elmondta, hogy Magyarországon a legjobbak a feltételek a tervezett új üzem létrehozásához, a cég elnökségének egyhangú döntése alapján létesül az üzem. A várost délről elkerülő 44-54-es főúttól délre, az 5-ös főút közelében van az a közel 120 hektáros földterület, amelyet a Daimler cég Kecskeméttől és Városföld községtől vásárolt. Ezeknek a földeknek a nagy része szántó vagy gyeper, de van köztük út és egy kivett mocsárnak minősített kéthektáros terület is. A kecskeméti gyártelep a Daimler-Benz első kelet-európai üzeme lesz. A nagyszabású beruházás első körben a rastatti Mercedes-Benz gyárat érinti majd. Az ott rendelkezésre álló kapacitások teljes mértékű kihasználása, és a hosszú távú folyamatos hatékonyság és strukturális fejlesztések biztosítása indokolja egy új üzem létrehozását, melynek tervezett helyszíne Kecskemét. A vezetőség elmondása szerint azért, mert „ez a gyártóhely teljesíti a Mercedes-Benz üzemének sikeres felépítéséhez szükséges magas minőségi és mennyiségi szempontok által támasztott követelményeket”. Ugyanakkor, a Mercedes-Benz a jövőben még több prémiumkategóriájú gépkocsit fog kínálni az alacsony fogyasztású kompakt gépjárműosztályban. Így a jövőben kettő helyett négy gépkocsival kívánják kielégíteni ügyfeleik igényeit a kompakt gépkocsik kategóriájában. Az új kompakt modellek gyártását végző, közel 120 hektáron felépíteni tervezett üzemre 800 millió eurót, nagyjából 240 milliárd forintot költenek, a gyár 2500 embernek ad majd munkát. Ez lesz Magyarország legnagyobb beruházása.

A Daimler AG, a Magyar Kormány és Kecskemét város képviselői 2008. október 27-én írta alá a végleges együttműködési szerződést az Országházban.

2.1 A Mercedes-Benz rövid története

Karl Benz, a Karlsruhe-i születésű mérnök 1883-ban alapította meg saját vállalkozását Mannheimben, a Benz és Társa Rajnai Gázmotorgyára (Benz & Co. Rheinische Gasmotoren-Fabrik). Itt építette meg azt a háromkerekű járművet (Benz-Dreirad), amelyet 1886. január 29.-én találmányként jelentett be a Szabadalmi Hivatalban. Ezt a napot az autó születésnapjaként is tartják nyilván. A jármű, mint a világ első autója egyébként egy teljesen önálló, új konstrukció volt.

Gottlieb Daimler 1872-től 1882-ig a Köln melletti Deutz-ban, Nicolast August Otto gázmotorgyárában műszaki igazgatóként dolgozott. Barátjával, Wilhelm Maybach-al együtt az Otto által 1876-ban szabadalmaztatott négyütemű motor fejlesztésén, sorozatgyártásra alkalmassá tételén dolgozott.

A Deutz-ban töltött első idők egyik fontos tárgyi emléke az a képeslap, amelyet Daimler a családjának küldött Cannstattba. Ezen egy háromágú csillaggal jelölte meg ottani lakását. Évekkel később, amikor a DMG védjegyet keresett, Daimler fiai, Paul és Adolf emlékeztek erre a csillagra, és a földön, vízen, levegőben megvalósulni látszó motorizáció szimbólumaként a háromágú csillagot, mint márkajelet védették le.

Diplomatervezés – Mercedes Bemutató és Élményátadó, Kecskemét

Heltai Xavér – PTE-PMMK

Daimler az Ottoval támadt nézeteltérései miatt 1882-ben elhagyta Deutz-ot és a Cannstatt-i villájának kertjében álló kis műhelyben folytatta Maybach-al együtt a fejlesztési munkát. 1885-ben elkészült egy olyan -persze csak az akkori szemmel nézve- könnyű és kompakt motor, amely jármű hajtására egyáltalán szóba jöhetett. Be is építették először egy, leginkább motorkerékpárra hasonlító kis járműbe (ez volt az ún. Reitwagen), majd egy évvel később, 1886-ban egy négykerekűbe, amely már maga volt az automobil. A történet érdekessége, hogy ez a két, a mobil világ vízióját mindenképpen megvalósítani akaró ember soha nem találkozott egymással, a fent leírt úttörő munkát külön-külön végezték. Életművük is igazán csak a két "első" autó megszületése után negyven évvel, az 1926-ban fúzióval létrejött Daimler-Benz cégben egyesült. De térjünk vissza még a századforduló előtti évekhez.

1897-ben Wilhelm Maybach, aki az akkorra már megerősödő DMG főkonstruktőre, találkozik egy energikus üzletemberrel, aki nélkül a Mercedes márkanév talán nem is született volna meg. Ő Emil Jellinek, az Osztrák-Magyar Monarchia nizzai főkonzulja. Vagyonos ember, aki miután híret vette az autó létrejöttének majd fejlődésének, azonnal az automobilizmus támogatójává vált. Kapcsolatot keresett a Daimler-Motor Társasággal és Cannstattba utazott az említett találkozóra. Itt annyira megtetszett neki egy Daimler "Doppel-Phaeton", hogy rögtön meg is rendelt egyet magának nagyobb teljesítménnyel, mert az eredeti 6 lóerős teljesítményt kevésnek találta. Jellinek annyira elkötelezte magát az autó mellett, hogy egy év múlva vevőből előlépett eladóvá, és maga is -sikeresen- árulni kezdte a Daimler gyártmányú kocsikat. Jellinek nagy érdeklődéssel fordult az éppen kibontakozó autósport felé is. Az első versenytapasztalatok alapján kérte Maybach-ot, hogy a stabilitás növelése érdekében alacsonyabb, hosszabb tengelytávú kocsikat tervezzen.

1900 április 2.-án Jellinek meg is állapodott Nizzában Maybach-hal az új tervezésű autók eladási és árkérdéseiről és megrendelt 36 (!) darabot 550.000 akkori aranyárértékben. A műszaki változtatásokon túl az volt a kérése, hogy az autók az első házasságából született leánya, Mercedes neve álljon márkanévként. Ezt a kérést egy ilyen nagy darabszámú rendelésnél egyszerűen nem lehetett visszautasítani!

Az első új, 36 LE-s autó november 22.-én készült el. Többszöri próbák és kisebb módosítások után egy hónappal később 1900. december 22.-én próbálhatta ki Jellinek úr ezt a járművet, amelynek már "Mercedes 35 PS" volt a neve. 1901. március 22.-én szállította ki a Daimler-Motor Társaság (DMG) az első "Mercedes 35 PS" nevű járművet és ezzel a Mercedes név elindult a világhírnév felé. Ez a típus már eredményesen szerepelt az 1901-es versenyeken, jó híre újabb megrendeléseket hozott a DMG-nek. Többek között az amerikai milliárdos Rockefeller is egy ilyen Mercedes tulajdonosa lett.

A név születésének fontos momentuma, hogy a DMG 1902 június 23.-án kérte a Mercedes márkanév levédését, amely még abban az évben, szeptember 26.-án meg is történt. A fejlődés nem állt meg, 1902. március 1.-én ismét csak Jellinek megrendelésére készítettek el egy új típust, a Mercedes-Simplex -et immár 40 LE-s

Diplomatervezés – Mercedes Bemutató és Élményátadó, Kecskemét

Heltai Xavér – PTE-PMMK

motorral. A Simplex megnevezés a jármű komfortosabb, egyszerűbb, ha úgy tetszik szimplább kezelésére utal. Az ötödik ilyen autó március 14.-én gördült ki a gyárból egy amerikai milliárdos, William K. Vanderbilt megrendelésére. Vanderbilt személyesen vette át a kocsit Cannstatt-ban és azonnal Párizsba utazott vele. Ez az autó a ma ismert legrégebbi kocsi, amelynek a hűtőjén a Mercedes név olvasható. A fehér színű jármű maga teljesen működőképes állapotban a Stuttgart-Untertürkheim-i Mercedes-Benz múzeumban ma is látható.

Tudni kell, hogy a márkanév születésének fenti körülményeit maga Daimler már nem érte meg. 1900. március 6.-án, 65 éves korában Cannstattban elhunyt. A DMG és a Benz & Cie kisebb-nagyobb nehézségekkel küzdve fejlődött tovább és 1926-ban a két cég vezetése megállapodott az egyesülésről. Június 28-29.-én létrejött a Daimler-Benz AG, az autók márkanéve pedig -a mai napig is tartóan- Mercedes-Benz lett. A hűtőkön és gépháztetőkön díszelgő háromágú csillag levédését a DMG 1909 június 24.-én kérte, amelyet 1911 február 9.-e óta jegyeznek, mint a világ talán legismertebb áruvédjegyét. (Érdekes dolog, hogy ugyanakkor levédtek a négyágú csillagot is, amelyet csak több mint 70 évvel később, 1989-ben kezdett a DASA használni.)

A fúziót követően a Benz-féle babérkoszorút felhasználva született meg a mai is használatos, felül "Mercedes", alul "Benz" feliratos, középen a 3 ágú csillagot tartalmazó jelvény. 1901. március 22.-től napjainkig Mercedes és Mercedes-Benz márkanévvel 19 millió autó került ki a cég gyáraiból, amelyből mintegy 9 és fél millió ma is fut a világ útjain és írja a Mercedes történetét.

3. Építészeti koncepció, tömegalakítás

A tervezett épület a Rákóczi út déli oldalán a középületek közé sorolna be. A volt Városi mozival szemben lévő, valamikor szebb napokat is látott tér eredetileg a historizáló középület fogadó tere volt. Jelenleg felszíni parkolóként éktelenkedik. A városfejlesztési tanulmányokból kiderül, hogy a régóta funkció nélkül álló műemléki épületet (Városi mozi) nemcsak kívülről akarják eredeti állapotára felújítani, hanem belsőleg is revitalizálni akarják. Mivel sajnos jelenlegi funkciója rendbe hozott állapotában sem tudná felvenni a versenyt a város számos más korszerűbb mozijával szemben, ezért a városvezetés egy rendezvényház vagy kiállító- és konferencia terem funkciójában gondolkodik. Az épület előtti teret pedig építési területté nyilvánítják majd, de jelenleg még a Település Rendezési Tervben közterületként van bejegyezve. Helyrajzi száma: 1240. Ebből az okból kifolyólag, tervezéskor a szomszédos és az utcában lévő telkekre vonatkozó szabályozásokat vettem figyelembe. Ezek alapján a legkisebb építési telek nagysága adottságoktól függő, megengedett legnagyobb beépítettség mértéke 80% és a megengedett építménymagasság pedig 12-16,5 m között lehet.

A tervezett Mercedes Bemutató épületének dinamikus tömegét úgy alakítottam, hogy az szoros kapcsolatban álljon a szemközti közel száz éves mozi épületével. Ez a kapcsolat végül többszálú és izgalmas lett. A városszövet vizsgálatakor jól látszanak a történelem folyamán kialakult és szépen elkülönülő tömbök az utca környezetében. A mozi épülete a hajdani fogadó terével együtt is egy ilyen, önálló tömböt alkotott, amely vonalán semmiféleképpen nem akartam változtatni. Éppen ezért a tervezett épület és az építési telek kontúrjai, határai a járdák meghatározása után és a környező épületek irányadó vonalainak felvétele után már adottak voltak a tömb végében. A tervezett épület tömege azért került a „szigetre” hasonló tömb végébe, hogy részben ellensúlyozza a mozi épületét és ez által a két tömeg között kialakulhasson egy kisebb, találkozásra alkalmas tér, részben pedig, hogy beilleszkedjen a beépítés vonalába és ez által térfalat biztosítson a hátsó kis parknak. A mozi és a tervezett épület közötti kapcsolatot külön izgalmassá teszi tér szintjeinek játéka. Amíg a műemléki épületnek a bejárata egy lépcsősorral és egy portikusszal 1,5 méterrel meg lett emelve a közös tér szintjétől, addig a Mercedes bemutató bejárata és egész tömege le lett süllyesztve 1,2 méterrel. A közös tér szintjére való rálátás külön érdekesség az épület előteréből.

A tervezési folyamat végén megszületett modern, dinamikus és az autók világát idéző forma valamint a már meglévő műemléki épület formája között izgalmas feszültség született, ahogyan a merev tömegből az építészeti stílusok halad tával egy kortárs íves forma „folyik” a tér végébe, mint egy ellenpontként. Ezt a hatást erősíti a két épület körüli térburkolat és annak vonalának kialakítása is. A volt Városi mozi megépülése óta többször is átépítették - szerencsére csak belül – és több hozzáépítéssel is megtoldták kívülről. Több éves műemlékes tapasztalataim alapján valamint a levéltárban megtalált, Mende Valér eredeti tervei alapján az épületet „megtisztítottam” a későbbi hozzáépítésektől, így nyerte el eredeti karcsú, szabályos formáját. A Mercedes bemutató épületének koncepciója, végleges formája ennél sokkal bonyolultabb folyamat eredményeként született meg. Eredetileg szögletes

Diplomatervezés – Mercedes Bemutató és Élményátadó, Kecskemét

Heltai Xavér – PTE-PMMK

tömeggel és a térre szintenként nyitott homlokzattal indult a tervezés, de ennek megjelenése inkább hasonlított egy irodaházra, mintsem egy márkához hű élményátadóra, bemutatóra. Ebből következően, valamint a jobb illeszkedés miatt a homlokzat tömör lett és homogén. Fontos volt az is, hogy egy ilyen történelmi városrészben a betervezett épület láttán senki se asszociáljon egy „átlagos” autó szalonra. Végül az épület csak a földszinten és a tetőterazon nyílt meg az utca, valamint a forgalom felé (kárpótlásul a tömör homlokzatért). Ezt követően belül, egy zárt kis „ékszerdoboz” alakult ki, melynek formavilága egyedi és varázslatos. Az enteriőr két átriumon keresztül kapja a természetes fényt felülről. A kiállítási részek azokra a helyekre lettek elhelyezve, ahova nem jut természetes fény, így a kiállítási darabokat is kedvezőbben tudják megvilágítani, tálni. Ha viszont a belső kapott egy extrém megjelenést, amely jellegét, kontúrját minden szinten, következetesen végigvezettem, akkor az már magával vonzotta a külső megjelenés egyediségét is. Ugyanakkor a koncepció másik elve az volt, hogy az épület minél jobban hasonlítson egy látványos sport- vagy luxusautóra, és mint ilyennek a sebesség növekedésével arányosan csökken az „üvegezett” részek területe az aerodinamikus külső javára, így az épület tömege is tömörebb, dinamikusabb és leegyszerűsítettebb lett.

A Mercedes bemutató épületének magassága a szemben álló mozi magasságával szinte azonos a két épület kapcsolata végett. Habár a szabályozás is és a környező középületek magassága is megengedte volna a nagyobb tömeget, úgy gondoltam, hogy a „sziget” jelleget meghagyva ez a két és kapcsolatuk jobban érvényesül közel azonos magassággal.

4. Az épület programja

Az építészeti program igen összetett. Elsősorban a cél, egy olyan dinamikus, lendületes valamint a szóban forgó márkára jellemző formavilágban gazdag építészeti kompozíció megalkotása, amely kapcsolatot teremt a Város és az újonnan létesülő Mercedes-Benz gyárral. Erre a kapcsolatra azért van szükség, hogy részben segítse a neves gyár bekapcsolását a város vérkeringésébe, részben pedig, hogy megmutassa, tudatosítsa az itt élőkben és az idelátogatókban is, Kecskemét lehetőségeit, adottságait és biztos jövőjét. Ez a többszintű kapcsolat, a funkciót tekintve, elsősorban az élményátadóra, a Mercedes márka történetének látványos bemutatására és az autók iránti érdeklődőkre épül. Az épület formájának kialakításakor arra törekedtem, hogy minél dinamikusabban és lendületesebben illeszkedjen a város már meglévő szövetébe, valamint lehetőség nyíljon annak a tér és a Rákóczi út felé történő megnyitására. Főbejárata sem a két épület tengelyében van, hanem kibillentve abból ferdén inkább az utcára nyit. Fontos, hogy az épületben minél több generáció megtalálhassa a számára kedves élményt. Ezért éppúgy megtalálhatók a gyerekek érdeklődését lekötő termek vagy az érettebb generációt izgató, új modellek, mint az idősebbeknek szóló archív felvételek és klasszikus autók, oldtimer.

Az épület öt szintből áll, melyből a legfelsőn még tetőterasz is található. A legalsó szint a pincészet. Ezen a szinten kaptak helyet az épület gépészeti berendezései, a kiállítási darabok, autók raktára és az élményátadáshoz szükséges előkészítő és annak egyéb funkciói. A területet személy lifttel és a személyzeti vagy menekülő lépcsőn lehet megközelíteni. Külön érdekessége az egész épületnek, azaz autók szállítására betervezett nagy teherbírású hidraulikus lift, amely a pincészettől a második emeletig összeköti a funkciókat. Ezen az autós liften keresztül érkeznek a pincébe a kiállítási vagy az átadásra szánt autók. Amíg az előbbieket, gyúlékony anyagok nélkül (üzemanyag, olajok, stb.) ponyvával letakarva tárolják az erre a célra kialakított részen, addig az átadásra szánt autók az előkészítőbe mennek, majd a csökkentett oxigéntartalmú (tűzesetek elkerülése végett) váróterembe állnak. Elsősorban Nyugat-Európában és Amerikában divat az élményátadás. Ennek lényege, hogy az újonnan vásárolt gépjárművet nem egy autószalonban veszi át a tulajdonos, hanem bizonyos összegért cserébe ún. élményátadás keretében egy reprezentatív helyen veszi át, melyet különleges előkészítés előz meg. Az előkészítés során az autó átesik az utolsó műszaki ellenőrzéseken, feltöltéseken, takarításokon és esetleg egyéb díszítéseken. A pincészetben a gépészeti helység mellett szellőzőgépház és sprinkler-tartály is helyet kapott.

A földszint az épület fő szintje. Padlója a mozival közös térhez képest le van süllyesztve 1,2 méterrel, így az átadás előtt pár nappal az emelvényre (0,6m) kiállított autók remekül látszik az utca járdaszintjéről és külön élmény nyílik a közös térre az előtérből. Az előtér, avagy az épület reprezentatív eseménytere elég nagy az élményátadás ünnepélyes folyamatához és amellet, hogy kívülről is látható a megnyitott homlokzaton keresztül, igény esetén a megnyitott főbejárattal, növelhető a tér egy részével is. Az autók átvétele után azzal egyenesen ki lehet

hajtani az épületből a hátsó kijáraton keresztül az útra. Ez a hátsó kijárat vészkijáratként is funkcionál. Fontos megjegyezni, hogy az épületből való kihajtást vagy a személyzet végzi vagy segítenek a friss tulajdonosnak. Ezen a szinten a főbejárattal szemben kapott helyet az információs pult és a pénztár is. Ugyanakkor a földszinten vannak még a látogatók számára kialakított mosdók és a személyzet szociális helysége is. Az emeletre, ahol a kiállítás kezdődik egy kétkarú ívesen megformázott velencei lépcsőn (ferde lépcsőfokok a nagyobb szintáthidalás végett) jutunk fel.

Az első emeleten kezdődik a kiállítás. Lépcsőn és lifttel (elsősorban mozgássérültek számára) is megközelíthető, de a kiállítás autói az autós lifttel érkeznek a pincéből. Ennek a liftnak a segítségével lehet folyamatosan változtatni a bemutató elemeit, igény szerint. Az emelet fő attrakciója a nagy kiállítótér, amely külön válik a homlokzattól, ezáltal átriumok övezik és három vagy akár hat autó bemutatására szolgálhat. Mivel az épület és a rendelkezésre álló terület kicsi, ezért a bemutatást segítik részben a mobil érintőképernyős asztalok, amelyeken a márka fejlődését, a karosszéria fejlődését vagy a motorok működését lehet részletesebben megismerni valamint a homlokzat belső felére kivetített teljes felületű animáció, film, amely körbe fut a szinteken. A kiállított autók csupán csak egy adott kor jellegzetes elemei, mivel az összes járművet fizikai képtelenség ekkora területen bemutatni. A szint másik kiállító tere kisebb és valójában itt kezdődik a márka bemutatása az első automobillal, valamint az alapítók életének ismertetésével. Az első emeletről a nagy átriumon keresztül le lehet látni a földszinten kiállított jelenkori, átadásra váró autóra, míg a másik oldalon, az emelvényen kiállított darabot a kis átriumon bejövő természetes fény világítja meg.

A második emeleten folytatódik a kiállítás. Szintén megközelíthető lépcsőn és lifttel is. A nagy kiállító rész követve az alatta lévő födém kontúrját, ugyanúgy elválik a homlokzattól, amelyen az animáció fut. Az által, hogy ezek a kiállítási területek kevesebb természetes fényt kapnak, kialakul egy belső varázs, amit a beállított mesterséges, irányított fények, az animációk és a kék fény átmenetei adnak. A kék fény a Mercedes legújabb környezetbarát technológiájából következik, amelyet és a hasonló innovatív technológiákat, a lépcső melletti kis kiállítótér hivatott bemutatni. Ezen a szinten is variálhatók a kiállítási darabok a lift segítségével, valamint itt is megtalálhatók az érintőképernyős asztalok csoportja, ahol tovább követhető a fejlődés. A bemutatót átriumok veszik körül. Amíg a nagy átriumon keresztül szintén lelátni a földszinten kiállított átadásra váró autóra, addig a másik oldalon lelátni az első emeleten kiállított luxus darabra, amely felülről kap természetes fényt. A második emeletről lehet feljutni a tetőteraszra, a jó idő esetén a látogatók számára megnyitott személyzeti vagy menekülő lépcsőn keresztül.

A harmadik emeleten található a tetőterasz és az épület üzemeltetésére berendezett kis létszámú iroda. A tetőterasz lehetősége az épület tömör homlokzatából következik. A terasz remek kiláthatóságot biztosít a mozira, a Rákóczi útra valamint annak zöld sétányára, a hátsó kis parkra és az átriumokon keresztül vissza az épületbe. Az attika fal, amely a „visszahajlított” homlokzattól képződik a hátsó, iroda felőli oldalon magasabb, hogy a látogatók ne zavarják, lássák a hátsó

szomszédos épület lakásait. Ez a legfelső emelet szintén megközelíthető lépcsőn és lifttel egyaránt. Az épületben minden akadálymentesítve van, még a terasz is. A lift előtérben igény esetén mobil pult állítható. Ebből az előtérből le lehet látni a kis átriumba, valamint ki lehet tekinteni az üvegtetőn keresztül és az iroda is részben innen nyílik. A kis létszámú irodába a liftből közvetlen is be lehet jutni (mágneses kártya segítségével). Az iroda egy látványos üvegtetővel fedett tárgyaló részről, dolgozói állásokból, mosdóból és teakonyhából áll. Természetesen az üvegtető háromszög sejtjei közül néhány nyitható és az egész iroda kívülről árnyékolható. Az iroda az épület üzemeltetésével, reklámmal és az átadások szervezésével hivatott foglalkozni.

5. Az épület szerkezeteinek ismertetése

Alapozás, szigetelés

A teljes telekre és Kecskemétre is jellemző a felső 2,5-3 méteres homokos és törmelékes feltöltés, ami alatt már közvetlenül a teherhordó talaj van. Az épület pince szintjének köszönhetően az alapozás jóval mélyebbre kerül, mint 5 méter. A mértékadó talajvízszintre vonatkozóan sajnos nem áll rendelkezésre adat, ezért az épület teljes területén talajvíznyomás elleni szigetelést alkalmaztam. A szigetelés, 4 rétegű, 15 cm átlapolással készített bitumenes lemez szigetelés teljes felületén forrasztással. A földben lévő épületrészek határolófalait 6 cm-es extrudált PS hab hőszigeteléssel szigetelem, amely egyben a vízszigetelés védelmét is biztosítja. A hőszigetelés külső oldalán 12 cm vtg. tartófalazat készül, amelyre kívülről dombornyomott szivárgólemez kerül a rétegvíz elvezetésére. A rétegvizet az alaptestek síkjánál dréncső vezeti el. Figyelembe véve a talajminőséget, az épület felmenő szerkezeteinek különlegességét és a víznyomás elleni leterhelő ellenszerkezet igényét, felül bordás lemezalappal alakítottam ki az épület alapozását. Ezt az alapozás típust indokolja még az épület egyenetlen süllyedés különbségének veszélye is, mivel a szintek terhei viszonylag egy területre koncentrálnak.

Szerkezeti modell

Statikailag következőképpen épül fel a szerkezet. A tervezés során az épület még változékony kontúrján belül a másodlagos funkciókat egy helyre és az utcától hátra húztam. Ezeket egy vastagabb, 50 cm-es monolit vasbeton fal keretezi, ezáltal adva egy stabil, merevítő „tömeget”, amely végig fut minden szinten. Ebből a „tömegeből” nyúlnak ki konzolosan a födémelek. Mivel a kinyúlás mértéke extrémnek számít és a szerkezet vastagságával egyenesen arányosan a födémvégek lehajlásával is számolni kellett, ezért parabola ívű vasbeton gerendák tartják a 20 cm vastag vasbeton födémeket. Ezek a gerendák, amelyek 3 méterenként tartanak, a hátsó „tömeghez” való csatlakozásnál elérik az 1 méteres vastagságot, tovább futnak, majd a hátsó homlokzat vastag falába bekötnek. Ez a hátsó, vastag monolit vasbeton szerkezet egyre feljebb kifele dől, míg lent a pincében a megvastagított lemezalappal folytatódik. A tervezés során statikus tervezővel is konzultáltam.

Az épület szerkezetére vonatkozó koncepciójának lényege az volt, hogy abszolút ne legyenek pillérek és látható tartószerkezetek az épületben (mivel azok zavarnák a belső kiállítás elrendezését és miliójét), azaz esti, belső megvilágításában az egész homogén tömeg lebegjen. Ebbe a koncepcióba illeszkedik a homlokzat is, amely szintén a lebegés hatásával érvényesül. Annak érdekében, hogy a homlokzat a lehető legkönnyebb legyen, előre gyártott filigrán, háromszög sejtekből álló acélvázból áll. Amíg belül gipszkarton fedi a homlokzatot, addig kívül összehegesztett, egybefüggő matt fényű, gyárilag színezett titán burkolat készül. Az acélváz bordái között hőszigetelés van és a homlokzat minden szinten acélgerendákkal be van kötve a födémekbe is. A szintek födémjei, külön íven mozognak, a homlokzattól elválnak a belső hatást fokozva. A háromszög alakú sejtekből álló homlokzat összeszerelés után, mint egy egységes burok „öleli” körbe az épületet. Ez a burok elsősorban a hátsó „tömegre” terhel, de a legfelső födém széleire is felfekszik végig. Az egybefüggő textúrázott titán burkolat az átriumok fölött megszakad, és üvegfedésbe megy át, ezzel biztosítva a természetes fényt az épület belsejébe.

Felmenő szerkezetek, belső falak

Az épület falazatának túlnyomó része monolit vasbetonból készül. A felmenő teherhordó és egyben leterhelő szerkezetek mindenhol 50 cm-esek. A külső vasbeton falak hőszigetelését, nagy vastagságuk miatt csak 6 cm vtg. hőszigetelés védi a titán fémburkolat alatt. A nem teherhordó és térelválasztó falak többnyire 12 cm vtg. válaszfal téglából rakottak vagy szerelt gipszkarton falak. A falak felülete mindenhol vakolt és festett, látszóbeton részek nincsenek. Az acélváz as homlokzat belső felülete gipszkarton borítást, majd vakolatot és festést kap. Színekben összefüggő fehér, íves felületek a meghatározók, amelyek a kivetítésnek és az irányított spotlámpáknak köszönhetően mindig változó fényfestést kapnak.

Függőleges közlekedés, lépcsők

A létesítményben a függőleges közlekedés lépcsőkkel és liftekkel is megoldott. A fő kiállító terek az emeleteken, a földszintről induló impozánsan ívelő monolit vasbeton lépcsőkön keresztül közelíthetők meg. Ez a lépcső azonban csak a földszint és a második emelet között fut. A másik lépcső, amely személyzeti vagy menekülő lépcső, az épület másik oldalán található és az összes szintet összeköti. A legfelső emelet tetőteraszára is, a látogatók a második emeletről innen tudnak kijutni. Ez az opció viszont csak a tetőterasz használatára alkalmas időben és évszakban működik. Ugyanakkor az irodai alkalmazottak is ezt a lépcsőt használhatják, ha nem a lifttel közlekednek. Az épületen belül két lift is található. Mind a két lift hidraulikus meghajtású, és mint ilyeneknek egy nagy hátrányuk van, viszonylag nagy a villamos teljesítmény igénye. Ezért Bucher-féle energiatakarékos meghajtású lifteket terveztem be, melyek a le-irányú menet során akkumulált energia felhasználásával működnek. A nagyobb lift az autók szállítására szolgál és csak erre a célra használandó, a pinceszinttől a második emeletig működik. A kisebb, 8 személyes, mozgássérült számára is kényelmesen használható felvonó viszont a teljes épületet bejárja. A legfelső szinten mágneses kártya használatával, rögtön az iroda, tárgyaló

részére juthatunk, ami az élményátadás esetleges ügyintézése miatt lett így kialakítva.

Fűtés, hűtés

Az épületkomplexum hőigénye három részből tevődik össze: a transzmissziós hő veszteség pótlásából, a szellőzési hőigényből és a használati meleg víz termelés hőigényéből. Az épület részére alacsony hőmérsékletű fűtést terveztem, padló- és falfűtést egyben alkalmazva a fűtendő helyiségekben. A padló- és falfűtés részére a szabályozott hőmérsékletű fűtővizet a pincében lévő kazán biztosítja. A fűtési elosztóvezetékek padozatba szerelt, előszigetelt térhálósított polietilén műanyagvezetékek. A hő leadást szolgáló csőkígyók nedves technológiával kerülnek az oldalfalakba, illetve a padozatba. Az épület jellegéből adódóan a földszint a meghatározó, ahol a főbejáratokon beengedett hideg levegő felmelegszik a padlófűtés hatására, majd felszál az átriumokon keresztül a felsőbb szintekre. Az átriumokat fedő üvegszerkezetek részben nyithatók az épület levegőjének, cirkulációjának érdekében. Az épületet a nyári időszakban a megfelelő komfortérzet biztosítása érdekében hűteni kell. A térhatároló szerkezetekbe - fűtési célra - tervezett csőrendszer alkalmas a létesítmény hűtésének biztosítására is oly módon, hogy a hűtővizet a csőrendszerben áramoltatva a falakat és a padozatot hűtjük. Ez is szabályozott módon történik, különös tekintettel a páralecsapódás elkerülésére.