

♪[PRZECIĄGŁY DŹWIĘK]

LEKTOR: „Audycje Kulturalne” – w dobrym tonie

DZIENNIKARKA KRYSTYNA ŁUCZAK-SURÓWKA: Dzień dobry. W naszej serii „Dizajn w formie” bardzo chciałam, żeby Państwo mieli szansę zapoznać się z projektami z historii projektowania, które prezentują różnego rodzaju materiały, spojrzenie na przedmiot. Różnego rodzaju funkcjonowanie w naszej codzienności, żeby były projekty, które mają zarówno wymiar zbliżony do granic sztuki, żeby były projekty, które bardzo myślą o funkcji. Obiekty, które były pewną ideą, marzeniem i obiekty, które wchodziły w naszą codzienność i zmieniały nasze życie na lepsze, nawet jeżeli nie docenialiśmy tego aż tak bardzo w tej naszej codzienności. Dzisiaj będzie bohater, który jest nieduży i któremu nie udało się do tej codzienności wejść, ale wybrałam go, ponieważ myślę, że zasługuje na uwagę i jest to samochód, mały samochód. Samochód, którego nazwa to smyk. To projekt Janusza Zgadlewicza. To kategoria „maszyny i urządzenia” i to jest samochód, czyli ten przedmiot, który do dzisiaj rozpala wyobraźnię i serca wielu z nas. Oczywiście samochodów jest wiele, więc pytanie jakie samochody rozpalają akurat Państwa emocje, to jest pytanie czysto osobiste, ale w latach pięćdziesiątych idea małego samochodu, mikrosamochodu było czymś, o czym się dyskutowało. To jest idea, która zaczyna swoją historię jeszcze przed drugą wojną światową. Jest takim myśleniem o mobilności, bo do tego służy samochód, żeby się przemieszczać z punktu A do punktu B, a potem sobie jeszcze ewentualnie zadajemy pytanie „jak my się przemieszczamy?”. Mały samochód był konceptem, który miał pozwolić przemieszczać się rodzinom, był też symbolem nowego stylu życia. W różnych krajach te małe samochody bywały różne. Janusz Zgadlewicz siadając do projektu „Smyka”, a to też trzeba przyznać, że to był niezwykle utalentowany projektant stylisty. Przy projektowaniu samochodów mówimy o rysunkach, mówimy jednak o pewnych takich umiejętnościach tworzenia sylwetek samochodu i pamiętania o wszystkich elementach składowych, które muszą się znaleźć, bo w zespołach projektowych, jeżeli chodzi o motoryzację, to jest ktoś, kto spina cały projekt, ale cały taki zespół projektowo – konstrukcyjny składa się z wielu osób i do dzisiaj jest też tak, że część tego zespołu zajmuje się nadwoziem, sylwetką samochodu, część zajmuje się wnętrzem i mamy cały środek, czyli zespół konstruktorów, którzy to spinają, więc jest to naprawdę rodzaj współpracy bardzo wielu osób, a to na co najbardziej zwracamy uwagę na pierwszy rzut oka to oczywiście sylwetka, czyli nadwozie i tym zajmował się Zgadlewicz i tak jak powiedziałam miał tutaj smykałkę. To bardzo dobrze szło i tutaj jest bardzo wiele projektów, w których on brał udział, a „Smyk” jest na tyle szczególny, że to samochód dla rodziny. Wówczas dla takiego proponowanego modelu rodziny, który w latach pięćdziesiątych z modelu dwa plus jeden, czyli dwoje dorosłych i dziecko zmieniał się w kierunku dwa plus dwa – dwoje dorosłych i dwójka dzieci, ale to jest naprawdę mały samochód o ciekawym koncepcie zbudowania tego nadwozia i tego, jak do tego samochodu wsiadamy.

Państwo są przyzwyczajeni, że wsiadamy do samochodu przez drzwi, tymczasem „Smyk” ma otwieraną przednią część karoserii, tak jakby maskę podnosimy z przednią szybą, uchylamy ją, bierzemy na siebie po to, żeby można było dostać się do samochodu. Najpierw składamy przednie siedzenia na tylną kanapę, która jest nieduża, ale tak jak powiedziałam jest dla dwójki dzieci, więc nie musi szczególnie imponować jakimś szczególnym gabarytem. Tam wsadzamy nasze dzieci, po czym składamy przednie siedzenia z powrotem. Wsiada nasza partnerka lub partner, a potem na końcu wsiada osoba, która będzie kierowała tym pojazdem i znowu bierze na siebie całą tą przednią maskę. To jest taki koncept, który znamy – BMW Isetta, które powstało dwa lata wcześniej, dokładnie taki sam schemat konstrukcyjny miało. Tam też był samochód dwa plus dwa, który zakładał bagaż, ale był wyciągnięty poza sylwetkę, taki mały kosz metalowy był z tyłu samochodu. Jeżeli chodzi o „Smyka” nie było założenia o bagaż, ponieważ chodziło o rozmieszczenie osób, ewentualnie ktoś by wcisnął coś na kolana, co można by było zabrać, ale to był samochód, który miał nam umożliwić przemieszczanie się. Miał być też koncepcją ekonomiczną, co było bardzo ważne. W tym projekcie chodziło o to, żeby spotkały się potrzeby użytkowników, potrzeby związane z mobilnością. Potrzeby też związane z tym, że mamy rodzinę, którą mamy przewieźć tym samochodem. Potrzeby przemysłu, który ma takie, a nie inne możliwości wykonawcze i pewna ekonomia też konstrukcji całego rozwiązania. To dotyczyło zarówno tej części konstruktorskiej, tego jakie jest spalanie, jakie są użyte podzespoły i silnik, ale też cała skorupa i Zgadlewicz starał się, żeby samochód był nietypowy, dobrze rozwiązany. To odniesienie się, stworzenie takiego, a nie innego systemu otwierania to nie była kwestia, żeby zaproponować tylko bardzo oryginalne rozwiązanie, tylko to było borykanie się z wszystkimi problemami, które pojawiały się po drodze, żeby to był mikro samochód i spełniał wszystkie te warunki, mieścił się w ramach tej konstrukcji i ostatecznie zyskujemy niezwykle ciekawy pojazd, który w tych mikro proporcjach ma też pewną strzelistość, pewną asymetrię, podkreśloną też kolorem. To jest samochód, który najpierw wyprodukowano w tysiąc dziewięćset pięćdziesiątym roku, wymodelowano kilka takich egzemplarzy, próbnych, tak jak zawsze jest robione, a później podpisano już na kontrakt produkcyjny, ale na zaledwie sto sztuk i to jest ta historia, która się wydarzyła, wyprodukowano, trudno powiedzieć czy pełne sto sztuk. Z pewnością to była plansza produkcyjna, która została wdrażona i poszła, dlatego są takie egzemplarze, które istnieją do dzisiaj. Na przykład w Muzeum Techniki są w rękach prywatnych i tylko dzięki temu ta historia nie jest tylko dla nas do oglądania z kart polskiego designu, ale ma też jakiś taki wymiar spełnienia. Janusz Zgadlewicz projektował dalej, brał udział w innych też pojazdach. Przez wiele lat pisał dla magazynu „Moto”, a to było jedyne pismo w tamtym czasie, jak ktokolwiek z nas interesował się motoryzacją i wtedy oczywiście żył, ja jestem dzieckiem lat siedemdziesiątych, więc dlatego tak cofam Państwa w czasie, bo ja tego też nie doświadczyłam, ale jest to pismo bardzo ciekawe, które już znam z późniejszej lektury, które donosiło o różnych

wydarzeniach motoryzacyjnych, nowych projektach. Zarówno naszych rodzimych, jak i zagranicznych. Ja długo się wahałam jaki projekt z kategorii „motoryzacja” dla Państwa wybrać. Wybrałam „Smyka”, bo bardzo wpisuje się też w ten moment, ten czas i w potrzeby ludzi, nawet jeżeli nie udało mu się wejść w codzienność, to to jest niezwykle ciekawe od strony formalnej, stylistycznej, zaprojektowany pojazd i bardzo dedykowany pod to, jak ludzie wtedy żyli. Ich styl życia i to, jak mógł on się wpisać w codzienność. Oczywiście też mam takie poczucie straty, że mielibyśmy taki nasz mikro samochód, który jeździłby po ulicach. Mieliśmy też inne, był Mikrus, który może miał ciut więcej szczęścia, ale też nie do końca. Historia Polskiej motoryzacji, tak jak wiele innych przedsiębiorstw w PRL-u to są oczywiście państwowe przedsiębiorstwa, więc tutaj bez gospodarki wolnorynkowej, bez wielu mechanizmów, którymi gospodarka wolnorynkowa się rządzi, to często blokowało, powiedziałabym, pewne sukcesy. Natomiast mamy dużo udanych konstrukcji i tak przy tej okazji pozwolę sobie tylko zwrócić Państwa uwagę, już bez wnikania w szczegóły. Na przykład ikoną polskiego projektowania jest również samochód Star. Może nie wzdychają Państwo na jego widok, ale on jeździł na całym świecie i to był jeden z naszych największych, komercyjnych sukcesów i również wizerunkowych i to był Polski projekt i polskie wykonanie i samochód, który wjechał wszędzie i robił bardzo dużo, jeśli nie prawie wszystko. Oczywiście Syrena, to był ten samochód, który poruszył Polaków i nas mobilizował i poza tą klasyczną Syreną, którą znamy z ulic, to jest też kilka wcieleń takich samochodów już koncepcyjnych, więc ta historia polskiej motoryzacji kryje w sobie wiele ciekawych projektów, wiele ciekawych historii i chciałabym też, żeby Państwo zwrócili uwagę, że maszyny i urządzenia, których używamy na co dzień, za nimi stoi też praca projektantów i często wielu osób i tak samo pomysły idei niejednokrotnie wymaga to więcej pracy, ale przede wszystkim jest takim odniesieniem do tego, czego w danym momencie potrzebujemy. Samochody się zmieniają, bo my się zmieniamy i dlatego dzisiaj jeździmy inaczej. Przedmioty się zmieniają, bo my się zmieniamy, inaczej jeździlibyśmy dawnymi samochodami. Na przykład „Smykiem”, gdyby jednak był wyprodukowany. Siedzielibyśmy na dawanych fotelach tak jak fotel, o którym ostatnio mówiliśmy, który kiedyś nie miał szansy. Myślę, że gdyby miał szansę to byłby w stałej produkcji do dzisiaj, ale tą szansę, jak Państwo z ostatniego odcinka pamiętają, dostał po ponad sześćdziesięciu latach. Zmieniamy się, a w związku z tym zmieniają się też nasze projekty i nasze rozwiązania i pozostając w takim klimacie tego designu, który spełnia się na co dzień, dzisiaj pokazałam Państwu takie nie do końca zrealizowane marzenie, ale za tydzień jak się spotkamy to zaprezentuję projekt, który myślę, że doskonale Państwo znają. Będzie pewnie mniej zaskakujący niż dzisiaj „Smyk”, ale mogę już Państwu dzisiaj obiecać, że moja opowieść o nim będzie w kilku miejscach również zaskoczeniem. Do usłyszenia.

♪[PRZECIĄGŁY DŹWIĘK]

LEKTOR: „Audycje Kulturalne” – w dobrym tonie