



obsah

časopis o dizajne / design magazine
vychádza 6-krát ročne / a bimonthly

číslo / number: 02

rok / year: 2012

ročník / volume: XVIII

cena / price: 2,16 €

designum² 2012

aktuálne...

ŠKOLY

2

Editoriál

Maroš Schmidt

4

Automobilový dizajn na Slovensku - rozhovor s Jozefom Uhríkom

Zuzana Šidlíková

6

Transportdizajnér je človek, ktorého všetko baví Štefan Klein o Ateliéri transport dizajnu na VŠVU v Bratislave

Maroš Schmidt

12

Transport dizajn má široký potenciál - rozhovor s Petrom Paliatkom

Katarína Baraníková

FIRMY

18

Comp-let Senica

Mária Gmitrová

24

Lode víťazov, navrhnuté víťazmi - Vajda Group

Erika Trnková

30

Ghost-Bikes

- rozhovor s Jánom Poliakom

Lubica Pavlovičová

OSOBNOSTI

36

Juraj Mitro: Na pretekárskom aute nie je nič samoúčelné

Maroš Schmidt

40

Doma a v zahraničí

Maroš Schmidt

55

história

Múzeum dopravy

Maroš Schmidt

60

výskum

Projekt T 603 X

Ivan Schuster

teoreticky a prakticky... INFOBOX

66

infobox

Knihy a časopisy o transport dizajne

Lubica Pavlovičová

70

infobox

Príbehy pre všetkých:

Múzeá automobilov v Európe

Lubica Pavlovičová

74

infobox

Správy o „múzeu“

Mária Rišková

80

Summary

Lubica Kachničová

88

Tiráž



Editoriál

Editorial

Evil tongues say that some product designers,
Zlé jazyky tvrdia, že niektorí produktoví dizajnéri namiesto
instead of reading texts, prefer looking over pictures
čítania textov radšej pozerajú v Designume obrázky
in Designum and think how to make it in a different way.
a premýšľajú o tom, ako by to spravili inak. Grafickí dizajnéri
Graphic designers are said to examine mainly
vraj v našom časopise skúmajú najmä jeho typografiu a úpravu.
our magazine's typography and layout.
Obsah je vraj až na druhom mieste.
Contents are said to come second.

¶ Veríme, že špecializované číslo Designumu o transport dizajne zaujme široké spektrum čitateľov nielen fotografiami, kresbami, vizualizáciami, ale aj obsahom textu.

¶ We are sure that the specialized Designum edition on transport design will capture a wide spectrum of readers not only by photographs, drawings, visualizations, but also by its text content.

Transport dizajn je pojem, ktorý v laickej verejnosti nie je veľmi udomácnенý. Používa sa skôr „medzi nami“ transportákmi a vonia železom, drevom, epoxidom, plastelínou a spáleným benzínom. Niektorí ľudia nás majú za obyčajných autičkárov, ale to je omyl. Transport dizajn totiž nie sú iba automobily, ale aj kolobežky, bicykle, lode, člny, lietadlá, vrtuľníky, skrátka rôzne približovadlá a dopravovadlá. Mnohé z nich sa na naše prekvapenie vyvíjajú na Slovensku.

Transport design is a notion, not naturalized among the layman society very much. It is used more “among us” transport guys, and it smells of metal, wood, epoxy, plasticine and burned petrol. Some people take us for common car fools but it is a mistake. Transport design is not only about cars but also about scooters, bicycles, ships, boats, planes, helicopters, simply about different kinds of “gets-you-closers” and “freight-ins”. Surprisingly, many of them have been developed in Slovakia.

Obsiahnuť takto širokú problematiku v jednom čísle Designumu je oveľa ťažšie ako dostať odpoveď na 4 otázky od našich „transportákov“ pracujúcich v oblasti automobilového dizajnu v zahraničí. Naším zámerom bolo dať priestor firmám a ľuďom, ktorí v Designume ešte neboli prezentovaní a ich práca si zaslúži pozornosť.

It is much more difficult to span such a wide problem in one issue of Designum than to get an answer to 4 questions from our „transport guys“ working in car design abroad. We had an intention to offer space to companies and people, who have not been presented in Designum yet and whose work deserves attention. Means of transport design is not just shop floors and designers but also schools, educators, history and vision. In Slovakia unfortunately, it is also loss of research and development surroundings, natural leaving of graduates for foreign countries, and domestic „box-unwrappers“ or computer games animators.

Dizajn dopravných prostriedkov nie je iba o výrobných halách a dizajnéroch, ale aj o školách, pedagógoch, histórii a vízii. Na Slovensku je to žiaľ aj o strate výskumno-vývojového prostredia, prirodzenom odchode absolventov do zahraničia a o domácich „rozbaľovačoch škatúl“ alebo animátoroch počítačových hier.



→ Maroš Schmidt

O to vzácnejšie sú správy o úspešných domácich firmách a dizajnéroch z rôznych odvetví. O ľuďoch, ktorí sa dokázali presadiť doma i vo svete a ich meno je zárukou odbornosti a presvedčivého dizajnu. Rozhovory s automobilovými dizajnérm Braňom Maukšom a Michalom Kačmárom, ktorí pôsobia v zahraničí, sú inšpiratívne a zároveň odhaľujú inú optiku nazerania na problematiku uplatnenia sa dizajnéra. Juraj Mitro dokáže všetkým skeptikom, že sa na Slovensku dá vyvinúť vlastný, funkčný športový automobil, ktorý nemá chybu. Ivan Schuster vás na Tatre 603 X preniesie do produktívnej histórie vývoja motorových vozidiel v podniku Tatra v Bratislave v rokoch šesťdesiatych. S dizajnérom Milanom Bírošom, ktorý začína svoju veľmi pestrú kariéru dizajnéra v BAZ Bratislava, nazriete do galérie jeho starších, ale aj najnovších projektov. Doc. Peter Paliatka a doc. Štefan Klein vám predstavia, ako vznikalo a ako funguje štúdium dizajnu na STU a VŠVU. S Jozefom Uhríkom, bývalým predsedom predstavenstva VW Slovakia, sa dozvieme viac o aktuálnej situácii v automobilovom priemysle na Slovensku. V čísle nájdete ďalšie reportáže a rozhovory s dizajnérm Jánom Jurčišinom, Jánom Poliakom a firmami Comp-let a Vajda Group. Všetci dokazujú, že transport dizajn na Slovensku ešte žije, aj keď má možno určité korene v zahraničí.

Číslo Designumu, ktoré práve držíte v ruke, nie je návodom na použitie ceruzky a papiera, ani bedekom slovenského dopravného dizajnu. Je mozaikou príbehov a názorov z rôznych oblastí transport dizajnu, z ktorých si každý má možnosť poskladať svoju vlastnú predstavu o súčasnom stave.

Dúfam, že krajina, ktorá tak mocne fandi hokeju, futbalu a konskému pólu, a oplýva množstvom „zahojených“ oligarchov, dokáže konečne zaceliť svoje priority aj do výskumno-vývojových odvetví v oblasti dopravného dizajnu, pre ktoré tu máme ešte stále úrodnú pôdu.

Maroš Schmidt
transporták

#

All the more precious are the reports about successful domestic companies and designers of various branches. About people, who managed to get ahead in their home country and abroad, and their name is a guarantee of professionalism and convincing design. Interviews with car designers Braňo Maukš and Michal Kačmár working abroad are inspirational and at the same time they reveal a different vision of the problem how a designer can find employment. Juraj Mitro will prove to all sceptics that you can produce your own, functioning and flawless sports car in Slovakia. Ivan Schuster will carry you in his Tatra 603 X to the productive history of motor vehicles development in Tatra Company, Bratislava, in the sixties. Together with designer Milan Bíroš, who started his very colourful designer career in BAZ (Bratislava Car Factory), you will peek into the gallery of his older and also his latest projects. Doc. Peter Paliatka and doc. Štefan Klein will show you how the design studies in STU (Slovak University of Technology) and VŠVU (Academy of Fine Arts) developed and how it works. Jozef Uhrík, ex-manager of VW Slovakia Executive Board Slovakia, will tell you more about current situation in Slovak car industry. There are other reports and interviews with designers Ján Jurčišin, Ján Poliak and also Comp-let and Vajdagroup companies in the issue. They all are the evidence of the fact that transport design in Slovakia is still alive, with perhaps some roots abroad.

The Designum issue you are holding in your hands is not an instruction to use paper and pencil, nor a handbook of Slovak transport design. It is a mosaic of stories and opinions from various areas of transport design, and everybody has a chance to assemble their own image of the current situation out of them.

There is still hope that the country, which is such a big fan of ice-hockey, football, horse polo, and abounds in plenty of „healed“ oligarchs, will be able to finally aim its priorities at research and development branches in the sphere of transport design, because there is still a fertile soil for them.

Maroš Schmidt
a transport guy

#



Automobilový dizajn na Slovensku

rozhovor s Jozefom Uhríkom

Ako by ste charakterizovali aktuálnu situáciu v oblasti automobilového priemyslu na Slovensku? Bratislava mala výskumno-vývojovú tradíciu v dnes už neexistujúcich Bratislavských automobilových závodoch.

Mnoho generácií absolventov praxovalo priamo vo výskumno-vývojovom centre automobilky vo Wolfsburgu, niektorí tam dostali aj prácu. Po mnohých rokoch takejto úzkej spolupráce vyvstáva otázka, či nemá Bratislavský VW ambíciu zriadiť výskumno-vývojové centrum, kde by sa naši automobiloví dizajnéri uplatnili na domácej pôde?

Pozícia Slovenska sa v oblasti automobilového priemyslu v európskom kontexte posledných rokov posilnila. Minulý rok sa vyrobilo takmer 640-tisíc automobilov, čo je viac ako 13 % nárast. V tomto roku očakávame ďalší nárast produkcie, ktorá určite prekročí hranicu 800-tisíc automobilov. Tým sme si upevnili pozíciu číslo jeden na svete pri výrobe automobilov na 1 000 obyvateľov. V slovenskom priemysle vystupujú traja závažní finálni výrobcovia – VW Slovakia, Kia Motors a PSA Peugeot Citroën Slovakia. Na túto našu a ďalšiu európsku produkciu je naviazaných viac ako 260 subdodávateľov. Svojou produkciou automobilový priemysel prekročil 40 % podiel na celkovej priemyselnej výrobe Slovenska a viac ako 25 % podiel na celkovom exporte.

V kvalite a produktivite sme sa začlenili k svetovým automobilovým špičkám. Výskumno-vývojová činnosť je orientovaná do výrobných procesov vývoja IT systémov a nevyhnutných logistických systémov. Tu sa využíva vedecko-technický potenciál našej krajiny, ba dokonca niektorí subdodávatelia presunuli vývojové strediská na Slovensko, ako napríklad Johnson Controls. Za posledných 10 rokov sa nám podarilo do spolupráce zatiahnuť i VŠVU (ateliér transport dizajnu). Po prvých kontaktoch zhruba pred 10 rokmi nastala intenzívna spolupráca medzi dizajnérskymi centrami VW vo Wolfsburgu a Ingolstadte, ktorej výsledkom je zásadné zefektívnenie štúdia na tejto vysokej škole. Spolupráca zahŕňala pomoc pri materiálnom vybavení, výmenou skúseností renomovaných automobilových dizajnérov zo zahraničia s potenciálom



študentov z Vysokej školy výtvarných umení. Výsledkom takejto spolupráce bolo, že mnoho študentov už počas štúdia malo možnosť pracovať v týchto renomovaných pracovných centrách v Nemecku. Vo veľmi krátkom čase sa stali absolventi tejto školy pracovníkmi viacerých dizajnerských stredísk v Európe vo firmách VW, Ford, Peugeot atď.

Často dostávam otázku, či možno očakávať, že na Slovensku bude vybudované osobitné automobilové stredisko. Vzhľadom na situáciu, ktorú dobre poznám, nemožno očakávať v najbližšom období realizáciu takéhoto projektu. Skôr musíme pracovať na tom, aby sa naši talentovaní študenti mohli zúčastňovať na stážach v renomovaných dizajnerských strediskách, ktoré majú medzinárodný charakter. Lebo vybudovať takéto strediská, to chce nielen získať takýchto pracovníkov, ale vytvoriť väzbu na marketingové štúdie, obchodné stratégie, a tými sú centrály automobiliek a ich dizajnerske strediská. Preto si myslím, že práca dizajnérov je globálna v tom najširšom slova zmysle. Pre nás je dôležitejšie, aby sa naši ľudia do týchto stredísk dostali, odhliadnuc od toho, kde a u koho tieto ateliéry sú. Týchto ľudí treba zakomponovať do globálneho priemyslu. Predovšetkým konkurencieschopnosť európskeho automobilového priemyslu je výrazný problém, nie je možné trieštiť to podľa fabrík. Je tu problém s ľuďmi – odborníkmi. Úspech bude merateľný kvalifikovanosťou populácie, ktorú si automobilový priemysel vyžaduje.

Otázkou teda je, ako v tejto konkurencii obstojíme. Nebyť automobilového priemyslu, tak je postavenie Slovenska po rozdelení naozaj veľmi otáznne. V tom je podstata. Automobilový priemysel zamestnáva od robotníkov po univerzitne vzdelané osobnosti. Strojnícka fakulta STU napríklad dosiahla pekné výsledky, Žilinská univerzita vyvíja mobilné robotické systémy špičkovej kvality, TU Košice vstúpila do automobilovej elektroniky. Poskytli sme im laboratóriá, kde môžu študenti a doktorandi pracovať na nových softvérových možnostiach. Dôležitá je v automobilkách efektívnosť všetkých procesov, aby sme sa nestratili v globálnom priemysle.

#

Jozef Uhrík je absolventom Slovenskej vysokej školy technickej v Bratislave. Po ukončení štúdia na STU v roku 1961 začal pracovať v Závodoch ťažkého strojárstva, kde prešiel rôznymi funkciami od technického projektanta až po generálneho riaditeľa. V rokoch 1989 a 1990 pracoval ako 1. námestník ministra na Federálnom ministerstve hutníctva strojárstva a elektrotechniky v Prahe. V polovici roku 1990 sa stal splnomocnencom vlády SR pre rozvoj automobilového priemyslu a konverziu zbrojárskeho priemyslu. Od 1. 7. 1991 nastúpil do novovzniknutého závodu Volkswagen v Bratislave, kde pôsobil ako ekonomicko-obchodný riaditeľ a hovorca a od roku 2002 až do svojho odchodu do dôchodku v roku 2005 ako predseda predstavenstva Volkswagen Slovakia, a. s., Bratislava. Od roku 1993 až do apríla 2012 pôsobil ako prezident Zväzu automobilového priemyslu SR.



Transportdizajnér je človek, ktorého všetko baví

Štefan Klein
*o Ateliéri transport dizajnu
na VŠVU v Bratislave*



aktuálne... ŠKOLY

6

školy

text Maroš Schmidt foto archív VŠVU

Doc. akad. soch. Ing. Štefan Klein (52) pôsobí ako vedúci Ateliéru transport dizajnu na Vysokej škole výtvarných umení v Bratislave. Do ateliéru prináša projekty, ktoré študenti riešia v kooperácii s automobilkami Volkswagen, Audi, Škoda, BMW, Ford a Renault. Má za sebou množstvo realizácií rôznych dopravných prostriedkov a stavebnej techniky. V roku 1997 získal Národnú cenu za dizajn lokomotívy R755.

Neustále aktívne pôsobí ako dizajnér. Jeho mediálne najznámejším dielom je aeromobil, ktorý má z roka na rok realnejšie kontúry.





Ako vznikol na VŠVU v Bratislave Ateliér transport dizajnu?

Po roku 1989 vznikla na VŠVU katedra priemyselného dizajnu, ktorá bola konštruovaná ako riadna katedra. Pred revolúciou existovala iba katedra úžitkového umenia. Táto zmena bola kľúčová a faktom je, že voľní umelci, ktorí boli vo vedení školy, urobili priestor pre samostatný odbor dizajnu. Je zrejmé, že boli dostatočne moderní. Ľudia ako Peter Paliatka, Ľubomír Longauer, Zoltán Salamon a František Burian si uhájili svoj autentický a autonómny priestor. V roku 1991, aj vďaka Zdene Burianovej, ktorá bola výborne jazykovo a odborne vybavená, vzniklo dizajncentrum, ktoré malo svoje významné prepojenie aj na zahraničie. Prostredie sa kvantitatívne, ale aj kvalitatívne predefinovalo. Ak to porovnáme so súčasnosťou, ktorá je veľmi opatrná a skôr skúma veci, tak vtedy to išlo naozaj veľmi rýchlo. V tom období ma Tibor Schotter prijal do školy ako asistenta. Peter Paliatka viedol prípravku a Tibor Schotter s Alexandrom Bilkovičom mali špeciálku. Mal som možnosť ísť na stáž do Francúzska, kde som si urobil postgraduálne štúdium na École des Beaux-Arts v Saint-Étienne. Venoval som sa tam problematike dopravy. Bolo to úplne logické, keďže pochádzam z rodiny konštruktérov. Peter Paliatka bol v tom čase vedúcim katedry aj s Ľubomirom Longauerom. Prišiel som z Francúzska naspäť na školu, mal som 33 rokov, bol som plný nových skúseností a chcel som niečo urobiť. V roku 1993 mi ponúkli možnosť vytvoriť oddelenie transport dizajnu.

Verili ste, že vaši absolventi budú pracovať v slovenských výskumno-vývojových centrách?

Doba bola vtedy z hľadiska priemyslu inak koncipovaná. Je pravdou, že Československo malo po revolúcii priemysel, ktorý mal klasické značky v určitej fáze ich vývoja alebo zániku. Napriek všetkému vtedy ešte existovali. Pre dnešného študenta je táto situácia nepredstaviteľná a zároveň málo historicky zmapovaná. Na Slovensku bolo v tom čase veľmi veľa výrobcov v rámci finalizácie dopravných prostriedkov. Napríklad motocyklová výroba v Považskej Bystrici a Kolárove. Trnavské automobilové závody (TAZ) produkovali síce zastaranú licenčnú dodávkovú Škodu 1203, ale vo fabrike pracoval tím ľudí, čo robili inovácie a mali pripravený celý inovačný program, ktorý sa mal končiť úplne novým automobilom. V tých rokoch tu bola aj Výroba automobilov Bánovce

nad Bebravou (VAB) a nesmieme zabudnúť ani na Bratislavské automobilové závody (BAZ). Boli tu finalisti v oblasti výroby traktorov, lokomotív a celého radu príslušenstva. ZTS vyrábala zemné stroje v plnom rozsahu. Na Slovensku bola práca hneď pre desiatich dizajnérov, ktorí mohli byť zamestnaní práve v týchto firmách. Taká bola vtedy situácia, ktorá sa však veľmi radikálne menila. Pohyb nabral rýchle obrátky. Pretože firmy boli kapitálovo poddimenzované, odstraňovali ako prvý vývoj. Prerušovali tak cennú vývojovú líniu, dožívali z výroby. Neskôr preberali licenčnú výrobu a takto v priebehu dvoch, troch rokov domáci priemysel odrazu prestal existovať.

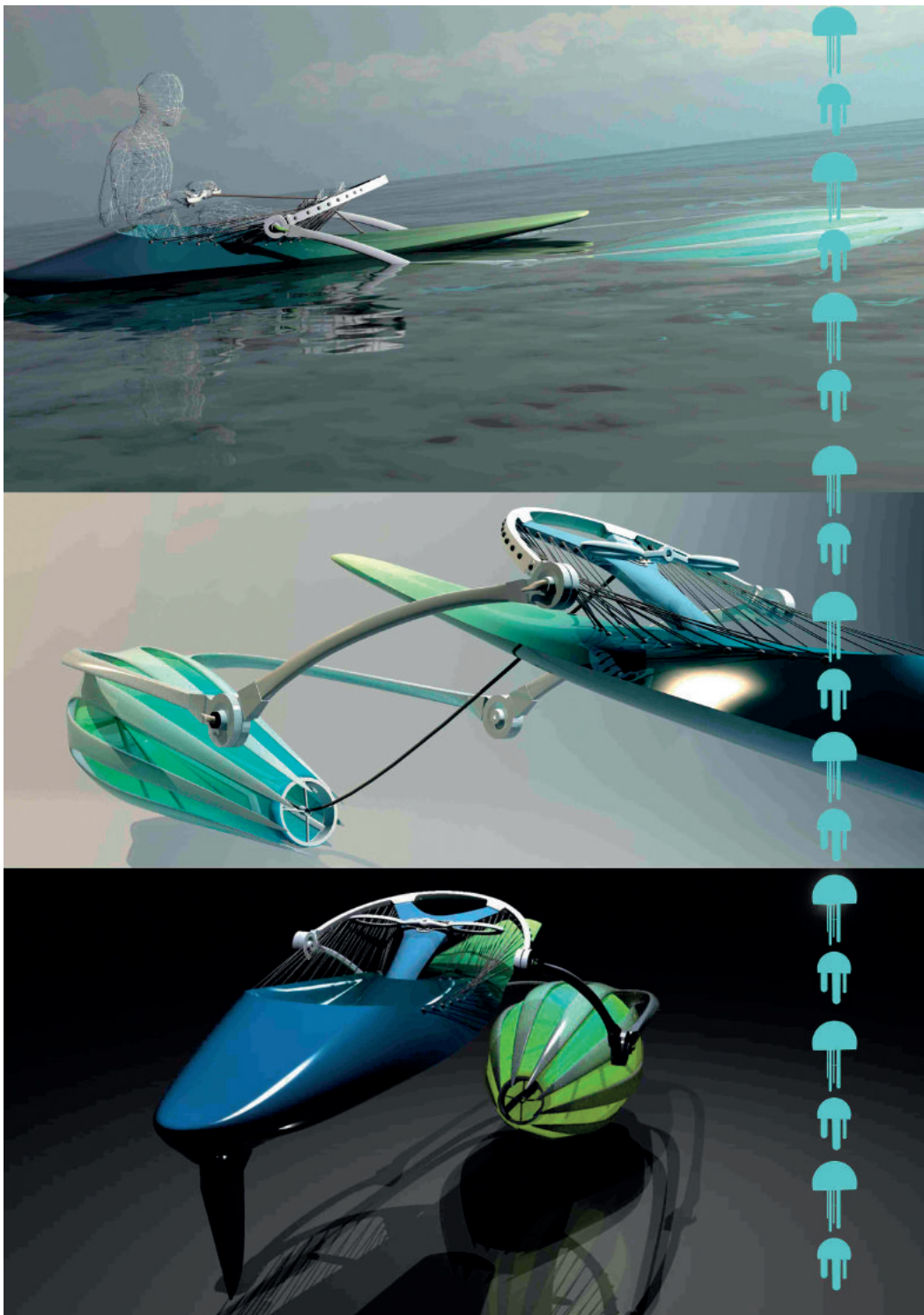
Ale vy ste sa aj napriek tomu vtedy pokúsili o spoluprácu so slovenskými podnikmi. Aké boli výsledky?

Na škole sme ešte dúfali, že keď slovenským výrobcom ponúkame nový dizajn, tak tie firmy musia prežiť. Na malú krajinu, ktorá má 5 miliónov obyvateľov, bolo v tom čase 10 finalistov dopravnej techniky. Kiež by to tak bolo dnes. VŠVU začala pracovať novým spôsobom. Vtedy som ako vedúci katedry vymyslel a presadil Výskumno-realizačné centrum (VRC) katedry dizajnu. Málo ľudí o tom vie, že katedra mala takého centrum, kde študenti robili cez prázdniny prototyp auta. Bola to karoséria automobilu pre VAB. Nakoniec sme urobili model auta 1:1, ktorý je stále v Bánovciach vystavený. Bolo by dobré zachrániť ho do Múzea dizajnu. Ľudia ako Juraj Mitro, Michal Kačmár a ďalší boli cez letné prázdniny zamestnaní v škole a v podstate stážovali vo VRC, dostávali plat a nasávali skúsenosti. Robili sme napríklad golfový vozík pre nového výrobcu. V tom čase zanikali výrobcovia a zároveň vznikali noví, ale to sa deje v podstate aj dnes.



† Ivan Luknár, Age of design, bakalárska práca, 2009.

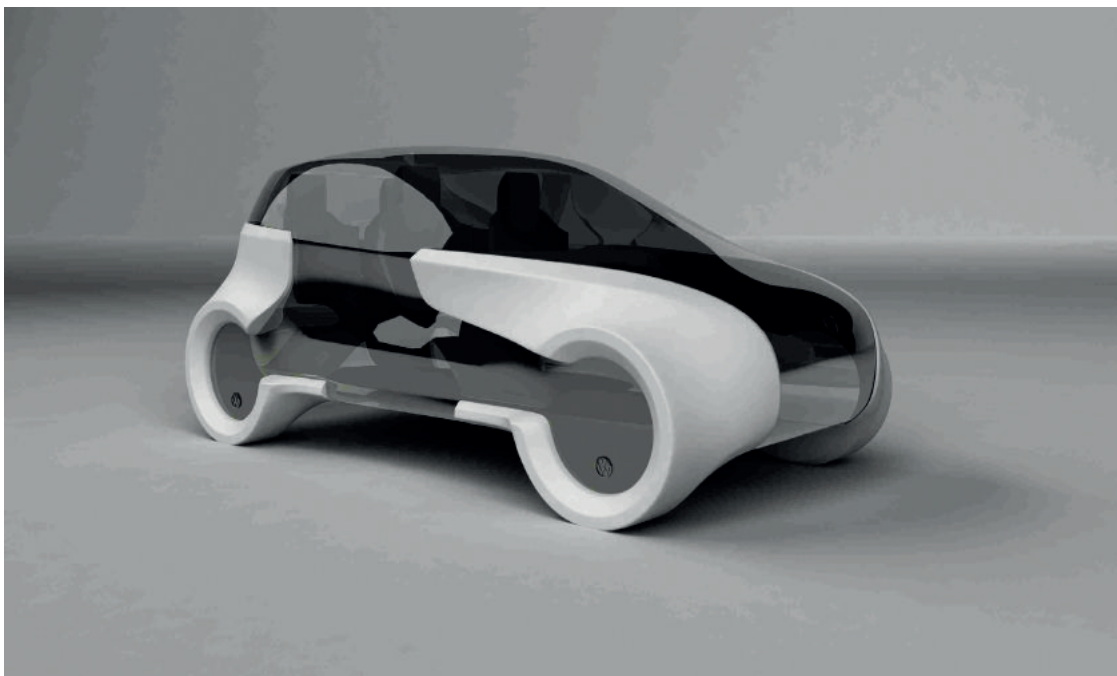




† Michaela Tvarůžková, Micromobilita, 2010.

➤ Lukáš Pinter, vířaz projektu Volkswagen - interface, 2011.





Spolupráca s nemeckým koncernom Volkswagen bola pre ateliér transport dizajnu kľúčová a zároveň vyslobodzujúca. Odkiaľ sa ľudia z Nemecka dozvedeli, že máme šikovných dizajnérov automobilov?

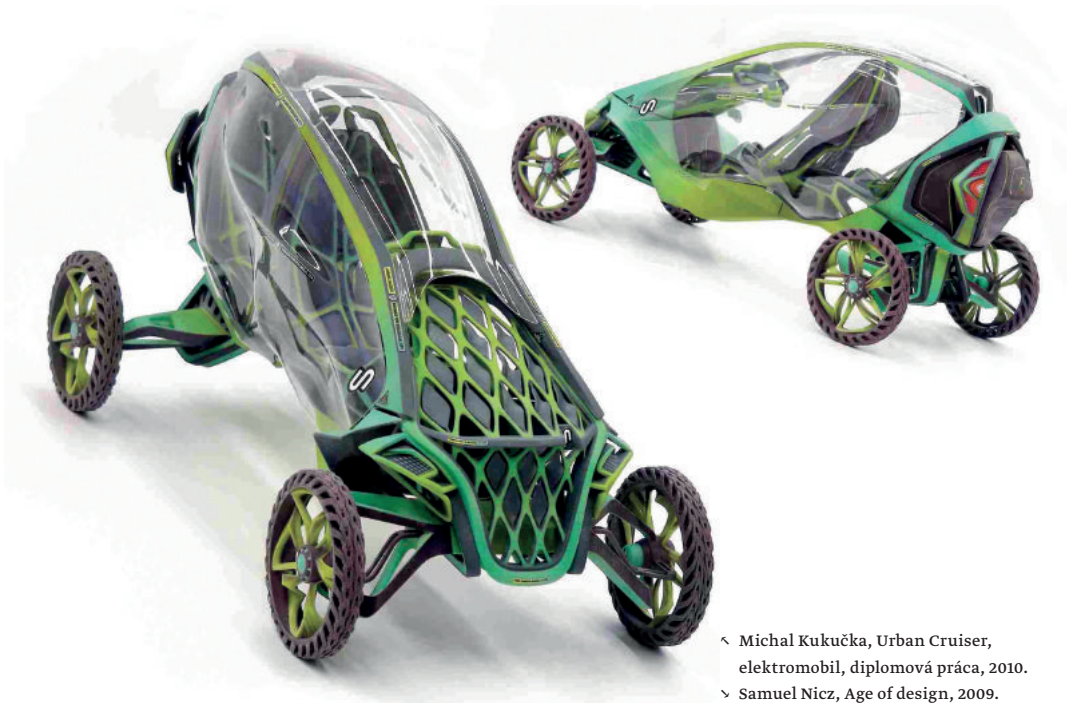
Domáci priemysel zanikal a my ako škola sme boli veľmi malým partnerom. Uvedomili sme si, že to nezmeníme. Bolo nám odrazu jasné, že vývojové projekty boli v tých firmách realizované iba preto, aby naplnili nejakú tabuľku, ale neboli reálne prepojené na odbyť. Rezignoval som na možnosť, že my ako škola zásadne zmeníme vývoj výroby dopravných prostriedkov na Slovensku. V tom čase sme prvýkrát vystavovali na autosalóne v Nitre. V našom stánku sedel Jozef Uhrík a povedal nám, že Volkswagen príde do Bratislavy. Slúbil, že nám pomôže nadviazať s VW nejaký kontakt. Nikto nevedel aký, ani čo z toho bude. De facto sme sa v tej chvíli nachádzali v záchranom člne pri lodi, ktorá sa potápala a boli sme radi, že vôbec žijeme. Ale v tom prišiel kľúčový prelom. Autosalón v Nitre bol vtedy neuveriteľne populárny, navštevovalo ho obrovské množstvo ľudí, bol spoločensky a mediálne veľmi podporovaný a my sme sa dostali vďaka Ladislavovi Švihelovi, ktorý bol vtedy generálnym riaditeľom Agrokomplexu – Výstavníctvo Nitra, k obrovskému výstavnému priestoru v novom pavilóne C. V tomto priestore sme vystavovali. Jozef Uhrík priviedol do nášho stánku výrobného riaditeľa koncernu VW

Folkera Weissgerbera. Bol to od Jozefa Uhríka diplomatický výkon, že dokázal zmanažovať to, aby sa na provinčnú školu prišla pozrieť elita svetovej automobilky. Potom sa spustila nemecká mašina, ktorá je dokonalá. Folker Weissgerber povedal: „Páči sa mi vaša škola. Zoznámim vás s našimi dizajnérmi.“ Písal sa rok 1994. Netrvalo dlho a zrazu sme sa dostali do súkolia, ktoré bolo veľmi exaktné a konzekventné. Ľudia, ktorí prišli, svoje slovo vždy dodržali a všetko sa do bodky naplnilo. Z autosalónu v Nitre sme sa dostali do priamej konfrontácie s dizajnom automobilového koncernu Volkswagen. My sme boli celkom dobre pripravení. Venovali sme tomu veľa energie. Ocitli sme na správnom mieste a súbeh udalostí nám prial.

Aký bol prvý kontakt s VW na škole?

Na školu prišli Klemens Rossnagel a Nikolaus Vidakovič, ako takí evanjelisti dizajnu. Ja som vtedy videl prvýkrát živého dizajnéra z naozaj fungujúcej automobilky. Spätne musím skonštatovať, že tí ľudia sem prišli s rovnakým nastavením ako mal ich šéf Hardmudt Warkus. To bol rozhladený človek, ktorý síce pôsobil v industriálnom prostredí, ale aj tak si stále zachovával slobodu kreatívneho človeka a to prenášal aj do svojho konania. Nebol predpojatý. Nepozeral sa na nás s odstupom ani s dešpek-
tom. Bol prirodzene zvedavý, chcel o nás vedieť všetko. Bol príjemný, spoločenský a nikto z nás





◀ Michal Kukučka, Urban Cruiser, elektromobil, diplomová práca, 2010.
▶ Samuel Nicz, Age of design, 2009.

nemal pri ňom pocit trápnosti, že nám niečo daroval. Nikto z nás nebol dovtedy na sťaži v automobilke. Metódy vývoja automobilu sme iba tušili, ale nedali sme na sebe poznať, že ich reálne nevieme. Veľmi rýchlo sme sa ich však potom naučili. Projekty, ktoré sme realizovali, priniesli aj otázku výtvarného myslenia a nie iba industriálnej znalosti prostredia. Dizajnér v automobilke totiž nie je determinovaný iba stratégiou industriálneho prostredia, ale najmä stratégiou umeleckého prostredia. Výtvarné výkony sú mimoriadne dôležité.

Musí dizajnér automobilov dokonale poznať technológiu výroby automobilu a jeho konštrukciu, alebo si vystačí so svojim svetom fantázie?

Každá automobilka má svoj štýl. Každá je odlišná. Veľké automobilky, ktoré majú dostatok kapitálu na to, aby vygenerovali prostredie spracúvajúce automobilové koncepcie a štúdie, preferujú u automobilového dizajnéra najmä výtvarnú vedomosť. Ale napríklad automobilový dizajnér Juraj Mitro, ktorý pracuje v malej firme, musí byť ten univerzálny dizajnér, čo rozumie aj výtvarnej stránke aj technike. Nemusí byť aktívny počtár, ktorý zrúta rám, ale musí poznať následnosť profesií, aby tomu konceptu porozumel. Stáva sa aj manažérom. Vynikajúci dizajnér s vynikajúcim konštruktérom podľa mňa urobia lepší výkon, ako keď sa to generuje v jednej oso-

be. U nás na oddelení sa môže dizajnér rozhodnúť, či chce pestovať voľnú jazdu, alebo chce byť vo firme, kde má presne určené čo bude robiť. Napríklad Peter Balko alebo Boris Grell robia svoju profesiu dokonale. Sú to páni dizajnéri, ktorí zodpovedajú za to, ako ľudia prijímú ich auto napríklad na autosalóne v Ženeve. Za to nezodpovedá technik, ale dizajnér. Dizajnér rieši, aký bude v automobile použitý materiál alebo ako sa v interiéri bude človek cítiť. To sú veci, ktoré sú tak trochu alchýmiou.

Aká je budúcnosť ateliéru transport dizajnu?

Robili sme s množstvom automobiliek, ale mojím snom je v najbližšom čase spolupracovať s Mercedesom a automobilkou KIA. Náš ateliér však nie je zameraný iba na automobilky. Transport dizajn je na výtvarnej škole a aj preto je potrebné udržiavať kontakt s voľným umením. To je väzba, ktorú stále pestujeme. Témy sa vždy líšia, nikdy ich šablónovite neopakujeme. Pestrosť chceme určite aj naďalej zachovať, pretože automobilky sa vyvíjajú, svet sa vyvíja a podlieha zmenám. Myslím si, že dosť veľký priestor bude aj pre alternatívy v doprave ako takej. Začíname ich hľadať. V minulosti sme mali už niekoľko projektov. Svet sa mení aj vo vzťahu k veľkému výrobcovi a logicky sa mení aj veľký výrobca, ktorý prirodzene spolupracuje so subdodávateľmi a prijíma od nich impulzy. Vzniká tu strategický priestor aj pre menšie



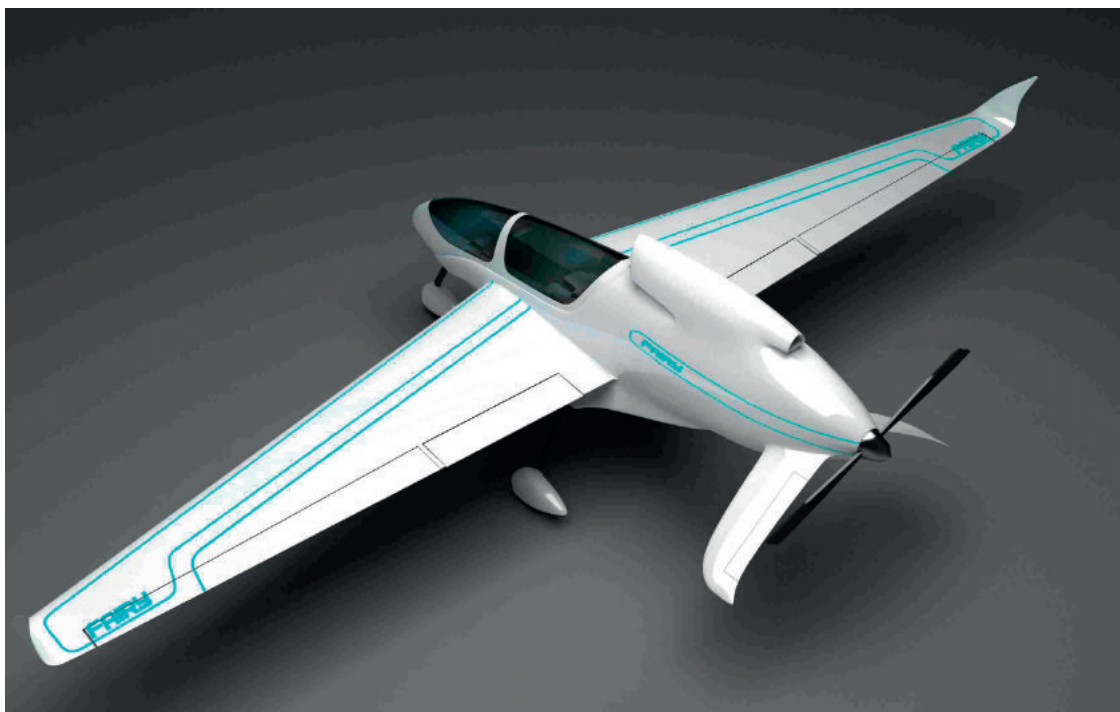


firmy, a to môže byť zaujímavé. Špecifikum našej školy je v tom, že my musíme byť inak koncipovaní aby sme obstáli v konkurencii. Nemôžeme napodobňovať školu vo Pforzheime, pretože oni sú prirodzene lepší napríklad z hľadiska kresby, metodiky a priameho kontaktu s výrobami. Majú to roky vypestované. Ale v čom sme zaujímaví pre automobilky je povedzme to, že vedľa nás sú sklári, šperkári, sochári a maliari. Toto prostredie v tejto konštelácii si mienime udržať, je zárukou toho, že naša práca nepôjde do nejakých naučených schém. V ateliéri sme paradoxne začali veľmi skoro s digitálnou technikou. V 3D technikách a ich napojení na postprodukcii sme absolútne súčasní a držíme kvalitatívne krok so svetom.

Aký by mal byť správny absolvent – „transporták“?

Chceme zachovať u študentov vysokú mieru univerzálnosti, aby sa za tých 6 rokov stretli s viacerými polohami výtvarného umenia a dizajnu. Musia mať pestré zázemie, aby neboli iba ilustrátormi, ale aby chápali komplex výtvarnej tvorby a tvorby všeobecne, aby zažili dobrodružstvo, úspech aj neúspech, konkrétnu realizáciu alebo voľnú vec. Za 6 rokov by mal študent dostať široké impulzy z rôznych oblastí. Musí sa dokázať mozgovu „refrešnúť“, byť stále zvedavý, nesmie podceňovať iné profesie, ktoré s dizajnom zdanlivo nesúvisia, a vždy sa sebareflektovať. Správny transportdizajnér má byť renesančne univerzálny človek, ktorého všetko baví.

#





Transport dizajn má široký potenciál

rozhovor s Petrom Paliatkom

Ústav dizajnu a výtvarných disciplín Fakulty architektúry Slovenskej technickej univerzity v Bratislave (UD a VD FA STU) vedie doc. akad. soch. Peter Paliatka (1952), ktorý tu pôsobí už viac ako jednu dekádu. Patrí ku generácii prvých dizajnérov vyškolených na Slovensku pod vedením Václava Kautmana.

Na VŠVU – svojej alma mater – zostal po absolvovaní štúdia ešte 14 rokov vykonávať pedagogickú prax. V roku 1995 spoluzakladal Súkromnú strednú umeleckú školu v Bratislave, ktorú viedol 4 roky. Výtvarník, sochár a dizajner s bohatými skúsenosťami priblížil v rozhovore špecifiká výučby transport dizajnu v rámci ústavu.





← Matúš Procházka,
Interior Motives Design Awards,
2007.

↓ Dominik Melcer,
Caferacer - štúdia jednostopého
vozidla, 2008.



Môžete nám na úvod povedať ako sa odbor transport dizajn na vašej škole vyvíjal a o zásadných posunoch v štruktúre činnosti samotného ústavu dizajnu v minulosti?

K zásadnej reforme štruktúry štúdia dizajnu došlo pred desiatimi rokmi. Pôvodný prístup k dizajnu ako inžinierskemu odboru sa zmenil jeho vyčlenením ako samostatnej výtvarnej disciplíny. Takže naši študenti neabsolvujú univerzitu s inžinierskym titulom, ale ako magistri umenia, čo ich tak odborne zrovnoprávňuje s absolventmi dizajnu na VŠVU. Vzhľadom na charakter univerzitného prostredia sa však samozrejme naďalej kladie veľký dôraz na povinné základy technického zamerania so silným zastúpením strojárskych predmetov, ktoré študentov sprevádzajú celým štúdiom. S týmito podmienkami sa koncepcia katedry orientuje na širšiu oblasť dizajnu, ktorého súčasťou je aj odbor transport dizajn. Najmä v tejto rovine vidím naše špecifikum a zároveň rozdielnosť v porovnaní s vedením výučby na VŠVU.

Transport dizajn nie je v rámci pôsobnosti vášho ústavu vyčlenený ako samostatne zameraná študijná disciplína, tak ako je to na VŠVU, kde v rámci katedry dizajnu funguje takto orientovaný ateliér. Aké postavenie a charakter má teda táto špeciálna oblasť dizajnu v štruktúre vášho študijného programu?

Transport dizajn na STU pochopiteľne predurčuje prepojenie na strojársku platformu univerzity, takže aj veľa našich projektov je orientovaných na priemyselné stroje. Napríklad niektoré diplomové práce a projekty našich diplomantov sa realizujú v spolupráci so strojárskymi inžiniermi, ktorí vypracujú technickú a konštrukčnú časť a v závislosti od daných podkladov už naši diplomanti navrhujú vizuál a dizajnerské realizácie. Takto sa dostávajú k zadaniam koncepčných štúdií dajme tomu stavebných strojov, bagrov, ako napríklad záverečná bakalárska práca Daniela Zacha z roku 2007. Samozrejme, okrem tohto typu spolupráce viazanej na kooperáciu dvojíc tu existujú aj práce s voľnejším konceptom, pri ktorých môžu študenti rozvíjať a uplatňovať kreatívnejšie vízie a svoje túžby.





- ✓ Barbora Tobolová,
Bicykel, Diplomová práca, 2008.
- ↓ Daniel Zach,
Bager - koncepcná štúdia,
Diplomová práca, 2007.
- Miroslav Rohaľ,
Koncepcná štúdia stavebného stroja,
2009.

Pri oblasti transport dizajnu si treba predovšetkým uvedomiť jeho potenciál a širší dosah, ktorý nezahŕňa len navrhovanie dopravných prostriedkov, či istých typov priemyselných strojov ako sú spomenuté stavebné stroje alebo traktory, ale tiež interiérových doplnkov, komunikačných zariadení, až po koncepcie mobility a súvisiace komplexné možnosti. Práve technickým a materiálovým možnostiam vyplývajúcim z univerzitného prostredia vďačíme za istú otvorenosť tomuto rôznorodému záberu.

Zdôraznili ste význam technických základov pre tento typ štúdia. Čo je podľa vášho názoru nielen ako pedagóga, ale tiež aktívneho dizajnéra, rovnako dôležité pre prípravu absolventov na uplatnenie v praxi?

Naším zámerom je, aby študent dostal čo najkomplexnejšie vedomosti potrebné pre prácu tvorivého dizajnéra, ktorého možnosti realizovať sa sú v súčasnosti naozaj veľmi široké. Zodpovedá tomu aj záber študijného programu. Popri exaktných a technických predmetoch, znalostiach informačno-komunikačných technológií, je nevyhnutné stavať na klasických predmetoch, s ktorými musí vedieť kooperovať. V prvom ročníku sa tak študenti učia základy dizajnu, kreslenie a modelovanie. Študijný program ďalej čiastočne zahŕňa humanitné vedy s orientáciou na prehľad dejín dizajnu, výtvarného a úžitkového umenia, ale tiež techniky.



Prínosom sú ešte ekonomické základy potrebné na riadenie malej firmy. Čo sa týka profilácie študentov počas štúdia, zaujímavá je doplnková ponuka výberových predmetov, ktoré alternujú možnosti a atmosféru výtvarnej školy. Sú to podľa ich záujmu napríklad fotografia, figurálna kresba, experimentálny dizajn, či grafické disciplíny a multimédiá atď.

Aké možnosti odbornej špecializácie ponúka študijný program?

Študenti majú na druhom stupni na výber dve špecializácie: produktový dizajn a interiérový





dizajn. Napriek možnému dojmu vyplývajúcemu z technického zamerania školy môžeme podotknúť, že máme aj väčšie zastúpenie študentiek, ktoré si u nás vedia vybrať vhodné a zaujímavé študijné disciplíny. Zo spomenutých odborov prirodzenejšie inklinujú k interiérovému dizajnu, kde dokážu veľmi dobre uplatniť ženské myslenie a cítenie. Čo sa týka doktorandského stupňa štúdia, na jeho akreditáciu je potrebný už reálny projekt s grantovým zabezpečením, či nevyhnutnosťou spolupráce s dohodnutou firmou.

Okrem štúdia je pri príprave absolventov prínosné aj nadobudnutie základných praktických skúseností v odbore a prvých kontaktov s prostredím a fungovaním firiem. Ako vedie katedra rozvoj študentov v tomto smere?

Samozrejmosťou je povinné absolvovanie praxe na prvom stupni štúdia. Základným pilierom však zostáva dlhodobé nadväzovanie a rozvíjanie spolupráce katedry s firmami, ktoré študentom poskytujú adekvátny priestor na získanie skúseností pri práci na zadávaných projektoch. Pri zapájaní sa do projektov je veľmi dôležité odhadnúť zrelosť študentov. Väčšinou sa nedá uvažovať o prvákoch a druhákoch, aj keď sa môžu vyskytnúť vhodnejšie projekty vzhľadom na ich prirodzenejšiu hravosť a uvoľnenosť myslenia. Zložitejšie projekty pre firmy sa riešia až na druhom stupni štúdia. Konkrétne v oblasti transport dizajnu je pre katedru veľmi význam-

ná spolupráca s firmou Škoda, ktorá už dlhobejšie zabezpečuje a usmerňuje projekty našich študentov.

Môžete priblížiť ako sa táto dlhodobejšia spolupráca s firmou Škoda vyvinula, a tiež jej projektovú stratégiu?

Spolupráca začala už pred 4 rokmi. Prvý zadaný projekt s voľnou témou bol zameraný na návrhy doplnkových modelov produktov pre automobily, ktoré by dokreslovali profil firmy. V ďalšom roku už špecifikovali tému zadaním cieľovej skupiny seniorov (50 – 65 rokov) ako silnej populačnej a ekonomickej skupiny v Európe. Opäť však nechceli vypracovať konkrétne modely automobilov, ale skôr koncepcie extra ponuky a služieb, ktoré by na základe výskumu potrieb a záujmov oslovili práve túto cieľovú skupinu. Študenti tak mali v prvej fáze polročného výskumu sledovať jej ekonomické a sociálne vzťahy, návyky a špecifiká. Napríklad na modelovom vzťahu seniora, ktorý vlastní automobil a juniora, ktorý by si od neho tento automobil mohol požičať, postavili koncept kreditného systému mobility. Kredit, ktorý by junior získaval za nejakú výpomoc pre seniora, by sa zapisoval a dobíjal na digitálny kľúč ako merač užívania automobilu. Vodič by si napríklad tiež mohol privolať automobil zaparkovaný na špeciálne vyhradených miestach prostredníctvom mobilu. V automobiloch by mohli byť tiež zabudované senzory na meranie





fyzického stavu vodiča. V zhodnotení tak študenti vyvíjali skôr akési softvéry pre automobily. Z vypracovaných konceptov si firma vyselektovala niektoré témy a nápady, ktoré študenti už rozvíjali ďalej vo formálnych riešeniach. Takto sa teda začal rozvíjať projekt pod názvom „fit2age“.

Do spolupráce s firmou Škoda boli zapojení aj študenti Ateliéru transport dizajnu VŠVU. Aká bola kooperácia?

Firma prepojila študentov oboch škôl v ďalšej fáze tohto projektu. Pre študentov z VŠVU mali byť predošlé vybrané témy a nápady inšpiráciou na navrhnutie exteriérov automobilov. Naši študenti sa mali naďalej venovať realizáciám interiérov a doplnkov. Z tejto kooperácie vznikli veľmi podnetné práce. Aktuálne už na projektoch spolupracujú naši študenti so študentmi Strojníckej fakulty STU. V tejto fáze musia byť ich produkty postavené na konštruktérskej realite, pričom im firma zadala aj dodržiavanie skutočných noriem.

Mohli by ste spomenúť nejaké významnejšie projekty, spolupráce, alebo súťaže a ceny v špecifických oblastiach transport dizajnu, ktorými reprezentujú katedru vaši študenti a absolventi?

Veľmi úspešné sú napríklad návrhy a realizácie bicyklov, s ktorými sa naši študenti pravidelne zúčastňujú na medzinárodnom cyklistickom veľtrhu v Taipej (Taipei International Cycle Show), kde sa zvyknú umiestňovať už v prvej desiatke ocenených. Ukážkovou realizáciou je v tejto oblasti skladací bicykel Fold od Barbory Tobolovej z roku 2008, ktorý riešila ako svoju diplomovú prácu (o Barbore Tobolovej a o jej návrhu sme viac písali v časopise Designum 1/2009). Ďalej sú to zaujímavé realizácie automobilov, ktorými reprezentujú študenti školu na salónoch v Paríži a Frankfurtu. Výrazným úspechom je ocenenie Marcela Procházku za návrh automobilu MAG s využitím alternatívneho zdroja magnetického pohonu v súťaži The Interior Motives Design Awards.



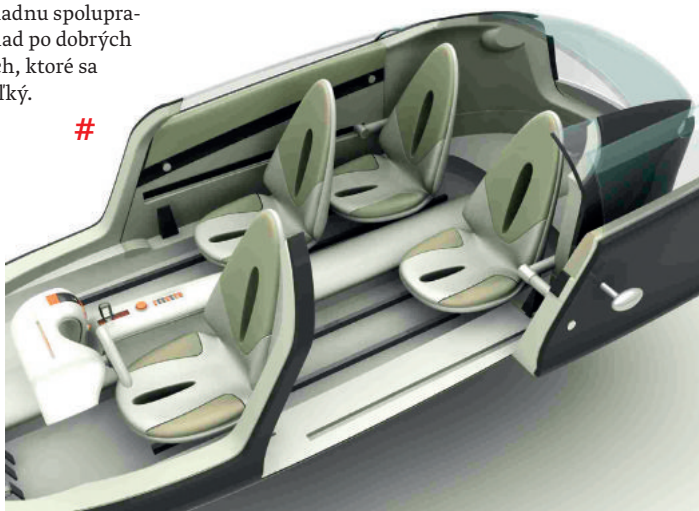


- ← Miroslav Dorotčín,
Štúdia katamaranu, 2009.
- Michal Čermák,
Velorex – redizajn,
Bakalárska práca, 2010.
- Matúš Procházka,
Interior Motives Design Awards,
2006.

**Ako hodnotíte uplatnenie vašich absolventov
v praxi vzhľadom na ich komplexnejšiu študij-
nú prípravu a potenciál pracovného trhu?**

Prirodzene nie všetci naši absolventi môžu vykonávať profesiu priemyselných dizajnérov. Možnosti ich uplatnenia sú vcelku široké. V súčasnosti je pre mnohých lákavejšia alebo aj dostupnejšia možnosť pracovať v reklamných agentúrach. Vedia sa uplatniť aj v obchodnej sfére, interiérových štúdiách a *showroomoch*, čo môže byť užitočné na získanie skúseností potrebných pri zakladaní vlastnej firmy. Niektorí absolventi sú tiež úspešnými predajcami áut. Talentovaných študentov si vyhladnu spolupracujúce firmy ešte počas štúdia. Hľad po dobrých talentoch a zaujímavých nápadoch, ktoré sa vedia aj dobre presadiť, je stále veľký.

#





COMP-LET Senica

Firma COMP-LET, špecializujúca sa na vývoj a výrobu kompozitových dielov ľahkých dvoj a štvormiestnych lietadiel, začala svoje pôsobenie v roku 1991, keď ju založil Vladimír Pekár. Spoločnosť sa postupne rozrastala, rozširovali sa jej priestory na senickom letisku, zväčšoval sa objem výroby, a tým aj počet zamestnancov. Zameranie na dodávanie kompozitových dielov prinieslo spoluprácu s domácimi i zahraničnými spoločnosťami, ako Aerospol (Prievidza), Aeropro (Nitra), HOAC Austria (neskôr Diamond Aircraft Industries), Aerotechnik Kunovice, Evektor Kunovice, Aerospool CZ Hluk alebo taliansky FlySynthesis, S.R.L. Sľubne rozbehnuté úspešné pôsobenie zabrzdila ekonomická kríza, ktorá sa podpísala pod prepustenie zamestnancov práve v období začiatku vývoja vlastného ultraľahkého lietadla Shark.

FIRMY

aktuálne...

18

firmy

text Mária Gmitrová foto SHARK.AERO





Vývoj sa však nezastavil, projekt prebrala spoločnosť SHARK.AERO spolu s úzkym tímom zamestnancov COMP-LETu. Splniť zadanie na výrobu špičkového ultralightu lietadla sa podujal hlavný konštruktér Jaroslav Dostál, o návrh interiéru sa postaral Peter Zelman. Tím dizajnérov vytvoril dolnoplošník s tandemovým umiestnením sedadiel, charakteristický vysokým výkonom. Výsledky testov aj záujem širokej verejnosti nasvedčujú, že sa počiatočné odhodlanie vytvoriť výnimočný produkt svojho druhu podarilo. Dolnoplošník už prekonal rýchlostné rekordy v rámci svojej kategórie. O tom, ako prebiehal proces vývoja Sharku a o ďalších aktivitách spoločnosti, sme sa rozprávali s projektovým manažérom Vladimírom Pekárom a hlavným dizajnérom Jaroslavom Dostálom.

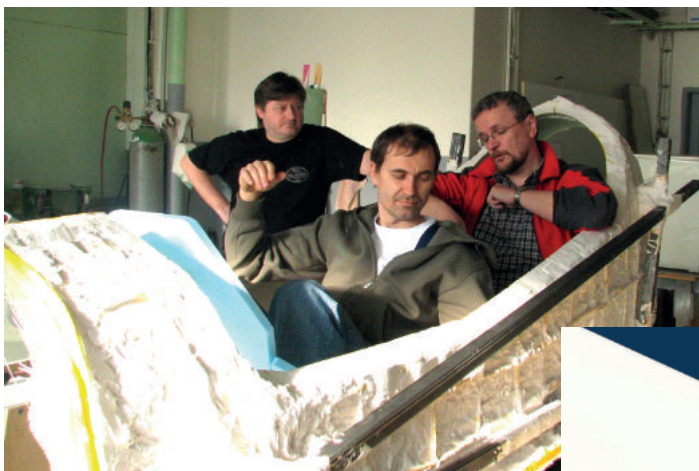
◀ Shark 001, 2009.

COMP-LET Senica

firmy

19





← Vladimír Pekár a Jaroslav Dostál počas prác na vývoji interiéru lietadla Shark, 2007.

✓ Vývoj interiéru lietadla Shark, 2007.

↓ Vizualizácia interiéru lietadla Shark, 2007.

→ Práce na trupe lietadla Shark, 2007.



Dizajn lietadla Shark sa dostal v pomerne rýchлом čase vďaka svojim vlastnostiam do povedomia verejnosti. Môžete nám priblížiť ako dlho trvalo prenesenie myšlienky do reálnej podoby?

Vladimír Pekár: Myšlienky o ultraľahkom lietadle s tandemovým usporiadaním sedenia, ako aj prvé koncepčné návrhy vznikli v roku 2005. Z prvých obrázkov, ktoré už boli blízke finálnym vizualizáciám nakresleným dizajnérom Jaroslavom Dostálom, sme sa tešili na konci roka 2006. Prvotné modely začali dostávať tvary vo výrobnej hale v roku 2007 podľa 3D modelov vytvorených v SW Rhinoceros. Hlavné formy boli hotové v roku 2008 a prototyp vzlietol v lete roku 2009. Prvý zákazník dostal do svojich rúk SHARKa v roku 2010 a na konci roka 2011 zaletel náš demo pilot a francúzsky diler Eric de Barberin sériu svetových rýchlostných rekordov vo svojej kategórii, na ktorých oficiálne schválenie ešte čakáme. V roku 2012 plánujeme získať typovú certifikáciu a dodať minimálne desať lietadiel zákazníkom do celej Európy.

Kto sa podieľal na vývoji lietadla Shark?

Vladimír Pekár: Celý projekt začal vo firme COMP-LET, neskôr ho prevzala firma SHARK. AERO. Tieto firmy financovali projekt a určovali mu smer. Kľúčovými ľuďmi pri vývoji boli Jaro Dostál ako šéfkonstruktér, a ja (Vladimír Pekár) ako zadávateľ. Inžinierske práce

- výpočet profilov, aerodynamický výpočet, výpočty zaťaženia, pevnostné výpočty riadil Jaro Dostál, na konkrétne práce najímal odborníkov z moravského leteckého priemyslu, profiláž počítal pomocou programu s optimalizáciou založenou na genetických algoritmoch česko-taliansky inžiniersky tandem. Jaro Dostál je skúsený letecký konštruktér so silným estetickým cítením, jeho práca sa pohybuje na rozhraní dizajnu a inžinierčiny, takže jeho lietadlá sa značne odlišujú od priemeru. Okrem toho, že naozaj dobre lietajú, sú súčasne aj pohodlné a pekné, majú vyvážené tvary a dajú sa na nich nájsť charakteristické znaky jeho dizajnerskeho rukopisu. Významnou mierou sa z pohľadu dizajnu na lietadle podieľal aj autor interiéru Peter Zelman. Počas vývoja sme vyrobili tri modely interiéru, trvalo to niekoľko rokov, než sme boli spokojní a pripravili sme formy na sériovú výrobu.

Aké slovo máte vy, ako manažér projektu v celom procese vývoja? Ovplyvňujete nejakým spôsobom dizajnérov?

Vladimír Pekár: Na začiatku treba definovať ciele a účely. Vyrobiť to najlepšie ultraľahké lietadlo na svete. Bude najrýchlejšie, pohodlné, pekné, sexi, bezpečné, nadčasové. Bude to sen pre pilotov. Výnimočné. Ikona. Tak ako Ferrari. Počiatočný koncepčný návrh sa neskôr už pod taktovkou Jara Dostála posúval od lietadla s vojenským strihom postupne smerom k uhlade-





ným moderným tvarom. V určitom momente sme prijali meno Shark, potom tvary ešte viac „zosharkovateli.“ Výrazne to pomohlo k jasnému vyprofilovaniu celého dizajnerskeho zámeru. Jaro Dostál aj Peter Zelman sú skúsení dizajnéri. Ja som vystupoval v pozícii toho, kto bude musieť vyrábať to, čo páni dizajnéri navrhnu, a teda kto bude „umelcov hamovať“. Strážil som, aby sa to, čo vymyslia, dalo vyrobiť a používať, ale myslím si, že som do toho výrazne nezasa-hoval. Často sa vyskytol aj ideálny postup, keď som dostal na stôl zopár návrhov a mohol som si vybrať. Snažím sa vnímať estetiku vecí. Dobrý alebo dokonalý dizajn je podľa mňa taký, ktorý pokázite, ak pohnete nejakou jeho krivkou. So Sharkom som spokojný, dnes sa dostáva do série, zaletel svetové rekordy, a piloti nám občas po-vedia: „To je sen.“ Ešte budeme tvrdo pracovať na tom, aby sme ho naozaj vyrábali ďalších 20 rokov a aby sme ich vyrobili tisíce.

Firma COMP-LET je na trhu už viac ako 20 rokov, podieľala sa aj na vývoji iných produktov?

Vladimír Pekár: Áno, podieľala. Robili sme na mnohých projektoch pre domáce aj zahraničné spoločnosti, vo veľkej časti to boli aj vývojové práce, ale iba málo z nich sme ovplyvňovali z pohľadu dizajnu, z pohľadu tvarov. Väčšinou sme boli tou časťou tímu, ktorá riešila výrobné a technologické problémy. Konzultovali sme aj veľa diplomových prác študentov z VŠVU

Bratislava, STU MTF Trnava, VUT Brno atď. Vždy sme sa pri týchto projektoch snažili, aby mali re-álny, zmysluplný výsledok a nebol to iba „zošitý“ balík papierov určený na založenie do šuplíka. COMP-LET mal dosť priestorov, materiálu a os-tatných zdrojov, ktoré rád poskytol študentom, na to, aby realizovali svoje nápady. Môj typický výrok k týmto aktivitám bol: „Páni a dámy, ring voľný.“ V rámci diplomových prác sa s našou po-mocou vyrábali kompozitové bicykle, ležadlové bicykle, karoséria na vodíkom poháňané auto, navrhovali sa lietadlá, frézovali formy, vymýšľali uhlíkové lyžiarky. A keď študent prišiel na obha-jobu diplomovej práce na vlastnoručne vyrobe-nom uhlíkovom bicykli, tak to považujem naozaj za výsledok. V súvislosti s týmito aktivitami sme za tie roky spolupracovali s mnohými ľuďmi, ako Štefan Klein, Peter Zelman, Pavel Masopust, Jan Frais z VŠVU Bratislava, Jozef Peterka z MTF TU Trnava a viacero jeho študentov, Bohumil Horák, z VŠB TU Ostrava. Sme v úzkom kontakte so Štefanom Kleinom. Považujem ho za svetového, výnimočného, fantasticky produktívneho dizaj-néra a dobrého človeka. Keď sme mohli, tak sme mu pomáhali s projektom Aeromobilu 2, dnes aspoň okrajovo konzultujeme Aeromobil 3.





↑ Vizualizácia Sharka – exteriér.
← Palubná doska Sharka 005, 2012.
➤ Interiér lietadla Shark 004, 2011.



Ako prebiehal proces vývoja lietadla Shark, ktorým sa dospelo ku konečnej podobe letúna?

Jaroslav Dostál: Pôvodne tu bol zámer Vladimíra Pekára trafiť sa do časti trhu doteraz zanedbávanej – tandemový letún, ktorý by svojou koncepciou umožnil ponúknuť niečo, čo by presiahlo súčasnú konkurenciu. Tento zámer sa javil ako ideálny doplnok k výrobkom COMP-LETu tak, aby nekonkuroval subdodávkam firmy COMP-LET pre iné firmy. Predbežný návrh spracoval Igor Špaček a v tomto vyhotovení bol návrh aj prvýkrát predstavený verejnosti. Z môjho uhla pohľadu príliš klasicky koncipovaný letún neponúkal až tak veľa nového a nedalo sa očakávať ani príliš výrazné zvýšenie výkonov oproti konkurencii, pokiaľ sa budeme držať klasického lacného prístupu vývoja, využívaného dovtedy pri vývoji UL letúnov. Klasicky koncipovaný tandemový letún síce ponúka menší prierez kabíny, čo vyzerá ako najvhodnejšie riešenie na získanie vyššej rýchlosti, ale spolu s klasickým systémom riadenia a usporiadania kabíny vedie k výraznému zvýšeniu dĺžky letúna, a to následne k zväčšeniu omočených plôch, a tým i aerodynamického odporu a zároveň k zväčšenému rozsahu centrží, čo zasa vedie k potrebe zväčšených chvostových plôch. Vrátili sme sa teda k pôvodnej idei a postupne sme v návrhoch prechádzali od klasiky k technicky zdôvodneným najvhodnejším riešeniam. Letún sa skrátil, ale aj výrazne rozšíril. Pritom sa jeho tvar stal

plynulejším, kabína sa stala pohodlnejšou, zlepšil sa z nej výhľad a výrazne sa zmenšil rozsah centrží. Dôležitú súčasť progresívneho prístupu vidím aj v netypickom riešení krytov motoru Rotax 912, ktorý je identický s väčšinou UL letúnov po celom svete. Nechali sme vyvinúť vlastné profily krídla s výrazne nižším odporom, vlastný systém aj geometriu vztlačkových klapiek a dokonca i samotná geometria krídla bola podriadená tomu, čo sa firma COMP-LET naučila vyrobiť z uhlíkových materiálov, z ktorých sa vyrábajú vozy formuly 1 alebo kozmické lode. Dokonca ma po častých výtčkách od výrobcov, ktorým sa niektoré prvky dizajnu zdali zbytočne netypické, prvýkrát v živote niekto žiadal: „A nešlo by tie tvary urobiť ešte viac výrazné, viac dravé?“

Vzhľadom na to, že sa na vývoji Sharku podieľalo niekoľko dizajnérov/ konštruktérov, ako prebiehala spolupráca medzi nimi?

Jaroslav Dostál: Podstata aktuálneho úspechu českých a slovenských ľahkých športových lietadiel vo svete spočíva podľa mňa v nadsenej spolupráci špecialistov z veľkého leteckého priemyslu, ktorým sa prestalo páčiť vyvíjať do šuplíka a radi si skúsili navrhnuť niečo, čo by sa skutočne dostalo do vzduchu, aj keby to bol „len“ takzvaný ultralight. Na Sharkovi sa tak podpísali desiatky konštruktérov a najrôznejších leteckých špecialistov nielen z Českej a Slovenskej republiky. A spolupráca z hľadiska dizajnérov? Viete





✓ Shark 001 letiaci nad Portugalskom, 2011.



si predstaviť sochu Dávida, ktorú by vytvorili Michelangelo a Donatello „dohromady“? To podľa mňa nejde. Základnú koncepciu dizajnu musí strážiť vždy len jeden. Vďaka dôvere Vladimíra Pekára som mohol definovať základnú ideu vonkajšieho tvarovania, stylingu Sharka tak, aby bol nielen spojením maximálnej technickej dokonalosti – výkonov, vlastností a ergonómie – ale aj čo najviac prírodného vzhľadu, podľa motta „inspired by the Nature“. Rovnako ako v technických aspektoch projektu je nad možnosťami jedinca dosiahnuť cieľ v každom detaile dizajnu, a tak sa na čiastkových riešeniach podieľal rad ďalších autorov. Z hľadiska dizajnu interiéru asi najviditeľnejšie Peter Zelman, ktorý cez všetky úskalia nakoniec obohatil interiér svojim bionickým dizajnom, snáď prvýkrát použitým aj v reálnom dizajne letúna. Tak sa Shark priblížil prírode nielen svojim vonkajším tvarovaním a letovými vlastnosťami, ale i živočíšnym dizajnom interiéru, inklinujúcim k dojmu akejsi vnútornej muskulatúry, pocitu pilota, že posadením do kokpitu a zapnutím bezpečnostných pásov sa stáva skôr súčasťou živočícha než stroja.

Dizajn exteriéru a interiéru – aké sú rozdiely v ich vývoji?

Jaroslav Dostál: Tak ako v automobilovom priemysle, dizajn exteriéru a interiéru vzájomne úzko súvisia. Zatiaľ vždy sme návrh exteriéru letúna začali hrubým návrhom interiéru. Pokiaľ má lietadlo slúžiť dokonale svojmu účelu, iná cesta by nemala existovať. Všetko súvisí so všetkým a dobrý výrobok, dobrý dizajn, súvisí s pochopením tejto základnej kauzality, len v leteckom vývoji sú tie podmienky viac jednoznačné. Takže návrh Sharka začal interiérom, tomu sa podriadil exteriér. Na základe finálneho 3D modelu exteriéru sa už podrobne navrhoval výsledný interiér. Nebolo jednoduché zladíť požiadavky projektu s víziami dizajnéra, ale snáď to nakoniec stálo za to. Bionický interiér Petra Zelmana posúva interiér Sharka o stupeň vyššie. Funkčnosť dopĺňa pocit prirodzenosti, mechanickú štruktúru s ďalším rozmerom akejsi animálnosti, keď sa pilot môže cítiť, že je prvkom spoločného organizmu pilot – stroj. Ako bonus je interiér Sharku vybavený pneumaticky nastaviteľnými sedačkami pilota, rovnako navrhnutými Petrom Zelmanom. Finálny dizajn interiéru a exteriéru, rovnako ako v automobilovom priemysle, nemusí byť tvorený rovnakým dizajnérom, ale musí na seba nadväzovať vo svojej funkčnosti a podstate riešenia.

#





aktuálne... FIRMY

Objavili sme odvetvie, v ktorom o úspechu produktu nerozhoduje inštitucionálne vzdelaný dizajnér, ale dlhoročné skúsenosti a intuícia koncového užívateľa produktu, samotného športovca.



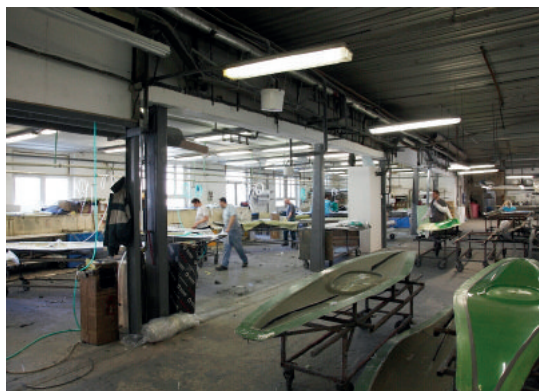


Už o niekoľko mesiacov, na prelome júla a augusty sa začne jubilejná, tridsiata letná olympiáda – Londýn 2012. V našej výprave budú mať plným právom najsilnejšie zastúpenie kanoisti. Všetci naši vrcholoví pretekári v slalome i šprinte budú jazdiť a bojovať o najlepšie výsledky na lodiach slovenskej výroby. Na špičkových slovenských lodiach značky Vajda, ktorej produkcia vzniká už 22 rokov vo výrobných halách na okraji Bratislavy. Dvadsaťdva rokov, počas ktorých táto malá spoločnosť prepísala všetky výsledkové listiny najvýznamnejších úspechov domácich a svetových pretekárov na bielej i tichej vode.

História tejto renomovanej a výnimočnej spoločnosti sa začína od okamihu, keď sa bratia René a Marcel Vajdovci, bývalí úspešní pretekári na divokej vode, rozhodli zúročiť všetky svoje skúsenosti a poznatky do vývoja nových typov lodí. Týmto okamihom zmenili dejiny a možnosti kanoeslalomového a tiež rýchlostného pretekania v celosvetovom meradle. Krátko po založení firmy roku 1992 v jednej z prvých lodí bratov Vajdovcov získal český reprezentant Lukáš Pollert olympijské zlato. Nasleduje dlhý rad víťazstiev v pretekoch všetkých kategórií – 9 zlatých, 5 strieborných a 4 bronzové olympijské medaily, taká je bilancia len českých a slovenských športovcov jazdiacich na lodiach Vajda na olympijských hrách od roku 1992. Okrem tohto výpočtu sa so značkou Vajda spája množstvo cien na najvýznamnejších pretekoch sveta. Najúspešnejším zástupcom „Vajda tímu“ je slovenský vodný slalomár Michal Martikán, olympijský víťaz z Atlanty a Pekingu, strieborný zo Sydney a Atén, majster Európy a štvornásobný majster sveta. Okrem najúspešnejších slovenských pretekárov na lodiach značky Vajda jazdia i najlepší svetoví pretekári. Spoločnosť Vajda dnes zamestnáva 70 ľudí a okrem ročnej produkcie 1 700 lodí pre vodný slalom a rýchlostnú kanoistiku i veslárov, opúšťajú jej výrobu originálne hydromasážne vane, tobogany pre aquaparky a špecializované výrobky pre rôzne odvetvia športu a priemyslu. Viac sme sa o histórii, najbližších i vzdialenejších plánoch spoločnosti Vajdagroup dozvedeli od jej marketingového riaditeľa, Roberta Kleberca.



17 Výrobná hala, Vajnory.



Prečo sa bratia Vajdovci rozhodli založiť si spoločnosť na výrobu lodí?

Pred rokom 1989 neexistoval v Československu výrobca lodí, ktoré by kopírovali svetové technologické a konštrukčné trendy v tejto oblasti. V Plzni bola výrobná laminátových modelov, kde sa vyrábali aj lode, ale zďaleka nedosahovali svetovú úroveň. Ak teda naši športovci chceli mať najaktuálnejší model svetovej triedy, museli ho okopírovať podľa lodí konkurencie. V tomto období už mali bratia Vajdovci prvé skúsenosti s výrobou lodí pre vlastné potreby i na zákazku, a tento zásadný nedostatok ich motivoval k razantnejšiemu rozšíreniu výroby. Z malej firmy sídliacej v garáži sa začali postupne rozrastať na najúspešnejšiu spoločnosť v oblasti výroby slalomových lodí vo svete.

Akým spôsobom vznikajú vaše lode? Zamestnávajúte vlastných dizajnérov? Ak áno, ako spolupracujú so športovcami, pre ktorých bude loď určená?

V oblasti navrhovania pretekárskych lodí neexistuje priestor pre akékoľvek zásadné, revolučné zmeny. Pretože sú tvary i konštrukčné riešenia rokmi a skúsenosťami overené, výroba lode sa v princípe zásadne nemení. Prispôbuje sa zmenám súťažných pravidiel a ďalším technickým obmedzeniam. Pri ich navrhovaní nepracujeme s dizajnérmi v pravom zmysle tohto slova. Mali sme takéto pokusy, tie však zlyhali na nedostatku praktických, športových skúseností dizajnérov pri navrhovaní lodí. Naši pracovníci upravujú jestvujúce osvedčené modely na základe názorov, poznatkov a postrehov športovcov, takzvaných testovacích jazdcov, ktorí nám

poskytnú všetky dôležité parametre pre kvalitatívny posun modelu lode. Preto sa dá povedať, že sám športovec je konštruktérom a dizajnérom svojho prostriedku. V modifikáciách modelov lodí zohľadňujeme názory viacerých jazdcov, vyrobí sa zopár ľahkých prototypov, otestujú sa, opätovne pripomienkujú, upravujú a takto to pokračuje až do konečnej podoby modelu. To je prípad našej veľmi úspešnej lode KAPSL. Vznikla z lode určenej pre slovenských pretekárov, ktorá v tom čase vôbec nebola v predaji úspešná. Získali sme však mladého nádejného slovenského pretekára, hviezdu všetkých disciplín kanoistiky, Petra Kausera. Ten túto loď upravil podľa svojich potrieb. Hneď v prvý rok s ňou zvíťazil na MS a nasledujúci rok takisto. Odvtedy predávame 400 kusov tejto lode ročne. A tiež iný príklad lode pre dvojicu pretekárov. Na celom svete nepádluje vo dvojici nik na inom tvare lode ako bratia Hochschornerovci. Roky s ňou dosahujú najlepšie výsledky. Jej originálny tvar im pod našou značkou navrhuje otec a je najžiadanejšou loďou pre dvojicu. Najdôležitejšou reklamou v športe je víťazstvo.

Okrem úprav už jestvujúcich modelov lodí, máte skúsenosť aj s vývojom pôvodnej, autorskej lode?

Áno, takou je výroba našej novinky, modelu SHARK určeného pre rýchlostnú kanoistiku. Ten vznikol ako úplne pôvodný návrh bývalého bieloruského pretekára, terajšieho návrhára lodí s obrovskými skúsenosťami. Od papierového nákresu na štvorčekovanom papieri, cez prvotné prototypy rôznych kategórií modelu až po jeho úspešné uvedenie do života.





Je možné tvrdiť, že ste za všetkým zásadným, čo sa v kanoistike na divokej vode udeje?

Do akej miery váš náskok ovplyvňuje dizajn a do akej miery používaná technológia?

Všetci výrobcovia používajú rovnaké technológie, ako teda získavate náskok?

Jednoznačne. V divokej vode sme absolútnymi lídrami v oblasti konštrukcií, technologických novín, ako aj technickej podpory športovcov. Dá sa povedať, že momentálne sme my tími, ktorí diktujú novinky a ostatní nás kopírujú. Žiadna iná firma na svete, okrem jednej českej spoločnosti, nemá originálne tvary lodí, ktoré by nečerpali z modelov od Vajda Group. Rovnako máme náskok i v technologických riešeniach, čoho príkladom je i naša inovácia pre slalomové lode – spevnenia paluby, tzv. IRC-nosníkom integrovaným už pri samotnom laminovaní

v tele lode, na dosiahnutie maximálnej pevnosti lodí. Keďže sa naše nápady masívne kopírovali, rozhodli sme sa chrániť svoje inovácie v systéme OHIM. Čo sa nášho náskoku pred konkurenciou týka, je to kombinácia oboch. I dizajnu i použitých technológií. Musí sa to veľmi citlivo „uvariť“. Ak chceme uspieť, musíme postaviť tvarovo dokonalú loď s použitím najmodernejších technológií a v neposlednom rade náš športovca, ktorý s ňou dosiahne úspech, a tak vyvolá záujem. V súčasnosti sme na tom tak, že novými modelmi lodí by sme konkurovali sami sebe. Preto sa momentálne venujeme zdokonaľovaniu použitých technológií a materiálov, čo nás opäť posunie ďalej. Od nového roku sme postavili celkom nový konštrukčný rad pre rýchlostnú kanoistiku s použitím nového druhu spracovania, tzv. infúzneho vákuového laminovania.





Môžete vyčíslieť, aký trhový podiel máte v predaji lodí pre profesionálov? Vyrábate, alebo plánujete výrobu aj tzv. turistických lodí?

V segmente lodí na divokej vode naša spoločnosť momentálne pokrýva 70 - 75 % svetovej produkcie. Tu sme bezkonkurenčnou jednotkou na trhu. V našich výrobných halách sa momentálne pripravujú lode pre čínsku, španielsku, dánsku a iné reprezentácie na olympiádu v Londýne. V segmente rýchlostnej kanoistiky sme na druhej alebo tretej pozícii, ale veríme, že vďaka tvarovej a technologickej novinke SHARK sa nám viac otvorí aj tento trh. Práve v tomto období sa rozbieha naša snaha priniesť na trh kvalitné karbónové lode i pre bežných spotrebiteľov, čím by si naša spoločnosť opäť zaistila prvenstvo, keďže tomuto segmentu sa nik z profesionálnych výrobcov lodí nevenuje.

Okrem výroby lodí sa vaša spoločnosť zaoberá i výrobou iných produktov využívajúcich podobné technológie. Ako a prečo ste sa rozhodli vyrábať vlastný rad luxusných vaní?

Výroba vírivých vaní je najmladším odvetvím výrobného programu našej spoločnosti. Prirodzene nadväzuje na dokonale zvládnutú technológiu výroby, ktorej základom je tvarovanie a výroba foriem. To umožnilo rýchly nástup vaní s charakteristickým tvarom lotosového kvetu a okamžitý skok do kategórie výrobkov nielen atraktívnych a luxusných, ale aj dokonale premyslených a účinných pre regeneráciu mysle i pohybového ústrojenstva. Naším zákazníkom ponúkame vynikajúce riešenia a špičkový servis. Okrem hydromasážnych vaní vyrábame po-

mocou našich technológií i iné produkty. Sú to napríklad tobogany pre aquaparky, špecializované výrobky pre rôzne odvetvia športu a priemyslu, napríklad veterné turbíny a podobne.

Aké sú vaše najbližšie ciele a plány?

Pre každý segment našej výroby sme si stanovili iné ciele. Pre slalomovú kanoistiku je momentálne prioritné aplikovanie technologických vylepšení, s ktorými chceme čo najlepšie obstáť na OH v Londýne. V rýchlostnej kanoistike je tiež naším prvoradým cieľom čo najlepšie uspieť na olympiáde s tvarovou i konštrukčnou novinkou SHARK, a do mája plánujeme predstavenie nového typu tejto lode - dvojky. Vo freestyle chceme prezentovať celkom nový tvar lode BEAST, navrhnutý pretekárom Petrom Csonkom. Taktiež chceme naštartovať širší predaj a distribučnú sieť. Našou ďalšou prioritou je zabezpečiť čo najlepšiu podporu všetkým pretekárom počas OH v Londýne, keďže naša spoločnosť sa tu stala oficiálnym dodávateľom technickej podpory počas všetkých vodáckych podujatí. A v oblasti výroby vírivých vaní by sme chceli stabilizovať našu pozíciu na slovenskom trhu.

#



↗ ↘ Výrobná hala, Vajnory.





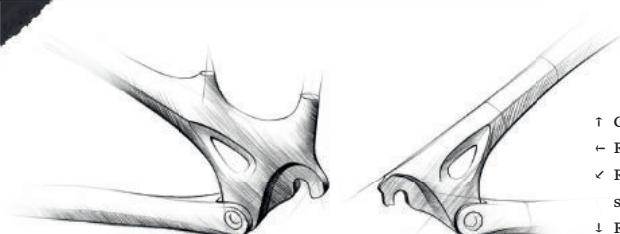
Firmu Ghost-Bikes založili v roku 1993 Klaus Moehwald a Uwe Kalliwoda vo Waldsassene v severnom Bavorsku. V roku 1994 firma vyrábala tri druhy bicyklov, v roku 1998 už dvanásť modelov vrátane piatich celoodpružených, 1999 dvadsaťpäť modelov, detské, trekingové, ale aj cestné bicykle. Medzitým firma vybudovala výrobnú linku v Chebe v Čechách. Ponúkané produkty vychádzali z najmodernejších technológií a postupne po nich narastal dopyt – predajná a distribučná sieť sa sústavne rozširovala.

Ghost v roku 2003 otvára prvé pobočky v Číne a na Taiwane. V roku 2005 výrobky dostávajú nový vzhľad a firma začala používať zjednotený dizajn.

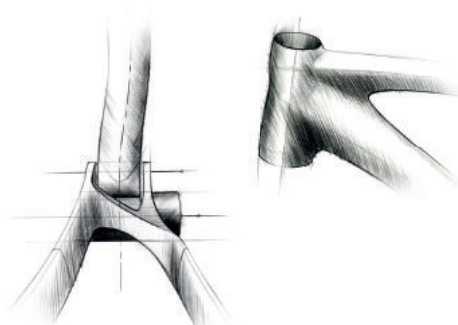
Ďalšia etapa prichádza v roku 2006. Na trhu sa objavil all-mountain bicykel (AMR), vďaka ktorému sa podnik dostáva do povedomia celej Európy.

V roku 2008 získala v Pekingu na bicykli tejto značky nemecká reprezentantka Sabine Spitz zlatú olympijskú medailu v Cross Country. A napokon nedávno bola zverejnená informácia, že firma Ghost získala ocenenie Red Dot Design Award 2011 v kategórii produktový dizajn za RT Lector Pro Team a HTX Lector Pro Team.





- ↑ Ghost RT Lector.
- ← RT Lector , rám, skica.
- ✓ RT Lector, detail sedlovej rúrky, S tvar a zadná asymetrická stavba, skica.
- ↓ RT Lector, detail hlavovej rúrky, skica.





Vo firme GHOST pôsobí od roku 2010 aj slovenský dizajnér Ján Poliak. Je absolventom Vysokej školy výtvarných umení v Bratislave, ateliéru transport dizajnu Štefana Kleina. Počas štúdia absolvoval pracovnú stáž v Audi, po skončení štúdia pôsobil ako externý dizajnér na Slovensku. Vďaka tomu, že pracuje vo firme Ghost-Bikes, sa podarilo získať továrenskú podporu a sponzoring pre našu niekoľkonásobnú majsterku Slovenska v MTB Cross Country Janku Števkovú, takže v súčasnej sezóne jazdí so značkou GHOST na modeli HTX Lector, ktorý získal Red Dot Design Award.

Ako ste sa dostali do tímu dizajnérov firmy GHOST?

Celý proces prebehol pomerne jednoducho a prekvapujúco rýchlo. Vzhľadom na minimálne možnosti uplatnenia sa ako dizajnér na Slovensku, som sa rozhodol osloviť zahraničné firmy z oblasti dizajnu a bicyklového priemyslu. Vycestoval som na výstavu Eurobike 2010 v Nemecku, kde ma zaujala značka Ghost. Tam som nadviazal rozhovor s manažérom firmy, ktorý ma požiadal o zaslanie niekoľkých obrázkov z môjho portfólia. Po asi troch týždňoch som dostal pozvánku na návštevu a osobné stretnutie vo vývojovom centre firmy v Nemecku. Prezentácia portfólia mala veľmi pozitívny ohlas u majiteľov a manažérov firmy a tak mi okamžite ponúkli dlhodobú spoluprácu a možnosť pracovať na vývoji nových produktov.

Aké postavenie zaujíma vo vašej firme dizajnér?

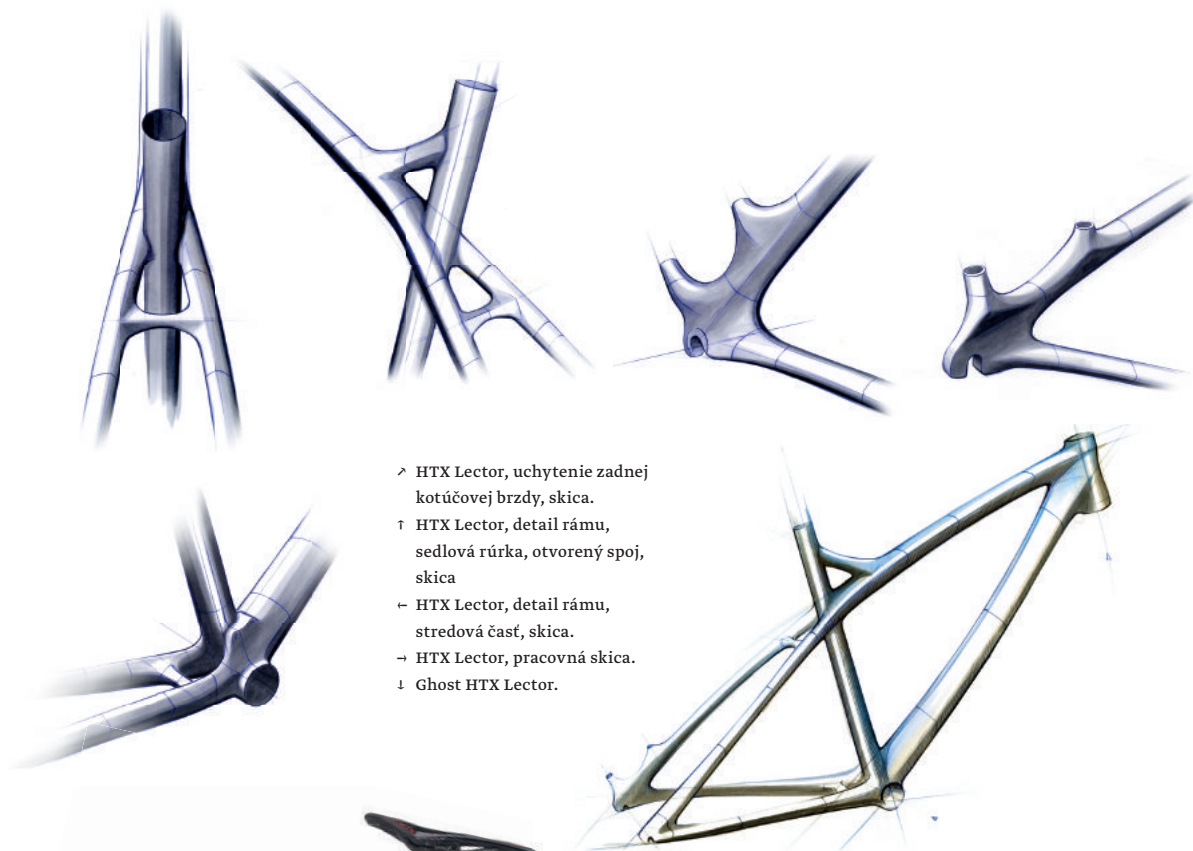
Ghost nie je veľká firma, hovoríme približne o 120 kmeňových zamestnancoch v centre firmy. V takejto mierke je dizajnér jednoznačne kľúčovým prvkom firmy a nenahradiiteľným článkom vývoja nových produktov, no rovnako tak prísľubom budúcej existencie a napredovania firmy, a to z pohľadu inovácií, ktoré firme prináša, a ktoré sa uplatňujú vo výrobnom procese. V období posledného desaťročia sme v rámci bicyklového priemyslu svedkami určite štandardizácie z konštrukčného hľadiska. Je to do značnej miery v dôsledku stability noriem a tiež dlhotrvajúceho vývoja a ustálenia určitých konštrukčných prvkov. Avšak tvary bicyklových rámov a ich detaily sú odlišné, a to zvlášť v súčasnosti, ktorá kladie oveľa väčší dôraz na dizajn a osobitosť produktov, než ako to bolo v minulosti. Z hľadiska dizajnu teda prevláda silný trend diferenciacie. Všetci renomovaní výrobcovia bicyklov sa snažia o vývoj

vlastných tvarov a upúšťajú od používania voľne dostupných štandardných rámov. Cieľom je budovanie vlastného štýlu dizajnu a schopnosti vynikať, byť iný, byť odlišný, byť nezameniteľný. Samotný bicyklový rám prekonal v období uplynulých dvoch desaťročí obrovský vývoj. Jednoduché zvárané ocelové rámy a štandardné rúrky boli nahradené rozmanitými modernými tvarmi. Obyčajná ocelová konštrukcia predchádzajúcich rámov dostala podobu dynamickej sochy. Zastávam názor, že práve v tomto prostredí sa pozícia dizajnéra stáva omnoho dôležitejšou. Je to práve dizajnér, kto poskytne nové riešenie, nové myšlienky, odlišný pohľad na známe témy bez toho, aby sa stratila podstata danej veci. Pokiaľ ide o globálne značky a pozíciu dizajnérov, podpis dizajnéra už dávnejšie nahradil podpis značky. V porovnaní s tým, v prostredí relatívne malej firmy ešte stále môžeme hovoriť o skutočnom podpise dizajnéra a jeho vplyve na vzhľad výsledných produktov.

Aký veľký tím dizajnérov pracuje na vývoji produktov, čím konkrétne sa zaoberáte?

Nenazval by som to tím dizajnérov, ide skôr o symbiotickú skupinu rôzne špecializovaných a vysoko vzdelaných mladých ľudí, ktorí prispievajú svojimi poznatkami, nápadmi a technickými riešeniami v procese vývoja nového modelu bicykla. Výskumné dizajnérske oddelenie tak pozostáva z viacerých inžinierov zameraných na kinematiku a jazdné vlastnosti bicyklov, výskum a adaptáciu nových materiálov a konštrukcií, výskum výrobných technológií. Patria sem aj inžinieri zameraní na laboratórne testovanie, počítačové simulácie a overovanie pevnostných vlastností nových rámov. Členmi vývojového oddelenia sú aj profesionálni tímoví jazdci, ktorí testujú nové bicykle v reálnych podmienkach vo vonkajšom prostredí. Ide o pretekárov, ktorí predstavujú svetovú špičku a pravidelne poskytujú ostatným členom oddelenia neoceniteľnú spätnú väzbu a poznatky o nových rámoch v priebehu vývoja. Podstatnou súčasťou tímu sú priemyselní a grafickí dizajnéri, ktorých úlohou je syntéza informácií, interaktívna spolupráca s ostatnými členmi tímu a vývin nových modelov. Každý nový model bicykla je teda výsledkom práce asi dvadsiatich ľudí. Ja som priamo zodpovedný za výtvarnú časť vývoja všetkých nových produktov a konceptov formou kresieb a 3D modelácie. Zaoberám sa tiež rešersami a stratégiou vývoja priemyselného, ako aj grafického dizajnu, celkového štýlu a imidžu značky.





- HTX Lector, uchytenie zadnej kotúčovej brzdy, skica.
- ↑ HTX Lector, detail rámu, sedlová rúrka, otvorený spoj, skica
- ← HTX Lector, detail rámu, stredová časť, skica.
- HTX Lector, pracovná skica.
- ↓ Ghost HTX Lector.





Môžete nám priblížiť produkty, ktoré získali ocenenie Red Dot?

Víťazné modely sú profesionálne súťažné bicykle s primárnym určením pre preteky. Používajú ich členovia pretekárskeho tímu značky a tiež naša majsterka Slovenska Janka Števková na podujatiach Svetového pohára a majstrovstiev sveta. Konštrukcia a dizajn rámov a komponenty týchto bicyklov nepodliehajú žiadnym technologickým, výrobným alebo cenovým kompromisom, tak ako je to v prípade bežných produkčných rámov. Obidva rámy sú vyrobené z veľmi kvalitného karbónu, a preto sú veľmi ľahké, no zároveň dostatočne pevné.

Model HTX Lector je ultralightový horský bicykel s pevnou zadnou stavbou, tzv. hardtail s odpruženou prednou vidlicou so zdvihom 100 mm. Celková hmotnosť bicykla je na úrovni 8 kg. Rozšírením dolnej rámovej rúrky v spoji so stredom rámu je zabezpečená stabilita rámu pri šliapaní do pedálov. Sedlová rúrka a zadná sedlová vzpera rámu je zámerne flexibilná, čím dochádza k absorpcii eliminácii mikrovibrácií z terénnych nerovností. Absorbčná schopnosť rámu je rozhodujúca pri šetrení svalstva jazdca pred nežiaducimi únnavovými účinkami vibrácií. Samotný rám tak šetrí energiu jazdca a umožňuje mu podávať vyšší výkon. Rám používa tvar „napnutého luku“, jeho proporcie sú preto veľmi kompaktné a má nižšie ťažisko, čo má priaznivý vplyv na manévrovateľnosť v teréne.

Model RT Lector je ultralightový horský celoodpružený bicykel so zdvihom 100 mm pre obe kolesá. Jeho hmotnosť sa pohybuje na úrovni 9 kg. Kinematika a funkcionálna zadnej výkyvnej časti rámu je výsledkom stoviek hodín práce inžinierov a testov tímových jazdcov. Cieľom vývoja bolo nadizajnovať kyvné časti rámu a pružiacu jednotku tak, aby zadná pneumatika nestrácala priľnavosť v teréne a poskytovala čo najlepšiu trakciu pri pohybe vpred. Kinematika rámu využíva systém „anti-squat“, vďaka čomu sa stred bicykla nepohupuje pri šliapaní do pedálov. Nedochádza k stratám sily jazdca, ale naopak, celá energia záberu jazdca je využitá na pohyb dopredu. Dizajn rámu RT Lector využíva rovnaké dizajnérske princípy ako rám HTX, je však tvarovo zložitejší, čo vyplýva z rozdielnej konštrukcie celoodpruženého bicykla. Sedlová rúrka má v dolnej časti tvar písmena S, zadná časť rámu je výrazne asymetrická. Tvarové riešenie a jednotlivé detaily rámu sú navrhnuté v súlade a úzkej spojitosti s funkcionálnosťou rámu.

V čom sú výrobky GHOST výnimočné?

Bicykle značky Ghost sú vyvinuté v Nemecku a predstavujú výsledok dvadsiatich rokov úspešného vývoja a sústavnej inovácie. Z hľadiska dizajnu majú práve preto výrobky firmy Ghost vlastnú tvarovú identitu a výrazovo silný, moderný a dynamický vizuálny štýl. Z technickej stránky firma Ghost disponuje všetkými najnovšími technológiami výroby bicyklov, či už ide o hliníkové alebo karbónové rámy. Každý nový vyvinutý rám je vo fáze prototypu podrobený extrémnym testovacím procesom, kde musí zvládnuť napríklad stotisíc záťažových cyklov, nárazové a ohybové testy, testy kvality materiálov, spĺňať príslušné kvalitatívne a bezpečnostné normy. Až potom je nový rám uvedený do výroby a predaja. Vďaka tomuto prístupu a filozofii predstavujú produkty firmy Ghost technologickú špičku súčasného bicyklového priemyslu, pričom v mnohých medzinárodných porovnávacích testoch zdolávajú vďaka svojej kvalite a výborným jazdným vlastnostiam väčšinu svetových konkurenčných značiek. Odrazom kvality výrobného procesu je napríklad päťročná záruka na rámy a vynikajúci pomer cena/výkon.

Aká je súčasná vízia firmy?

Približne pred asi dvoma mesiacmi sme vo firme Ghost ukončili vývoj produktov na sezónu 2013 a naplno začali pracovať na produktoch 2014. Pôjde o generačnú výmenu súčasného modelového radu firmy. Plánované produkty, ktoré už sú v pokročilej fáze vývoja, predstavujú z technologickej a dizajnovkej stránky skutočne radikálne inovácie. Ambicióznym cieľom firmy je prihlásiť tieto produkty do nasledujúceho ročníka Red Dot Design Award a neskôr ich oficiálne predstaviť na výstave Eurobike 2013 ako výsledok dvadsiatročného vývoja firmy. V oblasti technológií firma Ghost úzko spolupracuje s viacerými univerzitami a špecializovanými nemeckými firmami pri vývoji nových materiálov, výrobných procesov a ich implementácii do nových modelov bicyklov.

#





DIZAJN AKO REKLA

SLOVENSKÉ CENTRUM DIZAJNU
VÁS POZÝVA NA **VÝSTAVU JURAJA VÝBOHA**

12. APRÍL – 20. MÁJ 2012

VÝSTAVNÝ A INFORMAČNÝ BOD SCD SATELIT
DOBROVIČOVA 3, BRATISLAVA

OTVORENÉ DENNE OKREM PONDELKA
OD 13,00 DO 18,00 HOD.

VSTUP VOĽNÝ, **WWW.SCD.SK**



designum

• RÁDIO_FM

DESIGNBY
SLOVAK DESIGN PORTAL

BRATISLAVAGUIDE.COM



kam **do** mesta





Na pretekárskom aute nie je nič samoučelné

Juraj Mitro



Keď som prvýkrát prišiel do ateliérovej miestnosti číslo 117 na Drotárskej ceste ako študent – začiatočník, na stole boli rozložené kresby áut a motoriek. Písal sa október 1998 a tie parádne kresby boli Juraja Mitra. Prišiel do ateliéru a povedal: „Ahoj, ja som Juraj, poď si kresliť!“ Mal za sebou stáž vo Volkswagene (Wolfsburg) a tvorivú pauzu, ktorú využil na vlastný výskum a kresbové záznamy. Prvý raz som mal možnosť vidieť ako sa kreslí a zároveň vymýšľa automobil. Vtedy bolo v móde sedieť pri počítači. Boli to počiatky éry počítačového modelovania a kreslenia. Juraj bol však stará poctivá škola a aj vďaka nemu som pár rokov piekol plastelínu v drevenej debničke s teplo-vzduškou a nakladal ju na hrču z polystyrénu. Dnes patrí Juraj Mitro medzi významných slovenských automobilových dizajnérov. Pôsobí na Slovensku a robí veľmi zaujímavé, funkčné automobilové projekty.

aktuálne... OSOBNOSTI

36

osobnosti

text Maroš Schmidt foto archív Juraj Mitro





† Praga R1, model, 2011.

Aká bola tvoja cesta k automobilovému dizajnu? (prvé nakreslené auto, rodinné zázemie, škola, stáž vo Volkswagenu...)

Bez väčších protestov som v šiestich začal na ľudovke, potom „šupka“ v Košiciach, jeden rok na technike tiež v Košiciach, odkiaľ som prestúpil na VŠVU. Skutočná škola života si ma vychutnala na stáži vo Volkswagenu vo Wolfsburgu. S odstupom času to vnímam tak, že tam sa vo mne niečo zlomilo a odvtedy som viac inklinoval k alternatívnejším spôsobom presadenia sa na poli dizajnu.

Bol si od začiatku pri projekte K1 Attack. Ako a kedy vznikol tento automobil?

Bol som pri ňom od prvej čiarky, ba ešte skôr som loboval a presviedčal Dicka Kvetňanského (vtedy majiteľa firmy K1 Engineering), aby sme sa do toho pustili. Attack bol predstavený ako moja diplomovka v roku 2000.

Koľko ľudí pracovalo na vývoji Attacku? Vypracovali ste sa na fungujúcu fabriku. Aký je stav v súčasnosti?

Projekt existoval v troch rovinách. Najprv vznikol ako skladačka pre šikovných faganov, čo si ho v otcovej garáži postavila s motorom z Hondy Accord. V tom čase sme desiati – pätnásti svojpomocne vyrábali rámy aj karosérie, no auto sa neskladalo, nelakovalo, ale v škatuli posielalo zákazníkom. Po strmom páde dolára sme východisko hľadali u európskeho zákazníka, ktorému sme v roku 2005 pripravili do poslednej skrutky prekopané auto s bohatou výbavou, poháňané šesťvalcovým Fordom. Tu sa už na vývoji seriózne podieľali konštruktéri a pre obrovský nárast počtu a zložitosti dielov sa mnoho vecí muselo riešiť subdodávateľsky. Následný homologizačný proces nám pomohol objaviť naše dno psychických možností a takmer nás pripravil o ilúziu vyrábať športové autá. Bohužiaľ, v čase, keď sme pripravili do výroby modifikovanú verziu s vysokovýkonným motorom BMW, kríza položila nášho hlavného investora a s ním aj K-1. Počas tejto éry vzniklo aj niekoľko





OSOBNOSTI

aktuálne...

38

osobnosti

text Maroš Schmidt foto archív Juraj Mitro





← K1 Attack, 2005.

pretekárskych derivátov s rôznymi dvoj- aj trojlitrovými motormi. V súčasnom zoskupení kľúčových ľudí pod značkou Praga sme pripravili pretekársky špeciál R4S. Predchádzajúca pretekárska sezóna ešte pod značkou Race4Slovakia naznačila veľký potenciál auta, v silnej európskej konkurencii sme si domov nezriedka viezli pôdiové umiestnenia. Práve prebiehajú testy vlastného osemvalcového motora.

Na škole si bol veľmi zručný kresliar a modelár. Je pre dizajnéra potrebná ceruzka a špachtľa v ruke, alebo stačí počítač?

Dlho som razil cestu výtvarného prístupu k dizajnu, no v tom prípade by si mal dizajnér postrážiť pretavenie ideí do digitálnych dát, aby nevypchal pocit, ktorý mal byť vyslovený. Samozrejme, záleží na okolnostiach – keď je proces nastavený vo veľkej firme – potom tam nie je nad čím špekulovať.

Si dizajnér, ktorý má aj veľmi dobré technické vedomosti. Zasahuješ pri tvorbe automobilu okrem tvaru aj do konštrukcie?

Auto a obzvlášť to platí pre pretekárske, je komplexný balík problematiky a nič tam nie je samoúčelné. Dizajn je len minoritná časť mojich aktivít. Svoj hlavný prínos vnímam v koordinácii technologicko-technickej práce a manažovaní činností. Od začiatku k projektu prístupujem z pohľadu technológie výroby, konštrukcie, ergonomie, legislatívy, aerodynamiky a až na záver to opláštím... V prostredí, kde za každý odbor zodpovedá nejaký človek, je mimoriadne komplikované dospieť ku kompromisu a prinútiť tak márnivé povahy dizajnérov, konštruktérov, manažerov..., aby sa dohodli. Tento boj musím vyriešiť vo svojej hlave, čo občas hraničí so schizofréniou. Nech to nevyznie ako lacné kliše, som rád, že sa na tom procese podieľajú ľudia, s ktorými si dobre rozumiem, sú vo svojom odbore odborníkmi a som im vďačný, že to so mnou niekedy vydržia. Ide najmä o ľudí, nielen o prácu. Je rovnako dôležité budovať vzťahy s kolegami aj dodávateľmi, musí ísť všetkým o vec, až vtedy sa môže dostať výsledok.

Aký je najnovší projekt, ktorému sa v súčasnosti venuješ?

Praga R1. Bude to ultralhké pretekárske auto, určené prevažne na kapové súťaže. Je konštruované na karbonovom ráme, ktorý zároveň tvorí časť karosérie. Kľúčovými požiadavkami sú maximálna bezpečnosť a rozumné prevádzkové náklady. Dizajnom sa snažíme nadviazať na Attack, no zároveň evokovať dojem kapotovanej formuly, a to všetko samozrejme pri zachovaní vysokého aerodynamického prítlaku za cenu čo najmenších odporov. Podľa simulácií sa budeme môcť na trati spoľahnúť na prítlak vyše 900 kg, generovaný pri 240 km/h.

Koľko ľudí a v akých povolaniach pracuje na automobile? Je to medzinárodná spolupráca? Riešite aj vlastnú pohonnú jednotku?

Priamo na projekte pracuje šesť až osem ľudí vo firme a samozrejme máme aj externých spolupracovníkov. Množstvo hlavne menších komponentov nakupujeme aj s technickou podporou od zabehnutých motoršportových firiem, prevažne z Anglicka. Konštrukcia zadnej sekcie bude variabilná a schopná ubytovať rôzne motory. Vrcholom motorizácie bude vlastný ultralhký atmosférický 1,5 litrový štvorvalec s výkonom 270 koní. Uvažuje sa aj nad dieselovou verziou pre vytrvalostné preteky.

Kedy plánujete predstaviť verejnosti funkčný automobil?

Koncom leta.

#





Doma a v zahraničí

▼ Milan Bíroš, Mestský automobil, 2005.



Slovenský automobilový dizajnér si dnes môže vybrať, či v krajine, ktorá sa označuje za automobilovú veľmoc, zostane alebo odíde hľadať svoje uplatnenie do výskumno-vývojových centier automobiliek alebo štylistických pracovísk zvučných mien v zahraničí. Tam sú transportáci opradení podobným rúškom tajomstva ako doma. O tých našich, ktorí pracujú vo svete, prenikajú z času na čas neúplné správy. Informácia, že Slováci tvarujú exteriéry a interiéry automobilov, na ktorých sa potom po uliciach Bratislavy preháňa domáca šľachta, oveľa viac zahreje pri srdci než pocit z víťazstva v MS v hokeji. Domáca scéna si už zvykla, že je skôr terčom nedôverčivých pohľadov. Veď tu sa nič nedeje... My však vieme, že sme dobrí. Doma i v zahraničí. Ponúkame vám malý výber zaujímavých domácich a zahraničných transportdizajnérov, ktorí ešte nedostali v Designume priestor.

aktuálne... OSOBNOSTI

40

osobnosti

text Maroš Schmidt foto archív dizajnérov





Rubrika: Máme doma

1. Existuje národný dizajn? Môže mať dielo slovenského automobilového dizajnéra v sebe niečo slovenské?
2. Dá sa dobrý automobilový dizajn robiť aj na Slovensku? Potrebuje dizajnér veľkú fabriku s výskumno-vývojovým centrom, alebo mu stačí papier, ceruzka a dobré kontakty? Je možné sa automobilovým dizajnom na Slovensku uživiť?
3. Naša krajina má za sebou zaujímavé dejiny tvarovania a konštrukcie rozličných dopravných prostriedkov. Prečo nám na fabriky s vlastným vývojom zostali iba spomienky?



1. Podľa mňa pojem národný dizajn v automobilovom priemysle je dosť ťažko aplikovateľný, skôr sa uprednostňuje pojem firemný dizajn, ktorý sa jednoznačne vymedzuje svojím tvarovaním a príslušnosťou k značke. Otázka, či môže mať dielo slovenského automobilového dizajnéra v sebe niečo slovenské nie je v prípade automobilového dizajnu najvhodnejšia, pretože v prestížnych dizajnerských centrách automobiliek pracujú dizajnéri rôznych národností, ale každý z nich musí v prvom rade rozvíjať už spomenutý firemný dizajn.

2. Celkom iste sa dá robiť dobrý automobilový dizajn aj na Slovensku, okrem papiera a ceruzky dnes už dizajnér musí mať aj určité počítačové zručnosti. Prvá je myšlienka, nápad, potom kresby na papier, nasleduje vizualizácia, po ktorej sa dá do hmoty – urobí model, ktorý sa zdokonaľuje mnohými skúškami napr. v aerodynamickom tuneli pri automobilovom dizajne sú prepojenia na fabriku dôležité aj preto, že také auto musí spĺňať určité technické, aerodynamické a ergonomické parametre. Ale dnes je potrebné hlavne ekonomické zázemie na vznik takéhoto vývojového centra a samozrejme invenčný potenciál. Bez zázemia fabriky, pre ktorú daný produkt navrhujete, to určite nie je možné, pretože by to nemalo zmysel. V súčasnosti nie je reálne, aby sa niekto na Slovensku uživil automobilovým dizajnom.

3. Odpoveď na tretiu otázku je veľmi prozaická: O histórii týchto produktov vie len malé percento Slovákov a porevolučný chaos v slovenskom strojárskom priemysle, kde šlo v prvom rade o takzvanú rentabilitu, bol vývoj podľa pseudoekonomických ukazovateľov vysoko stratový (krátkozraký názor). Dnes je tento názor prekonaný, avšak už nie je pre koho robiť vývoj, pretože fabriky, ktoré nekrachovali a vyrábajú, patria zahraničným vlastníkom veľkých firiem.

Milan Bíroš (58)

Zamestnanie: 1973 – 1994 BAZ, Vývoj motorových vozidiel, dizajnér, 1994 – Rücker, s. r. o., dizajnér, 1994 – 2000 Autoengineering, s. r. o. Bratislava, dizajnér, 2000 – vlastný dizajnerský ateliér: Design Štúdio
Realizácie: ŠVUT Bratislava – počítač na snímanie strihov, VÚIS Bratislava – striekací automat , BAZ, a. s. Bratislava – dodávkový automobil MNA 900 a1000, osobné automobily, elektrické invalidné vozíky, stredný nákladný automobil, športové úpravy automobilov pre súťaže, Stavocentrum Ostrava, s. r. o. – elektrokolobežka, LIAZ Veľký Krtíš, s. r. o. – malé trojkolesové úžitkové vozidlo, Knott, s. r. o. – Výškovo nastaviteľná nájazdová brzda, Retigo, s. r. o. – Priemyselné piecky pre gastrokuchyne, Aerotech Slovakia, s. r. o. – Vírnik – ultraľahké vznášadlo...

Ocenenia: Striekací automat PhS 600.200 – Krištáľový ihlan za dobrý dizajn, Praha, Brno, 1986; Elektrický invalidný vozík – ocenenie na výstave Zdravotnícka technika, Praha, 1991; Malé trojkolesové úžitkové vozidlo – Cena za dizajn v SR, 1995; Ochranná maska CM-6 – Cena IDET NEWS, Veľká Británia, 2001; Uznanie v súťaži Národná cena za dizajn, 2003; Ultraľahký vírnik – Uznanie za dobrý dizajn, výstava ultraľahkých vznášadiel, Paríž, 2004; Výškovo nastaviteľná nájazdová brzda – Národná cena za dizajn, 2005





- † Milan Bíroš, Motorová jachta, 2011 – 2012.
- ← Milan Bíroš, Elektrobežka pre Stavocentrum Ostrava, 1994.
- ↓ Milan Bíroš, Výškovo nastaviteľná nájazdová brzda pre KNOTT, s. r. o., 2005. Národná cena za dizajn, 2005.

- Milan Bíroš, Ultralight Vírník, Aerotech Slovakia, 2004.
- Milan Bíroš, SNA Devín, 1988.
- Milan Bíroš, Škoda 743 Locusta, 1982.
- ↘ Milan Bíroš, Medzimestský autobus, výrobca Karosa Vysoké Mýto, kresba, 1997.



OSOBNOSTI

aktuálne...

42

osobnosti

text Maroš Schmidt foto archív dizajnérov







Mgr. art. Ján Jurčišin (33)

V súčasnosti prevažne pôsobí v Prešove, tvorí pod značkou Fine Creation, s. r. o. (www.finecreation.com).

Realizácie: Camp Runner Europe (spolupráca od roku 2009, www.camp-runner.com) – realizácia tvarových, konštrukčných a interiérových úprav karavanov. V súčasnosti pracuje na projekte dizajnu inovatívneho rodinného karavanu Amphibo Splash. Top projekt: Dizajn minikaravanu Splash 2011, dizajnové koncepty pre firmy Red Bull, Carlsberg a ďalšie. Od roku 2008 spolupracuje aj s firmou Tavex (produkty a prívesy pre psov, www.tavex.sk). Top projekt: Dizajnové riešenie funkčnej sklolaminátovej nadstavby prívesu pre psov. Od roku 2011 pôsobí aj v Tomark Aero, kde spolupracuje na projekte ultraľahkej helikoptéry (www.tomarkaero.com/en/). S firmou Hight Point, Česká republika, spolupracuje od roku 2007 (www.highpoint.cz).

Rubrika: Máme doma

1. Existuje národný dizajn? Môže mať dielo slovenského automobilového dizajnéra v sebe niečo slovenské?
2. Dá sa dobrý automobilový dizajn robiť aj na Slovensku? Potrebuje dizajnér veľkú fabriku s výskumno-vývojovým centrom, alebo mu stačí papier, ceruzka a dobré kontakty? Je možné sa automobilovým dizajnom na Slovensku uživiť?
3. Naša krajina má za sebou zaujímavé dejiny tvarovania a konštrukcie rozličných dopravných prostriedkov. Prečo nám na fabriky s vlastným vývojom zostali iba spomienky?

1. Určite sa nájdú špecifiká slovenského dizajnu, respektíve slovenskej dizajnárskej školy, a to platí aj pre automobilový dizajn. Vplyv prostredia, kultúry a mentality ľudí je čosi celkom prirodzené, je jednoducho v nás, formuje naše zmýšľanie, a tým aj náš pohľad na problém dizajnu. Je na nás, nakoľko sa vlastným prostredím necháme vedome inšpirovať.

2. V dnešných proporciách nie je dôležité kde sa dizajn vytvára, ale jednoznačne to, aby mal dizajnér prepojenie s priemyslom. To je základný predpoklad jeho úspešnej existencie. Výskumno-vývojové centrá sú celkom iste výhodou v tom, že poskytujú zázemie, prístup k novým technológiám, novým materiálom a budúcim trendom. Dnešný automobilový svet potrebuje špecialistov, ľudí so špičkovým rozhľadom, ktorí sú v predstihu, dokonale poznajú nielen svoje zadanie, ale celý priebeh prác. To platí zvlášť v súčasnosti. Je citeľné, že automobilový dizajn sa vyvíja veľmi rýchlo. Preto si myslím, že životaschopnosť každého dizajnéra u nás je postavená okrem jeho osobnosti aj na schopnosti vlastného presahu v spolupráci s inými odborníkmi, alebo dimenziách dizajnárskeho ateliéru.

3. Automobilový priemysel sa dostal do nového obdobia, prednosť dostávajú modulové systémy, uniformita, nové technológie. Všetko je podmienené finančným zázemím, návratnosťou investície a globálnou ekonomikou. Základom úspechu produktu je v prvom rade silná reklama, ktorá presahuje všetky náklady spojené s vývojom nového produktu. To sú podľa môjho presvedčenia hlavné dôvody, prečo dnes už nedokážeme nadviazať na úspechy a tradíciu v oblasti tvarovania a dopravných podnikov.



†† Ján Jurčišin, Mini Caravan Splash pre firmu
Camp Runner Europe, 2011.

† Ján Jurčišin, Dizajnový koncept reklamného
karavanu pre Camp Runner Europe, 2009.

→ Ján Jurčišin, Mini Caravan Splash, 2011.

↓ Ján Jurčišin, Spolupráca na projekte
ultraľahkej helikoptéry, Tomark Aero, 2011.





Braňo Maukš (33)

Senior exteriér/interiér dizajnér, firma Pininfarina, Turín, Taliansko.

Štúdium: Bakalársky stupeň VŠVU Bratislava, magisterský FH Pforzheim, Nemecko. Pedagogicky pôsobí na IED (Istituto Europeo di Design) v Turíne.

Realizácie: Práce na exteriéri a interiéri pre rôzne modely, najprv pre Ford (B-Max, new Ka, new Focus), neskôr vo firme Pininfarina Maserati GranCabrio, Ferrari P540 a ďalšie.

Rubrika: Máme v zahraničí

1. Existuje národný dizajn? Môže mať dielo slovenského automobilového dizajnéra v sebe niečo slovenské?
2. Ako je to s autorstvom dizajnéra vo veľkých automobilkách? Je dizajn na automobile kolektívnou prácou pod vedením konkrétnej autority, alebo sa delí na čiastkové dizajny, ktorých autori sa pod tvarovanie podpisujú?
3. Mnoho ľudí sa pýta, či sa vynikajúci slovenskí dizajnéri, ktorí pracujú v zahraničných automobilkách, niekedy vrátia na Slovensko, kde by zúročili svoje cenné skúsenosti. Aká je budúcnosť slovenského dizajnéra v zahraničí?

1. V zahraničí žijem už 10 rokov, vždy ma to tam lákalo. Nemám pocit, že v návrhu slovenského dizajnéra je vyslovene niečo typické, čo by sme mohli nazývať národné, skôr si myslím, že odlišný je náš prístup k práci a v myslení. Stále mám pocit, že v nás prevláda veľké nadšenie z možnosti venovať sa tejto práci, čo je v porovnaní s mnohými kolegami zo zahraničia asi najväčší rozdiel.

2. Určite je rozdiel medzi prácou vo veľkej automobilke ako je napríklad Ford a v podstatne menšej, ako je Pininfarina. Vo veľkej automobilke sa môže stať, že sa dizajnér špecializuje na určitú oblasť, ako sú napríklad detaily, či už v interiéri alebo exteriéri. Vo firme, akou je Pininfarina, je dizajnér zodpovedný za celý projekt. V tom spočíva už roky základná filozofia našej firmy; dizajnér, ktorý vyhrá internú súťaž napríklad na exteriér auta, potom pracuje na projekte sám až do konca a musí si navrhnuť prakticky všetko sám. Naučí sa tak brať zodpovednosť na svoje plecia už od začiatku. Každý náš výtvar nesie meno firmy, na autách je to väčšinou pri zadnom blatníku (čo nemusí byť pravidlom), náš podpis.

3. Slovákov v autodizajne pribúda, takže o našu budúcnosť sa neobávam. V súčasnosti pre automobilového dizajnéra nie je na Slovensku príliš veľa možností, takže hovoriac sám za seba, nevidím tu ešte veľké uplatnenie a na návrat nemyslím. Práca v zahraničí ma naplňuje a baví, ale jedného dňa by som sa chcel určite vrátiť a podeliť sa o svoje skúsenosti.

➤ Braňo Maukš, Ford-B-MAX, koncept, 2011.

➔ Braňo Maukš, Maserati-GranCabrio, interiér, 2011.





OSOBNOSTI

aktuálne...

† Braňo Maukš, Ferrari-P540, 2009.

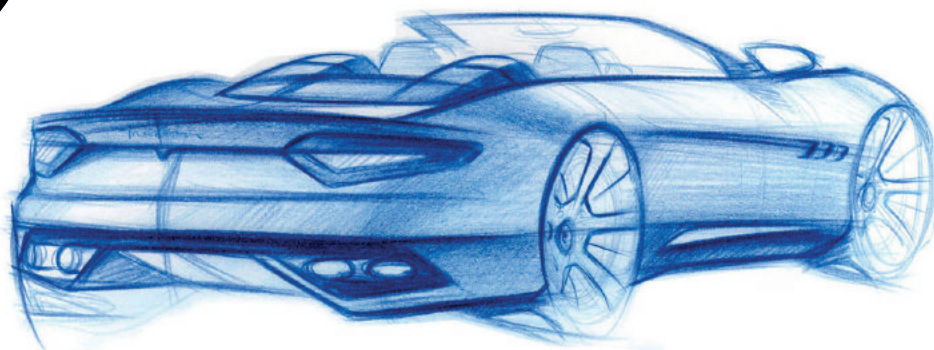
→ Braňo Maukš, Maserati-GranCabrio, kresba, 2011.

48

osobnosti

text Maroš Schmidt foto archív dizajnérov







Michal Kačmár (38)

Senior dizajnér Jaguar Land Rover, Gaydon, Veľká Británia.

Štúdio: Ateliér transport dizajnu VŠVU Bratislava.

V minulosti pôsobil v spoločnostiach Italdesign (showcar Škoda Mission L, showcar Skoda Vision D, showcar Skoda Fabia RS2000, 2010 – 2011), Volkswagen Group (senior dizajnér: Škoda, Volkswagen a Seat project, 1998 – 2011)

Rubrika: Máme v zahraničí

1. Existuje národný dizajn? Môže mať dielo slovenského automobilového dizajnéra v sebe niečo slovenské?
2. Ako je to s autorstvom dizajnéra vo veľkých automobilkách? Je dizajn na automobile kolektívnou prácou pod vedením konkrétnej autority, alebo sa delí na čiastkové dizajny, ktorých autori sa pod tvarovanie podpisujú?
3. Mnoho ľudí sa pýta, či sa vynikajúci slovenskí dizajnéri, ktorí pracujú v zahraničných automobilkách, niekedy vrátia na Slovensko, kde by zúročili svoje cenné skúsenosti. Aká je budúcnosť slovenského dizajnéra v zahraničí?

1. O pojme „národný dizajn“ sa toho už napísalo neúrekom. Po 10 rokoch štúdia dizajnu a počas mojej 15-ročnej praxe môžem pokojne povedať, že niečo podobné neexistuje. Ani v dnešných časoch, ani v minulých sa niečo podobné nemalo šancu zrodiť. Práca bola vždy v histórii a aj dnes nadviazaná na miestnu technológiu, ale určite nie s národným povedomím. Predsa napríklad drevo sa používalo a používa na celom svete. Existujú iba dobrí a zlí dizajnéri. Racionálny dizajn navrhne dobre Slovák, Číňan alebo aj Američan...

2. Autorstvo dizajnu v automobilkách sa vždy preberalo a aj bude. O tom vzniklo a aj vznikne veľké množstvo názorov. V súčasnosti existuje viac variantov, ako dizajnérske štúdio funguje. Počas môjho pôsobenia vo Volkswagen Group, práca v Škode, Audi a Volkswagene sa podstatne líšila od procesu napríklad v Italdesigne, kde som strávil dva roky. A momentálne pracujem v anglickom Jaguar Land Rover dizajn štúdiu a proces je znova iný. Vždy to závisí od vedenia štúdia. Podstatná väčšina štúdií žije na platforme jedinej autority, ale to neznamená, že práve šéfdizajnér urobil všetko. On alebo ona je tou osobou, čo stráži, aby sa veci uberali správnym smerom, nič viac. Ostatne, závisí od dizajnérov, čo do toho dajú. V úzkom kruhu automobilových dizajnérov sa aj tak dobre vie, kto čo navrhol.

3. Vrátiť sa na Slovensko? Prečo nie ... Pôdu pre dizajn nájdete všade na svete a prečo nie aj na Slovensku! Je to iba v dizajnéroch, ako sa postavia k riešeniu problému *biznis v dizajne*. Môžete pracovať doma na Slovensku a prostredníctvom nových komunikačných technológií ponúknuť svoje služby pre Angličanov rovnako ako pre Slovákov, dajme tomu niekde z Kysúc. Dizajn je určitá forma komunikácie medzi ľuďmi, závisí iba od nich, ako s tým naložia. Ja osobne nevylučujem možnosť vrátiť sa na Slovensko, prečo nie? Viem si predstaviť prácu niekde v Tatrách. Budúcnosť slovenských dizajnérov závisí iba od nich samých. Osobne môžem iba dodať, že po pätnástich



rokokoch praxe, počas ktorej som vystriedal päť automobilových štúdií, sa mám stále čo učiť. A určite by som rád tieto skúsenosti zúročil, a možno práve na Slovensku.

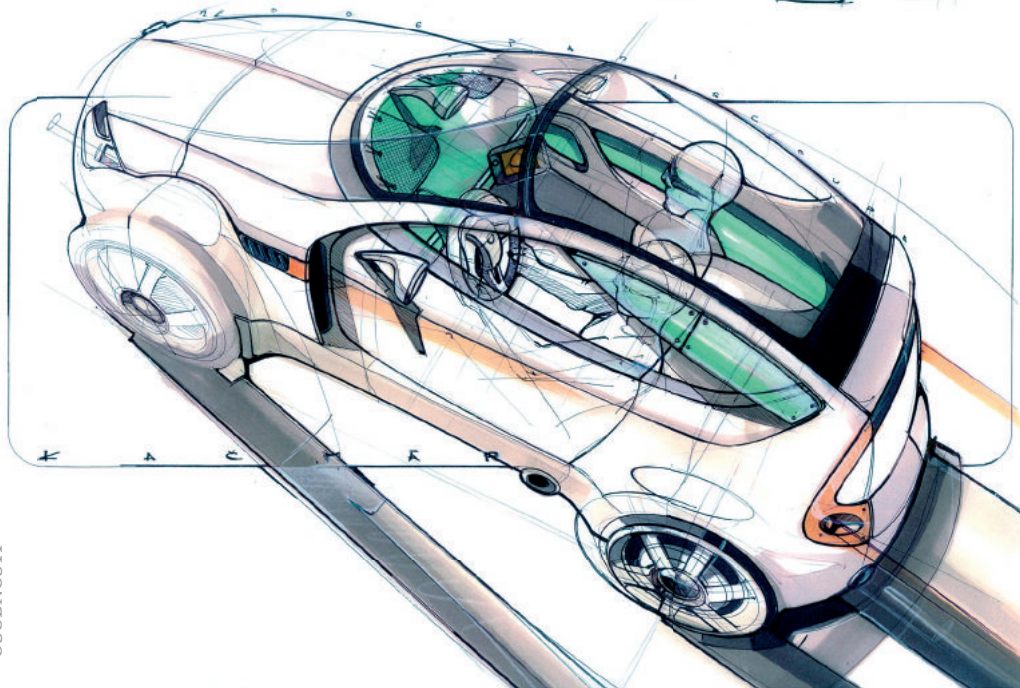
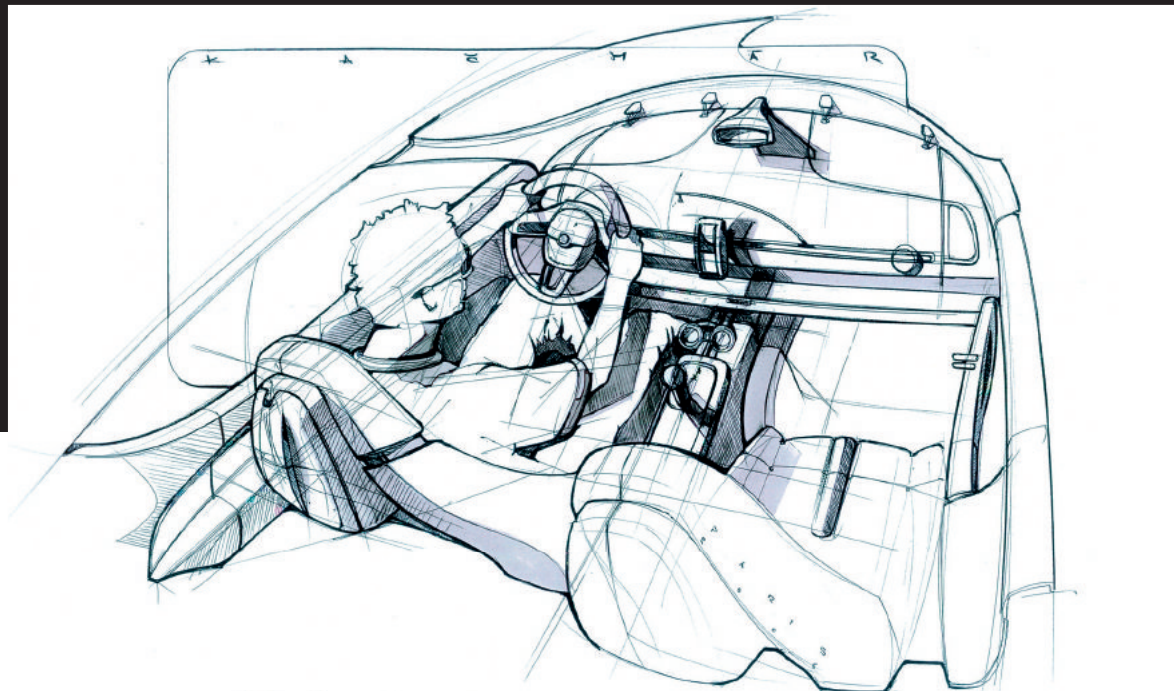
Slovenskí študenti dizajnu by mali v dnešných časoch využiť šancu vycestovať, začať spoznávať nové procesy a takto zbierať skúsenosti. A možno jedného pekného dňa môžu založiť nové dizajn štúdio. Je to otvorený kolobeh. A šanca presadiť sa v zahraničí nie je veľký problém, chce to iba odhodlanie a chuť na sebe pracovať.

#

† Michal Kačmár, Showcar Fabia RS2000 01.

↳ Michal Kačmár, Showcar Škoda Vision D.





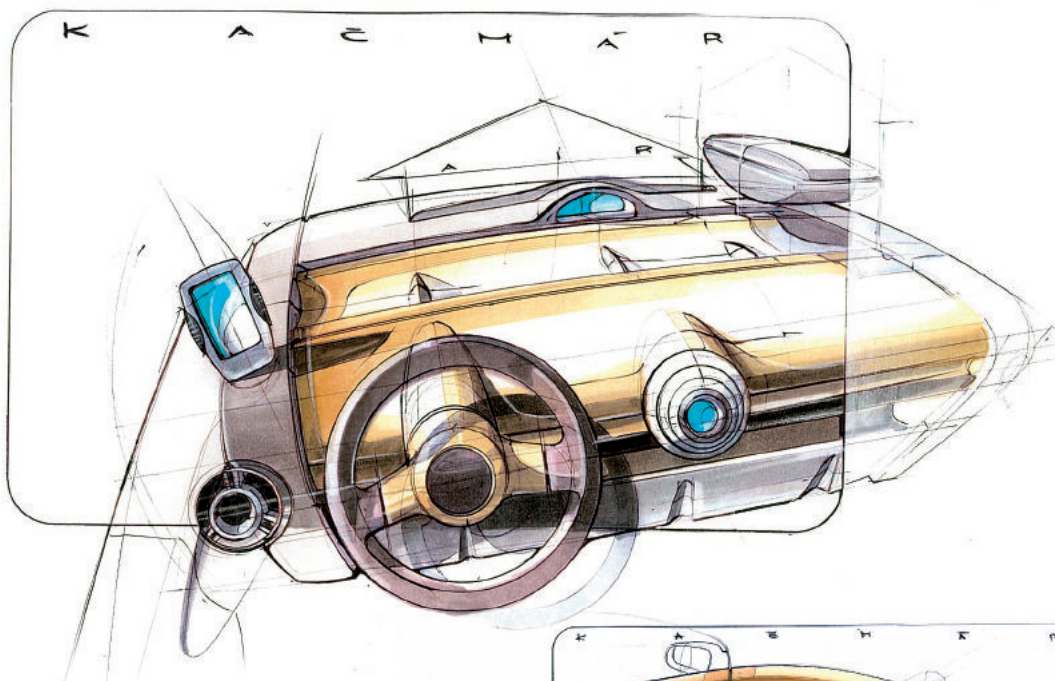
aktuálne...
OSOBNOSTI

52

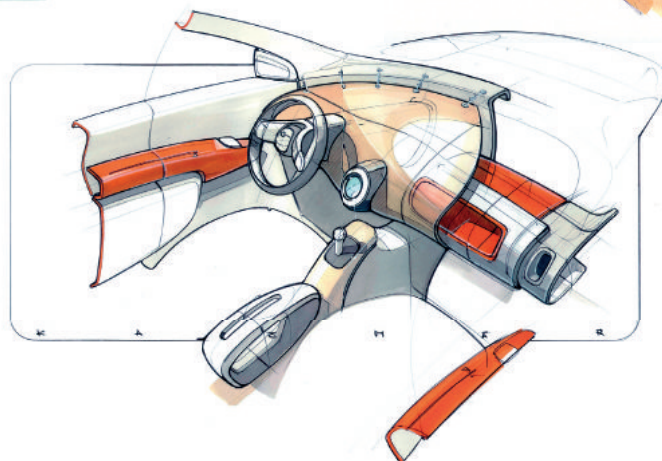
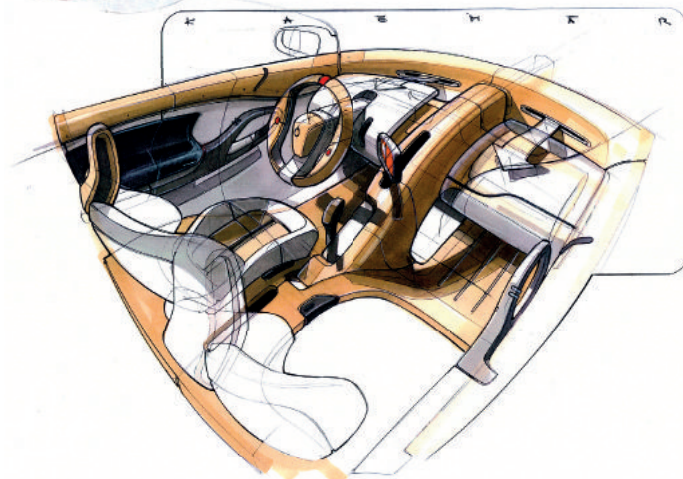
osobnosti

text Maroš Schmidt foto archív dizajnérov





- ↖ Michal Kačmár, Showcar Škoda Joyster, skica 1.
- ✓ Michal Kačmár, Showcar Škoda Joyster, skica 2.
- ↑ Michal Kačmár, Showcar Škoda Roomster, skica.
- Michal Kačmár, Showcar Škoda Joyster, voľná štúdia.
- ↓ Michal Kačmár, Showcar Škoda Joyster, skica 3.



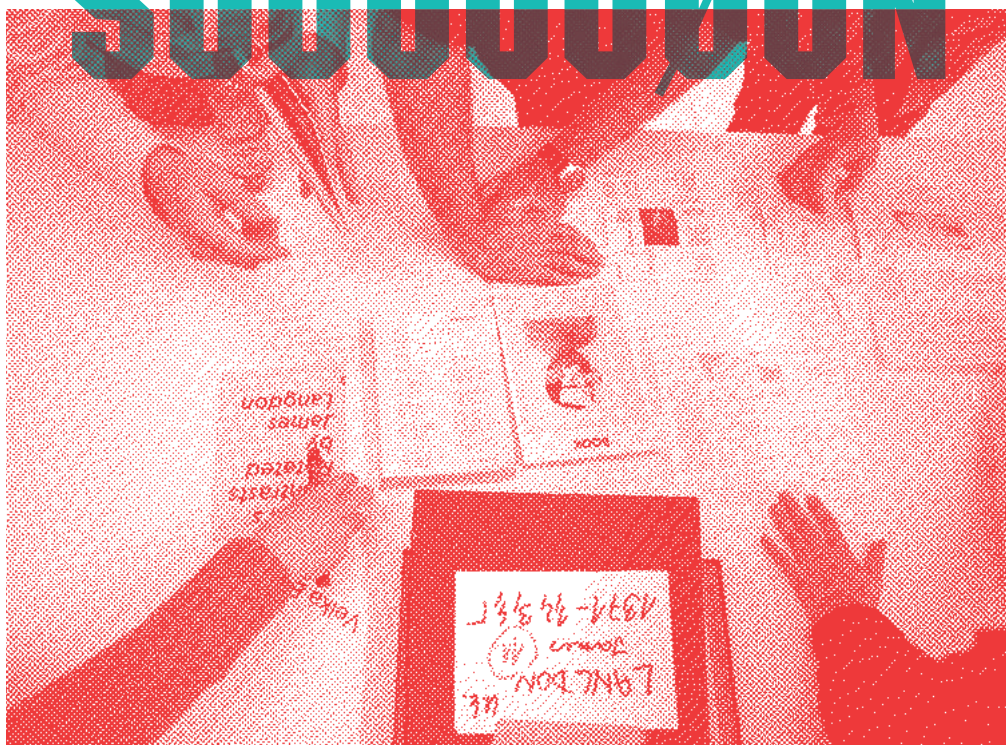


25. mezinárodní Bienále
grafického designu Brno
25th International Biennial
of Graphic Design Brno
21 6 — 28 10 2012

www.bienalebrno.org



coming soon



14 — 15 2 2012 zasedání výběrové poroty



Múzeum dopravy

Na našej krajine sa podpísala každá doba, v dobrom aj v zlom. To dobré sme si dokázali pošliapať a to zlé omieľame stále dookola. Takí sme, česť výnimkám. Aj vďaka ľuďom, ktorí sa snažia uchovávať artefakty histórie dopravy na Slovensku, sme sa ešte nestali úplne vyprázdneným skladosom bez minulosti.

text Maroš Schmidt foto Maroš Schmidt, Majo Lukáč

designum²

Múzeum dopravy

história

55





←→ Výstava projektu Volkswagen - interface, súčasný automobilový dizajn na Slovensku.

V 60. rokoch minulého storočia sa aj na Slovensku začali opäť formovať skupiny zberateľov a ochrancov technických pamiatok. Hoci už pred vojnou boli v Československu činné rozličné automotokluby, po vojne trvalo dlhší čas, než vládnucci budovateľský duch uznal aj potrebu historického dedičstva. Rozmach strojárskej výroby, ktorý nadväzoval na 20. a 30. roky, postupom času aj v druhej polovici 20. storočia prirodzene vyprofiloval nadšencov a zberateľov z oblasti automobilov, motocyklov, bicyklov, strojov a strojných zariadení.

V roku 1972 založil v Bratislave MUDr. Michal Ondrejčák spolu so svojimi priateľmi prvý slovenský klub zberateľov historických automobilov a motocyklov, dnes Veterán klub Bratislava. O rok neskôr vznikol aj Krúžok priateľov železníc. Prvý historický parný rušeň sa tomuto zoskupeniu pod vedením doc. Ing. Ladislava Križana, Csc. podarilo získať v roku 1979. Od roku 1981 je nepretržite súčasťou slovenskej kolekcie prevádzkyschopných historických železničných vozidiel. Túto kolekciu spravuje a o komplexnú dokumentáciu dejín slovenských železníc sa od roku 1983 stará Múzejno-dokumentačné centrum, pôsobiace dnes v rámci ŽSR.





† Interiér múzea dopravy – expozícia dopravných prostriedkov minulého storočia.

Pri príležitosti 150. výročia železníc na Slovensku uzatvorili ŽSR, Slovenské technické múzeum Košice a Veterán klub Bratislava dohodu o spoločnom postupe pri zriadení Múzea dopravy. Atraktívne priestory a železničné exponáty poskytli ŽSR, cestné exponáty zabezpečil Veterán klub Bratislava, prevádzku expozície sa zaviazalo zabezpečiť Slovenské technické múzeum. Bez významnej sponzorskej pomoci PPA-Control, a. s., by však múzeum v dnešnej podobe neexistovalo. Prvé slovenské múzeum dopravy bolo za účasti členov vlády SR slávnostne otvorené 24. júna 1999.

Navštíviť Múzeum dopravy sa naozaj oplatí. V zbierkach sa nachádzajú nielen exponáty mapujúce koľajovú a automobilovú dopravu, ale aj motocykle, bicykle, dobová dopravná kancelária a modely automobilov. Cestnú dopravu reprezentuje zbierka vozidiel od prvých dopravných prostriedkov s motormi i bez, bicykle, osobné a nákladné automobily medzivojnového obdobia až po vozidlá zo 60. a 70. rokov minulého storočia. Veľmi zaujímavé a cenné sú vystavené prototypy vytvorené slovenskými konštruktérmi a vývojármi. Na koľajisku možno vidieť výber parných, motorových a elektrických rušňov, nákladných vozňov a špeciálnych koľajových vozidiel slovenských železníc. Jedna z výstavných hál je vyhradená expozícii železničnej, signálnej, zabezpečovacej





† Výstava projektu Volkswagen – interface, súčasný automobilový dizajn na Slovensku.

➤ Zbierka vlakovkej techniky v exteriéri v rámci Múzea dopravy.

a oznamovacej techniky, zariadení pre údržbu tratí, rovnošiat a ďalších predmetov z histórie železníc na území Slovenska.

Múzeum dopravy však nežije iba minulosťou. Dokazuje to aj výstava k projektu Volkswagen – interface, súčasný automobilový dizajn na Slovensku, ktorá sa konala od 27. marca do 21. mája v zaujímavých priestoroch Múzea dopravy. V spolupráci s Vysokou školou výtvarných umení zorganizovalo múzeum výstavu dizajnerských realizácií študentov ateliéru transport dizajnu pod vedením Štefana Kleina a Petra Baumanu. Pevné modely boli doplnené panelmi s kresbami a videom. Študenti, ktorí v priestoroch múzea vystavovali svoje automobilové vízie, prešli výberom a dostali možnosť ísť na stáž do automobilky Volkswagen do Wolfsburgu. Možno raz aj ich exponáty budú predmetom zbierky. Veríme, že už vo vysnívanom Múzeu dizajnu.

Vďaka za každé múzeum, ktoré sa venuje mapovaniu, ochrane a zbieraniu technických pamiatok, pretože naša pamäť je našim najkúsenejším učiteľom. Ak stratíme minulosť, stratíme aj rozum.

#

Zdroj informácií: Propagačný leták múzea dopravy





† Expozícia s funkčnými prototypmi
Tatra Bratislava a BAZ Bratislava.





Projekt T 603 X

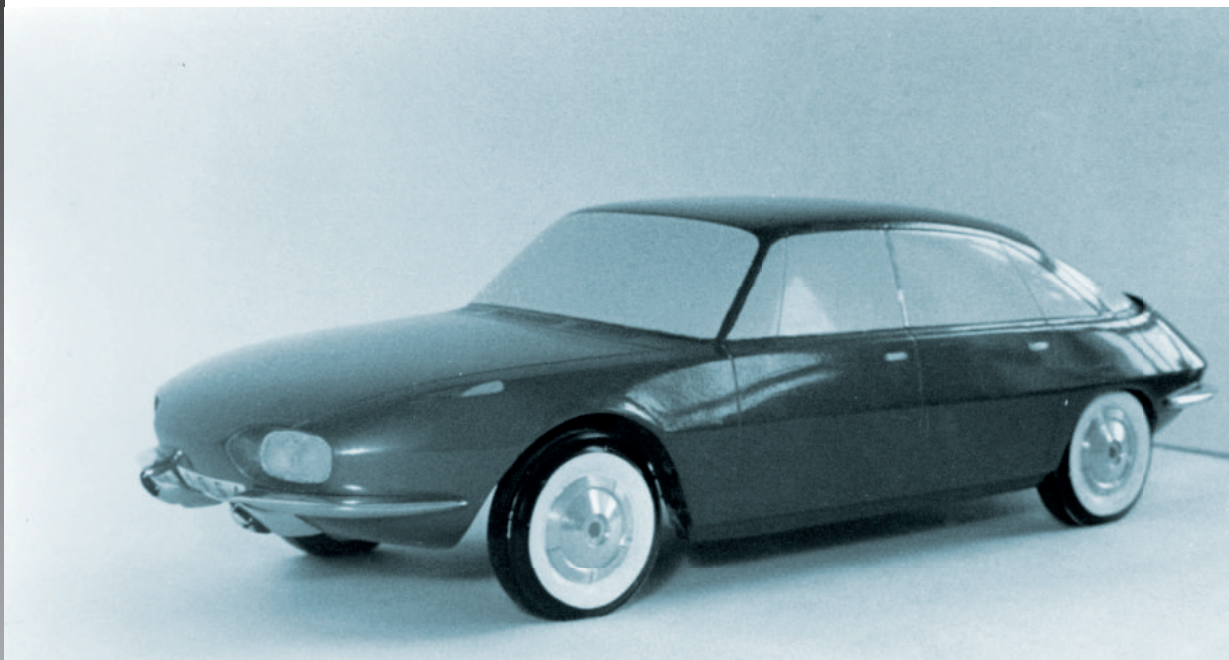
Vznikom organizačnej jednotky Vývoj motorových vozidiel (VMV) pri závode Tatra Bratislava v roku 1960 sa začala iniciatívna práca na vývoji automobilov v Bratislave.

retrospektívne... VÝSKUM

Spôčiatku to boli úžitkové automobily na báze skupín T 603. Prvý bol takto postavený minibus označený T 603 MB (prezentovaný v časopise Designum 2/ 2005). Tento prototyp vznikol v roku 1961. Následne vývojové stredisko VMV pripravilo modifikáciu odvodenú z T 603 MB s označením T 603 NP – nízkoplošinový valník, ktorý uzrel svetlo sveta v roku 1962.

V nasledujúcom roku sa činnosť strediska sústredila na prípravu a realizáciu nového projektu – výraznú modernizáciu osobného automobilu T 603. Projekt dostal označenie T 603 X. Na tento program sa tešilo celé osadenstvo technikov VMV. Konštrukčné skupiny – Karosérie (vedenej F. Hudecom), Podvozky (vedenej R. Močkořom), Motory (vedenej M. Plačkom) a ďalšie, pod taktovkou vedúceho VMV Ivana Mičíka sa nadšene pustili do náročnej úlohy: vytvoriť v podstate nový automobil. Totiž aj podvozok T 603 X bol výrazne zmenený. Najväčšie nasadenie bolo v skupine Karosérie vzhľadom na veľkorysý prístup k riešeniu – hľadaniu nového tvaru.

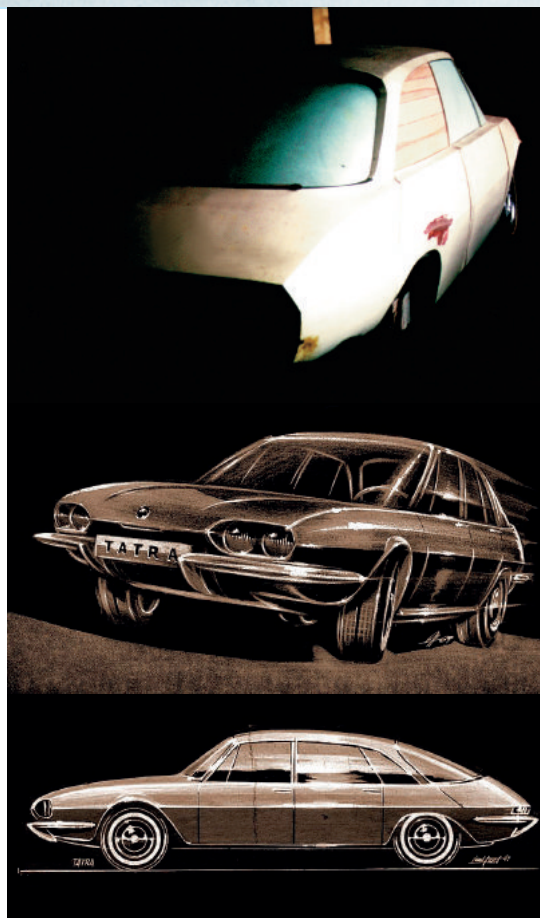




- ← Celý typový rad Tatra 603 X
 - kupé, sedan a kombi, kresba.
- ↑ Model Tatry 603 X v mierke 1:5.
- Tatra 603 X Coupé, riešenie zadnej useknutej časti podľa návrhu Ivana Schustera.
- › Tatra 603 X, kresba Pavel Hušek, 1967.
- › Tatra 603 X, kresba Pavel Hušek, 1967.

V tom čase nastúpil do VMV Ján Čína, mladý čerstvý absolvent vysokej školy so zameraním na konštrukciu karosérií (pôvodne mal po štúdiu nastúpiť do vývojového strediska AZNP (Automobilové závody, národný podnik Mladá Boleslav). Nový kolega sa vtedy pustil tiež do riešenia dizajnu navrhovaného automobilu. Jeho návrh bol potom označený X5. K práci na dizajne nového automobilu bol prizvaný aj známy dizajnér Otakar Diblík (ktorý sa už predtým prezentoval v Karose Vysoké Mýto, okrem iných aj na karosérii autobusu RTO). Svoj návrh v tomto prípade prezentoval pod názvom Kryštál. Ale do vývoja sa zapojilo tiež viacero neprofesionálnych dizajnérov, konštruktérov, karosárov, ktorí mali snahu prejavíť svoju predstavu v stvárnení či už exteriéru alebo interiéru navrhovaného vozidla.

Tak vznikli štylistické návrhy od vedúceho skupiny Karosérií F. Hudeca, karosára J. Oravca a ďalších. Ja som sa zapojil do tvarového riešenia prístrojovej dosky, ale tiež exteriéru, navrhol





som modifikované riešenie zadnej časti karosérie na X5 (takzvaný useknutý zadok) a nakoniec, keď v polovici roka 1966 odišiel Ján Cina, som mal z poverenia vedúceho VMV Ivana Mičíka na starosti s kolegom M. Zubekom dopracovanie a skompletizovanie dokumentácie pre X5. Súčasne som mal technický dozor pri stavbe vozidla T 603 X. Treba spomenúť, že v zadaní pre riešenie tohto automobilu bolo medzi iným požadované zachovanie dedičnosti z T 603 tak, aby to nebolo na úkor kvality budúceho vozidla a zohľadnenie toho, čo je schopné vývoja. Pri zhotovovaní piatich modelov karosérie v skutočnej veľkosti boli použité originálne postupy.

Po výbere z navrhovaných riešení – z makiet v mierke 1:10 (ktorých bolo viac ako 20), bolo päť vybraných na vymodelovanie v mierke 1:1 z modelárskej hliny. Na takto vytvarovanej karosérii sa vyrobila sklolaminátová škrupina, ktorá potom bola lakovaním finálne upravená a vybavená presklením – oknami, nárazníkmi a kolesami. Takto bola vytvorená verná predstava karosérie, resp. vzhľadu vozidla. Po komisionálnom vyhodnotení týchto piatich navrhovaných riešení tvaru, vyšiel víťazne návrh označený X5 a vo vývoji sa pokračovalo už len s týmto tvarom. Ten potom niesol iba označenie T 603 X.

Nasledovala stavba funkčnej vzorky vozidla, pričom sa sledoval termín postavenia tohto vozidla do konca roku 1966. Prvý výjazd sa uskutočnil hneď po novoročnom sviatku v roku 1967. V nasledujúcom roku 1968 sa uskutočnilo záverečné oponentské konanie, ktoré konštatovalo, že automobil T 603 síce splnil zadania a priniesol nové progresívne riešenie, ale nie je dosť reprezentatívny vzhľadom na jeho určenie – ako vládnej limuzíny.

No už vtedy sme vedeli, že vedenie podniku Tatra začalo spoluprácu s talianskou karosárňou Vignale a na základe tejto spolupráce potom vzniklo vozidlo T 613. Takže vývoj T 603 X už ďalej nepokračoval. Jednotka Vývoj motorových vozidiel začala fungovať pod PZO OMNIA, pod ktorým bol vytvorený Závod na vývoj automobilov pôsobiaci do vzniku Bratislavských automobilových závodov – BAZ (v roku 1971).

#

† Laminátový prototyp.

➤ Tatra 603 X, pohľad.

➔ Tatra 603 X, zadná časť.







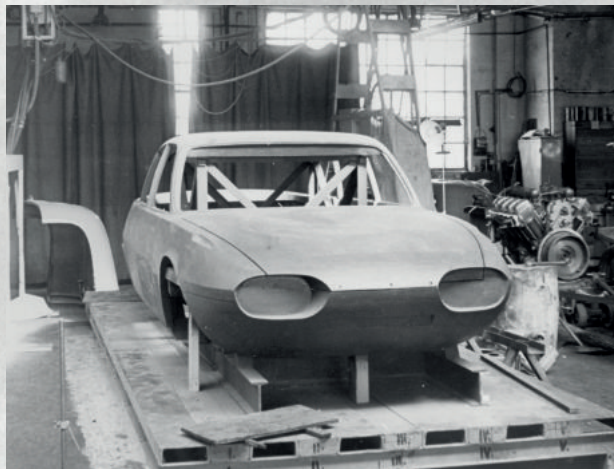
retrospektívne...
výskum

64

výskum

text Ivan Schuster foto archív autor





- ↖ Tatra 603 X a Ivan Schuster vpravo, 1966.
↑ Tatra 603 X, 1966.
➤ Drevené kopyto na vyklepávanie
plechov pre Tatru 603 X.
↵ Tatra 603 X, 1966.



designum²

Projekt T 603 X

výskum

65





Pokiaľ máte záujem o ďalšie novinky, články alebo publikácie o transport dizajne, môžete navštíviť knižnicu Slovenského centra dizajnu alebo prelistovať si staršie čísla časopisu Designum.

Knihy a časopisy o transport dizajne



Literatúra o transport dizajne v knižnici Slovenského centra dizajnu:

Velký obrazový atlas dopravy, Jan Tůma, Praha : Artia, 1980
Průmyslový design, Milena Lamarová, Praha : Odeon, 1985
Všechna metra světa, Josef Křivánek, Zbyněk Šmíd a Jaromír Vítek, Praha : Nadas, 1986
Design InterCityExperimental MagLev Transrapid: Design für den Schnellverkehr der Zukunft, Axel Göhner a Alexander Neumeister, München : Neumeister Design, 1986
Design, Process, Auto, (zum Beispiel BMW), zost. Hans Wichman, München : Neue Sammlung, 1987
Design IC3, Jens Nielsen, København : Dansk Design Center, 1992
Design Saint-Étienne – Bratislava, úvod Zdeno Kolesár, Bratislava : Vysoká škola výtvarných umení, 1994
Velká kniha automobilů za posledních 50 let (nejslavnější automobily světa), Jonathan Wood, Praha : Knihcentrum, 1996
Encyklopedie letadel světa, zost. David Donald, Praha : Ottovo nakladatelství, 1999
The Dream Catalog (A Revolutionary, New, Illustrated Directory of the Most Beautiful, Stylish and Amazing Objects Available on the Internet) London : Cassel, 2001

Klasické automobily (od roku 1945 do současnosti), Michael Bowler, Dobřejovice : Rebo Productions CZ, 2002

Světová encyklopedie lokomotiv (úplný přehled nejproslulejších lokomotiv světa), Colin Garratt, Čestlice : Rebo Productions CZ, 2003

Autá: Design pro nové tisíciletí (poslední modely prestižních autosalonů), Stephen Newbury, Kempen : TeNeues, 2004

Vývoj motorových vozidel v Bratislave (30 rokov činnosti), Ivan Schuster a Ján Oravec, Bratislava : Motor, 2004

Prototypy (automobilový design 20. a 21. storočia), Larry Edsall, Dobřejovice : Rebo Productions CZ, 2004

Encyklopédia motocyklů, Peter Henshaw, Praha : Ottovo nakladatelství, 2004

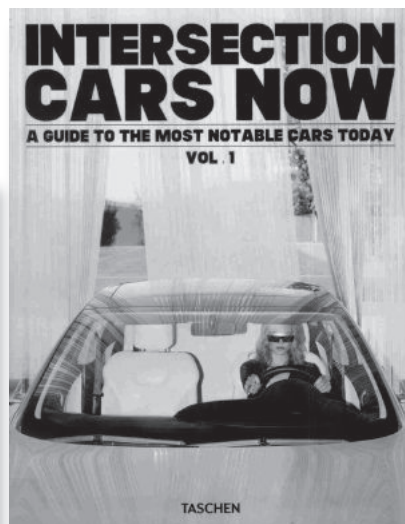
Tatra 603 (historie, vývoj, technika, sport), Jan Tuček, Praha : Grada, 2006

Start Your Engines (Surface Vehicle Sketches&Renderings from the Deatwthrough Collection), Scot Robertson, Culver City (CA) : Design Studio Culver City, 2006

Český design 01, Tereza Bruthansová, Praha : Prostor – architektura, interiér, design, 2007

Design 21. století (nové ikony designu, od masového trhu k avantgarde), Marcus Fairs, Praha : Slovart, 2007





Výkladový slovník automobilizmu (váš sprievodca automobilom), Juraj Hilvert, Bratislava : DLX Slovakia, 2007

The Harley-Davidson Motor. Co. (archivní sbírka), Randy Leffingwell, Darwin Holmstrom, Praha : Slovart, 2008

Trendy v automobilovom priemysle, ed. Antónia Franeková, Žilina : MEDIA/ST, 2008

How to Illustrate and Design Concept Cars, Adrian Dewey, Dorchester : Veloce Publishing, 2009

H-POINT (The Fundamentals of Car Design & Packaging), Stuart Macey, Geoff Wardle, Culver City : Design Studio Press : Art center College of Design, 2009

Mestská doprava v Bratislave, Dušan Habarda, Milan Král a Ladislav Szojka, Bratislava : Marenčin PT, 2010

Reinventing the Automobile (Personal Urban Monility for the 21st Century), William J. Mitchel, Christopher E. Borroni-Bird, Lawrence D. Burns, Cambridge (US-MA) : MIT, 2010

Cars of Eastern Europe, Andy Thompson, Sparkford : Haynes, 2011

Cars Now (Vol. 1, A Guide to the Most Notable Cars Today), Dan Ross, Köln : Taschen, 2011

Car Design Europe (Myths, Brands, People), Paolo Tumminelli, Kempen : TeNeues, 2011

Cyclopedia (90 let designu jízdních kol), ed. Petr Hejný, Praha : Slovart, 2011

Články v časopise Designum, týkajúce sa transport dizajnu:

Prípád Moped, Adriena Pekárová, 2/1994, 27 – 29
Designer o svojej práci, Štefan Klein, 2/1994, 30 – 31
Ekológia a design (Design a automobil: Sociálna a podnikateľská zodpovednosť designéra na príklade automobilizmu), Harald Leschke; *Automobil a ekológia*, Tomáš Hladný; *O nekonečnom raste v konečnom svete*, Mikuláš Huba, 1/1995, 40 – 42
Na začiatku bolo slovo, Tomáš Hladný, 1/1995, 48 – 51

Majstrovstvo prvých ťahov (Od štúdie mercedes Coupé až po triedu E), Tomáš Hladný, 2/1995, 42 – 46
Autodesign '95, redakcia, 2/1995, 51

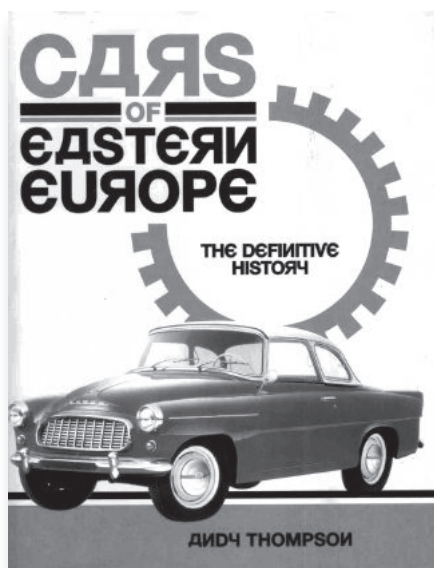
Liaheň nápadov: Rozhovor so Štefanom Kleinom o Oddelení transport designu na VŠVU v Bratislave, 3/1995, 3 – 9

Anketa o úlohe designu v podnikovej stratégii: Prečo tri kolesá, Adriena Pekárová a Mária Riháková, 3/1995, 20 – 23

Progresívny konzervatizmus, Tomáš Hladný, 3/1995, 56 – 59

Isuzu Deseo – Frontera budúcnosti, Tomáš Hladný, 4/1995, 50 – 51





Predná maska - tvár automobilu, 1/1996, 56 - 58
Jarolím Vavro, Zdena Burianová 2/1996, 42 - 45
Návrat k starším tvarom, Tomáš Hladný, 2/1996, 54 - 56
Štúdia s iniciálkami P. G. M. Q (Renault Initiale), Tomáš Hladný, 3/1996, 57 - 59
Projekt Volkswagen, Katarína Hubová, 4/1996, 44 - 47
Autá tretieho tisícročia, 4/1996, 62 - 63
Passat - Nový vietor z Wolfsburgu, Tomáš Hladný, 62 - 64, 1/1997
Opel Signum - V znamení tretieho milénia, 2/1997, 62 - 63
Nový pohľad na automobil: Peugeot 806 Runabout, Tomáš Hladný, 4/1997, 60 - 61
Alternatívne zdroje pohonu - Záruka „čistejšej“ budúcnosti?, Tomáš Hladný, 1/1998, 58 - 61
Od kresby k automobilu, Tomáš Hladný, 3/1998, 22 - 25
Nový chrobák, redakcia, 3/1998, 66
Ocenený nakladač, redakcia, 3/1998, 66
Renault Zo, redakcia, 3/1998, 67
Múzeum Tatra, Jana Pauly, 4/1998, 16 - 18
Intermot, Peter Gotthardt, 4/1998, 60 - 62
BMW C1, redakcia, 4/1998, 64
Motocyklové plantáže a lietajúce auto, Matúš Kostolný, 2/1999, 58 - 61
Automobilita, redakcia, 3/1999, 18
Miesto pre dizajn (Priemyselný dizajn 20. storočia v múzejných zbierkach - Múzeum dopravy), Viera Kleinová, Ľubica Hustá, 1/2000, 18 - 19

Z histórie priemyselného dizajnu na Slovensku, Ladislav Klíma, 1/2001, 41 - 46
Priemyselný dizajn v NTM, Jana Pauly, 1/2001, 58 - 61
Dizajnéri a priemysel na Slovensku (anketa so slovenskými dizajnérmi: Štefan Klein), Ľubica Fábri, 2/2001, 43 - 44
Čundrobežka, Monika Briestenská, 2/2001, 64 - 65
Boris Čiampor, Monika Briestenská, 2/2001, 22 - 23
Trpezlivosť auto prináša (Vždy, keď sa na Attack pozriem, dodá mi silu: Juraj Mitro), Maroš Schmidt, 2/2004, 2 - 3
Radosť a sklamanie, Katarína Hubová, 2/2004, 17 - 19
Odišla jedna legenda (Zdeněk Kovář), redakcia, 3/2004, 37
Z rodinného albumu „šesťstotojky“, Andrej Jaroš, 2/2005, 20 - 23
Automobil je emocionálnym produktom (Nikolaus Vidakovic), Maroš Schmidt, 3/2006, 24
Osobná doprava nikdy nezanimá (Klemens Rossnagel), Maroš Schmidt, 3/2006, 25
Automobilka bez dejín má skôr problém ako výhodu (Othmar Wickenheiser), Maroš Schmidt 3/2006, 22 - 23
BAZ alebo ako sa navrhovali autá v Bratislave, Ivan Schuster, 3/2006, 28 - 31
Dream, Mária Nepšinská, 6/2008, 30 - 31
Starý začiatok - nový koniec, časť IV., Dopravné prostriedky v Československu, Tibor Uhrín a Zuzana Labudová, 6/2008, 52 - 58
Zdeněk Boryšek (sen sa mení na realitu), Peter Bauman, 2/2009, 16 - 17
Pribeh dvoch kolies alebo Zo života starých bicyklov, Ľubica Pavlovičová 5/2009, 62 - 67
Peter Olah, Zuzana Šidlíková, 1/2010, 6 - 11.
Jozef Kabáň (skoda-auto.cz), Peter Bauman a Ľubica Pavlovičová, 1/2010, 2 - 5
Boris Grell, Tamara Buzyn Lesná, 3/2010, 2 - 6.
Michal Kukučka (diplomová práca ocenená Cenou rektora VŠVU), redakcia, 5/2010, 53
Nostalgia v jednej stope (malá výstava o našich veľkých dejinách), Maroš Schmidt, 5/2010, 54 - 57
The Art of Singleframe, Andrea Euringer-Bátorová, 1/2011, 47 - 51
Súboj dizajnov '60 (Renault 8 verzus Alfa Romeo Tipo 103, Simca 1000 a NSU Prinz 4), Maroš Schmidt, 1/2011, 62 - 69
Frajerské dvojdvierové Československo, Maroš Schmidt, 3/2011, 46 - 49
Velocypedia, Lenka Kukurová, 4/2011, 30 - 37
Súboj dizajnov '60 (Ford Cortina Mk1), Maroš Schmidt, 1/2012, 60 - 67





DNI ARCHITEKTÚRY A DIZAJNU^{DAAD.SK}

23/05 – 27/05/2012 / KOŠICE

29/05 – 03/06/2012 / BRATISLAVA

ENERGIA PRE KULTÚRU
ENERGIA PRE KRAJINU



www.seas.sk





Príbehy pre všetkých:

Múzeá automobilov v Európe

teoreticky a prakticky... INFOBOX

Prakticky každá významnejšia automobilová značka má svoje vlastné múzeum, v ktorom sa návštevníci môžu zoznámiť s jej históriou. Zdá sa, že tento svet nefascínuje iba mužské pokolenie, dokonalý dizajn veteránov, ako aj najsúčasnejších modelov dokáže osloviť i ženy.





Medzi krajiny, kde nájdeme veľký počet takýchto „inštitúcií“ patrí Nemecko. Nemôžeme sa tomu vôbec čudovať, veď je to krajina, v ktorej žili a pôsobili Gotlieb Daimler, Karl Benz a Rudolph Diesel, kde doteraz sídlia centrály firiem Volkswagen, Mercedes-Benz, Porsche, Audi alebo BMW. Múzeá automobilov tu patria k obľúbeným turistickým destináciám, a to predovšetkým Volkswagwen Autostadt vo Wolfsburgu, Múzeum Mercedes-Benz v Stuttgarte, Porsche v Stuttgart-Zuffenhausene, svet BMW v Mníchove alebo Museum Mobile v Ingolstadte (značka Audi).

Všetky tieto múzeá spája túžba predstaviť svoje automobily v reprezentačných priestoroch často s unikátnou architektúrou, využívať najmodernejšie spôsoby prezentácie určené všetkým vekovým kategóriám a ponúknuť nielen pohľad do minulosti, ale aj vízie do budúcnosti. Nemecké „chrámy“ automobilizmu, pútnické miesta ich mnohých fanúšikov, vyžarujú stabilitu a silu týchto značiek. Napokon Mercedes-Benz kúpil americký Chrysler, BMW britský Rover a Rolls-Royce, Volkswagen španielsky Seat a českú Škodu.





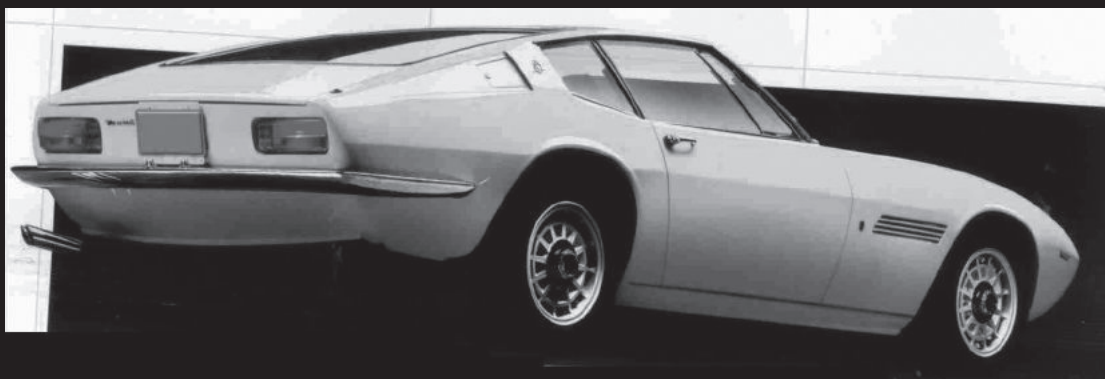
Príbehy pre všetkých:

teoreticky a prakticky... INFOBOX

Ďalšou európskou krajinou, ktorú (samozrejme okrem iného), preslávili automobilové značky, je Taliansko. Názvy Fiat, Ferrari, Alfa Romeo, Lamborghini, Lancia alebo Maserati rezonujú v motoristickom povedomí s rovnakou silou ako ich nemecká konkurencia. V meste Modena, sídle automobilky Ferrari, bolo nedávno otvorené nové múzeum Enza Ferrariho, ktoré navrholi Jan Kaplický a Andrea Morgante. Budova so žltou strechou pripomínajúcou kapotu športového auta, je venovaná nielen osobnosti Enza Ferrariho, ale aj histórii celej automobilky. Ďalší stánok má od roku 1976 Alfa Romeo v Miláne (v súčasnosti pre opravy zatvorené). V hlavnom meste talianskeho automobilizmu Turíne je možné nájsť vynovené Národné múzeum áut s množstvom exponátov, múzeum Fiatu, v obci Fobello je stála výstava venovaná rodine Lancia, ktorá má práve tu svoje korene.

Francúzsko, krajina Citroënov, Peugeotov a Renaultov ponúka nadšencom tiež zaujímavé expozície automobilov. Múzeum de l'Aventure Peugeot môžu nájsť od roku 1988 v Sochaux, kde bratia Armand a Robert Peugeotovci postavili továreň, v ktorej v roku 1913 začali vyrábať malé modely Bébé (navrhol Ettore Bugatti). Parížska expozícia venovaná značke Renault sa nachádza v objekte z konca 19. storočia a okrem osobnosti svojho zakladateľa Louisa Renaulta predstavuje výrobu vozov od roku 1898. Archív značky Citroën a asi 370 vozidiel z rokov 1919 – 2000 existuje od roku 2002 v Aulnay-sous-Bois (nie je však bežne prístupný verejnosti).



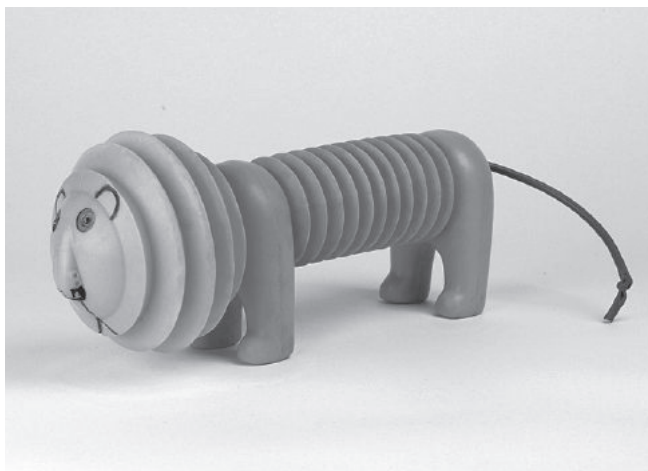


Švédsko charakterizujú značky Volvo a Saab. Múzeum lídra, automobilky Volvo, kde vystavujú od prvého vyrobeného osobného automobilu ÖV 4 z roku 1927 až po súčasné modely, nákladné autá a autobusy, stojí asi 10 km západne od centra Göteborgu. Múzeum automobilky Saab nájdeme vo švédskom meste Trollhättan. Nachádza sa v ňom 120 vzácných modelov z histórie tejto významnej švédskej automobilky, vrátane prvého prototypu značky Saab. Potom, ako sa automobilka v decembri 2011 dostala do konkurzu, mala byť celá zbierka rozpredaná na dražbe s cieľom čo najvyššieho zisku. Podľa posledných informácií bude múzeum aj naďalej existovať. Za 3,1 milióna eur ho zachránilo samotné mesto Trollhättan.

Nemali by sme však zabudnúť na značku Škoda, ktorá je veľmi úzko spojená aj s históriou nášho automobilizmu. Múzeum Škody Auto sídli v zreštaurovaných budovách bývalej továrne Laurin&Klement v Mladej Boleslavi. Bicykle sa tu vyrábali od roku 1895, motocykle od 1899, automobily od roku 1905 a vozidlá s logom Škoda už od roku 1925. Dlhoročná nepretržitá výroba (hoci v súčasnosti patriaca do koncernu Volkswagen) sa odráža aj v koncepcii múzea, ktoré návštevníkom okrem expozícií ponúka aj prehliadku depozitára a reštaurátorských dielní.

#





Správy o „múzeu“ 5. časť

Minule sme zreferovali dobré správy týkajúce sa doplnenia zakladacej listiny SCD o zbierkovú činnosť a diskusie s odbornou verejnosťou, no v závere sme sa posťažovali na skutočnosť, že SCD práve v tom čase zaplnilo všetky svoje skladové priestory na Jakubovom námestí.

INFOBOX

teoreticky a prakticky...

¶ Situáciu s priestormi na uskladnenie menších predmetov a grafického dizajnu dočasne a krátkodobo vyrieši vyčlenenie 2 miestností s rozlohou 54 m² v sídle Slovenského centra dizajnu (kde sídlia aj iné organizácie). Vedenie SCD rokuje so svojim zriaďovateľom o získaní ďalších priestorov na Jakubovom námestí, aby sme mohli so zbierkou ďalej pracovať.





Nové prírastky:

Tesla B4 ANP221 – Cievkový magnetofón štvorstopý, trojrychlostný, prenosný, monofónny, váha 7kg – Jediný magnetofón na svete, kde sa nahrávalo jedným tlačidlom, bez potreby stlačenia PLAY. Často sa stávalo, že užívateľ pásku namiesto nahrania zmazal.

Prvý tranzistorový kotúčový magnetofón.

Rok výroby: 1965 – 1970 – Výrobca: Tesla Přelouč, n.p. – Skrinka: plast.

Tesla B5 ANP230 – Cievkový magnetofón, štvorstopý, dvojrychlostný, prenosný, monofónny, váha 6kg – Rok výroby: 1968 – 1970 – Výrobca: Tesla Přelouč, n.p. – Skrinka: plast.

Zbierku daroval Maroš Schmidt – Ďakujeme!



← Libuše Niklová, Lev, Fatra Napajedla, 1966.

↖ Moravská ústředna pro lidovou a uměleckou výrobu, závod 51 Brno, Detský projektor DIAX, 1963.

↗ ČKD Česká Lípa, závod Hořice, Noční lampička Typ 11612, 1950.

¶ Priestory sú aktuálnou témou aj kvôli pozitívnemu faktu, že verejnosť začína reagovať na informácie o snahách SCD a spolupracovníkov o zachovanie kultúrneho dedičstva ponukami darov. SCD po zvážení a zhodnotení nedávnej ponuky prevzalo doteraz najväčší dar od súkromnej osoby, ktorá nie je spojená s profesionálnou oblasťou dizajnu. Ide o dedičstvo, ktorého súčasťou sú rôzne unikátne predmety a publikácie z obdobia od začiatku minulého storočia do 80. rokov (domáce potreby, prístroje, hračky). Triedeniu a začleneniu najhodnotnejších artefaktov medzi potenciálne zbierkové predmety sa venujú spolupracovníci projektu.

¶ Od začiatku roka nastal vývoj v otázke využitia Hurbanových kasární, ktoré dalo vedeniu MK SR do pozornosti práve SCD na konci roka 2010. Minule sme informovali o výzve ministerstva kultúry z konca januára, aby vybrané inštitúcie v zriaďovateľskej pôsobnosti ministerstva predložili svoje návrhy na využitie objektu kasární. SCD na túto požiadavku zareagovalo spracovaním krátkeho materiálu, v ktorom sformulovalo záujem uchádzať sa o priestor v objekte s projektom múzea dizajnu, úžitkového umenia a architektúry. Krátko pred parlamentnými voľbami ministerstvo kultúry zverejnilo svoj ideový zámer využitia Hurbanových kasární, kde boli čiastočne a nie úplne uspokojivo zohľadnené aj

požiadavky SCD (<http://mksr.sk/aktuality/hurbanove-kasarne>). K projektu predloženému ministerstvom kultúry sa zatiaľ nekonala rozsiahlejšia verejná diskusia a verejnosť očakáva stanovisko nového vedenia MK. Slovenské centrum dizajnu bude ďalej aktívne sledovať dianie ohľadom Hurbanových kasární a v najbližších dňoch sa pokúsi získať stanovisko nového ministra kultúry Mareka Madariča.

¶ Tím spolupracovníkov sa vyvíja – dočasne sa práci na evidovaní zbierky nevenuje zamestnankyňa SCD Silvia Kružliaková, ktorá odišla na materskú dovolenku, no v centre začali pracovať teoretička Eliška Mazalanová a dizajnérka Erika Trnková. Medzi externými konzultantmi, ktorí pomáhajú zostaviť podrobný projekt budúceho múzea a zbierky, sú ďalší odborníci z oblasti muzeálnej praxe, architektúry, dizajnu a pod.

#

<http://www.sdc.sk/?o-muzeu>





Výstavy

- ✓ Výstava Fórum dizajnu v Nitre.
- ‡ Michal Hanula: Závesné svietidlá Hniezda.



Fórum dizajnu v Nitre: Návrat k drevu

Slovenské centrum dizajnu pripravilo v marci v kurátorskom výbere Kataríny Hubovej, Adrieny Pekárovej a Margity Michlíkovej výberovú výstavu z viac ako 100 exponátov, ktoré tvorili výrobky, prototypy, funkčné modely nábytku a interiérové a exteriérové bytové doplnky. Ich spoločným menovateľom bol použitý materiál – drevo. Keďže téma oslovila pomerne vysoký počet študentov, pedagógov a profesionálov, na výstavisku Agrokomplex boli prezentované práce študentov VŠVU, STU Bratislava, TU Košice a Zvolen, VUT Brno, ŠÚV Bratislava a Ružomberok a SOŠD Spišská Nová Ves. Početné zastúpenie mali aj profesionálni dizajnéri: ALLT – Elena Bolceková, Peter Simoník, Peter Bližňák, Pavol Bradovka, Michal Hanula, KEKS Design, Radovan Martinček, Radovan Matejovič, Mejd studio – Štefan Nosko, Peter Pacák, Mária Pospíšilová, P. R. O. DESIGN, Košice – Ľubomír Renner, Ladislava Repková, Michal Riabič, Samuel Rihák, Martin Struss, Barbora Tobolová a Tibor Uhrín.

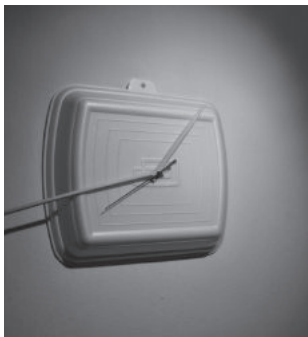
Tento rok sa vydarila aj samotná inštalácia výstavy, ktorá citlivým spôsobom využila nielen vlastnosti dreva, ale aj rôznorodosť exponátov. Odborná porota, ktorá v rámci veľtrhu hodnotila najlepšie výrobky a expozície, aj z tohto dôvodu opätovne udelila Slovenskému centru dizajnu čestné uznanie veľtrhu Nábytok a bývanie. Prekvapujúco široký záber využitia tohto materiálu (napríklad štúdie v rámci práce Ateliéru transport dizajnu VŠVU) ako aj spôsobov spracovania od tradičných postupov až po využitie súčasných technológií, potvrdil, že drevo nás bude naďalej sprevádzať v interiéroch i exteriéroch ako materiál zaručujúci vysokú kvalitu života.

Cenu Fóra dizajnu za rok 2012 získal za závesné svietidlá Kučeravé a Hniezdo a nádoby Komíny pedagóg na škole úžitkového výtvarníctva v Ružomberku Michal Hanula, čo znamená, že Slovenské centrum dizajnu mu v roku 2013 pripraví autorskú prezentáciu v priestoroch výstavno-informačného bodu Satelit v Bratislave.





- ↓ Juraj Výboh: Bananas.
- ↘ Juraj Výboh: Time for China.



AUSSTELLUNG
MADE IN BRATISLAVA
AUSWAHL DER WERKE VON
100% PETRA POÓROVÁ
100% MARCEL HOLUBEC W.
9. MAI - 1. JUNI 2012
SLOWAKISCHES INSTITUT
30 P
MADE IN BRATISLAVA

Dizajn ako repa

Výstava držiteľa Ceny Fóra dizajnu
za rok 2011 Juraja Výboha

Vo výstavno-informačnom bode Satelit sa uskutočnila výstava Juraja Výboha, ktorý sa predstavil výberom dizajnov využívajúcich podstatu recyklácie. Juraj Výboh (bližšie Designum 3/2011) pracuje pod značkou Repa a zaoberá sa výrobou rôznych bytových doplnkov (svietidlá, zrkadlá, hodiny, vešiaky, drobný nábytok) z použitých materiálov alebo nepotrebných predmetov. Patria k nim napríklad umelohmotné obaly, PET fľaše, tácky z fastfoodov, pivo plechovky, súčiastky z bicyklov, časti dáždňovníkov alebo dokonca aj lyže. Jeho práce sú naozajstným dokladom toho, že recyklovanie neprináša nižšiu kvalitu. Naopak: Výboh dodáva svojim výrobkom okrem samozrejmej úžitkovosti aj dizajnérsku kvalitu, niekedy s prekvapujúco poetickým výrazom. Dokazuje, že aj odpadky môžu ľudia s talentom, zručnosťou a primeranou trpezlivosťou premeniť vo svoj prospech.

Súčasťou výstavy v Satelite boli aj stretnutia verejnosti s autorom a počas Noci múzeí a galérií aj workshop pripravený Jurajom Výbohým.

MADE IN BRATISLAVA

Výstava módy v Slovenskom inštitúte vo Viedni, ktorá vznikla v spolupráci so Slovenským centrom dizajnu v Bratislave, prezentuje aktuálne autorské kolekcie dvoch dizajnérov, absolventov Vysokej školy výtvarných umení v Bratislave, Petry Poórovej a Marcela Holubca W. Marcel Holubec i Petra Poórová majú svoj vlastný rukopis, hoci sa v niektorých detailoch ich tvorba zhoduje: v záujme pre krajčírsky detail, obľube klasických čistých línií, záľube v čiernej a bielej s dôrazom na štruktúru. Kurátorkou výstavy je Zuzana Šidlíková.

Módnu kolekciu MADE IN BRATISLAVA si môžete prezrieť v Slovenskom inštitúte na Wipplingerstrasse 24-26 vo Viedni do 1. 6. 2012, v pondelok až štvrtok 9.00 - 12.30, 13.00 - 17.00, a v piatok od 9.00 - 12.30.



Výstavy

Viedeň – MADE4YOU

Výstavu MADE4YOU – Dizajn pre zmenu môžete navštíviť v priestoroch viedenského MAK od 6. júna do 7. októbra. Na výstave spolupracoval ako hosť Hartmut Esslinger, zakladateľ spoločnosti Frog Design, ktorý v súčasnosti patrí medzi najvplyvnejších svetových dizajnérov.

MADE4YOU má ambiciózný cieľ: na hodnotných príkladoch z výskumu a priemyslu predstaviť nové koncepty mobility, dizajnerských riešení pre domácnosť, oblasť verejného zdravia, vzdelávania, komunikácie, pracovného života alebo rekreačných aktivít. Položí si aj otázku: čo takáto zmena znamená a ako môže k nej prispieť nová stratégia dizajnu? Ako sa týmto spôsobom môžeme vyrovnat so sociálnymi problémami?

V „laboratóriu“ a „továrni na budúcnosť“ výstava spropaguje prístupy v špecifických oblastiach ľudských činností, ktoré inteligentnými spôsobmi umožňujú naplňovať ciele sociálnej a ekologickej zodpovednosti. Tieto postupy predstaví na príkladoch projektov svetových dizajnerských spoločností a štúdií: Yves Béhar/fuseproject, BMW Designworks, Continuum, F. A. Porsche Design, GK Design Tokio, KISKA, Smart Design, Spirit Design alebo Whipsaw a známych korporácií, napríklad Apple, Amazon, Audi, Bene, Deutsche Telekom, Mercedes Benz, Hermann Miller, Renault, Rosenbauer, Zumtobel atď. Zároveň sa tu predstaví mladá generácia dizajnérov, ktorých až do roku 2011 pedagogicky viedol Hartmut Esslinger ako profesor priemyselného dizajnu na Universität für Angewandte Kunst vo Viedni.

#

ČESKÁ REPUBLIKA

Brno

Detské historické trojkolky – od minulosti po súčasnosť
Moravské zemské muzeum,
Palác šlechtičien
25. 5. – 10. 6. 2012
www.mzm.cz

Michael Reynolds – architekt odpadu
Galerie Jaroslava Fragnera
do 10. 6. 2012
www.gjf.cz

Praha

Z Nového Světa do celého světa – 300 let harrachovské sklárny
UPM
31. 5. – 16. 9. 2012
www.upm.cz

RAKÚSKO

Viedeň

Made4you
MAK
6. 6. – 7. 10. 2012
www.mak.at

Veci prosté & jednoduché
MAK
13. 6. – 30. 9. 2012
www.mak.at

NEMECKO

Berlín

„Bauhausovka“ Benita Koch-Otte – textilný dizajn a voľné umenie 1920 – 1933
Bauhaus Archiv
20. 6. – 27. 8. 2012
www.bauhaus-archiv.de



✱
**TRIENÁLE
PLAGÁTU
TRNAVA
POSTER
TRIENNIAL
2012**



Pošli päť plagátov do 15. júla! www.tpt.sk

Prestížna medzinárodná súťaž plagátu sa v Trnave bude tento rok konať už po 8. krát. Do 15. júla 2012 môžete bezplatne zaregistrovať 5 plagátov bez obmedzenia témy a techniky do nasledujúcich kategórií:

A (profesionál) profesionálni jednotlivci a tímy
B (študent) študenti vysokých výtvarných škôl
C (junior) študenti stredných škôl vo veku 14–18 r. zastúpení pedagógom

Plagáty finalistov budú vystavené v expozíciách TPT a budú reprodukované v katalógu, ktorý bude autorovi poskytnutý bezplatne.

Uzávierka: 15. 7. 2012
Informácie a prihlášky: www.tpt.sk

Hodnotenie a výber finalistov zabezpečí odborná medzinárodná porota:

Stanislav Stankoci, Slovenská republika
— grafický dizajnér, rektor Vysokej školy výtvarných umení v Bratislave

François Caspar, Francúzsko
— tvorca plagátov, víťaz Grand Prix TPT 2009

Zdzisław Schubert, Poľsko
— teoretik plagátu

Jan Rajlich ml., Česká republika
— grafický dizajnér

Pekka Loiri, Fínsko
— grafický dizajnér





Transport Designer Is a Man Who Enjoys Everything

*Štefan Klein about the Transport
Design Atelier at VŠVU, Bratislava*

Doc. akad. soch. Ing. Štefan Klein (52) works as the head of the Transport Design Atelier at the Academy of Fine Arts in Bratislava. He brings projects, which students solve in cooperation with the car factories of Volkswagen, Audi, Škoda, BMW, Ford and Renault. He has made a lot of various transport vehicles and building machines realizations. In 1997 he was awarded National Design Award for R755 locomotive design. He is still an active designer. His publicly best known work is an aeromobile, which has been more and more real from year to year.

SUMMARY

teoreticky a prakticky...



How did the Transport Design Atelier at VŠVU, Bratislava start?

After 1989 the Industrial Design Department started at VŠVU, and it was established as a regular department. Before the revolution there was only the Applied Graphics Department. This was a key change, and the fact is that free artists who were in the school management made room for an independent major of design. It is obvious, that they were modern enough. People like Peter Paliatka, Ľubomír Longauer, Zoltán Salamon and František Burian defended their authentic and autonomous space. In 1991, also thanks to Zdena Burianová, who had excellent language and professional knowledge, a design centre started, and it had also an important link to foreign countries. The environment has been overdefined in quantity and quality. In comparison with the present days, which are very careful and rather examine things, everything was going very fast then. At that time I was accepted to the school by doc. Tibor Schotter who worked as an instructor. Peter Paliatka was in charge of preparatory education and Tibor Schotter with Alexander Bilkovič of special education at school then. I got a chance to go to France for a fellowship, and I managed to complete my postgraduate studies at École des beaux arts in St. Étienne, where I was engaging in the problems of transport. It was entirely logical, taking into account that I come from a family of constructors. Peter Paliatka was the head of the department at that time, working together with Ľubomír Longauer. I came back to school from France, was 33 years old, full of new experience, and I wanted to do something. In 1993 I was offered a chance to start a transport design department.

Did you believe that your graduates would work in Slovak research and development centres?

Times were different from the industrial point of view those days. The truth is that Czechoslovakia of after-revolution period had industry with classical brands in certain phases of their development or decline. They still existed, in spite of everything. For contemporary students, this situation is inconceivable and historically less surveyed at the same time. There were very many producers in Slovakia, who were finalizers of transport vehicles, as for example Motorcycle Production in Považská Bystrica and Kolárovo. Trnava Car Factory (TAZ) was producing an outdated, licensed pick-up Škoda 1203, however, there was a team of people who were working on innovations and they had an entire innovative programme at hand, which should result in a completely new car. There was also Car Production Bánovce (VAB), not to forget Bratislava Car Factory (BAZ). There were also finalizing producers in the sphere of tractors, locomotives and the whole range of supplementary equipment production. ZTS was producing full range of earth moving machinery. Almost ten designers could have been employed in Slovakia, and they could have been employed right in those companies. That was the situation of those times; however, it was changing radically. The movement was speeding up. Due to their financial under-dimension, companies were eliminating development as first. They were breaking the valuable development line, they were lingering on production. Later they took over licensed production, and thus, in the course of two-three years, domestic industry suddenly ceased to exist.

**But you have tried to cooperate with Slovak businesses even though. What were the results?**

We had hopes at school, that if we offer a new design to Slovak producers, companies should survive. For a small country with 5 million inhabitants, there existed 10 transport machinery finalizers. If only it was the same today. VŠVU started working in a new way. As the head of the department, I invented and founded the Centre of Development and Realization (VRC) at the Department of Design. Only few people know that there was such a centre at the department, where students were working on a car prototype during holidays. It was a car body for VAB. Finally we made a car model 1:1, which is still displayed in Bánovce. It would be good to save it for the Design Museum. People like Juraj Mitro, Michal Kačmár and others were working at school during holidays - it was actually an attachment at VRC, they got paid and absorbed experience. We were for instance working on a golf cart for a new producer. Producers were disappearing and at the same time new ones were emerging, but basically, the same happens today.

Cooperation with German car plant of Volkswagen have been essential and at the same time liberating for the Transport Design Atelier. Where did German people get to know that we have skilful car designers?

Domestic industry was disappearing, and we as a school were a very small partner. We realized that we could not change it. Suddenly it was clear that development projects were realized in those companies only for the sake of a table being filled in, but there was no real link to the market. I renounced the chance to principally change the development of transport vehicles in Slovakia as a school. At that time we have had our first exhibition at the Car Salon in Nitra. Mr. Jozef Uhrík was sitting in our stand and he told us that Volkswagen was coming to Bratislava. He promised to help us to make a contact with VW. Nobody knew what kind of contact, nor what would come out of it. De facto we were sitting in a rescue boat next to a sinking ship and we were happy to be alive. But then a crucial break came. The Car Salon in Nitra was incredibly popular then, being visited by a large number of people, it had a big social and public support, and thanks to Mr. Ladislav Švihel, the General Director of Agrokomplex - Výstavníctvo Nitra, we got a huge exhibition place in a new C Pavilion. There we had our exhibition. Jozef Uhrík brought the Production Manager of VW Plant, Mr. Folker Weissberger, into our stand. It was a diplomatic deed of Jozef Uhrík, because he managed to arrange the world's car factory elite to come and see a provincial school. Then the perfect German machinery was set in motion. Mr. Folker Weissgerber said: „I like your school. I will introduce you to our designers.“ It was in 1994. It did not take long and suddenly we got into a gear, which was very exact and consequent. People who came always kept their promises, and everything was accomplished. From the Car Salon in Nitra, we got into direct confrontation with the Car Plant Volkswagen design. We were quite well prepared. We gave it a lot of energy. We were at the right place and coincidences were on our side.



☼
**TRIENÁLE
PLAGÁTU
TRNAVA
POSTER
TRIENNIAL
2012**

What is the future of the Transport Design Atelier?

We were working with lots of car factories, but my dream for the near future is cooperation with Mercedes and KIA Car Factory. Our atelier is not only about car factories. Transport design is a part of a university and that's why it is necessary to be in contact with free art. That is the link which has to be sustained. Subjects are always different, we never repeat them. I would like to maintain the variety, because car factories are developing, the world is developing and changing. I think there will be space enough for alternatives in transport itself. We are beginning to search for them. There were some projects in the past. The world is changing also in its relation to the big producer and, logically, the big producer is changing too, he naturally cooperates with sub-suppliers and accepts their initiatives. Strategic space for smaller companies is arising, which could be interesting. The specificity of our school is that we have to have a different conception to compare favourably in competition. We cannot copy the school of Pforzheim, because they are better from the point of view of the drawing, methodology and direct contact with producers. They have had years of practice. But our interesting aspect for car factories is the fact that there are glassmakers, jewel makers, sculptors and painters next to us. We wish to sustain this environment in this structure, for it is a warranty for our work not to head towards any taught schemes. Paradoxically, we have started very early with digital technology in our atelier. We are absolutely contemporary in 3D technologies and their link to postproduction and we keep abreast of the world in quality.

#

**Transport Designer
Is a Man Who Enjoys
Everything**

designum²



**Send five
posters
before
15. july!
www.tpt.sk**

Prestigious international poster competition in Trnava will this year take place for the eighth times. By 15 July 2012 you can register for free five posters of unlimited theme and technique into the following categories:

- A** (professional), professional individuals and teams
- B** (student), students of art schools
- C** (junior) high school students aged 14-18 y. by teachers





Transport Design Has a Wide Potential

interview with the Peter Paliatka

The Head of the Institute of Design and Art Disciplines at Faculty of Architecture, Slovak University of Technology, Bratislava (UD a VD FA STU) is doc. akad. soch. Peter Paliatka (1952), who has been working here more than a decade. He belongs to the generation of the first designers trained in Slovakia under the direction of Václav Kautman. After his graduation he taught at VŠVU – his alma mater – 14 more years. In 1995 he was a co-founder of the first Private Art High-School in Bratislava, and he ran it for 4 years. An artist, a sculptor and a designer with rich experience, he told us about the particularities of transport design teaching within the institute in this interview.

SUMMARY

teoreticky a prakticky...





Could you tell us in the beginning how the transport design specialization at your school has been developing, and also something about the essential shifts in the structure of the Institute of Design and Art Disciplines activities in the past?

The principal reform of design teaching structure appeared ten years ago. The original access to design as an Engineer specialization changed after it was detached as a separate art discipline. It means our students do not graduate from the university with a degree of an Engineer, but as Masters of Arts, which make them professionally equal to design graduates of VŠVU. However, considering the character of university atmosphere, a big emphasis is still put on the obligatory basis of technical orientation with strong participation of engineering subjects, which students take during the whole university education. This is the condition, which the department considers aiming its philosophy at a wider area of design, part of which is also transport design. It is mainly in this level, that I see our specificity and also difference when compared to VŠVU teaching.

Within your institute's scope, transport design has not been established as a separately oriented study discipline, as it is at VŠVU, where such an atelier exists within the Department of Design. What status and character does this specific sphere of design have in the structure of your curriculum?

Naturally, transport design at STU predetermines its connection to the engineering platform of the university, and that is why a lot of our pro-

jects are focused on industrial machines. For instance, some diploma theses and projects of our undergraduates are realized in cooperation with mechanical engineers who create the technical and construction part, and on the basis of given data our students design the visual part and designer realizations. This is the way they get to conception studies tasks, for example those of excavator construction machines, as in Daniel Zach's Bachelor thesis of 2007. Nevertheless, apart from this type of cooperation bound to pair cooperation, there exist works of looser conception, where students can develop and apply their creative visions and desires.

In the sphere of transport design, you always have to realize its potential and wider coverage which does not only comprise means of transport design or designing certain types of industrial machines as construction machines or tractors, but also interior accessories design, communication facilities, up to mobility conceptions and related complex possibilities. It is technical and material possibilities coming from university environment, we have to be grateful to for certain openness to this varied scope.

You have emphasized the importance of technical basis for this type of university education. What in your opinion not only as an educator, but also as an active designer, is equally important for the training of graduates to make use of their potential in their practice?

Our intention is to provide the student with possibly the most complex knowledge necessary for the work of a creative designer, whose chances find employment are nowadays really





very high. The curriculum scope corresponds to it. Apart from exact and technical subjects, knowledge of information and communication technologies, it is inevitable to build on classical subjects he has to be able to cooperate with. Students in their first year can study basics of design, drawing and modelling. The curriculum partially comprises liberal arts focused on the survey of design history, fine and applied arts, and also technology. Basics of economics necessary for running a small company are also a contribution. Regarding the choice of student's majors during their studies, there is an interesting supplementary offer of optional subjects, which alternate possibilities and atmosphere of the art school. According to their interests, there are for example photography, figurative drawing, experimental design, or graphic disciplines and multimedia etc.

Apart from the studies, gaining essential practical skills in their branch, as well as first contacts with the environment and company activities, is a contribution to graduates' training. How does the department guide the students' development in this direction? Obviously, it is obligatory to complete training at the first stage of the studies. Long-term linking and development of cooperation among the department and companies that provide students with adequate space for gaining experience when working at assigned projects, remains the cornerstone of our work. More complicated company projects are handled at the second stage of the studies. To be specific, in the sphere of transport design it is Škoda Company, which

has been ensuring and directing our students' projects in the long term, and it has been a very important cooperation for us.

Could you explain, how did the long-term cooperation with Skoda Company develop and could you also explain its project strategy?

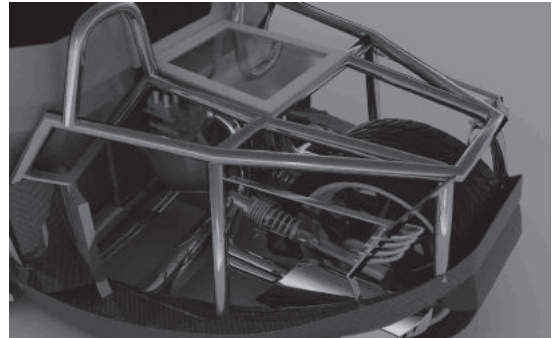
The cooperation started 4 years ago. The first assigned project with a free subject was focused on designs of supplementary car accessories models that could illustrate the company's profile. Next year the subject was specified by means of setting a senior target group (50 – 65 years) as a strong population and economy group in Europe. However, they did not want to develop specific car models, but rather conceptions of special offer and services, which would, due to the development of needs and interests, address this very group. Students in the first phase of their half-year research had to follow its economical and social relations, habits and specificities. They have built a conception of mobility credit system, based on a model relation of a senior who owns a car and a junior who could lend the car from him. The credit, the junior could get for a service to the senior, would be recorded and charged in a digital key as a car use gauge. A driver could also call the car parked at special designated places by means of a mobile phone. Cars could also have built-in sensors for measuring the driver's physical condition. In the assessment, the students were developing kind of car software. Out of the elaborated conceptions, the company selected some subjects and ideas, which were developed further in formal realizations. This is how a project with the name „fit2age“ started to develop.

Could you mention any important projects, cooperation or competitions and awards in specific spheres of transport design, by means of which your students and graduates represent your department?

There were for example very successful designs and realizations of bicycles, which our students



regularly bring to the international cycle fair in Taipei (Taipei International Cycle Show), and they usually end up among the first ten awarded participants. An exemplary work in this area could be a folding bicycle Fold by Barbora Tobolová of 2008, which was a solution of her diploma thesis (there was more about Barbora Tobolová and her design in Designum 1/2009). Then there are interesting car realizations, by means of which students represent our school at car salons in Paris a Frankfurt. Marcel Procházka's award for the car design of MAndG with the application of magnetic propulsion alternative source proved a considerable success in The Interior Motives Design Awards competition.



What is your assessment of the graduates in practice, taking into account their complex study training and the labour market potential?

Not all of our graduates are able to work as industrial designers, of course. Generally, they have quite large possibilities to find employment. Nowadays the chance of working in advertising agencies is much more tempting and also available for many of them. They can use their knowledge in business, interior studios and

showrooms, which can be useful for gaining experience necessary in their own company foundation. Some graduates have become successful car sellers. Talented students are searched by cooperating companies during their university studies. Hunger for talents and interesting ideas able to break through is still big.

#





designum² 2012

9 771335 034008 03>

časopis o dizajne / design magazine
číslo / number: 02 rok / year: 2012

vychádza 6-krát ročne / a bimonthly
ročník / volume: XVIII cena / price: 2,16 €

vydáva/edited by:

Slovenské centrum dizajnu
/Slovak Design Centre

vedúca redaktorka / editor in chief:

Lubica Pavlovičová ›
lubica.pavlovicova@scd.sk

zodpovedná redaktorka/executive and contributing editor:

Zuzana Šidliková ›
zuzana.sidlikova@scd.sk

jazyková redakcia/proof reader:

Jitka Madarášová

jazykový preklad/translation:

Lubica Kachničová

marketing:

designum@scd.sk

redakčný kruh/editorial cooperators:

Mária Rišková
Marián Laššák
Sylvia Jokelová
Ján M. Bahna
Zdeno Kolesár
Palo Bálík
Martin Struss
Sabina Jankovičová
Maroš Schmidt

layout/layout:

Emil Drlíčiak

Designum² 2012 - Vizuálna koncepcia, obálka/visual conception, cover:

Róbert Paršo › MultiTalent

tlač/printing: Dolis, Bratislava

© copyright: SCD, ISSN 1335-034x
Registrované MK SR č. 2941/09

informácie o predaji časopisu a iných publikácií SCD:

www.scd.sk

voľný predaj:

v stánkoch distribučnej spoločnosti
Mediaprint Kapa

v kníhkupectvách a galériách v Bratislave:

Satelit SCD
Artforum
Prospero
Knížnica SCD
Art Books (STU)
Galéria Medium
SNG Bratislava
Dům umění města Brna

v kníhkupectvách a galériách mimo Bratislavy:

Artforum v Banskej Bystrici, Žilina,
Košiciach a Trnave
Stanica Žilina-Záriečie

distribúcia / distribution:

L.K. Permanent, s.r.o.
P.O. Box 4
834 14 Bratislava
tel.: + 421 (0) 2 4445 3711
fax: + 421 (0) 2 4437 3311
e-mail: lkpermanent@lkpermanent.sk

sídlo redakcie/headquarter:

SCD - Designum
Jakubovo nám. 12
814 99 Bratislava
Slovak Republic
tel.: + 421 (0) 2 204 77 319
fax: + 421 (0) 2 204 77 310
e-mail: scd@scd.sk
web: www.scd.sk

objednávky a predplatné /subscription orders:

SCD - Designum
Jakubovo nám. 12
P.O.BOX 131
814 99 Bratislava
Slovak republic,
tel.: + 421 (0) 2 204 77 314
fax: + 421 (0) 2 204 77 310
e-mail: natalia.galbava@scd.sk
designum@scd.sk
www.predplatne.net

inzercia info:

www.scd.sk
natalia.galbava@scd.sk

Redakcia nezodpovedá za obsah inzerátov. Preberanie materiálov je možné len s písomným povolením vydavateľa. Jednotlivé články vyjadrujú názory autorov a nemusia byť vždy totožné so stanoviskom vydavateľa a redakcie. Pri používaní obrázkov vydavateľ rešpektuje práva dotknutých osôb. V prípade, že neúmyselne dôjde k omylu pri ich identifikácii, uvítame dodatočné informácie o majiteľoch autorských práv. Vopred nevyžiadané príspevky redakcia nevracia.

obálka/cover: ©²⁰¹², Róbert Paršo

