

Powab kształtu

Zarys historii designu samochodowego

W latach 60. XX wieku samochód stał się wzorcowym przykładem dzieła sztuki użytkowej, ucieleśnieniem idei piękna jako formy, w której doskonale i w skoń-

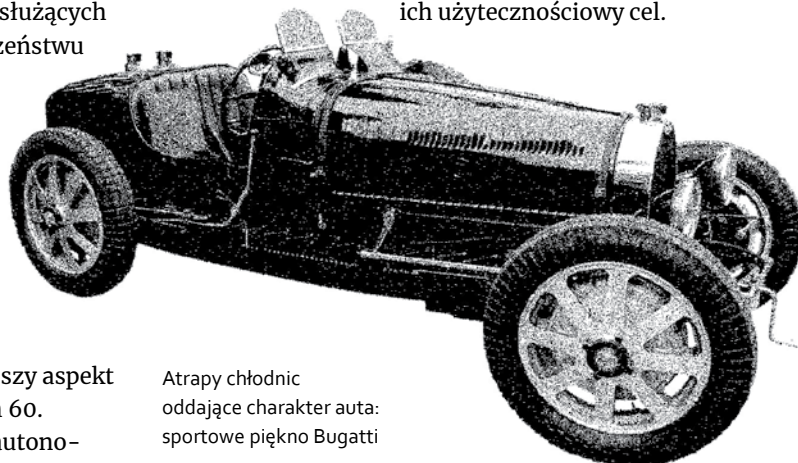
czony sposób wyraża się funkcja wyrobu, jakim jest auto, piękna, które jest wizualizacją jego celu. Minęły już bowiem czasy eksperymentów technicznych dotyczących zasad-
niczej konstrukcji aut: silni-
budowy i umiej- ka, prze-
scowienia niesienia napędu,
zawieszenia, hamul-
ców, układu kierowniczego.

Poskutkowało to stałym rozmiesz-
czeniem najważniejszych elementów
mechanicznych w samochodzie: chłodnicy,
silnika, skrzyni biegów, układu przeniesie-
nia napędu. Bezpieczeństwo użytkowników
wymusiło centralne usytuowanie kabiny
pasażerskiej, między częścią silniko-
wą a bagażową, oraz zastosowanie
elementów nadwozia służących
temu bezpieczeństwu

i zapewniających
komfort podróżowa-
nia: zderzaków, reflektorów,
drzwi umożliwiających wygodne
wsiadanie i wysiadanie, okien zapewniają-
cych dobrą widoczność.

Po drugie, kształt nadwozia, najważniejszy aspekt samochodowego designu, przestał w latach 60. podlegać wpływom zewnętrznym i nabrał autono-
micznego charakteru. Inspiracją dla aut użytkowych stał się samochód w postaci czystej – auto wyścigowe, stworzone dla jednego celu – jak najszybszego i jak najskuteczniejszego pokonywania drogi z punktu A do punktu B po utwardzonej powierzchni¹. Opływowe kształty aut nie były już odtąd naśladownictwem ka-
dłubów łodzi czy samolotów ani ciał ryb czy ptaków – całkowicie bezcelowego z punktu widzenia aerodyna-
micznej wydajności nadwozia samochodowego – lecz wyrazem pełnej dbałości o tę ostatnią właśnie.

Lata 60. to również koniec dominującej jesz-
cze pod koniec lat 50. mody na ozdabianie karoserii elementami niemającymi żadnego praktycznego celu, imitującymi płetwy, skrzydła, skrzela, zęby, albo wy-
loty silników odrzutowych, stateczniki czy nawet lufy działek. Ten estetyczny eskapizm charakte-
ryzował głównie amerykański przemysł moto-
ryzacyjny, w europejskim znalazł jedynie śladowe echo i można go tłumaczyć społecznymi przyczy-
nami, to znaczy mentalną atmosferą tamtej epoki w USA. Można też dostrzec jego podobieństwo do eks-
trawaganckich projektów niektórych przedwojennych firm karosujących (*coachbuilders*), które tak wyraźnie nastawione były na przepych i splendor, że czasem przekraczały granice dobrego smaku. Jedną z nich, Figoni & Falaschi, zainspirowała nawet swoją nazwą określenie „*Phony and Flashy*” (sztuczny i krzykliwy), opisujące cechy tego designu². W latach 60. odrzucio-
no ten „rokokowy” glamour, pozbawiając karoserie aut wszelkich niepotrzebnych ozdób, pozostawiając jedynie elementy funkcjonalnie niezbędne i starając się im nadać kształty, które najpiękniej realizowałyby ich użytecznościowy cel.



Atrapy chłodnic
oddające charakter auta:
sportowe piękno Bugatti

Spróbuję w tym krótkim eseju prześledzić ewolucję samochodowego designu do wspomnianego okresu lat 60. ubiegłego wieku, oraz omówić stylis-
tykę wybranych modeli, które – z różnych jednakże powodów – stały się ikonami tego designu.

*

1 Kiedy w 1973 r. świat na chwilę zamarł, zaskoczony kryzysem paliwowym, do szybkości i skuteczności podróżowania doszła jeszcze jego ekonomia; i wtedy karierę zrobił projekt auta prostego, taniego i ekonomicznego – VW Golf.

2 Co, obiektywnie, należy oceniać jako niesprawiedliwe wobec tej projektan-
kiej spółki, odpowiedzialnej za pewne nowatorskie idee w stylistyce samocho-
dowej. Jej dziełem jest przepięknie opływowa karoseria Talbota Lago z 1937 r.

Samochód dość wcześnie uzyskał swoją ogólną formę, będącą wypadkową jego użytkowego przeznaczenia i technicznego rozwoju. Wspomniany wcześniej układ najważniejszych mechanicznych elementów stał się dominującym wzorem konstrukcji aut już na początku XX wieku. Patrząc od przodu, na konstrukcję tę składały się: przednia oś skrętna, chłodnica, silnik, skrzynia biegów, układ przeniesienia napędu i tylna oś napędowa³. Układ ten stosowany jest do dziś, choć należy wspomnieć, że pod wpływem słynnego projektu Aleca Issigonisa (Mini, 1959) w segmencie aut kompaktowych upowszechnił się układ alternatywny,

odpowiedniejszy dla samochodu użytkowanego w mieście⁴. Ten stały układ ujednolicił sylwetkę samochodu, a umiejscowiona z przodu chłodnica – w przedwojennych konstrukcjach duża i ustawiona pionowo – stanowiła dominujący element stylistyczny aut z lat 20. i 30. Jedynym liczącym się producentem, który stosował inny układ (chłodnica za silnikiem), był Renault. Z tego powodu jego modele wyraźnie różniły się stylistycznie od konkurencji: przednia część maski ukształtowana była w miarę opływowo, choć niektórym przypominać mogła wieko trumny. Efekt aerodynamiczny niwelowały jednak boczne szczeliny w masce, pełniące funkcję wlotów powietrza do chłodnicy, a więc działające hamująco. Chociaż było to rozwiązanie oryginalne i decydowało o image'u marki, to nie przekonywało wizualnie i nie było powielane. Bo właśnie umieszczona z przodu atrapa chłodnicy uważana była wtedy za główny element dekoracyjny, budujący wizerunek modeli każdej firmy⁵. Chłodnica, reflektory, zderzak i błotniki tworzyły „twarz” auta i styliści bardzo szybko wykorzystali ten efekt, aby wizualnie podkreślać charakter samochodu – jego solidność, walory wyścigowe, luksus albo prostotę i praktyczność. Kształt osłony chłodnicy nie miał przełożenia na jej efektywność, ale dobrze zaprojektowany, sugerował pewne cechy

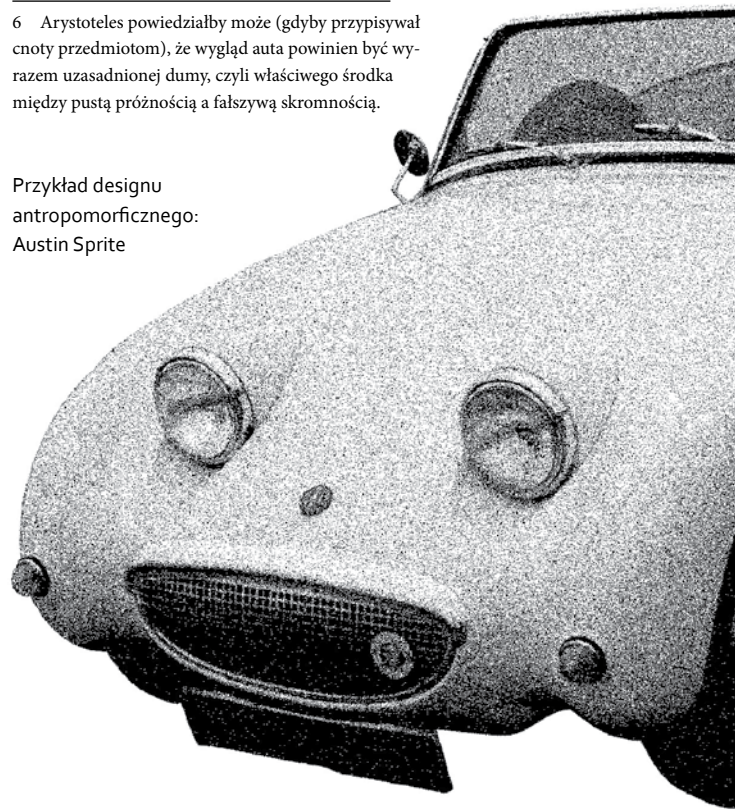
auta: wąska atrapa modelu Amilcar dawała wyobrażenie o jego szybkości; imponująca i wystylizowana na fronton klasycznej świątyni chłodnica Rolls-Royce'a oznajmiała jego królewskie ambicje; bijąca w oczy precyzją detali – zdobiła solidnego i drogiego Mercedesa; lekko pochylona do tyłu i dynamicznie wystylizowana – Alfę Romeo; groźna, strasząca olbrzymią mocą – potężnego Deuserberga; smukła, a zarazem elegancka i pełna wdzięku – przepiękne Bugatti.

Auto ma też swój profil; może on być elegancki, stateczny albo dynamiczny, o czym decydują takie cechy, jak długość maski, pochylenie przedniej szyby, kształt błotników, umiejscowienie przedniej osi w stosunku do atrapy chłodnicy itp. W tym wypadku powiązanie wyglądu auta z jego cechami jest wyraźnie funkcjonalne, nie opiera się na kodach kulturowych: długa maska kryć powinna duży, a więc mocny silnik, a znaczne przesunięcie silnika za przednią oś poprawia rozkład masy. Pod względem stylistycznym ideałem jest, kiedy wygląd auta oddaje doskonale jego prawdziwy charakter – nie sugeruje więcej, niż samochód oferuje, ale też nie ukrywa jego zalet⁶. A profil i *en face* auta pełnią do dziś w tym zadaniu rolę najważniejszą.

Wiele samochodów zawdzięcza swój sukces rynkowy antropo- lub zoomorficznym skojarzeniom, jakie budził ich wygląd. Nic dziwnego, że kształty niektórych aut opisuje się takimi słowami, jak „zmysłowy”, „seksowny”, „drapieżny”. Przód Jaguara E-Type przypomina pysk rekina; reflektory Lamborghini Miura ozdobione są zalotnymi rzęsami; Austin Healey Sprite budzi sympatię swoim żabim uśmiechem; Corvette Stingray rzeczywiście wygląda jak groźna i jadowita płaszczka. Niektóre samochody poniosły jednak z tego samego powodu dotkliwą porażkę: rynkowa klęska Edsela, marki, na której Ford stracił

⁶ Arystoteles powiedziałby może (gdyby przypisywał cnoty przedmiotom), że wygląd auta powinien być wyrazem uzasadnionej dumy, czyli właściwego środka między pustą próżnością a fałszywą skromnością.

Przykład designu antropomorficznego: Austin Sprite



³ Za najstarszy wzorcowy przykład takiej konstrukcji uważa się na ogół model Mercedes Benz 35 HP z 1901 r.

⁴ Cały zespół napędowy umiejscowiony jest w przedniej części auta, przed linią wyznaczoną przez pedały gazu i hamulca.

⁵ W epoce popularności firm karosujących częstą praktyką było zresztą, że producent samochodu sprzedawał klientowi niezabudowane podwozie z silnikiem i osłoną chłodnicy. Firma Rolls-Royce chciała nawet oprzeć swoją produkcję na sprzedaży takich podwozi, które miały służyć swoim właścicielom przez wiele lat i na które można by było nakładać coraz to nowe karoserie. Okazało się jednak, że postęp techniczny dorównywał w tempie zmianom trendów designerskich.

miliony, spowodowana była w dużej mierze nieudaną stylistyką przodu – auto wyglądało jak „Oldsmobile, który polizał cytrynę”.

Okresem najbardziej znaczącym dla zmian w wyglądzie samochodu było ćwierćwiecze między połową lat 20. a końcem lat 40. XX wieku. W 1925 r. samochód był składanką segmentów montowanych do drewnianego podwozia: część silnikowa z przodu, kabina pasażerska z tyłu. Do tej drugiej doczepiano kufry na bagaż, częściej z tyłu, czasem po bokach. Podwozie zawieszano na kołach – wysoko, na linii osi. Każde koło osłaniano oddzielnym błotnikiem i dodawano pozostałe elementy poprawiające komfort i bezpieczeństwo podróżowania: przednią szybę, dach na słupkach, przednie reflektory i tylne światła, koła zapasowe. Dbano przy tym, aby były one jak najbardziej dekoracyjne. Projektowanie nadwozi przypominało zatem sztukę klasycznych artystów-rzemieślników: krawców, stolarzy, architektów. I wymagało niekiedy współpracy specjalistów od różnych rzemiosł. Wynikało to oczywiście z genezy auta jako powozu z mechanicznym napędem, ale w ciągu wspomnianego ćwierćwiecza samochód wyzwalał się stopniowo z obciążeń tego dziedzictwa i nabierał istotowej autonomii, tożsamości, własnej, oryginalnej formy.

Proces ten miał dwie strony: techniczną i stylistyczną. Pewne techniczne pomysły i wynalazki wspierały albo wręcz umożliwiały stylistyczną ewolucję. Pontonowe nadwozie, czyli takie, które scala

zastosowanie giętych szyb (po raz pierwszy w Studebakerach zaprojektowanych przez firmę designerską Raymonda Loewy'ego w 1947 r.), które zrewolucjonizowało wygląd górnej części nadwozia.

W dziedzinie czystej stylistyki ewolucja samochodu przebiegała jako proces uwalniania jego formy od wpływów zewnętrznych. Projektanci szukali jego idei, przyglądając się kształtom innych pojazdów, naśladując ich formy, kopiując pewne elementy, zapożyczając reguły. Historia designu samochodowego to również najdoskonalsza ilustracja fascynacji szybkością, jaką przeżywała kultura w XX w. Słynny manifest futurystyczny F.T. Marinettiego jest chyba najbardziej znanym przykładem tej fascynacji⁷. Projektanci nadwozi samochodowych przez pół wieku szukali formy, która byłaby oryginalnym wyrazem idei szybkości.

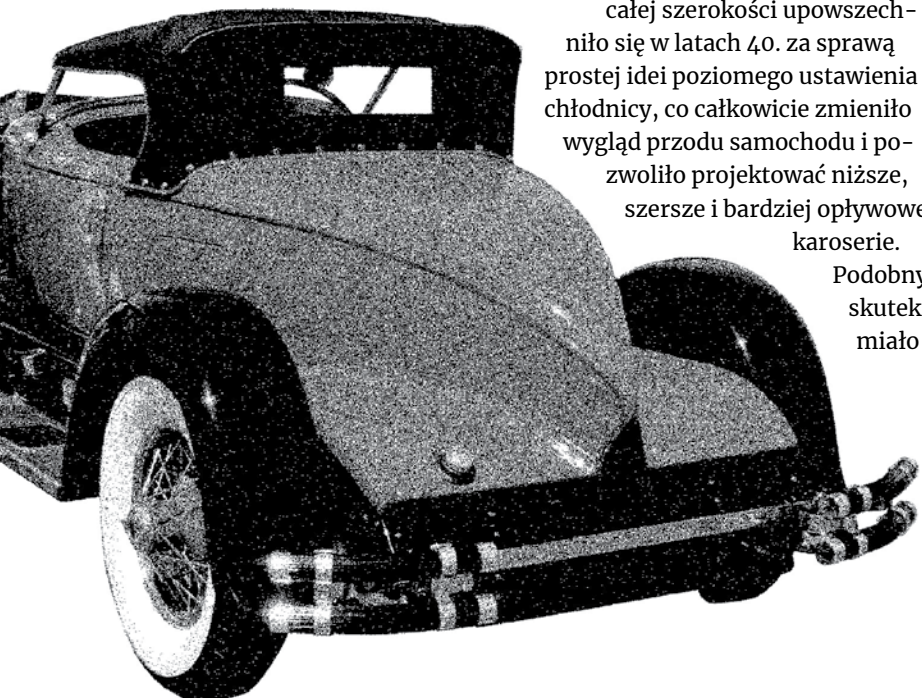
W pierwszych latach po powstaniu samochodu był on, jak wspominałem, traktowany jak powóz bez konia. Auta były wówczas w istocie pozbowionymi dyszla powozami, z oddzielnymi od siebie przedziałami dla



Tył Cadillaca Eldorado świadczy o ówczesnej fascynacji odrzutowcami

kierowcy i pasażerów (lub skrzyni bagażowej, jak w popularnym modelu Oldsmobile Curved Dash z 1901 r.), z silnikiem umieszczonym pod ławką i drążkiem, za pomocą którego sterowano przednimi kołami. Zarówno technologia budowania nadwozi (ręczne rzemiosło), jak i estetyczne priorytety (elegancja całości i ozdobność detali) były identyczne jak przy budowaniu powozów. Jednak z chwilą, kiedy samochód konstrukcyjnie nabrał indywidualności (układ z silnikiem i chłodnicą z przodu), styliści zaczęli szukać inspiracji gdzie indziej. W latach 20. w kształtach samochodów dominowały wpływy pojazdów poruszających się po wodzie. Smukłą, opływową formę łodzi, łączącą piękno z funkcjonalnością, naśladowano w kształtach błotników, maski, w budowie tylnej części nadwozia. Kwintesencją tego stylu i jego najdoskonalszy przykład stanowi nadwozie Bugatti 55 z 1932 r., zaprojektowane przez Jeana Bugattiego. Rodzina Bugattich łączyła talenty artystyczne i techniczne, dziadek Jeana był wytwórcą artystycznych mebli, ojciec, Ettore, genialnym mechanikiem, założycielem jednej z najsłynniejszych

Design Packarda Eight
zainspirowany był
kształtem łodzi

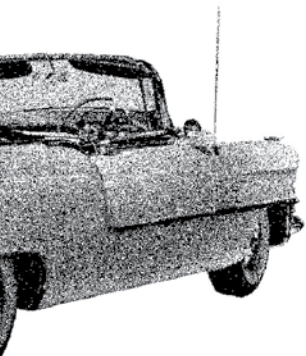


wszystkie
elementy i obej-
muje samochód na jego
całej szerokości upowszech-
niło się w latach 40. za sprawą
prostej idei poziomego ustawienia
chłodnicy, co całkowicie zmieniło
wygląd przodu samochodu i po-
zwoliło projektować niższe,
szersze i bardziej opływowe
karoserie. Podobny
skutek
miało

⁷ „Oświadczamy, że wspaniałość świata wzbogaciła się o nowe piękno: piękno szybkości! Samochód wyścigowy, ze swoim pudłem zdobnym w wielkie rury podobne do węzów o ognistym oddechu (...) ryczący samochód, który zdaje się pędzić po taśmie karabinu maszynowego, jest piękniejszy od Nike z Samotraki”. źródło: <https://pl.wikiquote.org/wiki/Futuryzm>.

firm w dziejach motoryzacji, zaś stryj – znanym rzeźbiarzem. Samochody Bugatti można traktować jak prawdziwe dzieła sztuki, liczba wyprodukowanych egzemplarzy typu 55 jest porównywalna z liczbą oryginalnych odbitek artystycznej grafiki.

Jednak kształt łodzi nie jest odpowiedni dla pojazdu poruszającego się w środowisku o wiele rzadszym niż woda, a przy większych szybkościach okazuje się wręcz niebezpieczny. Nadwozia samochodów z lat 20. i 30. XX wieku wyglądają pięknie, ale jeśli popatrzymy na nie jak na łódki odwrócone do góry dnem i poruszające się tyłem, dostrzeżemy sztuczność i bezcelowość takiej formy. Design naśladujący statki i jachty często sprowadzał się do stylistycznych cytatów, bezsensownych z punktu



widzenia specyfiki samochodu jako takiego. Kierownica naśladująca w formie koła sterowe jachtu i bagażnik wystylizowany i pomalowany jak dziób luksusowej motorówki mogą się wydawać ciekawą cechą stylu Packarda Eight z 1930 r., ale dziś wyglądają anachronicznie. A monstrualny tył Oldsmobile'a 98 z 1958 r. (i innych amerykańskich „krążowników szos” z tego okresu), przypominający pomost pełnomorskiego jachtu, robi wrażenie wręcz dziwaczne – niczym rogi i grzebień Triceratopsa.

Podobnie należy ocenić wpływ, jaki na design aut z lat 50. miało zafascynowanie samolotem odrzutowym. Podziwiano kształty odrzutowców, które odbierano jako ucieleśnienie idei prędkości. Tyle że zasady aerodynamiczne obowiązujące przy konstruowaniu naddźwiękowych samolotów nie mają żadnego zastosowania w samochodach użytkowych⁸. Styliści samochodowi w tych latach bez umiaru cytowali w swoich projektach elementy samolotu odrzutowego: olbrzymie ogony wystające z tylnej części nadwozia; potężne osłony chłodnic, szczerzące zęby jakby chciały wchłonąć jak najwięcej powietrza; odbijaki w zderzakach, przypominające podwieszane pod skrzydłami samolotów zbiorniki paliwa albo lufy działek; fałszywe wloty powietrza na masce albo po bokach karoserii; tylne światła uformowane na podobieństwo rozgrzanych do czerwoności wylotów silników odrzutowych.

I wszystko to w pojazdach, które podróżowały po autostradach z prędkością najwyżej stu mil na godzinę – raczej majestatycznie niż szybko. W dodatku te czysto dekoracyjne elementy

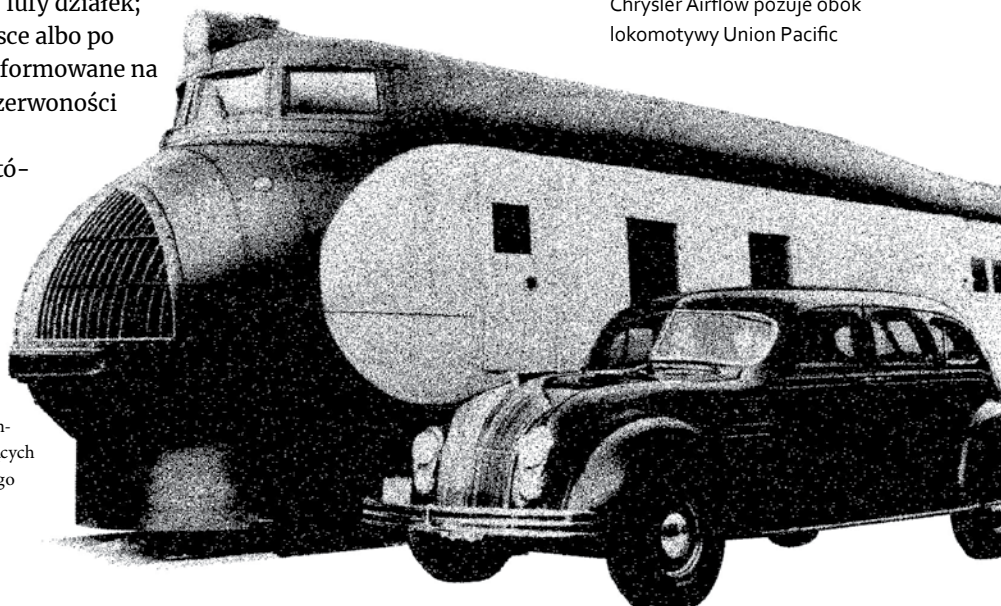
straszliwie i bezsensownie podnosiły masę samochodu. Na szczęście moda ta trwała krótko, nieco ponad dekadę, i została zastąpiona prostym i cudownie funkcjonalnym designem, który można określić jako autotematyczny – czerpiący inspiracje z samochodu w formie czystej, z auta wyścigowego.

Wcześniej jednak pojawiła się na chwilę jeszcze jedna moda stylistyczna, wzorowana na lokomotywach – pojazdach o wiele bliższych idei samochodu niż łodzi

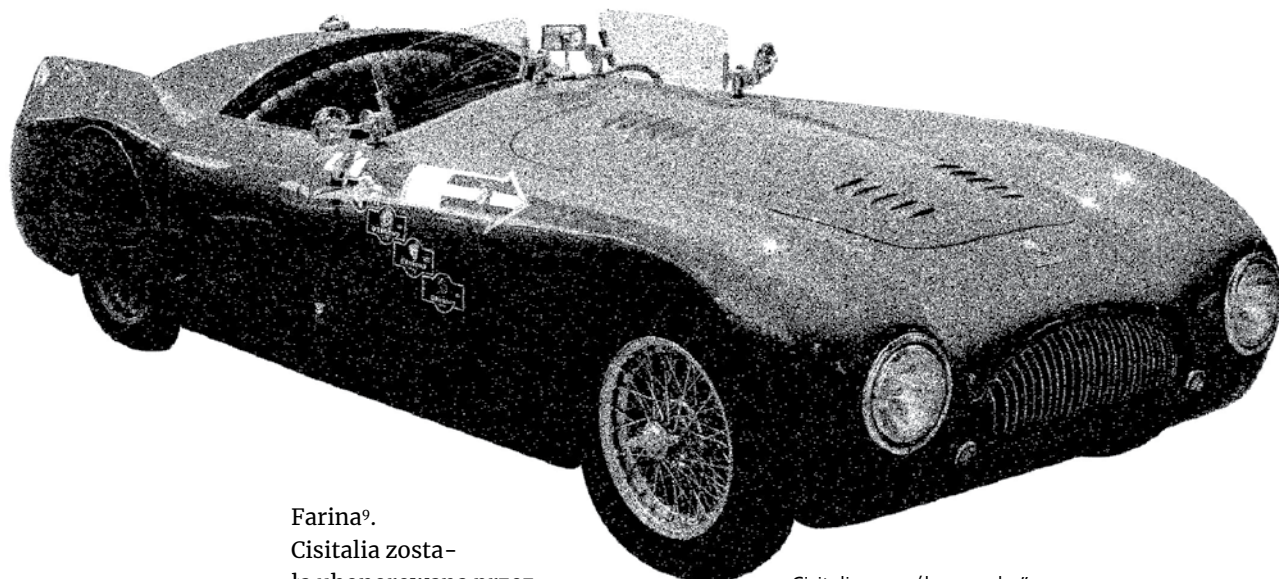
czy samoloty. Opływowe kształty szybkich lokomotyw spalinowo-elektrycznych, które pojawiły się w Stanach w latach 30., znalazły odbicie w stylistyce niektórych ówczesnych aut. Najbardziej znanym przykładem tej tendencji był Chrysler Airflow z 1934 r., którego stylistyka wymusiła zastosowanie rewolucyjnych pomysłów technicznych, takich jak przesunięcie kabiny do przodu (przez co zyskała ona znacznie na rozmiarach) i umieszczenie silnika nad przednią osią. Te ostatnie się przyjęły, design jednak nie – model okazał się rynkową kląpą. Choć znalazł naśladowców – znany powszechnie VW Garbus był jego mniejszą kopią.

To jednak nadwozie pontonowe – szerokie, zakrywające cały samochód, okazało się najlepszą formą dla auta. Pierwsze takie projekty realizowano już w latach 20. (Hanomag Kommissbrot, kilka modeli Bugatti). W latach 30. paru projektantów (Figoni, Spohn, Darrin) eksperymentowało z taką formą nadwozia, ale rzeczywisty wpływ na rozwój stylistyki samochodowej, niecierpiącej już z zewnątrz wzorców, wywarli włoscy projektanci, tworzący w końcu lat 30. nadwozia takich aut jak BMW 328. A w 1946 r. we Włoszech powstał samochód, którego nadwozie można uznać za wzorec stylistyczny dla wszystkich późniejszych aut sportowych – Cisitalia 202. Jego konstruktorem był inżynier lotniczy Giovanni Savonuzzi, ale ostateczną formę nadał mu Battista „Pinin”

Chrysler Airflow pozuje obok lokomotywy Union Pacific



⁸ Pionowe stateczniki i odwrócone skrzydła stosuje się w bolidach wyścigowych jako elementy stabilizujące tor jazdy, ale w autach poruszających się po drogach publicznych nie mają one żadnego praktycznego zastosowania.



Farina⁹.

Cisitalia zosta-

ła uhonorowana przez

Nowojorskie Museum of Modern

Art i wystawiona jako pierwszy samochód

w historii MoMA jako stały eksponat i przykład

„rzeźby w ruchu” (*sculpture in movement*)¹⁰.

Wystarczy spojrzeć na boczną linię auta, by zrozumieć, na czym polegała rola tego projektu w historii samochodowego designu. „Pinin” Farina stworzył standard nadwozia typu *fastback* (odmiana coupé), jego wzorzec doskonały; ideę, która była potem kopiowana w najlepszych projektach lat 50. i 60. Trudno w zasadzie ocenić, czy na sukces tego designu wpłynęła bardziej rewolucyjność i prostota oryginału, czy piękno jego późniejszych naśladownictw w takich modelach jak Lancia Aurelia B20, Ferrari 375 Mille Miglia, Jaguar E Type, Aston Martin DB4, Maserati Ghibli, Datsun 240Z czy Ferrari Daytona. Sam Pininfarina rozwijał swoją ideę, ale własny talent dołożyli też do niej tacy projektanci jak Malcolm Sayer, Ercole Spada (firma Zagato), Albrecht von Goertz czy Giorgetto Giugiaro. Cudownie harmonijna linia nadwozia Cisitalii opływa łagodną falą przednie i tylne koła, komorę silnika oraz kabinę pasażerską, i stromo opada z tyłu. Całkowicie wbrew dotychczasowemu stylowi linia maski przebiega niżej niż przednie błotniki (umożliwił to stosunkowo mały silnik auta: pochodzący z Fiata, o pojemności zaledwie 1089cc i mocy 50 KM). Reflektory nie wystają poza obręb nadwozia, jak w większości konstrukcji przedwojennych, lecz wbudowane są w błotniki, a ich obrys poprawiają optycznie chromowe obwódki. Owalny wlot powietrza do chłodnicy jest spłaszczony u dołu i daje wrażenie kapryśnej „miny”. Pionowe stalowe elementy osłony chłodnicy stanowią piękny detal¹¹, podobnie jak dwa bliźniacze wyloty powietrza, umieszczone na błotnikach, za przednimi kołami, powtarzające kształt chłodnicy, oraz prosta kreska klamek, które wysuwały się z nadwozia po naciśnięciu małego guzika. W oryginalnym projekcie Pininfarina nie zastosował

Cisitalia – „rzeźba w ruchu”

w ogóle

zderzaków¹², nadał

natomiast przedniej i tyl-

nej części nadwozia kształt, który

oddawał ich funkcję – patrząc na te części auta nie dostrzegamy żadnego „braku”.

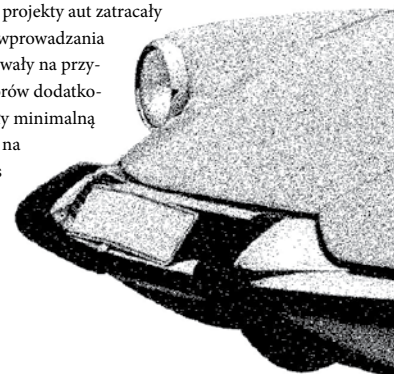
Jest też w historii motoryzacji samochód, który stanowi doskonałe ucieleśnienie pojęć „awangarda” i „rewolucja”. To Citroen DS z 1955 r. Żaden inny samochód nie wywołał takiej sensacji w momencie jego publicznej prezentacji i żaden inny nie był połączeniem tylu rewolucyjnych idei. Zaczniemy od nadwozia o opływowych, futurystycznych liniach, stworzonych przez rzeźbiarza Flaminio Bertonię. Zbudowano je z oddzielnych, wymiennych paneli. Dalej wewnątrz: oferujące przestrzeń zarezerwowaną dotąd dla aut o klasę wyższych; wysoki komfort podróżowania, zapewniony przez zastosowanie innowacyjnych materiałów i technologii; niecodzienne rozwiązania poprawiające ergonomię i bezpieczeństwo prowadzenia, jak jednoramienna kierownica, w pełni odsłaniająca widok na tablicę rozdzielczą. W późniejszych wersjach dodano jeszcze skretne reflektory, które delikatnie podążały za ruchem kierownicy, doświetlając zakręty. Zaawansowany układ jezdny: nowoczesny przedni napęd ze wspomaganie układu kierowniczego; automatyczne sprzęgło i niezwykle skuteczne

12 Egzemplarz Cisitalii wystawiony w MoMA jest wyposażony w szczątkowe zderzaki – zupełnie niepotrzebne, wyglądające jak doczepione do jego doskonałej formy. Przepisy drogowe często sprawiały, że projekty aut traciły swoją stylistyczną czystość w fazie produkcji albo wprowadzania na jakiś rynek. W latach 60. i 70. w USA obowiązywały na przykład przepisy, które zakazywały osłaniania reflektorów dodatkowymi przezroczystymi elementami oraz regulowały minimalną grubość zderzaków. Miało to dewastacyjny wpływ na wygląd europejskich aut eksportowanych wówczas do Stanów: Alfa Graduate i Jaguar E Type straciły jedynie opływowe osłony reflektorów, ale olbrzymie gumowe zderzaki MG B, Mercedes SL czy Porsche 911 to prawdziwy koszmar.

9 Przydomek „Pinin” (Mały) stał się częścią nazwiska Battisty Fariny.

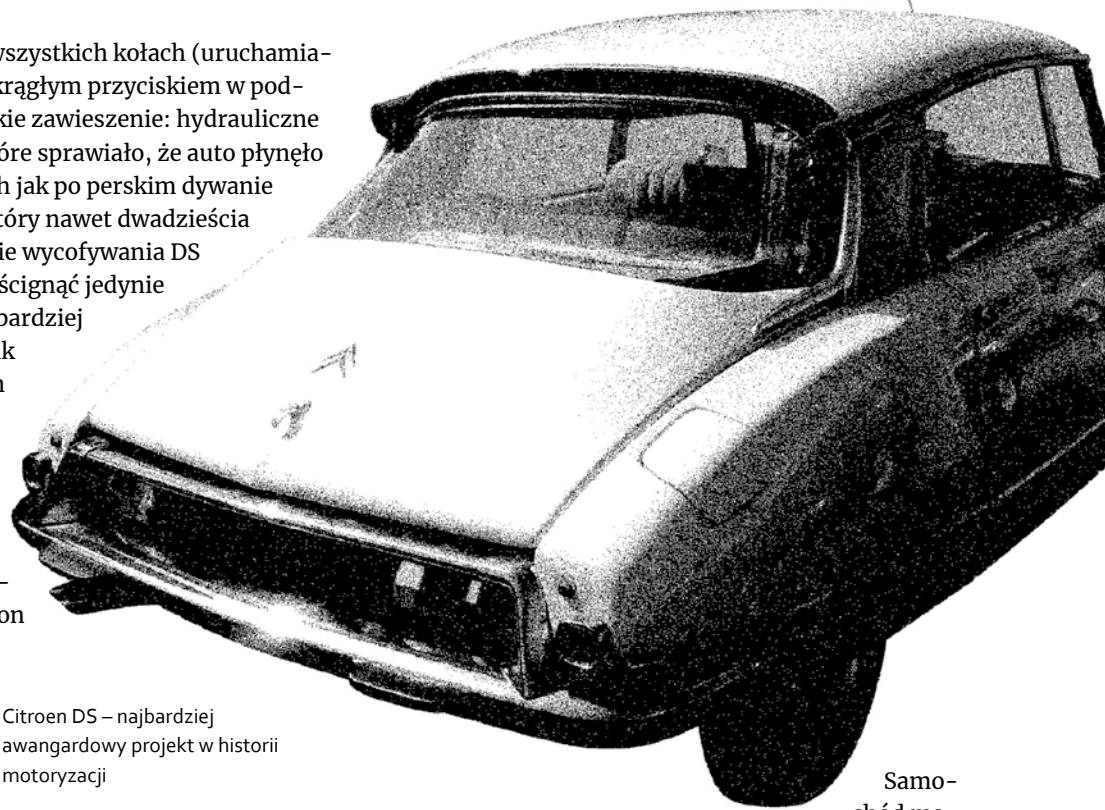
10 Dzisiaj auta stanowią częsty element ekspozycji tego słynnego muzeum.

11 Zastosowanie tych elementów było wynikiem przypadku. Właściciel firmy Cisitalia miał w magazynie sporo części po dawnej fabryce rowerów i wykorzystał je po prostu.



hamulce tarczowe na wszystkich kołach (uruchamiane nie pedałem, lecz okrągłym przyciskiem w podłodze). No i to królewskie zawieszenie: hydrauliczne i samopoziomujące, które sprawiało, że auto płynęło po najgorszych drogach jak po perskim dywanie i oferowało komfort, który nawet dwadzieścia lat później, w momencie wycofywania DS z produkcji, zdołały doścignąć jedynie najdroższe modele najbardziej luksusowych marek (jak Mercedes 600). Citroen DS miał tylko jeden mankament, za to istotny – silnik. Nawet kiedy przestała jednostka 1.9, pochodząca z przedwojennego modelu Traction

Citroen DS – najbardziej awangardowy projekt w historii motoryzacji

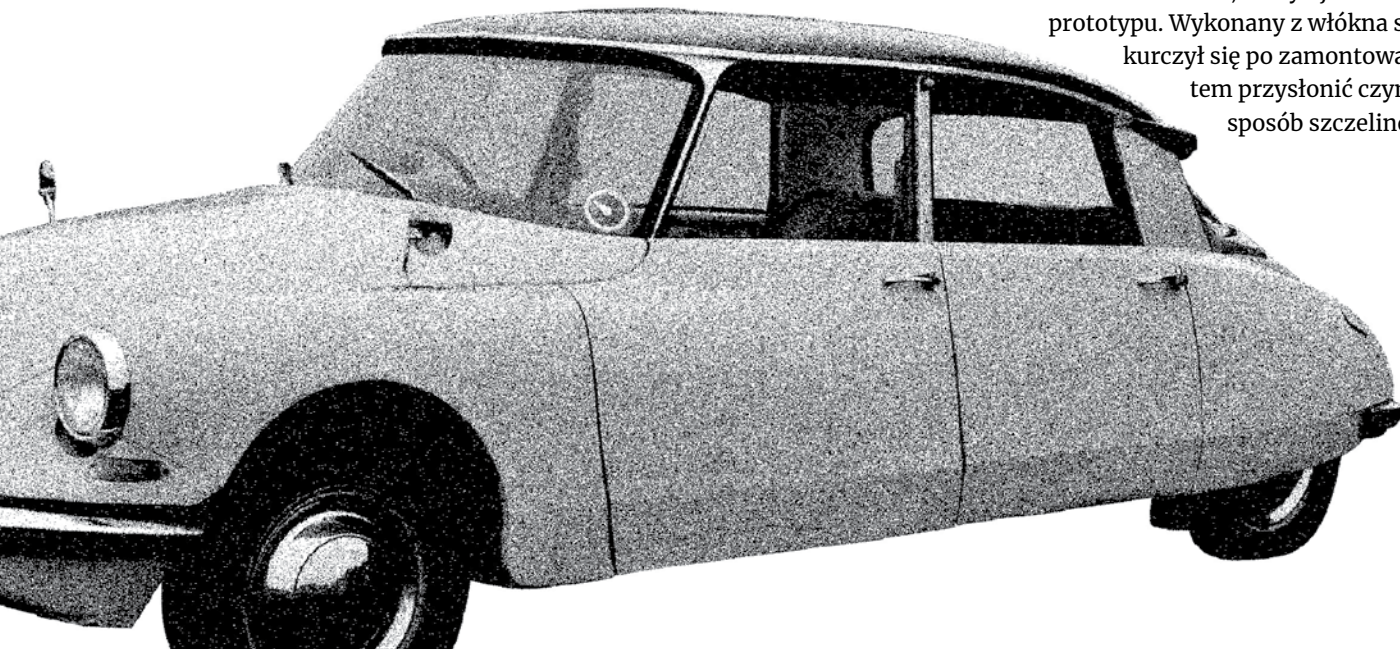


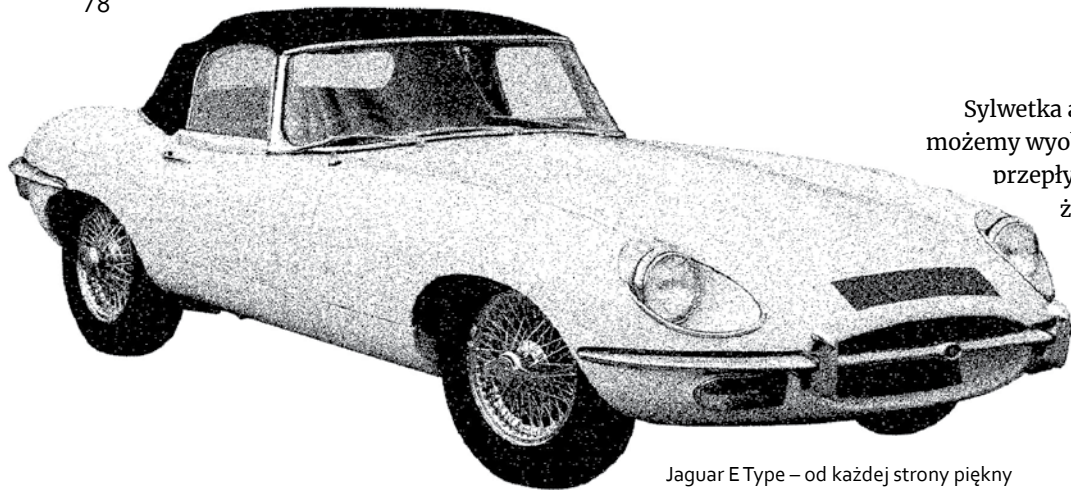
Samo-
chód ma,
jak na swoje
wymiary, bardzo
duży rozstaw osi – tylne
koła znajdują się już za kabiną
pasażerską, co pozwoliło ją znacznie
powiększyć. Nadwozie składa się z dających się
wymieniać paneli – błotniki, maska, dach stano-
wią osobne części, co ułatwiało naprawę w wypadku
stłuczek. W dodatku wykonane one były z różnych
materiałów, odpowiednich dla funkcji danej części
– błotniki ze stali, maska i drzwi z aluminium, dach
z włókna szklanego. Takie rozwiązanie pozwoliło
zmniejszyć masę samochodu. Ciekawostką jest, że
jeden z bardziej charakterystycznych detali styli-
stycznych nadwozia – wysoko umieszczone tylne
kierunkowskazy, stanowiące harmonijne i konse-
kwentne zwieńczenie chromowanej listwy nad bocz-
nymi oknami – został dodany w ostatniej chwili, żeby
zamaskować defekt, który ujawnił się przy produkcji
prototypu. Wykonany z włókna szklanego dach
kurczył się po zamontowaniu, należało za-
tem przysłonić czymś powstałą w ten
sposób szczelinę.

Citroen DS –
najbardziej
awangardowy projekt
w historii motoryzacji

Avant, została zastąpiona nowocześniejszymi i moc-
niejszymi, to i tak nie dostawały one do poziomu całej
konstrukcji. Gdyby Citroen DS otrzymał odpowiedni
silnik, byłby ideałem.

Skrót DS, czytany jako *déesse*, znaczy po francusku
„bogini”; to właściwy przydomek dla tego modelu.
Przód nadwozia przypomina Studebakera Starlinera
z 1953 r., całość jednak jest zdecydowanie oryginalna
i ilustruje ówczesną fascynację „latającymi spodka-
mi” (podobnie jak słynna Alfa Romeo Disco Volante,
zaprojektowana przez Gioacchino Colombo w 1952 r.).





Jaguar E Type – od każdej strony piękny

Sylwetka auta wydaje się doskonale opływowa¹³, możemy wyobrazić sobie strugę powietrza, która przepływa po jego nadwoziu, nie napotykając żadnej przeszkody. Przód jest obły, maska nieziemsko długa, tył lekko uniesiony. Poprzeczny przekrój nadwozia to niemal doskonały owal, a wlot powietrza do chłodnicy jest jego geometryczną kopią. Szklane osłony reflektorów stanowią integralną część błotników i kontynuują ich linię. Zderzaki, kierunkowskazy,

Citroen DS był samochodem dla wszystkich. Istniały tanie wersje ID, chętnie używane przez taksówkarzy; przestronne kombi, wykorzystywane jako karetki pogotowia; ekskluzywne i drogie kabriolety, osiągające horrendalne ceny i dzisiaj, na rynku klasyków; wreszcie, istniały liczne wersje rządowe, w tym samochody projektowane dla prezydentów Francji. I należy podkreślić, że nawet najtańsze ID zapewniały ten niebiański komfort, który stał się wizytówką modelu.

Wśród miłośników motoryzacji panuje przekonanie, że najpiękniejszy okres w stylistyce samochodowej to lata 60. ubiegłego wieku. I niemal równie powszechny jest pogląd, że najpiękniejszym autem lat 60. był Jaguar E Type. W samochodzie tym idea prędkości znalazła swoją widzialną formę. W dodatku ten kształt nie oszukiwał, osiągi auta czyniły go w 1961 r. najszybszym brytyjskim samochodem produkowanym seryjnie, porównywalnym pod tym względem z najlepszymi modelami z Włoch. Jego cena była szokiem dla konkurencji, niemal tak wielkim, jak ten, wywołany jego prezentacją na salonie w Genewie. Auto zachwyliło wszystkich, stając się momentalnie obiektem kultu i pożądania. Sprawili to przede wszystkim wygląd samochodu. Malcolm Sayer, twórca nadwozia E Type, połączył w nim perfekcyjnie ówczesną wiedzę w zakresie aerodynamiki z elementami kulturowo kojarzonymi z mocą, pięknem i szybkością auta. Niektórzy twierdzą, że design Jaguara E Type był bezwstydnie i wyłącznie nakierowany na robienie wrażenia, na uwodzenie. To nieprawda: Sayer wykorzystał swoje doświadczenie z projektowaniem nadwozia dla wyczynowego modelu D Type, który odnosił sukcesy w wyścigach samochodowych w latach 50. i przyczynił się do utrwalenia sportowego wizerunku marki Jaguar. Skopiował w drogowym modelu środkową część nadwozia auta wyścigowego i „ucywilił” jego przód i tył. Nadwozie typu D było po prostu skuteczne; w E Type – stało się piękne.

klamki i rury wydechowe ukształtowano tak, jakby miały wskazywać powietrzu, którędy ma opływać auto. Wybrzuszenie na masce i szczeliny do odprowadzania ciepła, konieczne ze względów technicznych, ostentacyjnie informują o potężnej mocy kryjącej się pod nią. Kubełkowe fotele I serii, choć niewygodne i niedające się regulować, pasują do drapieżnego stylu E Type. To auto miało tak zmysłowy i ponętny wygląd, że prowokowało nawet do żartobliwych komentarzy we freudowskim duchu.

Jaguar E Type był prawdziwą gwiazdą, szczególnie I seria (1961–67). Seria II zyskała na użyteczności (nowocześniejszy silnik, mocniejsze hamulce, wygodniejsze wnętrze), ale straciła na pięknie (na skutek amerykańskich przepisów odkryto reflektory, zamontowano większe i przesunięte nad zderzak tylne światła)¹⁴. Ten samochód nie potrzebował żadnej reklamy – każdy o nim marzył. Jeździli nim sławni ludzie: członkowie rodziny królewskiej, aktorzy, muzycy, kierowcy wyścigowi; ale kiedy do niego wsiadali, to on był gwiazdą, nie oni. Firma nie nadążała z realizacją zamówień, więc kiedy zgłosił się do niej producent nowego serialu The Saint z prośbą o wypożyczenie egzemplarza do filmu, odmówiła. Są takie samochody, które stały się ikonami kultury masowej dzięki pewnym zewnętrznym okolicznościom: jak właśnie samochód Simona



13 Napisałem „wydaje się”, ponieważ wiedzy o aerodynamice samochodów nie sprawdzano jeszcze wtedy powszechnie w tunelach aerodynamicznych. Oparta była ona na teoriach pochodzących z inżynierii lotniczej.

14 O serii III, choć miała potężny silnik V12, lepiej nie wspominać: w 1975 r., kiedy kończono jej produkcję, firma miała kłopot ze sprzedażą ostatnich egzemplarzy (pomalowanych na żałobny czarny kolor).

Templara – Volvo P 1800¹⁵; jak Aston Martin DB5 – najśłynniejszy gadżet Jamesa Bonda; czy Porsche 550 RS – auto, w którym zginął James Dean. O Jaguarze E Type można stwierdzić, że sam zapracował na swój ikoniczny status.

W artykule ograniczyłem się do omówienia designu samochodów sportowych, dlatego jego tematem przewodnim było piękno kształtów. Muszę jednak dodać, że są takie modele, które stały się ikonami samochodowego designu z innych powodów: Citroen 2CV – dlatego, że był rozczulająco brzydki i zachwycająco

prosty; VW Golf – ponieważ stworzył nowy typ auta i sam stanowił jego przykład doskonały; Ford Mustang – bo reprezentował sobą wszystko, co kojarzy się z amerykańską kulturą; Jeep Willys – ponieważ stanowił archetyp auta terenowego. Design samochodowy może osiągać poziom sztuki nie tylko wtedy, kiedy jest nakierowany na piękno odzwierciedlające idee prędkości. Jednak tylko wtedy może ten poziom osiągnąć, kiedy uda się w formie konkretnego samochodu wyrazić w pełni jego *telos* – cel, dla którego go zaprojektowano.

15 Jak widać, przez przypadek – w zastępstwie Jaguara.

Słowa kluczowe: design samochodowy, projektanci, ikony stylu samochodowego

Bibliografia

- Buckley M., *Classic Cars. A Celebration of the Motor Car from 1945 to 1975*, Anness Publishing Limited, London 1996.
 Cumberford R., Zumbunn M., *Legendarne samochody. Klasyka stylu i projektowania*, przeł. M. Wyrwas-Wiśniewska i J. Majszczyk, Wydawnictwo Olesiejuk, 2008.
 Guzzardi G., Rizzo E., *Wyśnione auta. Historia rozwoju kabrioletów*, przeł. R. Gołędowski, Wydawnictwo Warbud S.A., Warszawa 2000.

Źródła internetowe

- <https://pl.wikiquote.org/wiki/Futuryzm>
<https://www.nytimes.com/2007/07/08/automobiles/collectibles/08AIRFLOW.html>
<https://www.moma.org/interactives/exhibitions/2002/autobodies/cisitalia.html>

PRZEMYSŁAW PACZKOWSKI

A Charm of the Shape. Outline of the History of Car's Design

Summary

The test presents the history of evolution of car design until the 1960s, when car styles became functional art of autonomous nature, unaffected by any influences outside automotive industry. The author also discusses style-features of a few cars which have become icons of car design.

Key words: car design, designers, icons of car style

