



Négykerekű társ

## GORDEN WAGENERREL

Szépvolgyi Viktória beszélgetett

10 ÉVE SIKERREL MŰKÖDIK EGYÜTT A MOME ÉS A MERCEDES-BENZ DESIGN. 2013. MÁRCIUS 12-ÉN A KÉT SZERVEZET BEPILLANTÁST ENGEDETT KÖZÖS MUNKÁJUK EREDMÉNYEIBE A MŰPA ÉPÜLETÉBEN, AHOL NÉHÁNY NAPON ÁT MEGTEKINTHETŐ TÁRLAT NYÍLT A MOME DIÁKJAINAK MERCEDES-IHLETTE AUTÓMAKETTJEIBŐL. A MEGNYITÓ ALKALMÁBÓL A CSILLAGOS MÁRKA VEZETŐ TERVEZŐJE, A 44 ÉVES GORDEN WAGENER IS BESZÉDET MONDOTT, ÉS ELÁRULTA, HOGY A MERCEDES-MOME EGYÜTTMŰKÖDÉST KEZDEMÉNYEZŐ STEFAN LENGYEL TANÍTOTTA ŐT NÉMETORSZÁGBAN. A SZINTE MÁR ÜZLETEMBERKÉNT GONDOLKODÓ DESIGNER A MEGNYITÓ ELŐTT MESÉLT TENDENCIÁKRÓL, ESZTÉTIKÁRÓL ÉS MŰVÉSZETRŐL, VALAMINT ARRÓL, HOGY A JÖVŐBEN AZ AUTÓD SEGÍT VIRÁGOT VENNI A FELESÉGEDNEK, ÉS PIZZÁZNI HÍV.

**Nemrég tért vissza a Genfi Autószalonról. Milyen tendenciát lát kirajzolódni az idei szemle alapján?**

*Érdekes, hogy alig néhányan jelentkeztek tanulmányautókkal. Korábban ilyen nem fordult elő. Genf mindig is design shownak számított, ahol mindenki koncepciókkal rukkolt elő. Persze a gyártók itt mutatják be az új sorozatgyártású modelleket is, ahogy mi a CLA-t, aminek kiváló a fogadtatása.*

**Amíg a Honda az ASIMO nevű, mesterséges intelligencia által vezérelt, megdöbbenő robotot fejleszt, addig a Mercedes innovatív projektjei leginkább művészeti indíttatásúak. Ilyen volt például az Aesthetics 125 is. Néhány nyilatkozatából kiderül, hogy vonzódik a művészetekhez, és gyakran említi szobrászati párhuzamot a tömegformálás kapcsán.**

*Mi biztos, hogy nem fogunk ASIMO-t építeni, a luxus máshogy működik. Arról szól a Mercedes, hogy a legmagasabb színvonalú technológia alkalmazása mellett az emberek egyre növekvő esztétikai elvárásaira, mint piaci igényre reagálunk. Új jelenség, hogy a csúcstechnológiát felhasználó Mercedes művészeti projektekkel jelentkezik az autók-*

*kiállításokon. Az Aesthetics 125 művészeti projektet a cég 125. évfordulója alkalmából indítottuk. A Mercedes azon kevés vállalat közé tartozik, amelyek hisz a műalkotásokban, és vállalja ezt az attitűdöt. Az egyetemmel kialakított együttműködések is erről szólnak, és támogatják saját látókönyvet, ugyanis közösen ötletelünk koncepciókon.*

**2009 decembere óta címzetes egyetemi tanár a MOME-n. Ez mit jelent a gyakorlatban?**

*Tartottam néhány előadást az egyetemen, konzultáltam diákokkal a rajzaikról, makettekről, design filozófiáról. A Mercedes-MOME együttműködés keretében támogatunk projekteket, és kollégáim is érkeznek Budapestre, akik segítik a diákokat: megmutatják, hogyan rajzoljanak jobban, hogyan tervezzenek körültekintőbben és tudatosabban. Ennek eredménye volt látható a MŰPA-ban kiállítva, makettek formájában, amelyeket a diákok terveztek. (A MOME egykori diákja, Németh Gábor gyakornokként került ki az egyetemi együttműködésnek köszönhetően Németországba, ahol azóta a Mercedes autók külső megformálásán dolgozik, az ő munkájának is köszönhető a Magyarországon is gyártott Mercedes B-osztály – a szerk.)*

**A kizárólag Kecskeméten készülő CLA nem csupán esztétikus, de áramvonalas is. A CLA 180 BlueEFFICIENCY Edition aerodinamikai együtthatója világrekorder a ma kapható személyautók között**





**Az első hazai gyártású Mercedes-Benz modell, a B-osztály. A Mercedes a világ öt országában, három kontinensen üzemeltet párhuzamosan különböző tervezői területekre specializálódott stúdiókat: Németországban, Olaszországban, Japánban, Kínában, és az USA-ban**

Korábbi interjúkban említette, hogy amikor egy autó piacra kerül, a tervezők számára az már a múlt, hiszen 3-5 évre előre terveznek, a koncepciókkal pedig akár 10 évre előre. Hogy tudnak naprakészek lenni az autópárnánál talán még gyorsabban fejlődő technológiai újdonságokból?

*Ez a fogyasztói elektronika témája. A fő kérdés, hogy mitől lesz felhasználóbarát a fedélzeti számítógép, vagy a beágyazott hardveres rendszerek, amelyek lehetővé teszik, hogy a szoftver is naprakész legyen. Az autópárna következő 10 évének ez a legnagyobb témája. Egyre inkább digitális technológiákkal felszerelték az autók, és mindenkit izgat, hogy hogyan járjon úgy a többiek előtt a piacon, amikor például 18 havonta bemutatnak egy új iPhone-t. Mi nem akarunk minden áron technológiai győzelmet aratni, hiszen a Mercedes egy hosszú távú befektetés a tulajdonosnak, magasabb az árfekvése, tehát az értékállóságról szól. Ezért olyan hardvereket tervezünk, amik lehetővé teszik, hogy a szoftvert frissítsük. Az autók egyre inkább a társad lesz, ami tanácsokat ad, hogy mikor, mit csinálj. Ha mész haza a munkából, és elautózol a számodra legkedvesebb olasz étterem mellett, akkor megkérdezi, hogy a kedvenc pizzádra be akarsz-e ugrani, vagy emlékeztet, hogy a feleségednek vegyél virágot. Valódi társ lesz, minden digitális kapcsolattal, amire szükséged lehet. De ez még nem holnap történik meg.*

**Kötöttek ehhez együttműködést valamelyik nagyobb fejlesztővel, gyártóval, mint az Apple?**

*Két évvel ezelőtt nyitottunk egy új szoftver design műhelyt Palo Altóban, a telematikával pedig több mint 15 éve foglalkozunk. Régóta jelen vagyunk a Szilícium-völgyben, ott működtetjük az új trendek felmérésére szolgáló laborunkat. Ebben is egyedülálló a Mercedes, hogy az első között járunk, akik autótervezőként szoftvertervező stúdiót is alapítottak.*

A Genfi Autószalonon készült egy interjú Önnel, és a Mercedes aerodinamikai főtervezőjével, Dr. Teddy Wollal, amiben Woll úr részéről elhangzik, hogy az aerodinamikai kihívások, a teljesítménynövelés és a légellenállás csökkentésének kényszere, a gazdaságosságra való törekvés, az eltávolodás a fosszilis üzemanyagoktól azt eredményezheti, hogy alapvetően megváltozik az autók formája. Ugyanakkor a Genfi Szalonra megjelent „Ever since I was a young boy I’ve been drawing cars” című könyvben Ön azt írja, hogy nem hisz benne, hogy az autók formája lényegesen megváltozna bármilyen okból is a jövőben.

*Rengeteg fosszilis üzemanyag van még a föld alatt, nagyon komolyak a kiaknázatlan készletek. Lesznek újabb technológiák, amik segítenek ezeket kinyerni.*

De ehhez képest tagadhatatlanul jelen van egy másfajta törekvés, más gondolkodásmód.

*Nézzze, ha vissza akarok térni az eredeti kérdésére, akkor azt el kell ismernem, hogy esztétikai szempontból sokat változott az autók külső formája az elmúlt 20-30 évben, hiszen mindenki a tökéletesre törekszik. Az új CLA autók formája cseppszerű, ami a 30-as évek aerodinamikai designjára utal, az inspirált bennünket. És tegyük hozzá, hogy a CLA aerodinamikai együtthatója a világon a legjobb jelenleg. Ha így vesszük: az aerodinamika megváltoztatta az autó formáját. De soha nem fogunk olyan kompromisszumot kötni, ami az esztétika rovására megy.*

**A Bionic Designban mennyire hisznek még? Készült néhány éve egy Mercedes-projekt, amiben a bőröndhalat tanulmányozták és vették a tervezés alapjául.**

*Az egy kutatási projekt volt, ezzel most nem foglalkozunk. Megnéztük, hogy milyen lenne, ha a bőröndhal a téli szeles hóesésben haladna előre, és nem a vízben. Megpróbáltuk átültetni a hal alakját egy karosszériára.*

**A smart és a smart ebike kapcsán azt nyilatkozta a már említett könyvben, hogy ezek a termékek a Mercedes új filozófiájáról tanúskodnak. Mit takar ez pontosan?**

*A smart trendi, lifestyle márka, teljesen függetlenül kezeljük a Mercedes-től. A sorozat részeként az electric scooter is hamarosan kapható lesz, az electric drive pedig már a piacon van. A Mercedes számára az elektromos autó a városos belüli mobilitásról szól, hiszen ott nincsenek óriási távolságok. A design szempontjából nagyon mást jelent, mint a Mercedes-Benz modellek. Nekünk a smart egy iPhone, kerekeken. Letisztultabb, divatosabb, trendkövetőbb, mint bármelyik Mercedes.*

Ezzel egy következő témába vágott, hiszen most a fiatal, városi vásárlókról beszél. Probléma Önöknek az az általános nézet, ami a legtöbbször – köztük bennem is él –, hogy a Mercedes célközönsége a 45-65 év közötti, érettebb generáció? Hogy viselik, hogy a versenytárs BMW látszólag könnyebben utat talál a fiatalokhoz, fiatalosság-hoz?

*Az új B-osztály, az E-osztály, a CLA, és a kompakt autók új generációi vonzzák a fiatal vásárlókat. A versenytársainkhoz képest nagyon is progresszíven kommunikálunk ebben a szegmensben. Általánosságban persze elmondható, hogy mindenki aktív, fiatalos, dinamikus, sportos akar lenni, hiszen erről szólnak a globális társadalmi trendek. Az idősek sem öregek többé. „Ne hagyd el magad! Nincs már öregség!” – ez dominál. Szóval a fiatalok meghódítása csak egy része a feladatnak. A másik fontos téma*

viszont, hogy az úgynevezett „idősebb” rétegeknek fiatalos autót adjunk: a vonzó, dögös vonalvezetésű, új kocsit hozzájárul a sikerhez, ahhoz, ami az örök fiatalság receptje. És ez kiváltképp igaz a luxusautó-iparban, hiszen, ha valaki ilyen autót vesz, az stílust, minőséget és megjelenést is vásárol.

#### Mit jelent Önnek Bruno Sacco hagyatéka?

Évente egyszer találkozunk, és ennyi. Tudja, teljesen más idők jártak, amikor Bruno még aktívan tervezett a Mercedesnek. A világ kardinális változáson ment keresztül az elmúlt 20-30 évben. Természetesen akkor és ott, azok a döntések, amiket meghozott, helyesek voltak. Sokat köszönhet a Mercedes azért a „letisztult tekintetért”, amit tőle kaptak az autók. Meghatározó tervező volt. De ne feledjük, hogy akkoriban 3-4 kocsit dobtak piacra 10 év alatt. Jelenleg 1 év alatt 10 új autón dolgozunk. A másik lényeges változás a komplexitás: az a módszer, ahogy ma autókat tervezünk. Ma minden apró területnek saját szakértője van: külön a keréknek, külön a fényszóróknak, külön a karosszéria egy-egy elemének, és az interiőr még összetettebb, hiszen a belső tér megformálása csak 25%-a a beltéri tervezési feladatoknak. Utána jönnek még a divat-tervezők, akik az egyes anyagok kiválasztását végzik, a megnyomható gombokon át a szoftverekig mindenre van tervező. Az elmúlt 10 évben vált igazán bonyolulttá a folyamat. Tehát nehéz lenne összevetni az én helyzetemet Bruno egykori munkájával és munkamódszerével, hiszen az én feladatom ezeknek a különféle területeknek az összefogása.

#### Melyik Mercedes a kedvence?

Az, amin épp dolgozom.

#### A kecskeméti Mercedes gyárat meglátogatta?

Igen. A teljes Mercedes vezetőséggel ellátogattunk oda. Ledöbbsentett bennünket a beruházás fizikai mérete, és meg kell mondjam, nagyon jó munkát végeznek az ott dolgozók, kifogástalan autók kerülnek ki a gyárból. Szerencsére a piaci igények is azt mutatják, hogy helyénvaló volt a gyár nyitása, ugyanis egyelőre nagyobb a vásárlóerő, mint a gyár kapacitása.



Design csapatmunka a Mercedesnél, amiben a kutatási és a gyártási részleg munkatársai is részt vesznek. Új autó tervezésénél először körülbelül 15 db különböző, 1:4 arányú agyagmakkett készül, majd 3-5 db kiválasztása után 1:1 arányú modellek, szintén agyagból. A végleges döntést az igazgatótanács hozza meg



A B-osztály tervezésében a MOME korábbi hallgatója, Németh Gábor is részt vett, aki jelenleg az új Mercedesek külső megformálásán dolgozik

A jövő járművei, ahogy a MOME hallgatói látták az elmúlt évtized folyamán. A MOME és a Mercedes-Benz közös design kiállításán luxusautó, roadster, egyterű, sőt kétélű jármű is megtekinthető volt

