

NE ALUDJ DÉLIG!

Robert Lesnikkel
Szépvölgyi Viktória beszélgetett

2013-BAN ÜNNEPELTE A MŰPA-BAN A MERCEDES-BENZ DESIGN ÉS A MOME EGYÜTTMŰKÖDÉSÜK 10. ÉVÉT. A PETER PFEIFFER, DESIGN IGAZGATÓ ÉS STEFAN LENGYEL ÁLTAL INDÍTOTT KOOPERÁCIÓ MÉG MA IS AKTÍV, BÁR KÖZBEN PFEIFFER POZÍCIÓJÁT, 2008 ÓTA, GORDEN WAGENER TÖLTI BE. ROBERT LESNIK 2009 ÓTA DOLGOZIK A CSILLAGOS MÁRKÁVAL ÉS 2014 ÓTA A SZEMÉLYAUTÓK KÜLSŐ FORMATERVEZÉSI RÉSZLEGÉNEK VEZETŐJE. RENDSZERES VENDÉG BUDAPESTEN, GYAKORLATORIENTÁLT, ÚJ PROGRAMJÁVAL TELJES ÉRTÉKŰ MUNKAVÁLLALÓKAT FARAG A HAZAI FIATALOKBÓL. TAPASZTALATAIRÓL, A MAGYAR KLISÉKRŐL, RÁCSOKRÓL ÉS A HÁROMDOBOZOS KLASSZIKUSOKRÓL IS MESÉLT A C-OSZTÁLY BEMUTATÁSÁT KÖVETŐEN.



Milyenek a magyar fiatalok munkái?

Szlovéniából származom. Ez abból a szempontból lényeges, hogy hasonló a hátterünk, egyik ország sem autóiipari nagyhatalom. 1994-től Németországban tanultam, Pforzheimban, amely az autótérvezés világszinten legjobbnak számító egyetemei közé tartozik, a BMW, Porsche, Audi, VW, Mercedes tervezői tartanak órákat. 10-15 évvel ezelőtt ez volt a belépő, ha komoly autóiipari cégnél akartál állást. Ma a világ minden tájáról érkeznek tehetséges jelentkezők hozzánk és nem az a mérce, hogy hol tanult valaki vagy honnan származik.

Tehát nincs egyedi abban, ahogy a magyar fiatalok gondolkodnak?

Hallottam erről kliséket a MOME-n, de ezeket nem erősíteném meg. Dolgoztam Spanyolországban, Amerikában, Koreában és azt gondolom, hogy alapvetően maguk az autótérvezők mások, mint a többi ember. Egy rendkívül kicsi, ugyanakkor nemzetközi szakmai közösségről beszélhetünk, amin belül már nincsenek különbségek, sem földrajzi, sem kulturális értelemben. A csapatomban a 15 tervező 8 különböző országból származik. És ez épp ennyire vegyes volt akkor is, amikor még csak tanultam a szakmát. A MOME-s osztályban, ahol tanítok, van amerikai, iráni és belorusz diák. Aki leszerződik hozzánk, az végül egy Mercedest tervez, olyat, ami illik a céghez, annak hagyományaihoz a mellett, hogy nyitottak vagyunk a javaslatokra és a saját ötletekre.

Milyen témák mentén valósul meg a Mercedes-Benz Design oktatási programja a MOME-n?

Most irányítom a harmadik szemesztert. Az elsőben a teherautó volt a téma, erről még az elődeim döntöttek, az eredmények modell formájában valósultak meg. A téli szemeszter rövidebb, ennek a végén nem tudnak makettet csinálni a diákok, tehát egy fantáziadús koncepciót kértem, a „Versenyautók jövője” (Racing Future) témában. Az eredmények ebben az esetben sci-fibe illő víziókban mutatkoztak meg. Ezt is vártuk, hiszen szeretjük volna őrült ötletekre sarkallni a hallgatókat. Jelenleg „Az első Mercedes

Fotó: tyukifoto.hu



Lesnik 2 éve oktat a MOME-n. A Mercedes-program célja, hogy a diákokat támogassa a fejlődésükben és lehetőséget adjon a Stuttgarthoz közeli, sindelfingeni stúdióban szakmai gyakorlatra



Fotó: tyukifoto.hu

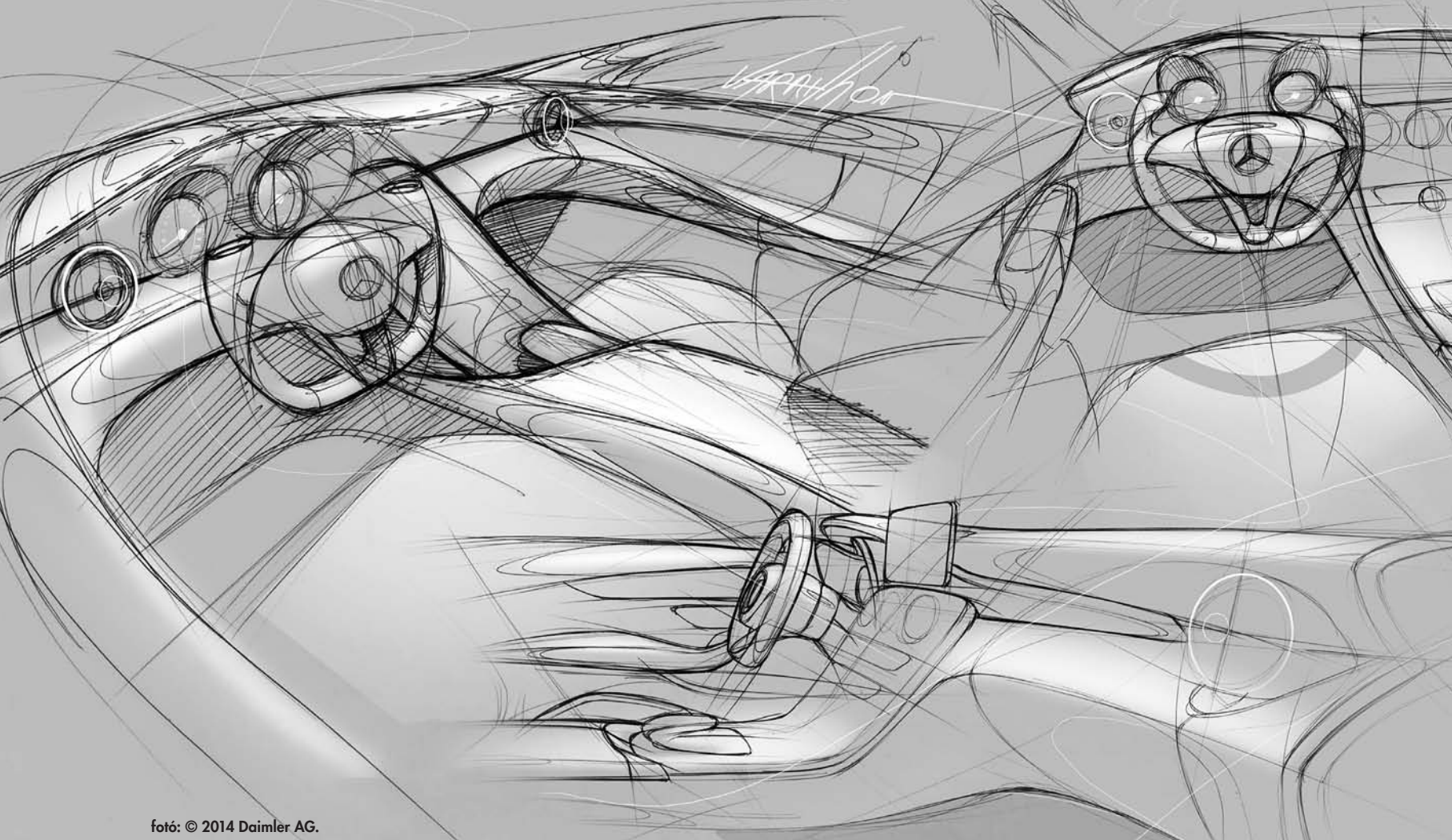
autóm” (My first Mercedes) projekten dolgoznak, amit egy A-osztálynál kisebb autóként kell elképzelniük, maximum 4 méter hosszú karosszériával.

Hogy épül fel a folyamat?

Először pontosítjuk a hallgatókkal, hogy mit szeretnének csinálni, beszélgetünk a koncepcióról. Ekkor még tilos skiccelniük, hiszen nem stylingolunk. Az autótérvező műhely nem egy kozmetikai szalon! Csak a letisztult koncepció és a megválaszolt méretek után jöhet a rajz, a 2D-ben gondolkodás, aztán a makett, amiben a Mercedes-Benz Design makettező csapatából két kollégám segít a diákoknak.

Van különbség ahhoz képest, ahogy eddig működött a MOME-n a Mercedes-program?

Korábban gyakran születtek félkész makettek. Hiányzott a struktúra. Én arra szeretném nevelni a fiatalokat, hogy ne aludjanak délig, érezzék meg, mi az



fotó: © 2014 Daimler AG.

Az új C-osztály nem csak külsejében, de belső terében és modern elektronikai megoldásaiban is dinamizmust és a sportosságot hordozza

a határidő, milyen, amikor az életben közeleg a leadás és addigra el kell készülni, gyártható dolgokat letenni az asztalra. Most prezentációval zárja mindenki a szemesztert, ahol bemutatják a skicceket és a kész makettet is, amit befotóznak előtte. Ezzel azt is megtanulják, hogyan állítsák össze a portfóliójukat! Ez az, amit elvárunk mi is a jelentkezőktől a Mercedesnél.

Befolyásolja a gondolkodását a diákokkal közös munka?

Nagyon fontos, hogy tervezőként folyamatosan nyitott szemmel járjak-keljek a világban. Ezért is szerencsés, hogy sokat utazhatok. Nem dolgozom annyira régóta ebben a szakmában, de 15 év mégiscsak jelent valamit. Egy projektnél automatikusan járom végig a folyamatot, fókuszáltan dolgozom. A fiatalok teljesen más ösvénye-

Fotó: tyukifoto.hu



Németh Gábor, aki részt vett a B-osztály tervezésében, a németországi tervezőcsapat egyik legfiatalabb tagja, MOME-s diplomája óta visszajár. Itt éppen Stefan Lengyellel korrigál

ken indulnak el, ami az időbeosztásukra hat ki, lassabban haladnak. Én a „rutin” műveleteim során bizonyos lehetőségeket azért kerülök el, mert például 10 éve még nem volt rá megoldás. Pedig lehetséges, hogy közben eljött a megfelelő idő arra, hogy újra foglalkozzunk vele. Erre gyakran ráébredt egy-egy hallgató először képtelennek tűnő, majd hirtelen rájövők, hogy nagyon is pofon egyszerű és helytálló megoldása. Azért kooperál a legtöbb autós cég egyetemekkel, mert így a sajátjánál szabadabb és kevésbé a tapasztalaton nyugvó megközelítést ismerhet meg.

Milyen más egyetemekkel működnek együtt abban a formában, ahogyan a MOME-val?

Fotó: tyukifoto.hu



Lesnik megreformálta a Mercedes-Benz Design oktatási programját a MOME-n, feszebb a tanrend és eredményorientált a képzés, amelyről nem csak kész modellekkel, hanem profi portfólióval is távoznak a diákok

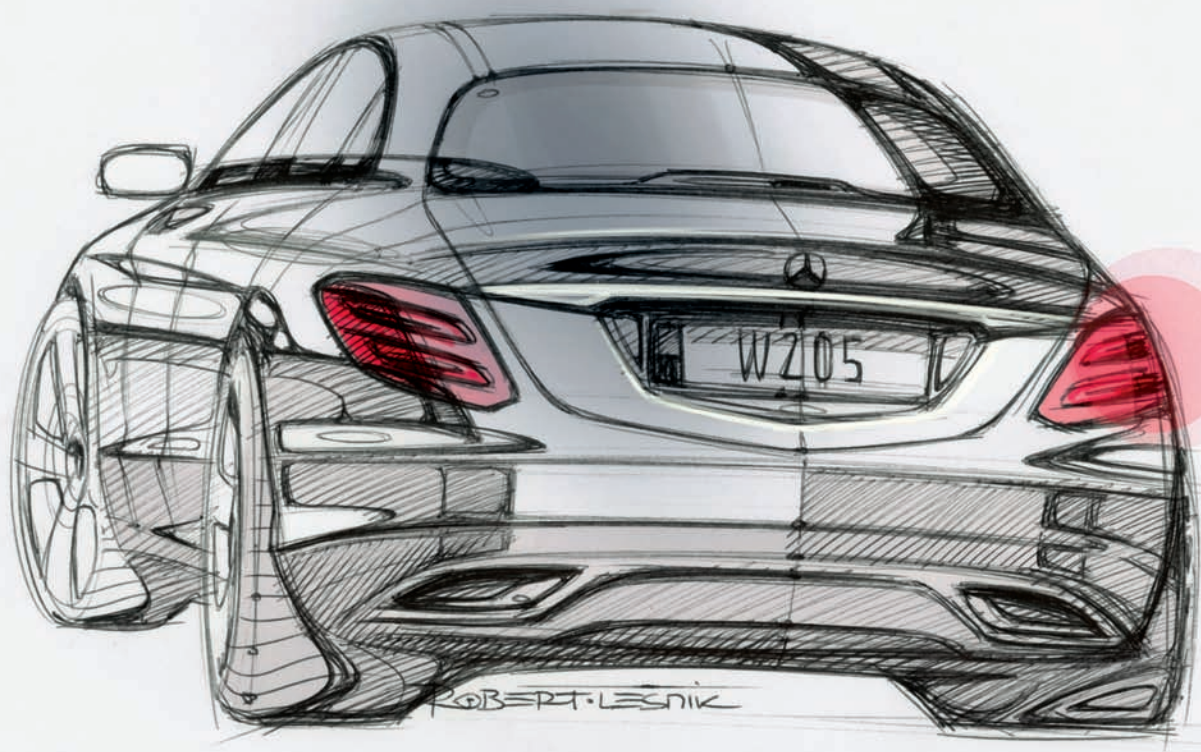
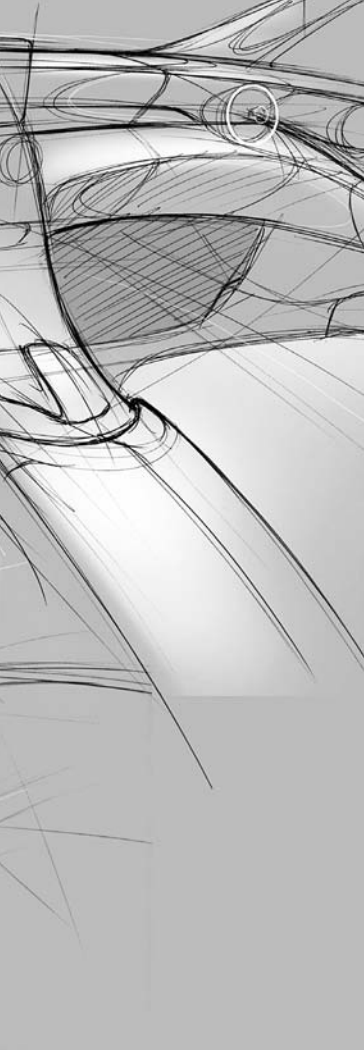


foto: © 2014 Daimler AG.

„A Mercedes aerodinamikai mutatói a legjobbak a piacon. Ez az autó hátulján múlik, legalábbis 90%-ban ez számít” – tudtuk meg Lesniktől

Kizárólag a pforzheimi egyetemmel. Inkább az a jellemző, hogy kiadunk egy projektet olaszországi, svédországi, angliai egyetemeknek, és csak egyszer, az elkészült projektek bemutatásakor vagyunk jelen. Magyarországon ez egy kivételesen intenzív kapcsolat. Háromhetente három napot itt töltenek a kollégáim, én másfél havonta jövök. Így a hallgatók személyiségét is megismerjük, ami azt is jelenti, hogy nem csak annak ajánlunk szakmai gyakorlatot, aki a legtehetségesebben skiccel vagy modellezzik, hanem annak is, akinek más értékei vannak.

Mesélne a kreatív kollaborációról ön és Gordon Wagener között?

Két eset van: vagy megkapjuk a konkrét feladatot, hogy készítsünk egy új C-osztályt például, vagy a csapatomtól jön egy új autó ötlete. Szóval, így vagy úgy, de adott a feladat. Aztán a világ minden pontján, nem csak a mi részlegünkön, csinálnak 2D-s skicceket a tervezők. Összegyűlünk mindannyian és tartunk egy prezentációt, konkrét irányvonalakat mutatunk fel Gordonnak, a design igazgatónak, ki-kik a saját koncepciója alapján (munkatársunk Gordon Wagenerrel készült interjúja: OCTOGON 2013/2 - szerk.). Kezdetben nehéz megállapítani, hogy melyik ötlet a legjobb, ezért körülbelül 15-20 darab 1:4 arányú makettet készítünk a legérdekesebb felvetésekből. Néhány hónapig dolgozunk a részleteken, aztán páran összeülünk újra, hogy megvitassuk, melyik modelleken érdemes tovább dolgozni és általában három, maximum négy épül meg 1:1 arányban, amit bemutatunk a felső vezetésnek. Ők kiválasztják közösen, melyik legyen a végleges. Ami innentől jön, az teszi ki a munkánk 90%-át, ugyanis tovább dolgozunk rajta, finomítjuk az arányokat, körülbelül 3 év múlva gördül le a kész autó a gyártószalagról. Összesen 4 év egy új autó kifejlesztése.

Az emblémán kívül mi az, ami egy autó-külső legkarakteresebb eleme?

A hűtőrács formáját minden gyártó óva őrzi, ez egy identikus elem, amiről az adott márka azonnal felismerhető. A Mercedes esetében kétféle rács van jelenleg, és azt gondolom, hogy nagyon karakteresek, de ugyanígy jellemző például a BMW rácsra a „vese” forma.

A Mercedesnél hogy kezelik a régi „háromdobozos” hagyományt őrző, klasszikus design?

Sokan mondják, hogy a háromdobozos autókhoz, a limuzinokhoz leáldozott, de ez számunkra nem egy valós félelem. Minek rombolnád le a saját történelmedet, amit addig építettél? Inkább indíts párhuzamosan egy teljesen új terméket és majd a vásárló eldönti, az idő megmutatja, hogy melyik a fontosabb, sikeresebb! Persze bevallom, ez a lépcsőshátú limuzin a legnagyobb kihívás, hiszen sokkal könnyebb sportos, alacsony, széles autót tervezni. És az is igaz, hogy az a generáció, aki szeretne sportosabb, alacsonyabb autót, öregszik. Nem tud beszállni egy mélyüléses sportkocsiba. A termékeink között ezért szerepel az új generációs, kompakt autó család, a B-osztály. Az pedig, aki ennél dinamikusabbra vágyik, annak a CLA-t, GLA-t, A-osztályt ajánljuk. Mindösszesen 3 konvencionális limuzinunk van, de az elmúlt 10 évben számos más jellegű autó került fel a palettára.



foto: © 2014 Daimler AG.

„Pontosan emlékszem az új C-osztály minden porcikájának megformálására. Rengeteget dolgoztunk valamennyi apró részletén.” – tette hozzá Lesnik a C-osztály bemutatásához