



Historia z kołem w tle

O zabawkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Co można zrobić w wieku 14 lat?

przez Zbigniew Kluczkowski | 15 października, 2016 0 komentarzy

Większość nastolatków nie myśli o tym, kim zostaną, gdy (wreszcie) dorosną. Są jednak tacy, którzy wiedzą czego chcą i wytrwale do tego dążą pomimo bardzo „szczenięcego wieku”. Wśród nich na pewno znajdują się przyszli lekarze, dziennikarze, artyści, policjanci czy wykwalifikowani rzemieślnicy. Część z nich na pewno realizuje swoje cele, inni swoje powołanie zagubią podejmując się różnorodnych prac. Wśród tych najbardziej wytrwałych są przykłady niezwyklej determinacji w dążeniu do celu i właśnie dlatego warto je opisać.

Wśród dziecięcych pasji często powtarza się rysowanie samochodów. Tak, wielu chłopców o tym marzy. Choć jest to marzenie popositłe w młodym wieku, to tylko znikomym promil marzycieli osiąga to, co tak ich pochłoneło w wieku kilku lat. Jednak, gdy są wytrwali wówczas znajdują wsparcie w swoim otoczeniu i na pewno za kilka, kilkanaście lat ich nazwisko znajdzie się na małej plakietce na progu nadwozia. Nie jest to droga łatwa, ale taka praca to przecież spełnienie marzeń a kontrakt z producentem oznacza również duże zarobki.

Zawód projektanta lub stylisty nie jest zjawiskiem nowym i istnieje tak długo jak tworzy się karoserie – nie tylko samochodowe, ale wszelkiego rodzaju powozów konnych, lokomotyw itp. Dostęp do niego jest trudny co nie znany, że niemożliwy. Udowodnił to Ian Callum, który nie czekał momentu, gdy ktoś doznał jego umiejętności i w wieku zaledwie 14 lat wystąpił swoje szkice do ... centrali Jaguara. Ominął tym samym drogę, którą muszą przebiegać projektanci, aby uzyskać aprobatę przyszłego pracodawcy. Jego odważa zainteresowała władze fabryki.

Choć pewnie większość biur projektowych wrzuciłaby te bagzroły do kosza, władze Jaguara tego nie zrobiły. Projekt nie był arcydziełem, ale zawierał wiele cech charakterystycznych dla marki ubranych w nowoczesną formę. To nie oznaczało jeszcze propozycji współpracy, ale talent został zauważony i zapamiętany. Ian Callum (ur. w 1954 r.) tuż po zdobyciu odpowiedniego wykształcenia, czyli uzyskaniu dyplomu Królewskiej Akademii Sztuki w Londynie – Wydziału Projektowania Transportu Zbiorowego Politechniki w Lanchesterze, w 1979 roku zaczął pracę w Fordzie.

Ian Callum w pracy



Źródło: driving.ca

To były szczęśliwe lata dla Forda, ponieważ zmieniono strategię – nowe modele nie musiały być piękne, ale miały się dobrze prowadzić. Nie było istotne czy to miała być mała Fiesta, nowy Escort z przednim napędem czy „tylnopędna” Sierra – każdy miał dawać radość z jazdy i nie był nudnym „kanapowozem”. Jednak żaden z tych samochodów nie był jeszcze autorską konstrukcją Calluma. „Maślane Fordy”, których autorem był Peter Horbury potrzebowały lepszego wyglądu, który dostały dopiero na przełomie lat 80 i 90-tych.

Dopiero przy Fiście i Mondeo Callum mógł udowodnić, że posiada talent do rysowania. Nowa Fiesta (rocznik 1989) i Mondeo (1993) miały obłe nadwozia, były praktyczne i ekonomiczne oraz ... zwinne i dynamiczne, co zapewniało wyjątkowo „czujny” i bezpośredni układ kierowniczy. Dzięki temu klienci Forda byli w stanie przemilczeć temat rdzy, która szybko pochłaniała ówczesne słabej jakości blachy. Calluma jednak ciągnęło do projektowania pojazdów wyczynowych, bo właśnie z tych chce być znany każdy projektant.

Zanim na ulicach pojawiło się Mondeo, Callum nie był już związany z Fordem. Skupił się na współpracy z TWR, które oprócz różnych roadsterów z silnikami V8 Rovera, na potrzeby sportu budowało specjalne odmiany Jaguara, Rovera a nawet Nissana. Dla tego ostatniego w 1995 roku Callum i grupa inżynierów stworzył R390 – superauto przygotowane z myślą o wyścigach długodystansowych. Powstały tylko dwie sztuki. Ten fakt jednak przeszedł bez echa, natomiast ważniejsze było to, co stało się 4 lata wcześniej.

Nissan R390



Źródło: thefabweb.com

Na początku lat 90-tych Aston Martin był znany ze „sprawdzonej techniki”, czyli budowania samochodów z ... innych samochodów. Tylko silniki i karoseria były autorskim pomysłem inżynierów, reszta – jak np. reflektory czy elementy wnętrza były pożyczane od Forda i Audi. Gdy Aston potrzebował nowości Callum narysował dla nich duże GT o łagodnych liniach karoserii. Auto nazwano DB7. Pomimo popositłego napędu – doladowanej „szóstki” z Jaguara, na nowy model szybko znaleźli się klienci. Wreszcie mogli kupić nowoczesnego Astona.

Na następny ważny projekt Callum musiał czekać do 2000 roku. Wówczas pokazano Vanquisha – czyli „to samo, ale nie tak samo”. Był to DB7, ale ostrzejszy w rysunku i osiągach. Auto Jamesa Bonda, trudne w produkcji i bardzo drogie. W tym czasie zespół stylistów Jaguara ubrał Mondeo w nowe nadwozie i stworzył X-Type a w 2002 roku ostatnią generację „cygara”, czyli XJ. Po przewycięczeniu choroby Callum wrócił w 2004 roku i poprawił wygląd S-Type oraz X-Type w wersji kombi. Tym samym odmłodzono klientelę Jaguara o potowę.

Gdy Henrik Fisker rysował następcę DB7 – czyli DB9, Callum postanowił dokonać rewolucji w wyglądzie nowych Jaguarów. „Cygaro” musiało udrążyć się na zasłużoną emeryturę. Nowe XK wyznaczało zupełnie nową linię nadwozia – gładką, obłą a jednocześnie sportową, maszyną i elegancką. Dwa lata po XK, w 2008 roku pojawił się nowy XF, następcą średnio udanego S-Type. Jaguar mógł w ten sposób wkraść się do klasy zajmowanej przez BMW serii 5 i Mercedesy klasy E. Jednak to jeszcze nie był koniec a dopiero początek rewolucji.

W 2010 roku pojawił się XJ. Nie był już niski i długi. Masynowe nadwozie kryło technikę z mniejszego Jaguara i opadające zerwało z 42 – letnią tradycją. Najwięcej krytyki dotyczyło tyłu, który był wysoki, z łagodnie opadającą tylną szybą i „ładnymi inaczej” światłami. Na tle poprzednika oraz konkurencji z Niemiec auto wyróżniała się oryginalnym wyglądem oraz częściami z ... Indii oraz Chin, gdyż Jaguar przeszedł w ręce Tata Motors. Projekt Calluma spodobał się młodszej klienteli Jaguara. Był miłą odmianą dla Mercedesia i BMW.

Callum i Jaguar



Źródło: carmagazine

Zaprojektowane przez Szkota nowe Jaguary – kompaktowy roadster oraz piękne i pakowne kombi poszerzyły ofertę marki i pozwoliły firmie przetrwać kłopoty finansowe brytyjskiej legendy. Pomimo hinduskiego właściciela Jaguar nadal jest brytyjski – zachowuje 80 – letnią tradycję. Nawet szkocki projektant nie jest oszczędny. Obecnie oferta Jaguara to również konkurent dla BMW 3 i pierwszy SUV. Kolejne Jaguary na pewno nie wyjdą spod ręki hindusa czy innego 14 – latka, choć tego drugiego nie należy być pewnym.

Podobne wpisy:

Grid of related article thumbnails with titles: 'Irabia, który rysował', 'Rzecz o słodkości zemsty', 'Polsko-czeski Stephenson', 'Z "Historii...u rolnika" czyli historia ciastników rolniczych - część pierwsza', 'Taksówki z Bombaju', '854 157', 'Kryzysowe paliwo', 'Japońskie podróbki', 'Para buch. kolo w ruch'.

Author bio for Zbigniew Kluczkowski: 'Z wykształcenia menedżer motoryzacji i informatyk, z zamiłowania historyk techniki i pasjonat starej motoryzacji. Maniak nowoczesnych technologii. Podobno zdolny autor tekstów (m.in. dla Continental Polska i Allegro). Czasem bloger i nauczyciel blogowania. Człowiek renesansu. Nauczyciel w zduńskowolskim „Elektroniku”.'

Category: "Historyczne" wpisy Tagi: Ian Callum, Jaguar XJ, kariera, Nissan R390, wzornictwo

Zobacz wpisy: Centralne Warsztaty Samochodowe – kuźnia, Cobra 11 – pomysły na akcje – talentów



Pogoda: -1°C 01 stycznia 1°C 02 stycznia Pogoda Warszawa

Kalendarz: sierpień 2014

Wyszukiwarka: Szukaj

Szukaj według kategorii: Wybierz kategorię

Archiwum: Wybierz miesiąc

Popularne na kanale Youtube: Power Power, SAM sobie zrobię

Najczęściej czytane: Mówiłem „Stój”?, Strona główna: Cytroen, zakonnica, kaczką i zandarm

Super Duo, Porsche, James Dean i opowieść grozy, MTT – jednośladowy śmigłowiec

Kto ma Opla, ten ma ..., Gwóźdź rajdu z FSO

Miasto, tor i legenda, 541 prędkości

Komar – prawdziwy król polskiej wsi

Filip i Flap w samochodzie

Marketing w motoryzacji, czyli jak pojazd staje się ...

Marketing w motoryzacji, czyli jak pojazd staje się ...

Brabus czyli ... Bodo i jego zabawki, część druga

50 twarzy ... Golfa, część pierwsza – Golf Mk 1

Palskot! Z czym na ludzi?

Motocykle i zegarki Michała Nahorskiego

Jak prowadzić FORDA T7

Mercedes i Benz – wspólna historia

Najpopularniejsze tagi: Alfa Romeo (16) Auto - Union (8) Bentley (9) BMW (16) Bugatti (13) Cadillac (9) Chevrolet (9) Citroen (13) Daihatsu (16) Ferrari (13) Fiat (17) Ford (14) FSO (9) Lamborghini (9) wkske konstrukcje (7) Le Mans (7) maloseryjne (14) Mercedes (30) mikrosamochody (11) Mitsubishi (7) napęd parowy (7) odpowiedzi na listy (23) Opel (10) Peugeot (14) pojazdy wojskowe (12) polskie prototypy (8) Porsche (17) projektanci (20) prototyp (9) rajdy (10) rekordy prędkości (15) Renault (18) Rolls-Royce (14) samochody elektryczne (7) skrzynka e-mail (24) streamliner (10) test zderzeniowy (7) Toyota (13) Volvo (11) vw (11) wynalazcy (12) wynalazki (20) wypadek samochodowy (9) wyścigi długodystansowe (8) youngtimer (8)

Meta: Zaloguj się, Kanal wpisów, Kanal komentarzy, WordPress.org

Postaw kawę