

Mercedes-Benz

2.2022



NOWA GENERACJA



FEEL PERFECTION

Wszechmysłowa przyjemność

Daj się wciągnąć w opowieść o kawie



Zdjęcie: Mercedes-Benz AG



Drodzy Czytelnicy

Żyjemy w niezwykłych czasach, w których tylko jedno jest pewne: wszystko się zmienia. I temu właśnie poświęciliśmy ten numer magazynu „Mercedes-Benz me”.

Ze słynnym architektem sir Normanem Fosterem rozmawiamy o jego wizji mobilności i o miłości do samochodów.

Mercedes-AMG w swą 55. rocznicę także się przeobraża: model Vision AMG wyznacza niezwykłą drogę ku elektromobilności dla naszej wyczynowej marki, a Robert Leśnik, szef ds. projektowania nadwozia, na naszych łamach zachwyca się epoką nowych możliwości.

Świat jest w ciągłym ruchu, zmienia się. Wiąże się to z nowymi wyzwaniami: Jak możemy dalej działać w sposób zrównoważony i jak to robić w przyszłości?

W Mercedes-Benz do końca dekady chcemy zredukować emisję CO₂ o co najmniej 50 procent. Ale zrównoważony rozwój to o wiele więcej. Jesteśmy przekonani, że jego nieodłącznym elementem są kwestie społeczne.

Nikt nie może przewidzieć przyszłości. Dziś liczy się jednak odwaga i pasja, by coś zmienić. Zapraszam, by przyłączyć się do nas w tej poruszającej podróży.

Z poważaniem

członkini Zarządu Grupy Mercedes-Benz AG,
szefowa sprzedaży samochodów Mercedes-Benz

Jak Mercedes-Benz realizuje cele zrównoważonego rozwoju

Inicjatywy lokalne:

Prowadzimy warsztaty z prawidłowej segregacji odpadów – by zmotywować pracowników do segregowania śmieci także we własnych domach.

Likwidacja indywidualnych pojemników na śmieci pozwoliła ograniczyć ilość zużywanych plastikowych toreb. W przestrzeniach wspólnych stanęły pojemniki do segregacji odpadów.

Zamiast wody w plastikowych butelkach dostępne są filtry kranowe do wody niegazowanej i gazowanej, a butelki w salach konferencyjnych zastąpiono szklanymi dzbankami i szklankami.

Rozdajemy „ekologiczne wyprawki” – butelkę na wodę wielokrotnego użytku i bawełnianą torbę na zakupy.

Prowadzimy akcje specjalne – np. warsztaty z ekologicznego pakowania prezentów.

Promujemy ekozmiany także na zewnątrz – od 7 lat patronujemy konkursowi „Eko Gwiazda” dla uczniów. Zadaniem w tegorocznej edycji było przygotowanie filmu o tym jak poprawnie utylizować baterie i akumulatory.

Warszawska siedziba firmy rozpoczęła korzystanie z tzw. zielonej energii pochodzącej z odnawialnych źródeł.

Na dachu budynku znajduje się 10 uli, a w każdym z nich mieszka rój liczący ok. 25 tys. owadów.

Hybrydy plug-in i pojazdy w 100% elektryczne systematycznie zastępują pojazdy we flocie aut służbowych. Są także dostępne w ramach leasingu pracowniczego. Na terenie firmy można je ładować prądem z odnawialnych źródeł energii.

Mercedes-Benz Polska zrealizował założenia w zakresie emisji CO₂, a jednocześnie został liderem sprzedaży pojazdów typu xEV wśród marek premium, zarówno wśród hybryd plug-in, jak i samochodów w 100% elektrycznych.

Inicjatywy globalne:

Do 2030 r. połowę sprzedaży aut osobowych Mercedes-Benz będą stanowiły hybrydy plug-in i pojazdy w 100% elektryczne.

Już od br. fabryki samochodów osobowych i dostawczych Mercedes-Benz na całym świecie są neutralne pod względem emisji CO₂.

SPIS TREŚCI



6

6 TU SĄ LWY
Andrzej Bargiel rusza
na Mount Everest

8 ELEKTRYCZNY ZWYCIĘZCA
MACIEJ MAZUR, dyrektor
zarządzający Polskiego
Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych

10 EQ TOUR 2022
w liczbach

12 SAVOIR-VIVRE PRZY ŁADOWARCE
ŁUKASZ LEWANDOWSKI,
prezes EV Klub Polska

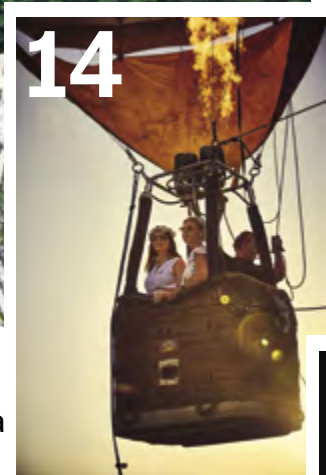
14 ZAPACH PERFUM I BENZYNY
VII złot She's Mercedes

16 NOWY WYMIAR
MERCEDES-AMG SL

26 NAJLEPSI PRZYJACIELE
PSY I SAMOCHODY

30 PRZYSZŁOŚĆ LUKSUSU
Według VIRGILA ABLOHA
i GORDENA WAGENERA

38 KULTOWY SOJUSZ
ANDY WARHOL i Mercedes-Benz



14

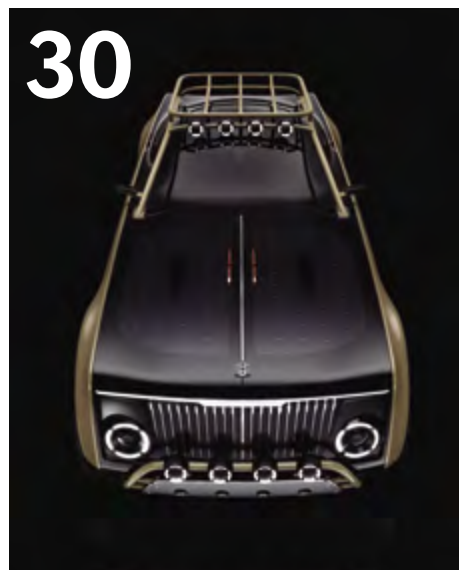
48 WIZJA AMG
ROBERT LEŚNIK
o AMG VISION

52 ŻYCIE W RUCHU
Wywiad z SIR NORMANEM
FOSTEREM

60 FORZA, AMG!
Mercedes-AMG Project
ONE w grze
„Forza Horizon 5”

66 IKONA
116

30



26

me

Odwiedź nas online:

media.daimler.pl
mercedes-benz.pl

Wydawca

Mercedes-Benz Polska Sp. z o.o.
ul. Gottlieba Daimlera 1
02-460 Warszawa
tel. +48 22 312 50 00
faks +48 22 312 72 21

Redaktor Naczelny
Tomasz Mucha

Redaktor prowadzący
Marek Krześniak

Korekta
Elżbieta Wygoda

Współpracownicy
Łukasz Załuski
Jerzy Piechociński
Leszek Belke
Tomasz Szmandra
Bartosz Jakubowski
Piotr Kanikowski
Andrzej Rocki
Teresa Jasińska

Redakcja graficzna
Anna Angerman

Biuro Reklamy
Żaneta Lis
tel. 664 950 424

Opracowanie i produkcja
BurdaMedia
Polska

Burda Publishing Polska Sp. z o.o.
ul. Marynarska 15,
02-674 Warszawa
tel. 22 360 36 10,
www.burdamedia.pl

* Podane wartości ustalono zgodnie z przewidzianą
przepisami procedurą pomiarową. Są to „wartości
CO₂ WLTP” w rozumieniu art. 2 pkt 3 rozporządzenia
wykonawczego (UE) 2017/1153. Wartości zużycia
paliwa obliczono na bazie tych danych.

Podane ceny stanowią niewiążące rekomendacje
dla dealerów w zakresie cen detalicznych. Przedstawione
informacje o produktach i usługach, w tym w szczególności
ceny, nie stanowią oferty w rozumieniu przepisów kodeksu
cywilnego. W celu uzyskania informacji o aktualnie
dostępnych produktach, usługach oraz ich cenach należy
zwrócić się do autoryzowanego dealera.

WYPOSAŻENIE NA WYMIAR.



HUELSTA.COM

dealers: Katowice: www.domatoria.pl, Łódź: www.dobrystyl.net.pl, Kraków: www.arka-meble.pl,
Warszawa: www.aksonometria.pl, Reda: www.empir.com.pl, Poznań: www.terrano.pl,
Rzeszów: www.natalia.rzeszow.pl

contact hülsta: Milo Strach,
miloslav.strach@huelsta.com

TU SĄ LWY

CZYLI ZJAZD Z DACHU ŚWIATA

***Hic sunt leones* (z łac. „tu są lwy”). To łacińska sentencja do oznaczania obszarów nieodkrytych. Tak ANDRZEJ BARGIEL nazwał swój projekt zjazdu na nartach z najwyższych szczytów ziemi. I nadszedł czas, by ponownie stanąć oko w oko z największym z lwów. Andrzej z ekipą wyruszają na Mount Everest.**

Po raz drugi zmierzysz się z Mount Everestem.

Tak, to projekt, który próbowaliśmy zrealizować już 3 lata temu. Uznałem, że warto do tego wrócić, bo jednak to jest najwyższa góra świata. Poza tym ocieplenie klimatu nie sprzyja uprawianiu narciarstwa i może się okazać, że za 10 lat taki zjazd będzie niemożliwy.

Zmiany klimatyczne są aż tak duże?

Narciarstwo na naszych oczach znika. W te wakacje w Alpach chyba żaden lodowiec nie był otwarty. To pierwszy taki rok. Na Mount Blanc nawet nocą była dodatnia temperatura. To pokazuje, jak szybko te zmiany postępują. Staram się o tym mówić, zwracać na to uwagę i w takich codziennych decyzjach konsumenckich myśleć o tym i szukać rozwiązań przyjaznych środowisku. Ale oczywiście nie jesteśmy przykładem na to jak ekologicznie żyć – latamy samolotami, więc w dużej mierze jesteśmy szkodnikami w tym systemie, ale jeśli każdy sam zastanowi się, co może zmienić, nawet coś drobnego, to jesteśmy w stanie ten proces co najmniej spowolnić.

Wracasz pod Mount Everest. Co ci przeszkodziło w 2019 r.?

Właśnie anomalia pogodowa. Padał deszcz, nawet na wysokości powyżej 6 tys. m n.p.m. Lodowiec tak wyplukało, że trudno było się przez niego przebić, a gdy nam się to udało, okazało się, że nad głowami wisi potężny serak (wielotonowa bryła lodu – przyp. red.), który mógł w każdej chwili się oberwać. Uznaliśmy, że nie możemy ryzykować.

Teraz chcesz zdobyć ten szczyt i zjechać z niego na nartach, ale już w 2000 r. Słoweńiec Davo Karničar zjechał z wierzchołka Mount Everestu do samej podstawy.

Tyle że on używał tlenu z butli, ja nie chcę tego robić. Ja planuję to zrobić bez takiej pomocy. Chcę sprawdzić, czy moje ciało jest w stanie poruszać się na tej wysokości bez korzystania z butli z tlenem. Samo wejście na pewno będzie dużym wyzwaniem, bo to jest prawie 9 tys. m. Jednak to tylko 30% zrealizowanego celu. Potem czeka mnie zjazd, a na to trzeba więcej energii.

W razie problemów bierzesz pod uwagę wejście z tlenem?

Nawet go nie zabieram (śmiech), więc nie wchodzi to w grę. Nigdy z tego nie korzystałem, więc nawet nie wiem jak to się robi. Ale pod K2 widziałem bardzo zamożnego Chińczyka, który w ogóle nie przeszedł aklimatyzacji. Przyjechał helikopterem do bazy i Szerpowie z butlami zaprowadzili go na szczyt. Jak się ma dużo tlenu, to bariera wysokości znika. Jedynie ciśnienie jest ograniczeniem, wpływając na samopoczucie. Ja jednak skupię się na tym, na czym się znam. Przede wszystkim chodzi o zjazd.

Ale najpierw trzeba wejść. Kto będzie cię wspierał?

W tym roku mamy zgrany mały team i myślę, że to dobre rozwiązanie, bo bierzemy mało rzeczy i będziemy mogli szybko się przemieszczać. W sumie jest nas 5 osób. Janusz Gołąb od lat jest zaangażowany w projekt Hic Sunt Leones. Poznaliśmy się w górach. W dużej mierze to dzięki niemu udało się zrealizować projekt K2. Mój brat Bartek Bargiel, dzięki dronom wniósł wiele rozwiązań, które poprawiają nasze bezpieczeństwo. W tym roku ma nowy sprzęt, który daje jeszcze więcej możliwości i liczymy na jeszcze bardziej dynamiczne ujęcia. Jest też z nami fotograf Bartłomiej Pawlikowski oraz Carlos Llerandi, hiszpański operator, który ma niesamowite doświadczenie i potrafi z kamerą wejść na 8 tys. m. n.p.m.

Zdjęcia: Bartłomiej Pawlikowski



Czwarty dzień w Katmandu – trekking

Jak wyprawa będzie przebiegać czasowo?

Optymalnym miesiącem, aby to się mogło powieść, jest wrzesień i może pierwszy tydzień października. W Nepalu jesień jest bardziej zimowa. Mam nadzieję, że i tym razem tak będzie, bo zazwyczaj po monsunie śniegu jest dużo więcej, szczeliny w górach są zasypane, więc jest po prostu bezpieczniej. Trudniej wejść, bo czeka nas więcej torowania, ale jeśli chodzi o uprawianie narciarstwa, to zdecydowanie najlepszy czas. Później robi się coraz zimniej, zaczyna wiać jet stream i robią się śnieżne pióropusze nad szczytami, a kopała śniegowa zmienia się w lodową.

W Himalaje wylatujemy 25 sierpnia i bardzo się cieszę, bo w maju Everest szturmują tłumy wspinaczy, a nas to ominie i wygląda na to, że w tym czasie będziemy jedyną wyprawą. To wspaniałe, że nawet w dzisiejszych czasach na najwyższej górze świata można znaleźć spokój i skupić się na harmonii górskiej natury. Na miejscu czeka nas aktywna aklimatyzacja,



Ekipa już w Nepalu. Od lewej: Carlos Llerandi, Bartłomiej Pawlikowski, Bartek Bargiel, Andrzej Bargiel i Janusz Gołąb.

czyli będziemy się wspinali, uprawiając klasyczny alpinizm. Mam nadzieję, że między 20 a 30 września będziemy gotowi na próbę zdobycia szczytu. A pierwszy tydzień października to planowany koniec wyprawy.

Czy serak, który poprzednio pokrzyżował wam plany, nadal tam jest?

Na szczęście oberwał się po naszym pobycie i mamy nadzieję, że nie pojawił się żaden kolejny.

Jakie inne niebezpieczeństwa tam czyhają?

Icefall (czyli lodospad, stroma część lodowca pocięta szczelinami – przyp. red.) – to duże wyzwanie, jest nisko, ale pokonanie go jest bardzo skomplikowane. Zbocze między obozem II a Przelęczą Południową to bardzo rozległe pole śnieżne, może nie jest ekstremalnie strome, ale średnio ma ponad 45 stopni, więc przy dużych opadach to może być bardzo niebezpieczne. Przy zjeździe wyzwaniem na pewno będzie Uskok Hillary’ego, bo jest bardzo wysoko i muszę go objechać. No i oczywiście ważna sprawa to mała ilość tlenu w powietrzu. Nie wiem jak to działa na mnie, nie byłem jeszcze tak wysoko. To 250 m wyżej niż K2.

Czy spodziewasz się większej trudności w porównaniu ze zjazdem z K2?

Na pewno tu jest łagodniej. Wyzwaniem jest sama wysokość, szczeliny i grań szczytowa. Wspomniane olbrzymie zbocze między obozem II i Przelęczą to jest kawał drogi. Tak więc technicznie może być łatwiej, ale zagrożeń wcale nie jest mniej.

Ile będzie trwał sam zjazd?

Jeśli będą dobre warunki to od 3 do 5 godzin. Może nawet dłużej, gdyż będziemy to filmować i czasami będę musiał czekać, bo sprzęt ma swoje ograniczenia. Żeby nie ryzykować, przed południem musimy znaleźć się na szczycie i tego samego dnia wrócić do bazy.

Czy będziecie prowadzić relacje na żywo?

Postaramy się, ale ogranicza nas zasięg internetu, który będzie dostępny tylko w base camp.

ELEKTRYCZNY ZWYCIĘZCA

**Za 13 lat nie kupimy w salonie samochodu spalinowego.
Jaki będzie to miało wpływ na nas, na branżę i na cały świat?
O elektrycznej rewolucji w motoryzacji opowiada
MACIEJ MAZUR – dyrektor zarządzający Polskiego
Stowarzyszenia Paliw Alternatywnych.**

Rozmawiał Marek Krześniak

Parlament Europejski przegłosował, że od 2035 r. nowe samochody mają nie emitować CO₂, co oznacza, że w UE po tym roku nie kupimy aut spalinowych. Pana zdaniem to dobry krok?

Myślę, że to naturalna kolej rzeczy. Nie mamy żadnych podstaw, aby demonizować te przepisy, bo są efektem konsekwentnej polityki UE. Co więcej, ten cel został zaakceptowany przez koncerny motoryzacyjne i jest już realizowany. Wydaje się, że nawet bez tych regulacji i tak w 2035 r. trudno byłoby kupić samochód spalinowy, bo wiele firm deklaruje, że wkrótce odejdzie od ich produkcji. Ale uwaga, mówimy tylko o samochodach nowych, bo tylko takich pojazdów dotyczą planowane regulacje.

Używane samochody spalinowe będzie można swobodnie odsprzedawać?

Oczywiście. I nas, jako największy rynek w Europie Środkowo-Wschodniej, powinno to mocno interesować. Importujemy ponad milion używanych samochodów rocznie i te pojazdy po 2035 r. cały czas będą mogły być rejestrowane. My nie mówimy absolutnie o tym, aby tego zakazywać, ale jasnym celem jest dekarbonizacja transportu, a emisja z sektora transportu między 1990 a 2018 r. wzrosła w Polsce o ponad 200%. Jeśli chcemy osiągnąć neutralność klimatyczną, nie zrobimy tego ograniczając wyłącznie rynek samochodów nowych. Dlatego jako PSPA staramy się wspierać rynek używanych samochodów elektrycznych. Chodzi o subsydiowanie ich, by zakup używanego „elektryka” kalkulował się kierowcom.

Średni wiek sprowadzanego do Polski używanego samochodu to prawie 12 lat, a bateria w samochodzie elektrycznym ma ograniczoną żywotność. Czy nie jest tak, że kupując 10-letniego elektryka musimy wymienić baterię, a ona stanowi połowę wartości samochodu?

W tej chwili akumulator trakcyjny w nowym samochodzie stanowi 30–35% jego ceny. My jako branża badamy pierwsze modele aut elektrycznych sprzed 10–12 lat. W większości przypadków, gdy sprawdzamy ich baterie litowo-jonowe, okazuje się, że są w lepszym stanie niż pierwotnie zakładano. Warto też zauważyć, że akumulatory trakcyjne są coraz lepsze: z każdym rokiem pozwalają pokonać większą odległość w ramach tej samej pojemności i dają się ładować z coraz większymi mocami. Jeszcze kilka lat temu za stację szybkiego ładowania uznawaliśmy tę o mocy 50 kW, dziś jest to 350 kW, a przy ciężarówkach mówimy o mocach ładowania na poziomie megawata! Zakładamy też, że żywotność akumulatorów będzie rosła. Już teraz standardem jest gwarancja na 8–10 lat. Dzięki temu, że pojazdy oferują zasięgi 400, 500, nawet 600 km, to po upływie wielu lat nadal będą funkcjonalne, mimo postępującej degradacji baterii. Równie ważne jest, że ceny akumulatorów systematycznie spadają: od 2010 do 2020 r. o 90%.

Możemy być spokojni, że producenci i ich samochody będą gotowi na rok 2035?

Wszystko wskazuje na to, że tak, choć w tym momencie prognozowanie przyszłości rynku motoryzacyjnego jest sportem ekstremalnym. Mieliśmy



pandemii, później kryzys na rynku półprzewodników, teraz toczy się wojna w Ukrainie. Trudno przewidzieć, co będzie w roku 2035. To za 13 lat. Jeśli cofniemy się o 13 lat do 2009 r., to chyba nie było ani jednego eksperta, może poza entuzjastami pokroju Elona Muska, który powiedziałby, że w 2022 r. na świecie będzie się rejestrować 10 milionów aut elektrycznych.

Te 13 lat temu przed motoryzacją otwierały się dwie drogi rozwoju: czerpanie energii z baterii lub ogniw wodorowych. Czy wodór okazał się ślepą uliczką dla samochodów?

Na tę chwilę tak. Jeszcze 10 lat temu przewaga samochodów wodorowych polegała na tym, że zapewniały większy zasięg i krótszy czas tankowania. Rozwój aut elektrycznych to zniwelował. Mimo to są segmenty, gdzie wodór może być realną alternatywą, chociażby transport ciężki, zwłaszcza ten zbliżony do 40 ton. Wodór jest paliwem przyszłości dla kilku potężnych segmentów gospodarki i myślę, że nikt tego nie kwestionuje, ale w 2022 r. w motoryzacji pojazdy EV wygrywają z wodorowymi na każdym froncie i są już liczone w milionach.

Słysząc obawy, czy wystarczy surowców dla tylu samochodów elektrycznych?

Akumulatory trakcyjne systematycznie są modernizowane tak, by ograniczać wykorzystywanie najbardziej kosztownych pierwiastków ziem rzadkich. Jeśli spojrzeć na

skład baterii z 2010 r. i tej współczesnej, to w nowej mamy dużo mniej litu, kobaltu czy niklu. Kolejne przełomy technologiczne, jak stały elektrolit, wprowadzą dodatkowe oszczędności w stosowaniu metali ziem rzadkich. Wydaje się zatem, że surowców wystarczy. Co więcej, te pierwiastki raz wykorzystane mają pozostać w produkcyjnym obiegu zamkniętym dzięki recyklingowi. W UE wprowadzono tzw. paszport baterijny, co wymusza, by określony procent pierwiastków z każdego zużytego akumulatora był odzyskiwany na potrzeby ponownej produkcji.

A co z infrastrukturą? Czy będzie wystarczająco dużo ładowarek?

Trzeba sobie szczerze powiedzieć, że jesteśmy na samym początku drogi. Gdyby nagle wszystkie samochody w Polsce stały się elektryczne, to sieć infrastrukturalna absolutnie nie byłaby na to przygotowana. Szacujemy, że liczbę miliona aut elektrycznych w kraju osiągniemy w 2030 r. i to daje nam czas, który musimy wykorzystać.

Ile punktów ładowania będzie potrzeba na ten milion aut?

Szacujemy, że w 2025 r. będziemy potrzebować między 30 a 40 tys. punktów ładowania, a zakładamy, że wówczas będzie około 300 tys. samochodów elektrycznych w kraju. Więc w 2030 r. mówilibyśmy o 100 tys. punktów. Dziś mamy ich zaledwie kilka tysięcy.

Czyli prawie 100 tys. punktów ładowania trzeba postawić w 8 lat?

Tak, ale nie jest to niemożliwe. W Niemczech powstało już 50 tys. punktów ładowania, w Holandii jeszcze więcej. Widać, że infrastruktura może się szybko rozwinąć. Co więcej, można powiedzieć, że teoretycznie każde gniazdko elektryczne jest punktem ładowania. I to zmienia percepcję patrzenia na elektromobilność.

I ostatnia obawa: czym będziemy te auta ładować? Wiadomo, że prądem, ale skąd go weźmiemy?

To pytanie dużo szersze, gdyż motoryzacja nigdy nie będzie największym biorcą prądu. Nawet jeśli w Polsce zostanie zarejestrowany milion samochodów elektrycznych, to będą one zużywały zaledwie kilka procent produkcji energii elektrycznej. Oczywiście musimy być przygotowani na ten kilkuprocentowy wzrost. Tylko skąd ta energia będzie pozyskiwana? Bo jeśli elektromobilność ma na celu doprowadzenie do neutralności klimatycznej, to powinna temu sprzyjać od początku do końca, czyli musimy korzystać z zielonej energii. Niestety w Polsce nie możemy najpierw zmienić miksu energetycznego, a potem przesiąść się na auta elektryczne, jak w Skandynawii, bo nie mamy na to czasu. Musimy działać równolegle.

EQ TOUR

W LICZBACH

Szkolenia EQ Tour pozwalają poznać realia użytkowania elektrycznych Mercedesów – to trochę teorii i mnóstwo praktyki. A jak tegoroczny sezon wygląda w liczbach?



Zdjęcia: Mercedes-Benz AG (7), Adobe Stock (4)

Zainwestuj w unikatowy apartament

- Foksal 13/15 to dwie odrestaurowane XIX-wieczne kamienice usytuowane tuż przy Trakcie Królewskim w samym sercu Warszawy.
- Nowoczesne udogodnienia – podziemny garaż, strefa SPA i wellness oraz zadaszone, eleganckie patio, gdzie pomocą służy concierge – wnoszą niespotykany komfort do codzienności rezydentów.
- To prawdziwie luksusowa enklawa i jedyny taki adres w Polsce.

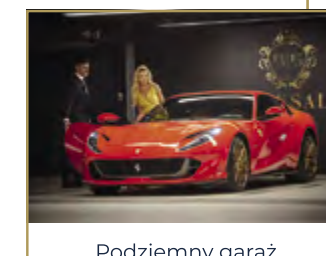
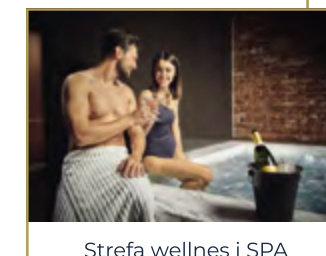
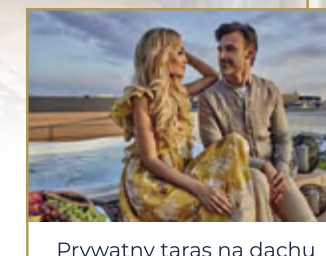
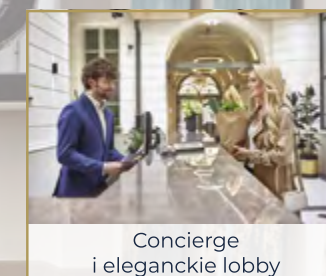
Zapytaj o apartament.

+48 600 113 113

WWW.FOKSAL1315.COM

13/15
FOKSAL

GHELAMCO
INTERNATIONAL REAL ESTATE INVESTOR & DEVELOPER



SAVOIR-VIVRE PRZY ŁADOWARCE



W czasach rycerskich, by móc zachować się z klasą, trzeba było znać dworską etykietę. Dziś, gdy przesiadamy się do aut elektrycznych, przyda się znajomość etykiety ładowania. O tej inicjatywie edukacyjnej rozmawiamy z jej pomysłodawcą ŁUKASZEM LEWANDOWSKIM, prezesem EV Klub Polska.

Ile samochodów przypada na ładowarkę w Polsce?

Samochodów czysto elektrycznych jest prawie 11 na jedną stację ładowania. Gdy uwzględnimy jeszcze hybrydy z wtyczką, to ta liczba rośnie do 22.

To dużo czy mało?

Powiedziałbym, że to wartość graniczna. Gdy będzie więcej, zaczną robić się kolejki do ładowania. Samochodów elektrycznych w Polsce przybywa obecnie ok. 1000 miesięcznie, a w tym czasie stacji ładowania powstaje kilkanaście, maksymalnie kilkadziesiąt. Dlatego alarmujemy, żeby czym prędzej zająć się budową infrastruktury i uprościć procedury. Jeszcze kilka lat temu na stacjach ładowania hulał wiatr, a teraz w jeden wakacyjny weekend jedzie nad morze kilkadziesiąt lub kilkaset aut elektrycznych, których kierowcy planują ładowanie na ultraszybkich stacjach (150+ kW), a między Łodzią a Trójmiastem są takie tylko w trzech lokalizacjach, więc czasami zaczynają tworzyć się tam kolejki.

I co wtedy? Pan na co dzień obserwuje zachowania kierowców przy ładowarkach?

Tak, samochodami elektrycznymi jeżdżę od 4 lat. Przez ostatnie 2 lata przejechałem ponad 100 tys. km na prądzie, więc mam wiele okazji do obserwacji. Pierwsi posiadacze aut elektrycznych to byli tzw. early adopters, czyli osoby bardzo otwarte na nowe technologie, pasjonujące się tym, znające także zasady właściwego korzystania ze stacji ładowania.

Teraz to się zmieniło? Przybywa nieodpowiednich zachowań?

Można powiedzieć, że samochody elektryczne POWOLI trafiają pod strzechy, a to oznacza, że zaczynają nimi jeździć osoby nieinteresujące się wcześniej elektromobilnością. Z racji tego, że EV Klub Polska ma również edukować, wymyśliłem specjalną ulotkę. To będzie elegancka i przyjazna forma (w przeciwieństwie do znanych naklejek) zakomunikowania kierowcom, że przy stacjach ładowania są pewne zasady, których do tej pory nie znali.

Jakie są grzechy kierowców?

Najbardziej powszechny to zastawianie stacji ładowania. Często takie stacje są zlokalizowane przy wejściach do galerii handlowych, urzędów i są to atrakcyjne miejsca do parkowania, a one są zarezerwowane wyłącznie dla aut, które się ładują. To nie jest tak, że mając samochód elektryczny, możemy tam po prostu stanąć, ponieważ w ten sposób uniemożliwiamy komuś naładowanie auta. Inny problem to zastawianie dwóch miejsc do ładowania. Proszę, to zdjęcie zrobiłem wczoraj (Łukasz pokazuje na telefonie samochód elektryczny zajmujący dwa miejsca pod ładowarką). Niektórzy pozostawiają też auto podłączone do ładowarki dłużej niż potrzeba. Jeżeli jesteśmy na zakupach w galerii, a nawet na seansie w kinie i samochód nam się w tym czasie już naładuje, to nie wypada, żeby on zajmował ładowarkę jeszcze przez godzinę czy dwie. Należałoby auto przeparkować, bo blokujemy i miejsce, i wtyczkę.

Na drogach są tzw. samozwańczy szeryfowie, którzy na własną rękę wymierzają „sprawiedliwość” kierowcom robiącym według nich coś nie



tak. Czy są tacy szeryfowie od ładowarek, którzy wyrwyją wtyczki albo odciągają auta na bok?

W Polsce na szczęście o tym nie słyszałem. Jako kierowcy aut elektrycznych mamy jeszcze na tyle kultury, że nie dochodziło do rękoczynów czy uszkodzeń samochodów. Najostrzejszym przykładem może być zastawienie samochodu pod ładowarką. Jednak to nie jest czysta złośliwość, bo zwykle taka osoba musi naładować swoje auto i żeby się podłączyć, nie może inaczej stanąć.

A jak to wygląda za granicą?

Zdarza się, że ludzie dzwonią na policję czy straż miejską i laweta zabiera auto blokujące ładowarkę. W USA ludzie nawet na własną rękę przestawiają taki samochód, czasem go uszkodzając. Podkreślam, że w Polsce takich zachowań nie ma, zwracanie uwagi jest bardziej kulturalne.

A teraz wejdzie na wyższy poziom savoir-vivre dzięki waszym ulotkom, które można włożyć komuś za wycieraczkę.

Ulotki rozdajemy naszym klubowiczom, aby mieli po kilka w schowku. Akcję promujemy też w internecie i staramy się pozyskiwać media, aby szerzyły tę wiedzę.

Czy to się sprawdza?



Już dochodzą do mnie sygnały, że tak. Przykładem może być Kuba, ambasador naszego klubu z Katowic, który często jeździ do jednej z galerii handlowych. Tam jakiś pracownik ciągle parkował samochodem spalinowym na stacji ładowania aut elektrycznych. Kuba zostawił mu taką ulotkę i następnym razem ów pan zaparkował kilka miejsc dalej, a potem już nigdy nie zastawiał ładowarki.

Na ulotce widzę jeszcze ciekawy punkt.

To chyba już wyższa szkoła elektrokultury?

Tak. Chyba wszyscy użytkownicy aut elektrycznych wiedzą, że mamy dwie wtyczki do szybkiego i wolnego ładowania, ale już nie wszyscy mają świadomość, że w końcowej fazie procesu szybkiego ładowania moc spada do tak niskich wartości, że mogą zmienić wtyczkę na tę wolną i będą ładować akumulator z taką samą mocą. Zdarza się, że ktoś czeka na szybkie złacze, a inny ma 98% i jest podłączony do stacji 100 kW, choć pobiera ledwie 10 kW. Gdyby ładujący przełączył się na wolne złacze, tak samo pobierałby 10 kW, za to dałby innemu możliwość szybkiego ładowania i oszczędzałby pieniądze, bo na wolnym złaczu są niższe stawki.

Tak myślę, że stawiając auto do ładowania na dłużej, warto zostawić swój numer telefonu za szybą.

Też o tym pomyśleliśmy i stworzyliśmy specjalny zegarek. To kartonowa koperta z tarczą godzinową w środku, na której zaznaczamy, o której planujemy zwolnić ładowarkę. Jest tam też miejsce na ewentualne podanie numeru telefonu. Taki zegarek zostawiamy za szybą auta. Ale że dziś wszystko jest w smartfonach, to na 12 września przygotowujemy premierę naszej aplikacji EV Klub Polska, która będzie miała funkcję meldowania się na stacji ładowania. To będzie opcjonalne, ale im więcej osób będzie z tego korzystać, tym będzie skuteczniejsza. Wtedy wystarczy włączyć aplikację, by sprawdzić jak długo konkretna ładowarka będzie jeszcze zajęta.



W ostatni weekend sierpnia pogoda dopisała, a jak frekwencja?

I na starcie i na mecie frekwencja 100%. W zlocie uczestniczyło 14 załóg, oczywiście kobiecych, bo z założenia w złotych She's Mercedes biorą udział same panie, przede wszystkim z Klubu Zabytkowych Mercedesów Polska.

Jakimi Mercedesami przyjechały?

Zaprezentowałyśmy cały wachlarz modeli zaczynając od lat 50. XX w. Najstarszy egzemplarz to W 191 z 1952 r., którego załoga przyjechała aż z Częstochowy, kolejne auto to W 180 z 1957 r., następnie dwa samochody z lat 60. i najliczniej reprezentowane lata 70. i 80. Dopelnieniem był wyjątkowy, przepiękny elektryk EQS z tego roku.

Jaki był motyw przewodni zlotu?

Motyw dopasowany jest do specyfiki miejsca, bazy zlotu. W tym roku auta prezentowały się na historycznym dziedzińcu Zamku Biskupów Warmińskich. Był więc motyw szlacheckich metali: srebro chromowanych elementów samochodów w połączeniu z naszymi złotymi kreacjami.

Wiem, że organizacja zlotu to spore wyzwanie.

Faktycznie to duże przedsięwzięcie, gdyż miłośniczki klasycznej motoryzacji to kobiety, które zasługują na to, co najlepsze. Nasze motto to „The best or nothing”. Tradycyjnie wspiera nas Mercedes-Benz Polska. W tym roku drugim sponsorem był dealer Mercedes-Benz Auto Idea. Otrzymałyśmy również gustowne gadżety od MB oraz Maybach Boutique z Krakowa. Bardzo pomocne było objęcie zlotu patronatem przez burmistrza Lidzbarka Warmińskiego. Gościł na dziedzińcu zamku podczas prezentacji aut. Zachwycał się klasykami, ale nie ukrywam, że do gustu najbardziej przypadły mu elektryczny EQS i dostoyny Maybach, którym przyjechał prezydent klubu.

Złoty She's Mercedes to nie tylko samochody...

Czerpiemy z regionu to, co najlepsze. Zwiedzałyśmy lokalne zabytki oraz Muzeum Warmii i Mazur. Odwiedziłyśmy Pałac i Folwark Galiny – przepiękne rozległe tereny, gdzie można poczuć klimat Warmii. Tam jadłyśmy regionalne potrawy i brałyśmy udział w warsztatach. Mogłyśmy dotknąć, powąchać i posmakować

Zdjęcia: Mercedes-Benz Polska



różnych ziół, zaparzyć z nich samodzielnie skomponowaną herbatę.

To była atrakcja, która cieszyła się największą popularnością?

Największe wrażenie zrobiły loty balonowe. Czekałyśmy do wieczora, aż ucichnie wiatr. Pogoda sprzyjała, więc mogłyśmy z wysokości podziwiać wspaniałe krajobrazy.

Na dole też było co oglądać – błyszczące klasyczne Mercedesy.

Prezentacja aut odbyła się w sobotę między godz. 10 a 12. Bardzo profesjonalnie poprowadziła ją dziennikarka motoryzacyjna Katarzyna Frendl, która brała udział w zlocie właśnie tym pięknym nowoczesnym EQS. Przeprowadzała wywiady z każdą załogą, co pozwoliło widzom poznać historie prezentowanych samochodów.

Publiczność wybierała najatrakcyjniejsze auto?

To było bardzo ciekawe doświadczenie, bo każdy samochód miał swoich zwolenników i różnice w liczbie głosów nie były duże. Każdy z publiczności dostrzegał

coś innego: dla jednych liczyła się linia nadwozia, dla innych przepięknie zachowana tapicerka, jeszcze inni zwracali uwagę na znakomite wyposażenie.

Jakie auto ostatecznie wygrało?

Kabriolet z 1964 r. W 112. Pięknie i dostojnie się prezentował, a jego czerwona skórzana tapicerka sprawiała, że nikt nie przechodził obok niego obojętnie. Żartobliwie koleżanki zwycięskiej załogi nazywamy łowczyniami nagród, gdyż nie ma zlotu, by nie wróciły z trofeami. Drugie miejsce zajęło najstarsze auto, czyli W 191 z 1952 r. Dalej głosy rozkładały się dość równomiernie.

Czy już wiadomo, gdzie panie spotkacie się za rok?

Decyzja wkrótce zapadnie, są dwie propozycje. Na pewno złoty będą kontynuowane, bo złoty She's Mercedes na dobre wpisał się w kalendarz motoryzacyjnych imprez w Polsce i zbudował silną markę. Poza tym to wyczekiwane przez nas wydarzenie. Zabytkowe Mercedesy to znakomity pretekst do pielęgnowania przyjaźni, ale też do zawierania znajomości. Na każdym zlocie dołączają nowe załogi, które już teraz serdecznie zapraszamy.

NOWY WYMIAR

Zdjęcia Simon Puschmann
Tekst Bastian Fuhrmann i Hendrik Lakeberg

Jak stworzyć nowe wcielenie legendy, która od początku była ucieleśnieniem marzeń o wolności? Trzeba pozostać maksymalnie wiernym oryginalnej koncepcji, łącząc ją z awangardową technologią. Zobaczcie „zrodzony na nowo” sportowy samochód stulecia w futurystycznej inscenizacji projektantki KASI BODZIAK-SCHWARZBURGER



Całkowicie nowa architektura pojazdu: precyzję dynamicznej jazdy i sportową sylwetkę auto zawdzięcza najnowocześniejszej aluminiowej ramie przestrzennej.

Projektanci stworzyli połączenie analogowej geometrii i cyfrowego świata – zgodnie z modnym trendem bycia „hiperanalogowym”

On wrócił. Z pełną mocą. Nowy Mercedes-AMG SL zwiastuje koniec pewnej ery i początek nowej. To nowe otwarcie dla marki wyczynowych i sportowych samochodów Mercedes-AMG, która teraz bierze pod swoje skrzydła to kultowe auto.

Nowy SL wyznacza drogę ku przyszłości. Motto „Gwiazda rodzi się na nowo” zapowiada zmiany, dzięki którym ta pionierska i najstarsza seria modeli Mercedes-Benz staje się bardziej sportowa i bardziej luksusowa, a przez to jeszcze bardziej pożądana.

Zacznijmy jednak od historii legendarnego samochodu: odważny pomysł, z którego zrodziła się ikona motoryzacji, powstał z potrzeby chwili. W czerwcu 1952 r. 300 SL miał wystartować w 24-godzinnym wyścigu Le Mans. Według pierwotnych planów do auta kierowca miał wchodzić przez rodzaj włazu. Przepisy tego nie zabraniały, ale przedstawiciel organizatorów zasugerował inne rozwiązanie, szkicuując unoszone drzwi. Niemiecka ekipa przystała na to, by wykluczyć jakiegokolwiek protesty po wyścigu. Zwycięstwo w Le Mans stało się narodzinami legendy „Gullwinga” – samochodu, którego podnoszone drzwi przypominają skrzydła mewy.

Zaledwie dwa miesiące później na torze Nürburgring 300 SL odniósł poczwórne zwycięstwo.

W 1954 r. Mercedes-Benz wprowadził ten model do produkcji. Dziś 300 SL Gullwing, którego powstało zaledwie 1400 sztuk, osiąga ceny przekraczające milion euro. We wszelkich zestawieniach znajduje się wśród ikon samochodów sportowych XX w. Oddaje ducha swojej epoki, nie tylko z powodu sukcesów na torach wyścigowych. Po tym, jak SL szturmował świat sportów motorowych, wersja produkcyjna zdobyła serca hollywoodzkich gwiazd i celebrytów, najchętniej pokazujących się w „Gullwingu” na malowniczych drogach Łazurowego Wybrzeża.

Produkowana od lat 60. „Pagoda”, jak nazywano W 113, wyznaczała kurs SL na kolejne dekady: samochód zachował swój sportowy charakter, a seria stała się również pionierem marki, gdyż częstokroć to ten pojazd był wybierany jako pierwszy do wprowadzania nowych technologii w produkcji seryjnej. Na przykład pierwsza masowo produkowana całkowicie aluminiowa karoseria zadebiutowała w 2012 r., odchudzając auto o 140 kg.

DYNAMICZNY I LUKSUSOWY

SL to skrót od superlekki, ale w najnowszym modelu może też być odczytywany jako superluksusowy. Projektantka Kasia Bodziak-Schwarzburger do prezentowanych tu zdjęć stworzyła ekspresjonistyczną scenografię.

„Mercedes SL to kwintesencja samochodu sportowego. Mnie natychmiast przywołuje obrazy szybkiego czerwonego kabrioletu pędzącego krętymi drogami przez wzgórza. Przed oczami mam siedzącą za kierownicą kobietę w dużych okularach przeciwsłonecznych i z długim szalem, którego końce rozwiewa pęd

Serce auta: za gwiazdą na osłonie charakterystycznej dla AMG chłodnicy kryje się potężny 4-litrowy silnik V8 biturbo AMG o mocy 585 KM. Dzięki niemu Mercedes-AMG SL osiąga 315 km/h.



powietrza. To moje pierwsze skojarzenie wywodzi się z lat 60. – wyjaśnia projektantka. – I tak jak nowe wcielenie AMG oddaje część legendzie oryginalnego modelu, podobnie w mojej inscenizacji również można zobaczyć, skąd pochodzi pierwotna inspiracja. Zależało mi na tym, aby pokazać całą tradycyjną elegancję SL, jednocześnie interpretując ją w nowoczesny sposób, zgodnie z duchem czasu. Wszystko związane z tym samochodem powinno być jak on sam: lekkie i dynamiczne”.

Kasia do stworzenia scenografii wykorzystała folię dichroiczną (z greckiego dosłownie „dwóch kolorów”). To zaawansowany technologicznie materiał o opalizującej powierzchni, coraz częściej stosowany w nowoczesnej architekturze.

„Bawiliśmy się refleksami, aby uzyskać futurystyczny efekt. Rezultatem jest aura, która rozszerza obiekt, wypełniając całe pomieszczenie. Folia jest jednocześnie przezroczysta i lustrzana, w zależności od tego, jak pada na nią światło. Łączy lekkość z lśniąca elegancją, co również zgrabnie nawiązuje do SL” – wyjaśnia Kasia.

Niekonwencjonalne spojrzenie projektantki na pojazd to kolejne potwierdzenie, że Mercedes-AMG SL reprezentuje przyszłość. Ikona samochodu sportowego znalazła się teraz pod sztandarami marki Mercedes-AMG, co jeszcze bardziej wzmacnia sportowy charakter pojazdu. Jednak najważniejsze, że projektanci i inżynierowie perfekcyjnie, precyzyjnie i kompleksowo zadbali o odtworzenie DNA samochodu. Szybko staje się jasne, że ta generacja SL sportowy charakter ma w genach.

Za gwiazdą na charakterystycznej dla AMG osłonie chłodnicy kryje się mocny 4-litrowy silnik V8 biturbo AMG dający 585 KM. Moc topowego modelu SL 63 4MATIC+ jest przenoszona przez sportową skrzynię biegów AMG SPEEDSHIFT MCT 9. Po raz pierwszy w swojej 70-letniej historii roadster ma napęd na wszystkie koła. Rezultat: maksymalna radość z jazdy i wygoda w codziennym użytkowaniu. Właśnie tak powinien wyglądać i prowadzić się samochód sportowy. Podobnie jak w przypadku auta z 1952 r., projekt nowego SL-a rozpoczął się dosłownie od czystej kartki papieru. Samochód bazuje na zupełnie nowej architekturze z miejscami 2+2, opracowanej przez Mercedes-AMG.

Nowy SL ma aluminiową ramę przestrzenną o konstrukcji samonośnej. To gwarantuje maksymalną sztywność, a także pozwala na precyzyjną dynamiczną jazdę, zapewnia wysoki poziom komfortu i sportowe proporcje sylwetki. Dzięki temu SL 63 4MATIC+ na 20-calowych obręczach AMG ze stopu metali lekkich z 5 podwójnymi ramionami przyspiesza do 100 km/h w zapierające dech w piersiach 3,6 s i może rozpędzić się do 315 km/h.



Mercedes-AMG SL 63 4MATIC+:
Średnie zużycie paliwa:
13,0–12,5 l/100 km
Średnia emisja CO₂:
294–282 g/km

Informacje o metodzie pomiaru na stronie 4



Połączenie komfortu z najwyższą jakością: wewnątrz znajdziemy luksusowe materiały, jak skóra, i głośniki Burmester.



Scenografia stworzona przez projektantkę Kasię Bodziak-Schwarzburger, przenosi legendę samochodów sportowych w futurystyczny świat.

HIPERANALOGOWY DESIGN

Gorden Wagener, szef designu Mercedes-Benz Group AG, chce przywrócić samochodom przepych i blask właśnie za sprawą modelu Mercedes-AMG SL. „Jestem wielkim fanem 300 SL Gullwing – mówi główny projektant Mercedes-Benz, nawiązując do pierwowzoru. – Wraz z nowym samochodem na nowo pozycjonujemy kultowy projekt SL. Ekspresyjna karoseria daje wrażenie lekkości i wyrazistości, doskonale łącząc zmysłowe piękno z ekstrawaganckim designem”. Efekt ten osiąga się dzięki wyraźnym, ale skróconym liniom i efektownie rozmieszczonym elementom, takim jak charakterystyczna dla AMG osłona chłodnicy. W nowym projekcie daje się wyczuć ducha SL-a. Są historyczne odniesienia i zaawansowane technologicznie detale: te pierwsze nawiązują do najwcześniejszych modeli marki, a drugie podkreślają, że samochód wyznacza kierunek na przyszłość.

Nowy Mercedes-AMG SL to ikona samochodu sportowego z XX w. przeniesiona w wiek XXI. „Nowy model łączy sportowe geny oryginalnego SL-a z osiąganymi, z których słynie AMG. Jednocześnie oferuje szczyt luksusu i komfortu.

Znajdziemy to również we wnętrzu, gdzie najwyższy poziom wygody i jakości harmonijnie współgra ze sportowym charakterem. „Połączenie wysokiej jakości świata analogowego i najnowocześniejszego sprzętu cyfrowego jasno pokazuje, że nowy SL to narodziny ikony współczesnej ery” – mówi Philipp Schiemer, prezes Zarządu Mercedes-AMG GmbH.



„Nowy model łączy sportowe geny oryginalnego SL z osiąganymi, z których słynie AMG. Jednocześnie oferuje szczyt luksusu i komfortu”

Philipp Schiemer, prezes Zarządu
Mercedes-AMG GmbH



Światowa premiera:
po raz pierwszy w serii SL
dostępny jest napęd
na wszystkie koła.

Gdy tylko usiądziesz za kierownicą, bardzo szybko stanie się jasne, że 300 SL był inspiracją również dla wnętrza. Projektanci stworzyli mieszankę analogowego luksusu i cyfrowego świata zgodnie z modnym „hiperanalogowym” trendem. Głośniki Burmester doskonale pasują do tapicerki z wysokiej jakości skóry. Mercedes-AMG oferuje imponującą gamę opcji indywidualizacji wnętrza: od stylu sportowo-dynamicznego aż po wyrafinowany luksus. Dostępne są także różne pakiety stylistyczne nadwozia, które dodatkowo podkreślają elegancję i dynamikę sylwetki.

System nawigacji posiada funkcję rozszerzonej rzeczywistości – do tego co sami widzimy, komputer dodaje wirtualne elementy przydatne podczas jazdy. Miękki dach z wysokiej jakości tkaniny można schować w zaledwie 15 s, nawet przy prędkości do 60 km/h. Przyjemność z jazdy można więc odczuwać na różne sposoby, a w planach jest już wysoko wydajny hybrydowy wariant SL E PERFORMANCE i oczekiwanie na niego jest elektryzujące.



GREEN MOUNTAIN

★★★★★

58-540 Karpacz | ul. Sarnia 21 | tel. +48 75 612 60 44 | rezerwacja.online@green-mountain.pl | www.green-mountain.pl

Dla każdego indywidualnie zarezerwowanych 2 osób, 1 w gratisie!*
Pomnażaj ile chcesz!

**Przy organizacji wydarzenia biznesowego na minimum 10 pokoi
– weekendowy pobyt dla 2 os. w cenie!***

Zapytaj o szczegóły powołując się na Mercedes Me!

* Oferty obowiązują na pobyty i wydarzenia zrealizowane do 18 grudnia 2022 r.



STYLOWA JAZDA

NAJLEPSI PRZYJACIELE



Poduszka dla psa i obroża **MERCEDES-BENZ**,
przyłulanka **MCM**.

Stylizacja Carmen Färber
Zdjęcia Stephanie Pfaender

**W naszym zabieganym codziennym życiu
czasami umykają nam te małe chwile
pełne prawdziwej magii. Dlatego na moment
zatrzymaliśmy czas, aby uchwycić tę
szczególną więź między dwoma
najlepszymi przyjaciółmi człowieka
– psem i samochodem.**



Skórzana obroża **MERCEDES-BENZ**,
żółta sukienka **IRIS & INK**, bransoletka
z 18-karatowego złota **WELLENDORFF**,
pierścionki **POMELLATO**.



Smycz i obroża **MERCEDES-BENZ**,
zamszowa kurtka **MR PORTER**, koszula **LORO**
PIANA, spodnie **CALVIN KLEIN**, tenisówki
SANTONI FOR AMG, skarpetki **FALKE**.



Transporter dla psa **MERCEDES-BENZ**,
marynarka **MAX MARA**, spodnie **LUISA**
CERANO, top **ARKET**, bransoletka
ISABELLEFA, pierścionek **POMELLATO**.



Obroża **MERCEDES-BENZ**, system bezpiecznego
transportu bagażnikowego **DOGSTYLER**.



Spodnie **MAX MARA**,
sweter **LUISA CERANO**,
bransoletka **ISABELLEFA**,
pierścionek **POMELLATO**,
obroża **MERCEDES-BENZ**.



Obroża **MERCEDES-BENZ**,
kurtka i spodnie **HERMÈS**,
koszulka polo **SANDRO**, buty **COS**.

PRZYSZŁOŚĆ LUKSUSU WEDŁUG VIRGILA ABLOHA I GORDENA WAGENERA

Zanim przedwcześnie odszedł w 2021 r., rewolucyjny designer VIRGIL ABLOH pracował nad kilkoma projektami z GORDENEM WAGENEREM i Mercedes-Benz. Wspólnie zakwestionowali status quo i stworzyli wyjątkową wizję designu samochodów przyszłości.

Tekst Hiromitsu Ozone i Nicolo Fischer



PROJEKT MAYBACH

Ten projekt Virgila Abloha i marki Mercedes-Maybach został zaprezentowany w 2021 r.

LIMITOWANA EDYCJA KLASY S

Doskonały klasyczny samochód ma dwubarwne malowanie; połączenie koloru piaskowego z błyszczącą czernią obsydianu. Klasa S sygnowana nazwiskiem Virgila Abloha była ściśle limitowana do 150 sztuk.

**Mercedes Maybach
Klasa S, S 680:**

Średnie zużycie paliwa:

14,3–13,4 l/100 km

Średnia emisja CO₂ :

326–304 g/km

Informacje o metodach pomiaru na stronie 4.



Współpraca nieżyjącego już projektanta Virgila Abloha z szefem designerów Mercedes-Benz Gordenem Wagenerem wyniosła luksus na zupełnie nowy poziom. Ich wspólną drogę zapoczątkował Project Geländewagen z 2020 r., czyli przeobrażenie kultowej Klasy G. Główną motywacją Abloha było inspirowanie innych: „Moim celem w tym projekcie dla Mercedes-Benz jest namawianie młodych artystów, inżynierów, designerów by kwestionowali status quo, ale chciałem też poeksperymentować z własnymi umiejętnościami projektowymi”.

**PROJEKT MAYBACH: LUKSUSOWY OFF-ROAD
INSPIROWANY ŚWIATEM PODRÓŻNIKÓW**

To jak spojrzenie w przyszłość, która nadejdzie za kilkadziesiąt lat: kiedy w grudniu 2021 r. zaprezentowano samochód koncepcyjny Project MAYBACH, świat ujrzał coś naprawdę wyjątkowego. To była druga odsłona współpracy obu projektantów z firmą Mercedes-Maybach i stało się jasne, że ich połączona kreatywność wykracza poza znane dotąd granice.

Podkreśla to ich samochód koncepcyjny: pomimo że auto ma aż 6 m długości, kabina Projektu MAYBACH ma tylko dwa futurystyczne fotele. To coupé o terenowym designie, które jednocześnie budzi podziw i chęć zabawy, a przy tym nie traci nic z wyszukanej elegancji marki Mercedes-Maybach.

Dodatkowo kwestie ochrony środowiska, tak ważne zarówno w branży modowej jak i motoryzacyjnej, również zostały uwzględnione. Samochód jest elektryczny i ma wbudowane w maskę panele słoneczne.

Myślą przewodnią projektu MAYBACH było odtworzenie DNA wyrafinowanego luksusowego samochodu Mercedes-Maybach w aucie terenowym. „Projektem MAYBACH definiujemy kolejny poziom luksusu – powiedział Gorden Wagener. – Po 100 latach przenosimy markę w luksusową elektryczną przyszłość. Wraz z Virgilem Ablohem piszemy nowy zbiór zasad dla Mercedes-Maybach”. Rezultat ich pracy dosłownie otwiera przed nami nowe perspektywy: można wygodnie leżeć w samochodzie, mając niesamowity widok przez przeszklony panoramiczny dach. Wielkie terenowe opony są nie mniej imponujące. Wnętrze auta w tym samym kolorze co nadwozie to luksusowy



KAPSUŁOWA KOLEKCJA OFF-WHITE

Zainspirowana Projektem MAYBACH marka modowa Abloh Off-White zaproponowała kolekcję ubrań, na którą składały się m.in. bluzy i rękawice wyścigowe.



PROJEKT MAYBACH
 We wnętrzu elektrycznego samochodu koncepcyjnego znalazło się wiele detali inspirowanych światem podróżników, takich jak toporek zamocowany obok fotela pasażera.



PROJEKT MAYBACH

Myślą przewodnią projektu MAYBACH było odtworzenie DNA wyrafinowanego luksusowego samochodu Mercedes-Maybach w aucie terenowym.



apartament dla dwóch osób. O inspiracjach ze świata podróżników przypomina toporek zamocowany obok fotela pasażera.

OGROMNY WPŁYW ABLOHA NA MODĘ I DESIGN

Koneserzy designu i mody na całym świecie byli zszokowani słysząc, że Virgil Abloh zmarł w listopadzie 2021 r. w wieku 41 lat. W swojej ponaddziesięcioletniej karierze zawodowej artysta założył własną mediolańską markę mody Off-White i trafił na czołówki gazet, zostając dyrektorem artystycznym mody męskiej w Louis Vuitton.

W swych projektach Abloh wciąż przekraczał granice, np. gdy podniósł streetwear, czyli modę uliczną, do rangi high fashion. Dzięki temu udało mu się nie tylko zainspirować elitarną scenę modową, ale także oddać głos marginalizowanym społecznościom. Co więcej, projektant założył fundusz stypendialny Virgil Abloh™ „Post-Modern”, aby wspierać kolejne pokolenie czarnoskórych liderów branży mody. W 2020 r. jedyny model Project Geländewagen w skali 1:3 został sprzedany na aukcji za 160 tys. dol., a cały dochód trafił na rzecz funduszu.

2022: PRZEŁOMOWY SAMOCHÓD I SPECJALNA KOLEKCJA KAPSUŁOWA

Finałową odstonę Projektu MAYBACH zaprezentowano w kwietniu 2022 r. To limitowana edycja Klasy S Mercedes-Maybach w znanym dwubarwnym malowaniu: piaskowy w połączeniu z błyszczącą obsydianową czernią. Powstało 150 egzemplarzy wyposażonych w specjalny „robiony na miarę” interfejs użytkownika i luksusową odmianę pakietu Maybach MBUX.

Tego samego dnia co limitowana edycja Klasy S pojawiła się specjalna kolekcja kapsułowa (czyli taka, gdzie wszystko do siebie pasuje) zaprojektowana przez Abloha i jego markę Off-White. Były to m.in. koszulki w piaskowym kolorze, dwa rodzaje bluz: z okrągłym dekoltem i z kapturem, czapki z daszkiem oraz rękawice wyścigowe z efektem pochłaniania czarnym sprayem.

Kiedy Gorden Wagener został poproszony o podsumowanie efektów pracy ostatnich lat, ujął to w ten sposób: „Jestem niesamowicie dumny z tego, co stworzyliśmy we współpracy z Virgilem. Od Projektu Geländewagen, który

poprzez naszą kultową Klasę G stał się punktem odniesienia dla modelu współpracy branży modowej i motoryzacyjnej, po Projekt MAYBACH, który przeniósł wybitne dziedzictwo Mercedes-Maybach w przyszłość, razem z Virgilem naprawdę wkroczyliśmy na nowy teren. Limitowana edycja Maybach autorstwa Virgila Abloha stanowi przykład symbiozy innowacyjnego designu z najlepszym rzemiosłem, jakie można dziś spotkać na drogach”.

PROJEKT GELÄNDEWAGEN

Pierwszy wspólny projekt Virgila Abloha i Gordena Wagenera z 2020 r., czyli nowe spojrzenie na Klasę G.



Virgil Abloh

Zrewolucjonizował luksusową modę. Założył w Mediolanie własną markę odzieżową Off-White. W 2018 r. został dyrektorem artystycznym mody męskiej w Louis Vuitton. Zmarł na raka w listopadzie 2021 r. w wieku 41 lat.

Gorden Wagener

Studiował design w przemyśle i transporcie na uniwersytecie w Essen i w londyńskim Royal College of Art. W 2016 r. został szefem projektantów w Mercedes-Benz Group AG, wprowadzając w firmie nową filozofię designu zwaną zmysłową wyrazistością.



Zdjęcia: Mercedes-Benz AG

KOLEKCJA SZTUKI MERCEDES-BENZ

KULTOWY SOJUSZ

Tekst Renate Wiehager

ANDY WARHOL to jeden z największych artystów XX w., a legendarne samochody Mercedes-Benz były inspiracją również dla twórcy pop-artu. Poznajmy historię współpracy gwiazdy sztuki z gwiazdą motoryzacji.

„Mercedes-Benz 300 SL Coupé (1954)”, 1986

Sitodruk, akryl na płótnie

152,5 x 127,5 cm

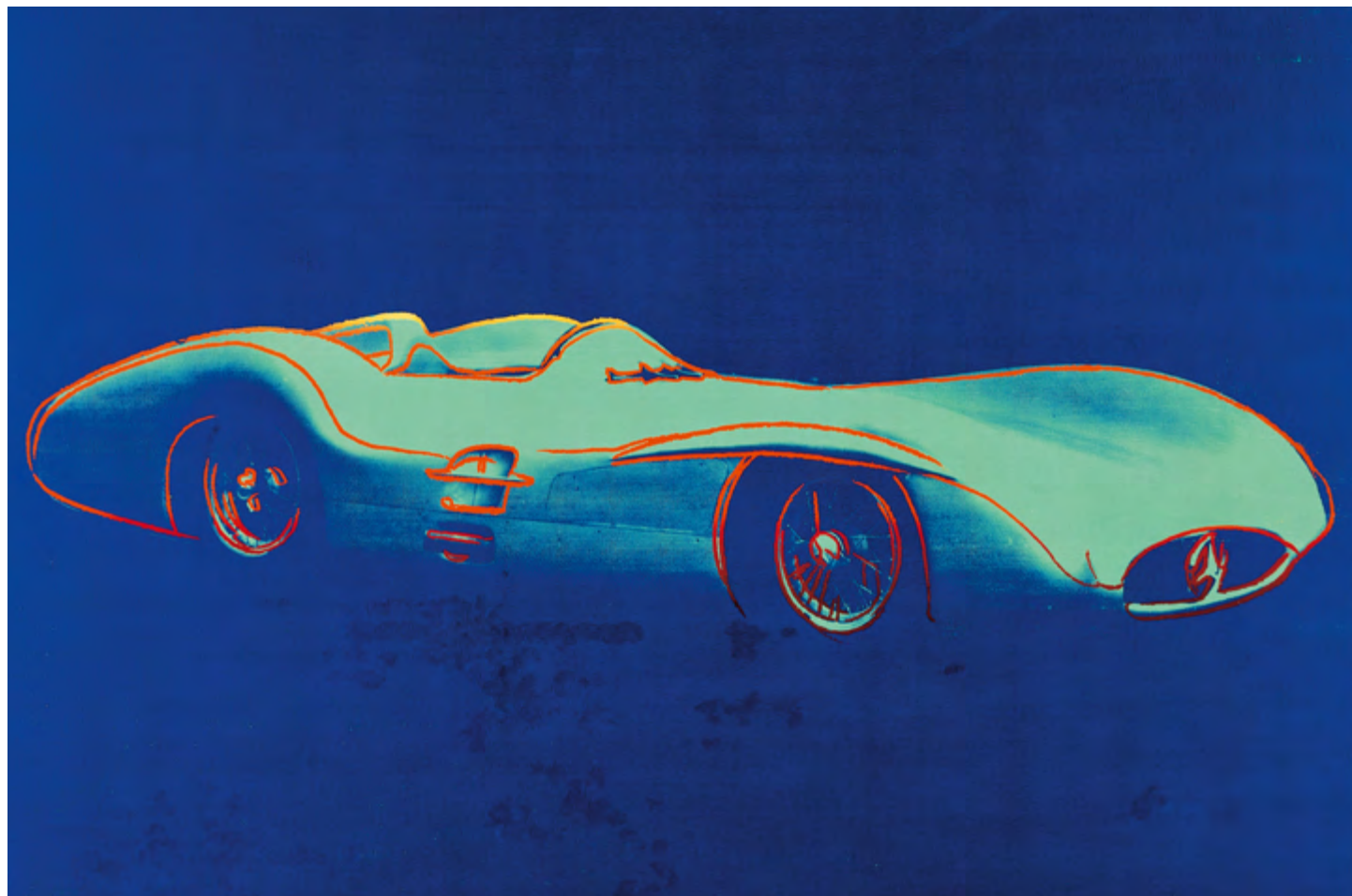
Kolekcja Sztuki Mercedes-Benz

Zakupiony w 1987 r.

Zdjęcie: © 2022 The Andy Warhol Foundation for the Visual Arts, Inc./licensed by Artists Rights Society (ARS), New York



„Mercedes-Benz W 196 R Grand Prix Car
(wersja optywowa), (1954)”, 1986
Sitodruk, akryl na płótnie
102,5 x 153 cm
Kolekcja Sztuki Mercedes-Benz
Zakupiony w 1987 r.



Zdjęcie: © 2022 The Andy Warhol Foundation for the Visual Arts, Inc./licensed by Artists Rights Society (ARS), New York

Warhol poprosił przyjaciół, aby wskazali mu, które motywy oddają ducha czasów i najlepiej odzwierciedlają masowe gusta.

Wpis w pamiętniku Warhola z wiosny 1986 r. zapowiadał plan stworzenia serii motoryzacyjnej: „Fred zadzwonił i powiedział, że zjemy lunch z Hansem Mayerem i facetem z Mercedes-Benz w barze Harry’ Ciprianiego. Facet okazał się przystojny, a lunch był fajny. Myślę, że spróbuję (śmiech) wydębić od nich samochód z szoferem, żeby »ć« się w obrazy. Maluję dla nich stare Mercedesy” (cytat z: „The Andy Warhol Diaries”, red. Pat Hackett, Nowy Jork, 1989).

Inicjatorem powstania serii samochodowych „portretów” był Hans Mayer, właściciel galerii w Düsseldorfie, a „przystojnym facetem” – wieloletni kurator Kolekcji Sztuki Mercedes-Benz Hans J. Baumgart. Jednak punktem wyjścia dla projektu była firmowa reklama: „1986 – samochód kończy 100 lat. W hołdzie geniuszowi inżynierów”. Zaprezentowano w niej 17 aut z historii motoryzacji, w tym trójkołowy Patent-Motorwagen Benza z 1886 r. i motorowy powóz Daimlera z tego samego roku, ciężarówkę Mercedes-Benz z 1931 r. i samochód klasy średniej Daimler-Benz z 1984 r.

Oryginalna propozycja Hansa Mayera, aby zamówić obrazy wszystkich 17 samochodów, została odrzucona przez Daimler-Benz AG, jak wówczas nazywała się firma. Szefowie chcieli, aby reprezentowane były wyłącznie samochody ich marki. Mayer początkowo z własnej inicjatywy zlecił wykonanie pierwszych zdjęć

testowych legendarnego Mercedes-Benz 300 SL coupé, chcąc nakłonić do tego pomysłu zarówno Warhola, jak i zarząd ze Stuttgartu.

W maju 1986 r. przywiózł z Nowego Jorku pierwsze cztery obrazy sitodrukowe. Zarząd skupiony wokół Edzarda Reutera był podekscytowany. Do tego stopnia, że umowa została podpisana i sfinalizowana we wrześniu tego samego roku. W sumie zaplanowano serię 80 obrazów dokumentujących historię motoryzacji na podstawie 20 wybranych modeli Mercedes-Benz: od motorowego powozu Daimlera i trójkołowca Benza z 1886 aż po rok 1986.

Kontrakt przewidywał, że 40 obrazów trafi do Daimler-Benz, a drugie 40 pozostanie u artysty. Warhol dał jednak firmie pięcioletnią opcję pierwokupu tych prac. Miały powstać po dwie wersje pojedynczego auta i po dwie zmultiplikowanego, dla każdego modelu.

Do pierwszej grupy ośmiu samochodów Hans J. Baumgart wybrał fotografie z lat 1886–1970, aby artysta nie „znudził się” już na początku, malując jedynie starsze modele. Warhol był znany z tego, że szukając motywów do swoich obrazów, unikał wszystkiego co można by łączyć z jego własnym gustem lub upodobaniami. Dlatego poprosił przyjaciół, aby wskazali mu, które motywy oddają ducha czasów i najlepiej odzwierciedlają masowe gusta.

Warhol postrzega samochód jednocześnie jako markę i pomnik, symbol ekonomicznego dobrobytu i indywidualnej wolności, symbol spełnienia i zagłady, produkt budzący masowe pożądanie i tworzący współczesne mity.

Warhol początkowo również zdał się na wybór materiałów i zdjęć, które firma przygotowała dla niego do serii „Samochody”. Prace nad pierwszą partią zakończył w styczniu 1987 r. ośmioma samochodami w dwóch wersjach każdy: pojedynczo i zmultiplikowany. Kilka tygodni później Warhol zamierzał odebrać zdjęcia i dokumentację kolejnych 12 aut, jednak jego śmierć 22 lutego 1987 r. pozostawiła serię niekompletną.

Edzard Reuter, Baumgart i Mayer pojechali do Nowego Jorku, aby w słynnej Fabryce obejrzeć gotowe obrazy. Do Stuttgartu wrócili pod ogromnym wrażeniem.

Ostatecznie Warhol wykonał 36 sitodruków. 13 wielkoformatowych rysunków przedstawiających osiem różnych modeli trafiło do Kolekcji Sztuki Mercedes-Benz. Do dziś znajdują się w niej wszystkie prace i rysunki z tej serii z wyjątkiem czterech obrazów sitodrukowych. Warhol na dwa tygodnie przed śmiercią pracował nad dwoma dodatkowymi dużymi formatami. Obecnie znajdują się one w prywatnych kolekcjach.

WARHOL PRYWATNIE

Zanim przejdziemy do tego, jaki był stosunek Warhola do samochodów i „sztuki biznesowej”, przyjrzyjmy się jaki był prywatnie w późniejszych latach.

Scena artystyczna i kulturalna w USA doznała głębokiego szoku w 1982 r. wraz z pojawieniem się wirusa HIV. Warhola dotknęło to też pośrednio – tracił przyjaciół i partnerów ze swej Fabryki. Od tamtej pory, być może w reakcji na to co się stało, artysta nosił już tylko ciemne ubrania: czarne dżinsy, czarne golfy i czarne trampki.

W tym czasie Warhol zaczął też nosić srebrzysto-białe peruki – podobno miał ich ponad 400 (w 2006 r. jedna z jego peruk została wylicytowana za ponad 10 tys. euro). W 1984 r. cały numer swojego kultowego magazynu „Interview” poświęcił ówczesnemu partnerowi Jonowi Gouldowi zarażonemu HIV. Nagle pismo, zamiast pokazywać blichtr i przepych sceny artystycznej, zaczęło traktować o ezoterycznych metodach leczenia.

Natomiast Warhol podbijał nocne kluby z młodymi nowojorskimi gwiazdami malarstwa lat 80. – Jean-Michelem Basquiatem, Keithem Haringiem, Kennym Scharfem – i inspirował się ich stylem graffiti i lekceważącym podejściem malarskim do zjawiska „estetyki codzienności”.

SAMOCHÓD W TWÓRCZOŚCI ANDY’EGO WARHOLA

Rzadkie zabytkowe samochody pozornie wychodzą poza ramy specyficznej „ikonografii codzienności” Warhola. Jednak jako produkty luksusowe

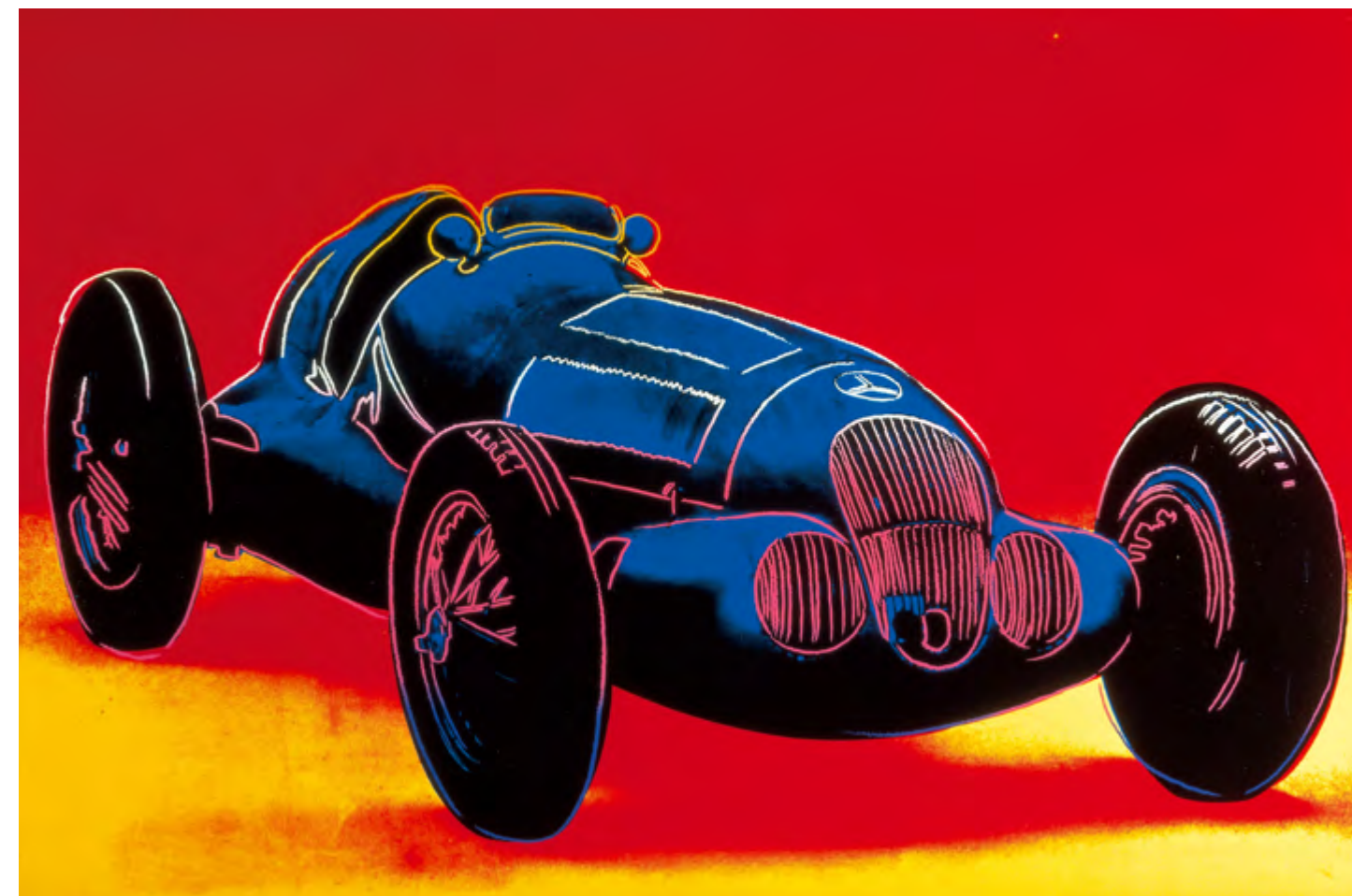
„Mercedes-Benz W 125 Grand Prix Car (1937)”, 1986

Sitodruk, akryl na płótnie

102 x 152,5 cm

Kolekcja sztuki Mercedes-Benz

Zakupiony w 1987 r.



Zdjęcie: © 2022 The Andy Warhol Foundation for the Visual Arts, Inc./licensed by Artists Rights Society (ARS), New York



Zdjecie: © 2022 The Andy Warhol Foundation for the Visual Arts, Inc./licensed by Artists Rights Society (ARS), New York

„Pojazd eksperymentalny Mercedes-Benz C 111 (1970)”, 1986

Sitodruk, akryl na płótnie

152,5 x 128 cm

Kolekcja Sztuki Mercedes-Benz

Zakupiony w 1987 r.

Warhol uświadomił sobie, że aura nie należy do samych przedmiotów czy osób, ale jest wyłącznie projekcją pożądanego spojrzenia konsumenta.

podziwiane przez wszystkich, ale trudno dostępne dla mas, należą do obiektów pożądania, które są przecież jednym z nieodłącznych tematów prac Warhola.

Symbol samochodu jako fetysza rozwijającego się społeczeństwa konsumpcyjnego przewija się przez całą wczesną twórczość Warhola. Z tym tematem spotykamy się m.in. w jego pracach na papierze powstających aż do początku lat 60. Auta występują jako rekwizyty projektów modowych – m.in. serii „Cadillacs” (1962). Praca „Dead Stop” z 1954 r. poprzedza serię sitodruków z lat 1962–63 „Death and Disaster”, w których gazetowe zdjęcia z wypadków samochodowych Warhol przerobił na obrazy na płótnie („Car Crash” i „Disaster Series”). Artysta postrzega w nich samochód jednocześnie jako markę i pomnik, symbol ekonomicznego dobrobytu i indywidualnej wolności, symbol spełnienia i zagłady, produkt budzący masowe pożądanie i tworzący współczesne mity.

Zamówienie od Mercedes-Benz przywróciło do prac Warhola samochód jako mit XX w. Długi rozbrat z tą tematyką być może wynikał z faktu, że Warhol bardziej dosadnie mógł demonstrować „mity” i „aurę”, malując markowe przedmioty czy gwiazdy mediów jak Marilyn Monroe czy Mick Jagger.

Rozważania nad pojęciem „aury”, doprowadziły Warhola do wniosku, że aura nie należy do samych przedmiotów czy osób, ale jest wyłącznie projekcją pożądanego spojrzenia konsumenta. Dzięki tej refleksji mógł z premedytacją wykorzystywać „aurę Warhola” do celów marketingowych: „Niedawno pewna firma była zainteresowana kupnem mojej »aury«. Nie chcieli żadnego mojego produktu. Ciągłe powtarzali: »Chcemy twojej aury«. Nie wiedziałem o co im chodzi, ale byli gotowi dużo zapłacić. Pomyślałem więc, że jeśli ktoś jest gotów za to płacić, powinienem spróbować dowiedzieć się, co to jest. Myślę, że »aura« to coś, co może zobaczyć tylko ktoś inny i widzi tylko tyle, ile chce. To wszystko jest w oczach drugiej osoby. (Warhol, „Filozofia”, 1975, s. 77)

SZTUKA KOMERCYJNA I SZTUKA NA ZLECENIE

Tu pojawia się istotna kwestia sztuki na zamówienie, czy też „sztuki komercyjnej”, jak nazwał ją Andy Warhol: w społeczeństwie zorientowanym wyłącznie na dobra materialne ludzie zachowują się wobec siebie tak, jakby byli stronami kontraktu. Pragnienia i potrzeby klienta podlegają tym samym zasadom inżynierii społecznej co wytwarzane produkty. I o ile „sztuka dla sztuki” według Warhola powstaje dla anonimowego rynku miłośników dzieł artystycz-

Warhol, przyjmując zlecenia, czuł się partnerem w takim przedsięwzięciu. Jego celem było przeniesienie produktu w inny kontekst: w kontekst sztuki, w kontekst „aury Warhola”.

nych, o tyle „sztuka komercyjna” analizuje i zaspokaja czyjeś konkretne, zdefiniowane potrzeby.

W tak uwarunkowanym świecie powstają zarówno udane jak i nieudane sojusze biznesowo-artystyczne. Warhol, przyjmując zlecenia, czuł się partnerem w takim przedsięwzięciu. Jego celem było przeniesienie produktu w inny kontekst: w kontekst sztuki, w kontekst „aury Warhola”.

A taki transfer udaje się najlepiej, gdy ranga dzieła i obiektu, który był jego inspiracją nawzajem sobie dorównują. Każdy, kto przegląda katalogi prac Warhola z ostatnich dwóch dekad jego twórczości, zauważy, jak słabnie nasze zainteresowanie danym obrazem, jeśli nie rozpoznajemy natychmiast sportretowanej osoby lub produktu.

Odwrotnie, można powiedzieć, że atrakcyjność malarstwa Warhola jest bezpośrednio związana z tematyką, którą są ikony popkultury. Znak dolara, Lenin i Elizabeth Taylor robią wrażenie jako obrazy, ponieważ sam zarys tego, co przedstawiono, jest częścią naszej pamięci kulturowej, rozpoznajemy to, co kryje się w naszej podświadomości.

Wielcy ludzie i ikony swoich czasów czy znane produkty – osoby i rzeczy, na które Warhol kieruje obiektyw swojego polaroida – natychmiast nabierają szlachetności. Wiąże się to z rezygnacją

z doszukiwania się ukrytych idei czy głębszego znaczenia w sztuce. Filozof Martin Heidegger uważał, że cała głębia musi ukazać się na powierzchni. Wtedy ważne jest tylko to, co widać. Warhol mógł się z tym zgodzić.

Mówiąc językiem biznesowym, spotkały się tu dwa topowe produkty: nazwisko Warhola w świecie sztuki ma wręcz mityczny wydźwięk, o czym świadczą tłumy odwiedzających wystawy jego prac. Podobnie jest z marką Mercedes-Benz, która – zmaterializowana w symbolu trójdramiennej gwiazdy – wywołuje wiele pozytywnych skojarzeń: piękno, szybkość, nowoczesność, wysoka jakość. Sojusz biznesowy między Andym Warholem i Mercedes-Benz można więc określić jako łut szczęścia. Szczęścia dla obu stron.

Renate Wiehager jest dyrektorką Kolekcji Sztuki Mercedes-Benz w Stuttgarcie, Berlinie i innych miastach od 2001 r. Więcej informacji na: mercedes-benz.art/en

Po prawej stronie, na górze:
„Karl Benz ze swoim handlowcem Josefem Brechtem w Benz Patent-Motorwagen (1886)”, 1986

Sitodruk, akryl na płótnie
102 x 125,5 cm
Kolekcja Sztuki Mercedes-Benz
Zakupiony w 1986 r.



Zadłjęcie: © 2022 The Andy Warhol Foundation for the Visual Arts, Inc./licensed by Artists Rights Society (ARS), New York



**LUKSUSOWE APARTAMENTY
Z WIDOKIEM NA TATRY
W CENTRUM ZAKOPANEGO**



5
MINUT DO
KRUPÓWEK

**ZARABIAJ NA UMOWIE NAJMU
LUB WYKORZYSTUJ NA WŁASNE POTRZEBY**

www.witkacresidence.com, tel. 22 335 20 40, ul. Partyzantów 9, Zakopane

UROK DESIGNU WIZJA AMG

Szczegóły, które sprawiają, że samochody Mercedes-Benz są tak pożądane: ROBERT LEŠNIK, szef designu zewnętrznego w Mercedes-Benz, opowiada o Vision AMG.

Tekst Nicolo Fischer





ROBERT LEŠNIK

Pochodzący ze Słowenii 50-latek kieruje zespołem designu nadwozi samochodów Mercedes-Benz od 2014 r. Vision AMG postrzega jako symbol wejścia tej wyczynowej marki w nową erę.

AMG. Nazwa, która od dziesięcioleci oznacza spełnioną obietnicę sportowej jazdy „na maksa”. Wydłużone maski modeli SL i GT już dawno zdefiniowały nasze wyobrażenie samochodu sportowego. A sam dźwięk ich potężnych, ręcznie budowanych silników wystarcza, aby po plecach fanów przechodziły ciarki.

55. rocznica powstania AMG jest dobrym pretekstem, by spojrzeć... do przodu: jak w przyszłości będzie pozycjonować się ta sportowa marka? Jedno jest dziś pewne – żyjemy w dekadzie zmian. „W pełni świadomie chcemy odróżnić auta elektryczne od samochodów spalinowych” – mówi Lešnik.

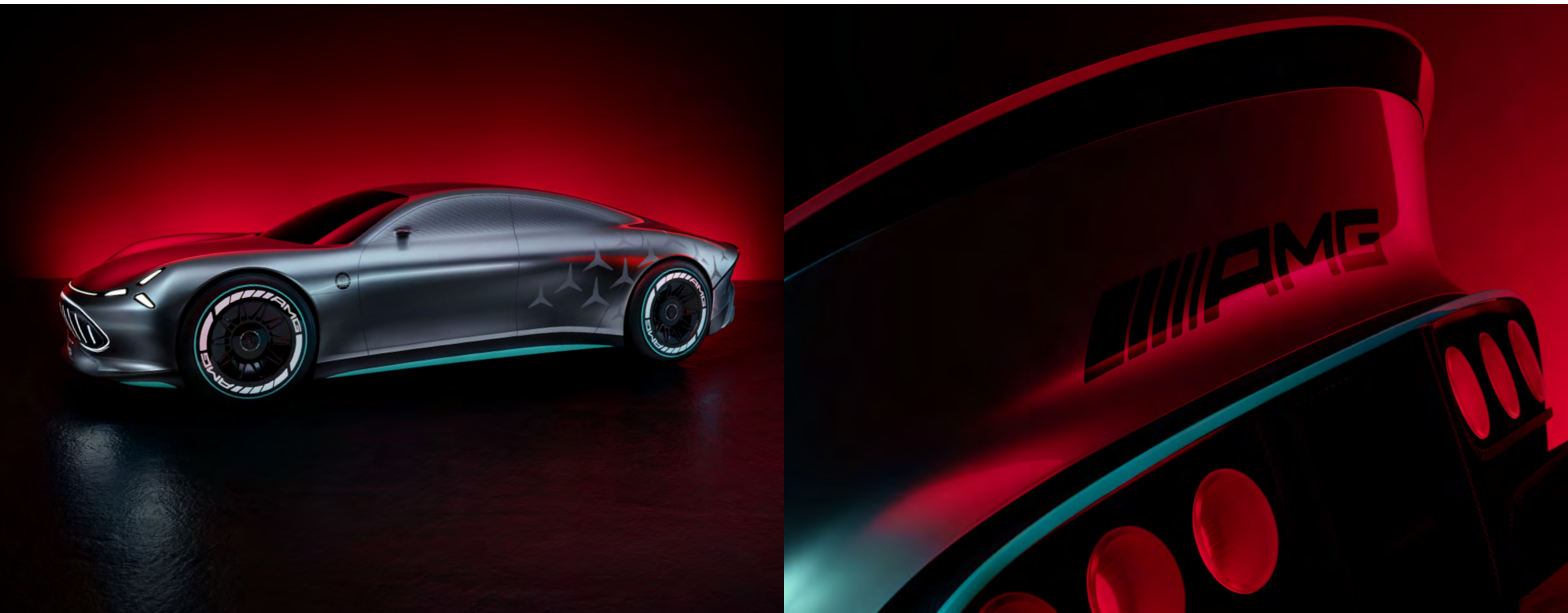
Zdjęcia: Mercedes-Benz AG, Stefan Freund

A model Vision AMG, którego Lešnik jest współprojektantem, jednoznacznie pokazuje, że jest elektryczny. „Musimy projektować wygląd aut tak, by ludzie wiedzieli, czego mogą się po nich spodziewać. I jeśli ktoś patrząc na auto liczy, że usłyszy buczenie silnika spalinowego i jest rozczarowany, gdy właściciel uruchomi samochód elektryczny, to znaczy, że design rozminął się z zamierzeniem”.

Zapytany o najistotniejsze detale nowego Vision AMG, Robert Lešnik zwraca uwagę na trzy rzeczy. Nie chodzi tylko o to, że w aucie z silnikiem elektrycznym maska silnika jest krótsza i niższa. Kultowe, charakterystyczne dla AMG, pionowe rozpórki

przedniego grilla w kolorze nadwozia zastąpiła ich cyfrowa interpretacja, ponieważ nie potrzeba tyle powietrza. I jeszcze jeden element odgrywa tu ważną rolę: „Światła to niemal osobna historia. Kiedy Vision AMG jest włączany i wszystko w nim budzi się, jakby za sprawą światła, można odnieść wrażenie, że samochód ożywa” – zachwyca się Lešnik.

Vision AMG jest również wyjątkowy pod innym względem: w przeciwieństwie do innych samochodów koncepcyjnych ten przedstawia wizję nie tylko jednej serii modelowej, ale całej marki. „To zwiastun nowej ery, wieku pełnego możliwości – także dla projektantów” – podkreśla Lešnik.



• WYWIAD ŻYCIE W RUCHU

Rozmawiali Josefine Klatt i Hendrik Lakeberg

Sir NORMAN FOSTER i jego architektoniczne wizje wpłynęły na to, jak żyjemy – jego charakterystyczne budynki są wizytówkami miast na całym świecie. Ze słynnym architektem rozmawiamy o tym jak motoryzacja zmienia świat, o wystawie „Ruch. Samochody, Sztuka, Architektura”, i o... wentylacji w jego Gullwingu

Zdjęcie: Weston Wells





BERLIN

W 1999 r. Foster, stawiając szklaną kopułę nad Reichstagiem, dodał nowoczesną architekturę do zabytkowego gmachu niemieckiego parlamentu. Podkreślił znaczenie gmachu jako forum demokratycznego. Kopuła, wpuszczając do środka światło, symbolizuje otwartość i zaangażowanie w kwestie środowiska.

Sir Normanie, jest pan jednym z kuratorów wystawy „Ruch. Samochody, Sztuka, Architektura” w muzeum Guggenheima w Bilbao. Jak podeszliście do tego przedsięwzięcia?

NORMAN FOSTER: Jeśli mielibyśmy scharakteryzować naszą epokę, to jest to wiek postkonny, wiek ruchu, szybkości, pędu, dynamiki – a samochód jest tego uosobieniem. Niektórzy, ja również, postrzegają auta jak dzieła sztuki: rzeźby czy obrazy. I rzeczywiście, wiele z nich zostało stworzonych przez ludzi z wykształceniem artystycznym, przez architektów i projektantów wywodzących się z rodzin artystów. Jeśli zastanowimy się, jak powstają projekty aut, to nadal modeluje się je w glinie, jak rzeźby w epoce renesansu. Istnieje też kulturowy łącznik z artystami, którzy swymi futurystycznymi rzeźbami przewidzieli opływowe formy pojazdów – czy to Constantin Brâncusi (1876–1957), Umberto Boccioni (1882–1916), czy Henry Moore (1898–1986).

Samochód stał się symbolem XX w., jednak być może zbliżamy się do końca tej epoki. Czas więc uczcić wpływ automobilu. Żaden inny wynalazek nie dał nam tyle wolności, a jednocześnie żaden nie przekształcił tak krajobrazu. Na wystawie mamy różne podejścia do tego tematu – jedno są oczywiste, inne mniej.

To fascynujące, jak zmieniło się postrzeganie samochodu w ciągu ostatnich dekad...

Na początku XX w. samochód był zbawcą. Miasta pokryte końskim nawozem i zwłokami zwierząt dusiły się od chorób i smrodu. Samochód pozwolił upiększyć i oczyścić miasta, ale z czasem dla niektórych stał się wrogiem. Czy teraz wymyślamy go na nowo? Pamiętajmy, że gdy „Moon Buggy”, pierwszy pojazd na Księżycu w 1971 r. poruszał się dzięki silnikom elektrycznym w piastach kół, uznano to za rewolucyjne rozwiązanie. Jednak na wystawie pokazujemy samochód z 1900 r. zbudowany w myśl tej samej koncepcji. Dziś powoli zaczynamy przygotowywać nasze samochody do jazdy autonomicznej. Ale znowu, to nie jest nowy pomysł. Na wystawie mamy obraz z początku lat 50. przedstawiający rodzinę grającą w coś przy okrągłym stole w pojeździe, który samodzielnie mknął autostradą.

Bohaterem wystawy jest zatem samochód?

Tak, wystawa jest zaprojektowana w ten sposób, że np. przechodzisz z „Sezamu” pełnego samochodów i innych atrakcji do przestrzeni z zaledwie czterema pojazdami i dwiema rzeźbami na tle białych ścian. To tylko jedno z doświadczeń na wystawie. Staramy się prowadzić różne narracje zamiast podążać za prostą chronologią.

Zdjęcie: Filippo Bacci/Getty Images, picture-alliance/dpa/Arno Burgi

„Żaden inny wynalazek nie dał nam tyle wolności, a jednocześnie żaden nie przekształcił tak krajobrazu jak samochód”

Na wejściu zdecydowaliście się pokazać trzy prace z serii „Samochody” Andy’ego Warhola z Kolekcji Sztuki Mercedes-Benz. Co chcieliście przekazać tymi dziełami?

Są przykładem tego, jak różni artyści postrzegają te niezwykle maszyny. Łączymy różne punkty widzenia, opinie, obrazy i mieszamy je w niekonwencjonalny sposób. Na przykład, normalnie nie zestawia się obrazów i fotografii. Jeśli jednak pomaga to odnieść się do samochodu stojącego tuż obok w galerii, pozwalamy sobie na to.

Nie ograniczają nas konwencje. I korzystamy ze wszystkich galerii w muzeum, co samo w sobie jest celebracją architektury Franka Gehry’ego. Nie dzielimy pomieszczeń, nie stawiamy ścian. A w ostatniej galerii przedstawiamy punkt widzenia młodych ludzi – dajemy uczniom ostatnie słowo. W tym celu Fundacja Normana Fostera zaprosiła 16 topowych szkół projektowania i inżynierii do przedstawienia własnych wizji przyszłości mobilności.

A jaka jest pańska wizja przyszłości mobilności?

Myślę, że wiele tradycyjnych firm motoryzacyjnych już teraz reaguje na rodzące się trendy. Jednym z nich jest traktowanie mobilności jako usługi. Młodsze pokolenia są mniej przywiązane do idei posiadania, a bardziej przyzwyczajone do współdzielenia.

Nie sądzę, żeby samochód miał zniknąć, ale myślę, że rozwinie się w coś, co wizualnie będzie różnić się od dzisiejszych aut.

W miarę jak miasta staną się czystsze, cichsze i bardziej przyjazne pieszym, będzie mniej pojazdów, ale za to będą w ciągłym ruchu. Godziny szczytu ruchu samochodowego, do których już przywykliśmy, mogą odejść w przeszłość.

Musimy także zrozumieć, że pandemia niczego nie zmieniła, a jedynie przyspieszyła trendy, które już były widoczne. Zobaczymy też, że świat motoryzacji spalinowej i elektrycznej wspólnie zmierzają ku jeździe autonomicznej. Ktoś może powiedzieć: „Autonomiczna jazda to nuda”, ale myślę, że człowiek w przyszłości patrząc wstecz stwierdzi: „Nie mogę w to uwierzyć. Kiedyś ludzie pokonywali zakręty, trzymając kółko w dłoniach i używali stóp do kontrolowania prędkości. I zderzali się ze sobą, a czasem zabierały ich karetki pogotowia. Musieli nawet kupować ubezpieczenia komunikacyjne”.

Od początku pandemii więcej rozmawiamy i myślimy o wirtualnym świecie. Czy to także inspiruje pana twórczo?

Jedna z instalacji studenckich proponuje dwa alternatywne scenariusze przyszłości. Jeden to świat, w którym wszędzie poruszamy się szybciej – podróżując z prędkością naddźwiękową. Druga koncepcja to statyczny świat, w którym wszystko do nas przychodzi. Pod nos podają nam rzeczy, które zamawiamy i konsumujemy. W tym drugim, wirtualnym świecie podróżujemy w dowolnym tempie. Być może rzeczywistość będzie mieszkanką obu koncepcji.

Na wystawę zamówił pan również pierwszy samochód Mercedes-Benz i sitodruk z Kolekcji Sztuki Mercedes-Benz przedstawiający 300 SL, a także samą ramę 300. Prywatnie też pan posiada ten model – co tak przyciąga pana do tego auta?

Zrekonstruowany pierwszy Benz Motor Wagon wspaniale współgra z obrazami Warhola, o których już mówiliśmy. Jeśli chodzi o 300 SL, był to niezwykle przełom technologiczny ze względu na ramę przestrzenną z lekkich stalowych rur. Obok tej ramy pokazujemy kolekcję fotografii, które obrazują, jak stworzono drzwi w kształcie skrzydeł, by dopasować projekt do tej głębokiej ramy.

To naprawdę piękny obiekt. Dla niektórych jest jak najwspanialsza rzeźba. Nawet jeśli rzeczywiście w przyszłości niekoniecznie będziemy posiadać samochody, dla wielu i tak pozostaną czymś bardzo atrakcyjnym.

Jako prawdziwy maniak motoryzacyjny mam nadzieję, że masz rację i auta będą atrakcyjne dla młodego pokolenia. Chodząc po tej wystawie, zdajesz sobie sprawę, że było wiele oryginalnych pomysłów na to, co można zrobić z czterema kołami, silnikiem i podwoziem. Szczególnie w latach 50. mieliśmy niesamowitą eksplozję w kreatywności, prowadzącą do powstania wielu różnych rodzajów małych pojazdów.

Wystawa pomija teraźniejszość i pozwala studentom w ostatniej galerii zrobić skok w przyszłość. Dziś bardzo trudno jest odróżnić jedną markę od drugiej – być może wynika to z międzynarodowych przepisów i standardów bezpieczeństwa. Mam nadzieję, że producenci na nowo odkryją swą własną osobowość. Gdybym miał zmienić zawód i zająć się projektowaniem samochodów, to starałbym się przekonać zarząd firmy motoryzacyjnej, jak wiele by zyskała, gdyby jej pojazdy nie wyglądały tak samo jak konkurencji. Teraz, chociaż istnieją pewne różnice między markami, podobieństw jest znacznie więcej.

Co lubi pan najbardziej, gdy wybiera się swym 300 SL na przejażdżkę?

Cóż, lubię lekką frustrację związaną z wentylacją [śmiech]. Ale to niewielka cena za przyjemność prowadzenia tego pięknego klasycznego samochodu. Za każdym razem mam nadzieję, że znajdzie się wystarczająco długi odcinek pustej drogi, aby zmieniając kolejne biegi naprawdę poczuć ten wzrost mocy. Ten samochód wymaga prowadzenia z szacunkiem. Myślę, że jedną z największych zalet SL jest to, że wywodzi się z wyścigów. Posiadać go i prowadzić to prawdziwa przyjemność.

Co samochody i budynki mają wspólnego?

W aucie znajdziemy wszystkie elementy charakterystyczne dla architektury, a poza tym jeszcze

„Myślę, że samochód rozwinie się w coś, co wizualnie będzie różnić się od dzisiejszych aut”



Zdjęcie: Europa Press News/Getty Images

jeździ. Porusza się, przemieszcza, przemierza drogi, ale poza tym spełnia podobne wymogi co architektura. Fascynuje mnie, że tak wielu architektów, projektantów i inżynierów znalazło inspirację w motoryzacji. Projektanci wiedzą, że da się robić prefabrykowane domy zgodnie z przemysłowymi standardami produkcji samochodów, ale to jeszcze kwestia przyszłości. Samochód mógłby wówczas stać się wzorem dla uprzemysłowionego budownictwa mieszkaniowego.

Samochód dał nam wolność poruszania się, co czyni go symbolem XX w.

Myślę, że jest fascynujący w swoich sprzecznościach. Mamy wolność otwartej drogi dla tych, którzy lubią przygodę. Ale krytyk powie o staniu w ulicznych korkach, doda, że w aucie jesteśmy wyobcowani społecznie, zamknięci w metalowych pudełkach. Myślę, że w przyszłości możemy mieć to, co najlepsze z tych przeciwstawnych światów. Mobilność może ewoluować tak, by dać nam indywidualną wolność w autonomicznym świecie. Nie da się tego odebrać pojedynczej osobie, rodzinie czy całemu społeczeństwu. Jeśli spróbowaliśmy czegoś naprawdę dobrego, to już to z nami zostanie.

**„RUCH. SAMOCHODY, SZTUKA, ARCHITEKTURA”
BILBAO, WYSTAWA DO 18 WRZEŚNIA 2022**

Z Normanem Fosterem rozmawialiśmy za pośrednictwem połączenia wideo, gdy przebywał w swoim domu w St. Moritz w Szwajcarii. W wieku 87 lat architekt był jednym z kuratorów wystawy, którą zorganizowała Fundacja Normana Fostera we współpracy z Mercedes-Benz. Myślą przewodnią był samochód w odniesieniu do historii sztuki i designu ostatniego stulecia. Wystawa zajęła całe drugie piętro Muzeum Guggenheima. Można na niej podziwiać m.in. dzieła z Kolekcji Sztuki Mercedes-Benz, od Andy’ego Warhola do Richarda Hamiltona. Więcej informacji na: mercedes-benz.art/en/motion-autos-art-architecture

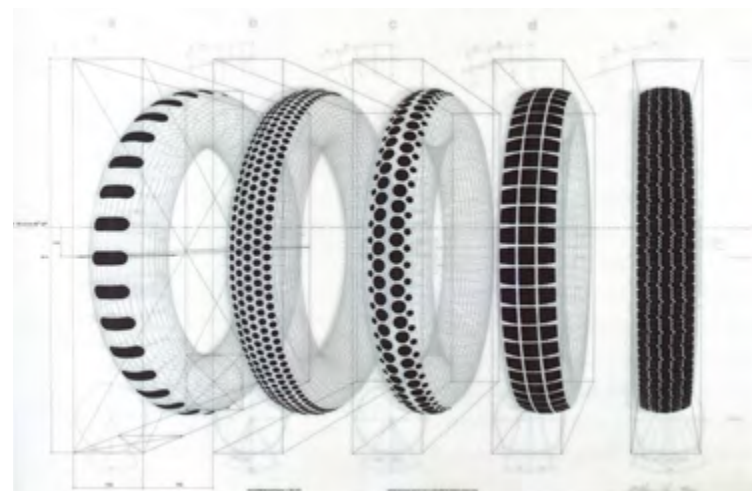


LONDYN

Wieżowiec Gherkin, czyli Korniszon jest natychmiastowo rozpoznawalnym elementem panoramy Londynu.

Wysoki na 41 kondygnacji, ma 46 400 m² powierzchni biurowej. Sala na szczycie oferuje spektakularny widok na stolicę Wielkiej Brytanii.

Zdjęcia: © R. Hamilton. All Rights Reserved /VG Bild-Kunst, Bonn 2022, Nigel Young/Foster + Partners (2)



RICHARD HAMILTON

Pięć opon, czyli słynna praca „Five Tires Remoulded (portfolio)” brytyjskiego artysty Richarda Hamiltona dostarczona z Kolekcji Sztuki Mercedes-Benz na wystawę Foster’a. Obok przedstawiamy fragment, w którym Hamilton pokazuje zmieniające się kształty opon. Uogólniając, praca artysty dotyczy wpływu technologii na zmiany w sztuce.

„W aucie znajdziemy wszystkie elementy charakterystyczne dla architektury, a poza tym jeszcze jeździ, porusza się, przemieszcza, przemierza drogi”

KOPENHAGA

The Copenhagen Towers Normana Fostera. 22-piętrowa wieża biurowca połączona jest poprzez atrium z niższym budynkiem. Celem projektu było stworzenie nowoczesnego, kreatywnego miejsca pracy, które spełnia najsurowsze wymogi środowiskowe.



Zostań gwiazdą!

Sylwestrowa gala oskarowa z DJ lub orkiestrą!

Wybierając Sylwestra z nami,
przedłużenie pobytu na kolejne dni
otrzymasz z rabatem!

tel. +48 75 612 60 44 | rezerwacja.online@green-mountain.pl
www.green-mountain.pl





FORZA, AMG!

Tekst Oscar Meyer i Nicolo Fischer
Grafiki Niklas Hail i Luis Bencker

Cyfrowy świat, który ma nam umożliwić ucieczkę od rzeczywistości? Nic z tych rzeczy. Wrażenia w grze „Forza Horizon 5” są hiperrealistyczne. Zapraszamy więc w wirtualną podróż przez Meksyk w Mercedes-AMG Project ONE



Skręcasz w wąską żwirową drogę wzdłuż krawędzi wulkanu La Gran Caldera, meksykańskie pustkowia ciągną się bez końca po horyzont, a wzrokiem sięgasz prawdopodobnie dalej niż w rzeczywistości. Witamy w nowej, pełnej przygód podróży. Od premiery w listopadzie 2021 r. gra „Forza Horizon 5” – dostępna na komputery PC i konsole Xbox – zdobywa świetne recenzje. Na okładce od razu rzuca się w oczy czerwony Mercedes-AMG Project ONE, a w grze – dbałość o szczegóły i nieskończona przestrzeń wirtualnego świata, która czeka na odkrycie.

COŚ WIĘCEJ NIŻ WYŚCIG Z PUNKTU A DO B

Oprócz wykonywania różnych wyzwań, w grze podróżujemy przez malownicze miasteczka, starożytne ruiny i bujną dżunglę, by w końcu znaleźć się na pustyni Baja California. Na tym polega urok gier „otwartego świata”: nie ma początku ani końca, nie ma określonego przebiegu gry. A to nie jedyne podobieństwo do podróży w prawdziwym życiu.

Doświadczenia z cyfrowego świata są tak intensywne, że twoje serce bije szybciej i puls przyspiesza. Być może będziesz musiał się zatrzymać, by złapać oddech.

Gdy zdobędziesz kluczyki do Mercedes-AMG Project ONE, możesz nie tylko skonfigurować wygląd samochodu, ale również zoptymalizować skrzynię biegów, układ kierowniczy i hamulce. Ma to duże znaczenie, bo siły działające na pojazd i kierowcę są odwzorowane z niesamowitą dokładnością. Jednak to nic dziwnego: w końcu to wspólne dzieło twórców gier i inżynierów Mercedes-AMG.

„Mieliśmy dostęp do danych CAD (projektowanie wspomagane komputerowo) wraz z ogromną ilością dokumentacji prawdziwego sportowego superauta dostarczonej przez inżynierów z Mercedes-AMG” – wyjaśnia Mike Brown, dyrektor kreatywny „Forza Horizon 5” w Playground Games.

PRZYSZŁOŚĆ (WIRTUALNEGO) PODRÓŻOWANIA?

Tak ścisła współpraca dała fascynująco realistyczne efekty, które coraz bardziej zacierają granicę między fikcją a rzeczywistością. „Ta ogromna ilość cyfrowych danych sprawiła, że Mercedes-AMG Project ONE jest najdokładniej odwzorowanym samochodem w »Forza Horizon 5«. Wykorzystywaliśmy programy CAD, aby upewnić się, że powierzchnie samochodu są w 100% idealne. Nawet czas przejścia samochodu do i z trybu





TRACK jest zgodne z rzeczywistością co do milisekundy” – wyjaśnia Brown.

Przejeżdżając po wiszącym moście na niebotycznej wysokości, z pewnością zastanowisz się, czy właśnie doświadczasz jazdy przyszłości. Tyle że ta jest bardziej przystępna cenowo, a także bardziej przyjazna dla środowiska, natomiast dreszcz emocji, gdy pędzisz po szutrowych drogach jest jak najbardziej prawdziwy.

„Doświadczenia związane z grami są dla nas bardzo ważne, aby nawiązać kontakt z młodszymi pokoleniami i nowymi grupami docelowymi. To nasi potencjalni przyszli klienci i fani marki. Już w pierwsze pół roku »Forza Horizon 5« zapewnił ponad 20 milionom graczy możliwość wirtualnej jazdy samochodem, który w rzeczywistości wyprodukowano w zaledwie 275 egzemplarzach” – mówi Michael Knöller, dyrektor marketingu AMG. Szybkie spojrzenie na statystyki i wiemy, że gracze prowadzili Project ONE przez ponad dwa miliony godzin – tak jakby spędzili 228 lat w prawdziwym samochodzie.



„Forza Horizon 5” opracowana przez studia Playground Games i Turn 10, dostępna w wersjach PC i Xbox. Więcej informacji na forza.net

IKONA 116



Tekst Jörg Heuer

50 lat temu pierwsza „oficjalna” Klasa S podbiła drogi świata: seria 116 to luksusowa limuzyna ceniona do dziś nie tylko przez fanów klasycznych samochodów

S W 1972 R.: LITERA, KTÓRA STAŁA SIĘ LEGENDĄ

Pod względem komfortu jazdy, prestiżu, jakości i bezpieczeństwa nic w 1972 r. nie mogło się równać z tym autem. Seria 116, zaprojektowana przez legendarnego szefa designu Friedricha Geigera, wprowadziła całą gamę technicznych innowacji i na wiele lat stała się wzorem do naśladowania pod względem bezpieczeństwa czynnego i biernego.

Model 116 miał m.in. zabezpieczony na wypadek kolizji zbiornik paliwa, czteroramienną wygodną kierownicę i poziomo rozmieszczone reflektory, a tylne światła wyprofilowano tak, aby przyciągały wzrok, a jednocześnie były odporne na zabrudzenia.

Podstawowym modelem był 280 S (z 6-cylindrowym silnikiem 160 KM). Kolejne to: 280 SE (z wtryskiem paliwa, 185 KM), 350 SE (V8, 200 KM) i 450 SE (V8, 225 KM). Każdy można było też kupić w wydłużonej wersji: 280 SEL, 350 SEL i 450 SEL. Model 300 SD (produkowany od 1978 r., 111 KM), początkowo dostępny jedynie w Kanadzie i USA, nie tylko wprowadził silnik wysokoprężny z turbodoładowaniem do segmentu luksusowych limuzyn, ale w ogóle był

jednym z pierwszych masowo produkowanych aut wyposażonych w ten napęd.

ELEGANCKI, PIĘKNY I TAKI SZYBKI

Topowym modelem serii był 450 SEL 6.9 z silnikiem V8 o mocy 286 KM, rozpędzający się do 100 km/h w 7,4 s, osiągający maksymalną prędkość 225 km/h. Wśród właścicieli tego flagowego modelu, którego w latach 1975–1979 wyprodukowano łącznie 7380, są ikony Hollywood i zdobywcy Oscarów, sławni dyrygenci, piłkarz mistrzowie świata i członkowie rodzin królewskich. Klasa S 116 brała udział w spektakularnym pościgu samochodowym w filmie *Tylko dla twoich oczu*, z Rogerem Moore'em w roli Jamesa Bonda i pojawiała się w kultowych serialach tamtych czasów jak amerykański *Dallas* czy niemiecki *Derrick*.

Od 1978 r. Klasa S była dostępna również z układem zapobiegającym blokowaniu kół. ABS, będący wówczas światową sensacją, dziś jest już standardem. W sumie do 1980 r. wyprodukowano 473 035 samochodów Klasy S 116. Wiele z nich nadal jeździ po drogach całego świata, dając świadectwo ich jakości i trwałości.

Zdjęcie: Mercedes-Benz AG



Filizanka Lena
A. Spała | 2005

Fabryka Porcelany AS Ćmielów
luksusowa porcelana hand made

Ćmielów
ul. Sandomierska 243
+48 15 861 20 21 wew. 23
biuro@cmielow.com.pl

Kraków
ul. Stańkowska 64
+48 792 047 776
krakow@cmielow.com.pl

Warszawa
ul. Nowy Świat 7
(Manufaktura Styliu)
+48 883 370 908



**CAŁY ŚWIAT
MOŻLIWOŚCI
Z BANKIEM NR**

200
LAT
BNP
PARIBAS

Wybierz BNP Paribas Wealth Management,
numer 1 w Polsce i odkrywaj cały świat możliwości.

Korzystaj z doświadczeń BNP Paribas - grupy bankowej nr 1 w Unii Europejskiej i kompetencji BNP Paribas Wealth Management, który drugi rok z rzędu otrzymał tytuł Best Private Bank in Poland.

Pozwól nam zadbać o Ciebie, Twoich bliskich i Twój majątek.



BNP PARIBAS
WEALTH MANAGEMENT



**Bank
zmieniającego się
świata**

BNP Paribas Wealth Management jest marką, pod którą BNP Paribas Bank Polska S.A. świadczy usługi w zakresie bankowości prywatnej. BNP Paribas Bank Polska S.A. został uznany przez The Banker i Professional Wealth Management (grupa Financial Times) za „Bank of the Year in Poland”, w konkursie „Bank of the Year Awards”, którego wyniki ogłoszono 2.12.2021. Więcej na stronie: <https://www.thebanker.com/video/v/6284683475001/bank-of-the-year-2021-europe>. Bank BNP Paribas otrzymał tytuł Best Private Bank in Poland (najlepszej bankowości prywatnej w Polsce) w międzynarodowym konkursie Global Private Banking Innovation Awards 2022, którego wyniki ogłoszono 21.07.2022 r. Więcej na stronie: www.globalprivatebanking.digitalbankeronline.com/2022-winners. Grupa bankowa BNP Paribas zajmuje nr 1 w UE na podstawie globalnej wielkości sumy bilansowej dla grup bankowych, posiadających główną siedzibę na terenie Unii Europejskiej - zgodnie z raportami rocznymi za 2021 rok, opublikowanymi przez te grupy na własnych stronach internetowych, według stanu na 31.12.2021 (z pominięciem podmiotów mających swoją siedzibę na obszarze Wielkiej Brytanii, która wystąpiła z Unii Europejskiej). BNP Paribas Bank Polska S.A. z siedzibą w Warszawie przy ul. Kasprzaka 2, 01-211 Warszawa, zarejestrowany w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr: KRS 0000011571, posiadający NIP 526-10-08-546 oraz kapitał zakładowy w wysokości 147 593 150 zł w całości wpłacony.