



Akademia Sztuk Pięknych
im. Jana Matejki w Krakowie
1818

wfp 1964–2024

**KRAKOWSKA
SZKOŁA
PROJEKTOWANIA
ŚRODKÓW
TRANSPORTU
1964–2024**

KATALOG
WYSTAWY

PROJEKTY

WÓZ TRANSMISYJNY			1964
			1965
AUTOSAN	FIAT 125 NP		1978
			1979
			1980
TARPAN I TARPAN HONKER			1987
			1988
			1989
INTER GROCLIN	POLONEZ		1992
			1993
			1994
			1995
QUBA			2005

KRAKOWSKA SZKOŁA PROJEKTOWANIA ŚRODKÓW TRANSPORTU



Wystawa jubileuszowa z okazji 60-lecia powstania Wydziału Form Przemysłowych Akademii Sztuk Pięknych w Krakowie to fascynująca podróż przez dekady, w których projektanci WFP mieli kluczowy wpływ na rozwój motoryzacji i wzornictwa przemysłowego. Wydział ten, znany z innowacyjnego podejścia do projektowania, przez lata kształtował projektantów, którzy podejmowali współpracę z przemysłem motoryzacyjnym w Polsce i za granicą.

Wystawa jest rozmieszczona na trzech piętrach budynku w wydziałowej Galerii Schody. Projekty prezentowane są od najnowszych, które ukazują przyszłościowe wizje, po te historyczne, które stanowiły kamienie milowe w rozwoju przemysłu. Dzięki takiemu układowi, odwiedzający mogą prześledzić ewolucję projektowania środków transportu na przestrzeni lat, porównując jak kształtowały się innowacyjność, funkcjonalność i estetyka.

Współpraca z przemysłem samochodowym, zwłaszcza w okresie PRL-u, była kluczowa dla rozwoju polskiej myśli technicznej. W historii WFP znaczącą rolę odegrała współpraca z Ośrodkiem Badawczo-Rozwojowym FSM w Bielsku-Białej dotycząca rozwoju pojazdów miejskich. To tutaj narodził się pomysł przeniesienia napędu w kultowym Fiacie 126P z tyłu na przód, co mogło zrewolucjonizować konstrukcję tego modelu. Choć projekt nie trafił do masowej produkcji, pokazał ogromny potencjał polskich projektantów i inżynierów, dając impuls do dalszych prac nad nowymi pojazdami.

Projektowanie pojazdów specjalistycznych stało się kluczowym wyzwaniem dla dizajnerów z WFP. Przykładem może być wóz transmisyjny, zaprojektowany dla Telewizji Polskiej, który został przekształcony z autobusu w mobilne centrum nadawcze. Dzięki nowoczesnym rozwiązaniom w zakresie aranżacji wnętrza i zabudowy, pojazd ten stał się wzorem dla podobnych konstrukcji. Ważnym punktem wystawy są także pojazdy ratownicze, takie jak Felix – dedykowany dla ratownictwa lotniczego. Prezentowane są także funkcjonalne pojazdy dostosowane do ekstremalnych warunków, które pokazują innowacyjne podejście do ergonomii i technologii. Równie inspirujący jest wykonany przez Piotra Tłuszcza projekt przyczepy „Rydwan Życia”, służącej do transportu rannych na froncie, który zdobył główną nagrodę James Dyson Award 2024. Wystawa ukazuje również innowacyjne projekty związane z pojazdami autonomicznymi. Przykładem jest projekt pojazdu miejskiego EVE-1, w którym zastosowano m.in. elastyczną aranżację wnętrza oraz dobrze dostosowany do użytkownika interfejs.

Na przestrzeni lat Wydział Form Przemysłowych podejmował współpracę międzynarodowe. Dzięki nawiązanym kontaktom z takimi firmami jak Volkswagen, Opel, Rolls-Roys, Pininfarina czy Ricker, studenci mieli szansę zdobywać doświadczenie w największych koncernach motoryzacyjnych na świecie. Działalność Wydziału przyczyniła się do międzynarodowej kariery wielu młodych projektantów, którzy dziś wprowadzają innowacyjne pomysły do branży motoryzacyjnej.

Celem wystawy jest pokazanie różnorodności realizowanych projektów na przestrzeni lat – od małych pojazdów miejskich, przez samochody terenowe, motocykle elektryczne, aż po wnętrza samochodów.

Wydział Form Przemysłowych ASP w Krakowie przez 60 lat swojego istnienia kształtuje dizajnerów, którzy mają istotny wpływ na wizję przyszłości w wielu dziedzinach projektowania. Jubileuszowa wystawa jest doskonałą okazją, by zobaczyć fragment działalności krakowskiej szkoły projektowania, który stanowi duży wkład w rozwój środków transportu.

mgr Sonia Furmanek

WÓZ TRANSMISYJNY DLA TELEWIZJI POLSKIEJ



Adam Gedliczka, Krystyna Starzyńska, Jerzy Tymcik

Wóz transmisyjny został zaprojektowany przez Krystynę Starzyńską, w ramach zlecenia dla Wydziału Architektury Wnętrz ASP, a projekt zrealizował zespół kierowany przez Jerzego Tymcika. Głównym zadaniem było przekształcenie autobusu w mobilny wóz transmisyjny, umożliwiając zabudowę dachu oraz odpowiednią aranżację wnętrza. Tego rodzaju pojazdy stały się kluczowe dla produkcji telewizyjnych, umożliwiając obróbkę materiału w terenie oraz jego natychmiastową transmisję do centrali. Projekt wprowadził nowatorskie podejście do konstruowania mobilnych jednostek dostosowanych do potrzeb branży telewizyjnej.



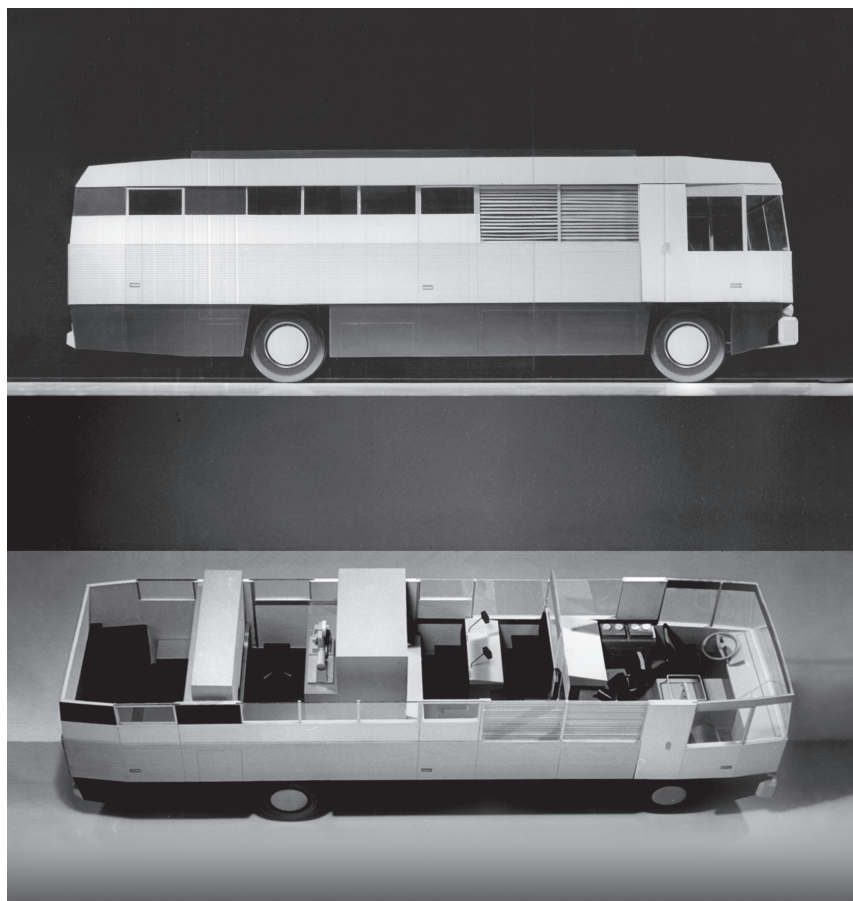
AUTOSAN- PROJEKT SERII AUTOBUSÓW



Jerzy Ginalski, Marek Liskiewicz, Janusz Seweryn, Krystyna Starzyńska

W drugiej połowie lat 70. Jerzy Ginalski prowadził na WFP projekt modernizacji autobusów Autosan produkowanych w Sanoku. Skupił się na funkcjonalności, zwłaszcza rozmieszczeniu drzwi i przepływie pasażerów. W pierwszym etapie, w latach 70., przeprojektowano nadwozie, głównie przednią i tylną część, a Krystyna Starzyńska opracowała trzy wersje kolorystyczne, prezentowane na targach w Poznaniu. Choć autobusy nie weszły do masowej produkcji, prototypy trafiły na ulice, a wiele rozwiązań wdrożono w kolejnych modelach. W latach 80. projektanci skupili się na wnętrzu pojazdów, szczególnie na ergonomii siedzeń, dostosowując je do dłuższych tras. Współpracowali z AGH nad tapicerką redukującą drgania. Wyniki badań nad ergonomią zostały wykorzystane także przy projektowaniu samochodów z Fiat 126NP oraz w pracach nad modelem Klasy 1000.

1978



FIAT 126 NP – PROJEKT SAMOCHODU OSOBOWEGO



Maria Dziedzic, Jerzy Ginalski, Janusz Jakubowicz, Marek Liskiewicz, Sylwester Michalczewski, Zbigniew Michniowski, Tadeusz Nowak, Andrzej Pawłowski, Janusz Seweryn, Krystyna Starzyńska

Projekt przeniesienia napędu Fiata 126P na przód, zrealizowany przez Ośrodek Badawczo-Rozwojowy w Bielsku-Białej i WFP, dostosował włoski model do polskich warunków, tworząc innowacyjne rozwiązanie dla aut miejskich. Zespół projektowy miał dużą swobodę w doborze technologii, a inżynierowie OBR szybko reagowali na potrzeby projektowe. Centralnym elementem był silnik zblokowany ze skrzynią biegów, a resor poprzeczny zamieniono na zawieszenie MacPhersona, co poprawiło komfort jazdy.

Projekt przewidywał dalsze modyfikacje na wypadek, gdyby pojazd trafił do produkcji. Zmodernizowano wnętrze, wprowadzając nowe fotele, deskę rozdzielczą i tapicerkę, oraz przeprojektowano przód, tył i przestrzeń bagażową. Mimo problemów finansowych zespół stworzył realistyczną makietę, zdobywając cenne doświadczenie.

Przedni napęd, znany z Syreny, okazał się innowacyjny, a testowe „Maluchy” wyróżniały się dobrymi właściwościami jezdnyymi i pojemnym bagażnikiem, zyskując uznanie kolekcjonerów.

Pomimo pozytywnych wyników testów zderzeniowych Fiat zablokował projekt, obawiając się konkurencji dla istniejącego modelu. Kilkadziesiąt prototypów rozeszło się po Polsce, a dla zespołu pod kierunkiem prof. Jerzego Ginalskiego projekt ten był cennym doświadczeniem, pokazującym efektywną współpracę specjalistów z różnych dziedzin.



SAMOCHÓD KLASY 1000



Jerzy Ginalski, Janusz Jakubowicz, Marek Liskiewicz, Krzysztof Meisner,
Zbigniew Michniowski, Janusz Seweryn, Krystyna Starzyńska

Ośrodek Badawczo-Rozwojowy FSM w Bielsku-Białej zlecił ASP stworzenie projektu większego samochodu, który miałby wypełnić lukę pomiędzy sedanami a mikropojazdami. Zespołowi WFP przekazano tylko ogólne wytyczne dotyczące rozmiarów, pojemności silnika oraz liczby miejsc, co sprawiło, że projektanci musieli zacząć od pracy od podstaw. W tym czasie w Polsce nie prowadzono analiz rynkowych, a inspiracje czerpano głównie z zagranicznych katalogów. Pracownicy WFP skupili się na ergonomii, analizując optymalne pozycje siedzeń w makietach kabin.

Prof. Jan Krzysztof Meisner z Dublinu, proponował futurystyczne, ostre linie, jednak ostatecznie wybrano bardziej klasyczne, zaokrąglone formy. Powstała na WFP makieta z kilku ton gliny przedstawiała zarówno wnętrze, jak i zewnętrzną bryłę pojazdu. Następnie przy użyciu komputera Odra z AGH zaprojektowano dokładne linie i krzywizny nadwozia, co było pionierskim rozwiązaniem w Polsce. Makieta inaczej prezentowała się z prawej, a inaczej z lewej strony. Lewa miała za zadanie pokazać bryłę i nadwozie, prawa zaś była otwarta i pozwalała zobaczyć zaprojektowane przez Krystynę Starzyńską i Tadeusza Nowaka wnętrze samochodu, nawet z możliwością wejścia do środka. Jednoramienna kierownica oraz elementy wnętrza pochodziły z Fiata 126 i Renault 5, co dopełniało koncepcję nowoczesnego, funkcjonalnego pojazdu. Samochód oferował wygodę dla pięciu osób, przestronny bagażnik i doskonałą widoczność dzięki dużym szybowi i opadającemu profilowi maski.

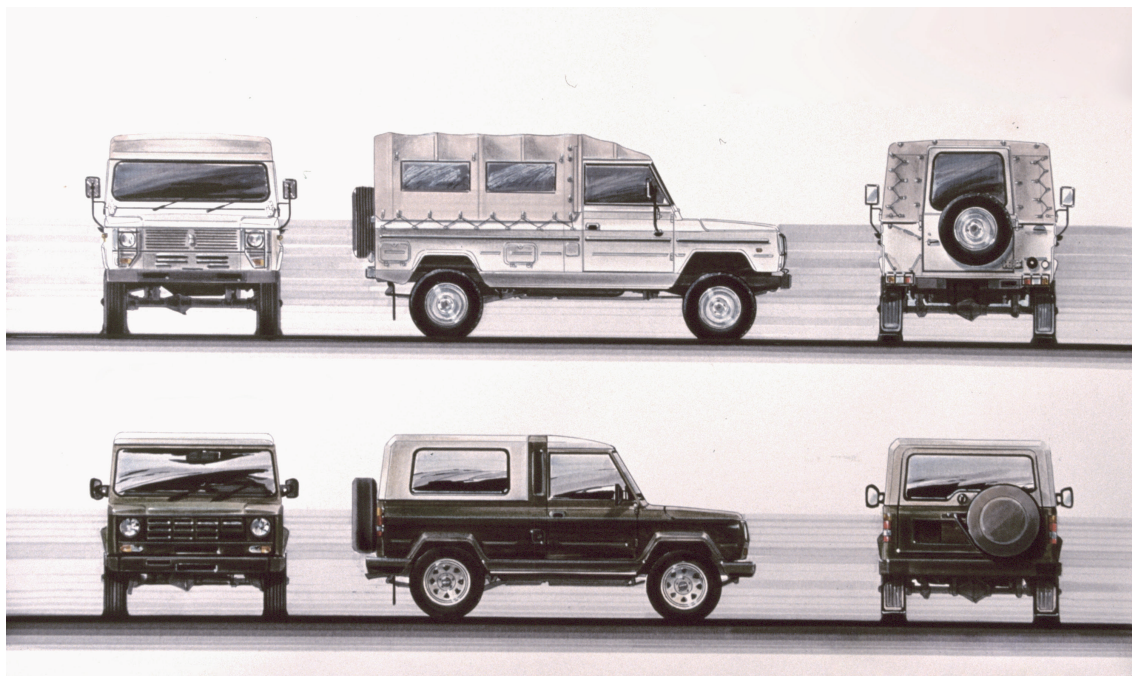


TARPAN I TARPAN HONKER — PROJEKT SAMOCHODÓW TERENOWYCH



Witold Grzegózek, Janusz Jakubowski, Marek Liskiewicz, Tadeusz Nowak,
Stanisław Półtorak, Janusz Warchoł

Pojazdy Tarpan powstały w poznańskiej Fabryce Samochodów Rolniczych pod kierunkiem Jacka Kowalskiego. Wojsko Polskie potrzebowało nowego pojazdu wielozadaniowego po utracie dostaw z Uljanowska, co skłoniło zakład do pracy nad kolejnymi prototypami. Kowalski dostrzegł potencjał samochodów terenowych również dla użytku cywilnego, więc projekt rozwijał się w dwóch wersjach: wojskowej i cywilnej. Stworzono modele, które zaprezentowano na targach w Poznaniu jako wersje Safari i Elegant. Współpraca z Politechniką Krakowską doprowadziła do modernizacji wojskowego pojazdu, ale projekt został wstrzymany po przejęciu fabryki przez Volkswagena. Ostatecznie dokumentacja posłużyła do produkcji Honkera przez Daewoo Motor Polska, a obecnie pojazdy te są cenione za swoje właściwości terenowe.



STAR – PROJEKT TYPOSZEREGU KABIN SAMOCHODÓW CIĘŻAROWYCH

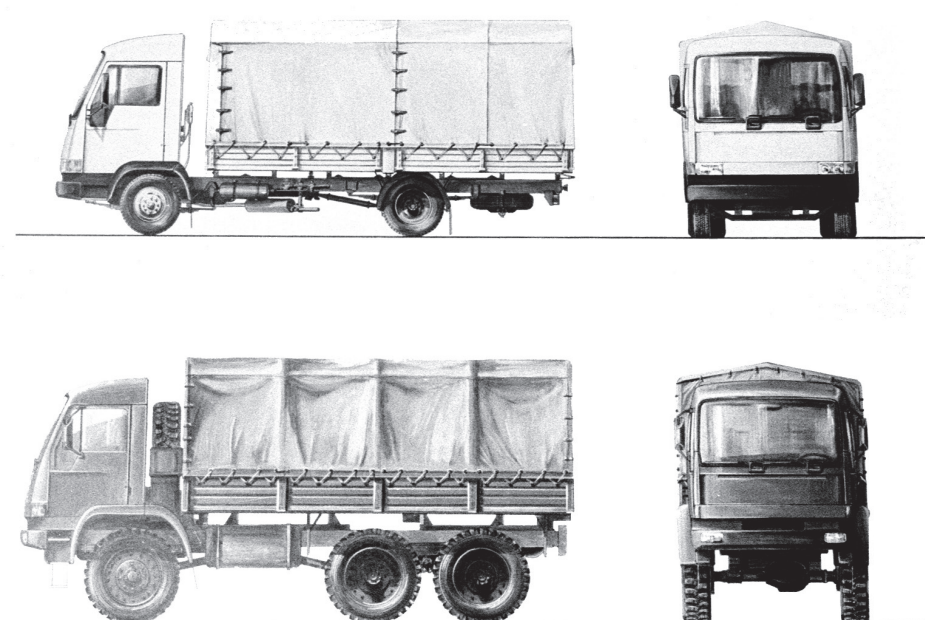


Jerzy Ginalski, Marek Liskiewicz, Tadeusz Nowak, Krystyna Starzyńska

Pod koniec lat 70. prof. Jan Krzysztof Meisner został zatrudniony na ASP we Wrocławiu i zaczął budować zespół projektowy z pracowników i studentów. Wkrótce Fabryka Samochodów Ciężarowych „Star” zwróciła się do uczelni, szukając nowego projektu kabin ciężarowych. Wrocławski zespół zgodził się, ale uznał, że zadanie jest zbyt skomplikowane, by realizować je w jednym ośrodku. Prof. Meisner i prof. Wilhelm Semaniszyn zaprosili do współpracy krakowską ASP. Prace koncepcyjne prowadzono równolegle z Wrocławiem. Krakowski zespół, przy współpracy prof. Jerzego Ginalskiego, przygotował wstępną ofertę, zaakceptowaną przez Star.

Krakowscy projektanci zbierali szczegółowe dane dotyczące przestrzeni kabiny i przeprowadzali testy na przykładach innych ciężarówek. Następnie zaproponowali linię produktów: od małego samochodu towarowego po ciężarówkę z napędem na sześć kół. Zbudowano trzy makiety w skali 1:1, jednak projekt krakowski przegrał z wrocławskim, który skupił się na kwestiach technicznych i wzorach zachodnich.

Mimo zrealizowania prototypów, po sprzedaży fabryki Star projekt nie został wdrożony. Pracownicy krakowskiego WFP zdobyli jednak cenne doświadczenie w projektowaniu ciężarówek.



INTER GROCLIN – LINIA FOTELI DO SAMOCHODÓW OSOBOWYCH



Marek Liskiewicz, Stanisław Półtorak, Marek Suchowiak

Współpraca studia Triada Design z Inter Groclin, producentem skórzanych tapicerek, była kluczowa dla Wydziału. Inter Groclin działał na rynku europejskim, współpracując z markami takimi jak BMW i Porsche, które zlecały produkcję w Polsce ze względu na niższe koszty i wysoką jakość. Firma specjalizowała się w lekkich fotelach opcjonalnych do aut sportowych, które poprawiały osiągi pojazdów. Współpracowała również z zakładami w Międzychodzie oraz Zakładem Tapicerek Samochodowych (ZTS) w Grójcu. Początkowo pracownicy ZTS nieufnie podchodzili do projektantów z Triada Design, jednak z czasem przekonali się do ich pomysłów, co umożliwiło wdrażanie nowych rozwiązań. Zbigniew Drzymała, właściciel Inter Groclin, regularnie konsultował projekty, co pozwoliło na płynną współpracę. W efekcie Triada Design zaprojektowała kilkadziesiąt foteli, z czego około dwadzieścia zostało wdrożonych do produkcji.



POLONEZ – PROJEKT FOTEŁA OPCYJNEGO



Marek Liskiewicz, Stanisław Półtorak, Marek Suchowiak

Zlecenie projektu fotela opcyjnego do Poloneza Caro przez FSO poprzedziła współpraca z Inter Groclin, znanym producentem tapicerek. Dzięki kontaktom z prof. Cezarym Nawrotem projektanci z studio Triada Design opracowali fotele w ekspresowym tempie, mając tylko dwa miesiące na ich realizację przed targami w Londynie. Napotkali problem z brakiem odpowiednich form do produkcji gąbek w zakładzie Marbo, więc samodzielnie przygotowali formy z żywicy. Nowe fotele, smukłe i lepiej wyprofilowane, z mniejszą ilością materiału, zostały zamontowane w Polonezie i zaprezentowane na targach. Początkowo budziły opór wśród kierowców, przyzwyczajonych do miękkich siedzeń, ale z czasem zyskały popularność. Mimo przejęcia FSO przez Daewoo, fotele studia Triada Design pozostały w produkcji ze względu na ich wysoką jakość i niskie koszty wytwarzania.



WILK — MODERNIZACJA SAMOCHODU TERENOWEGO



Witold Grzegózek, Marek Liskiewicz, Stanisław Półtorak, Marek Suchowiak

Wilk to zmodyfikowana wersja ukraińskiego ŁuAZa 1302, terenowego pojazdu lekkiego produkowanego w Łucku. ŁuAZ miał skomplikowany, hałaśliwy napęd i niedokładnie wykonane nadwozie, co powodowało drgania i skrzypienie. Celma z Cieszyna modyfikowała te pojazdy, nadając im cywilny wygląd i zwiększając funkcjonalność. Dzięki współpracy z sanockimi zakładami stworzono kapsuły do silnika, wyciszające hałas, choć konieczne było dodanie wentylatorów, by zapobiec przegrzewaniu. Zespół Triada Design przeprojektował również nadwozie, dodając m.in. orurowanie i pałąk przeciwkapotażowy, poprawiając funkcjonalność i wygląd pojazdu. Mimo sukcesu niewielkiej serii sprzedanej do Niemiec, pełna produkcja Wilka nie ruszyła, pomimo przygotowanej dokumentacji.



QUBA — PROJEKT KONCEPCYJNY POJAZDU MIEJSKIEGO



Anna Werner, Jakub Ossendowski
Dyplom magisterski

Projekt Anny Werner i Jakuba Ossendowskiego dotyczył koncepcyjnego, dwuosobowego pojazdu elektrycznego dla służb miejskich, poczty i policji oraz do użytku prywatnego. Projektanci współpracowali ze studentami Wydziału Mechanicznego Politechniki Krakowskiej, którzy zaprojektowali część mechaniczną. Powstała makieta w skali 1:1.

Pojazd miał wymiary 260 cm długości i 150 cm wysokości, co umożliwiło łatwe parkowanie. Przeszklona karoseria oparta na stalowej ramie z aluminiowymi drzwiami kosztowałaby około 4000 złotych, a główny koszt stanowiłby silnik hybrydowy lub elektryczny, pozwalający rozwijać prędkość 45 km/h. Prof. Witold Grzegożek podkreślał zwrotność i przestronność pojazdu, umożliwiającą komfortowe użytkowanie. W projekt włączyli się kolejni studenci, pracując nad modelem i deską rozdzielczą.

2005



PROJEKT MOTOCYKLA ELEKTRYCZNEGO



Michał Pyteraf
Dyplom magisterski

Michał Pyteraf, współpracując z KOMEL w Sosnowcu, stworzył projekt elektrycznego motocykla z myślą o młodych kierowcach i osobach poruszających się po zatłoczonych miastach. Motocykl wykorzystuje produkowane przez KOMEL napędy elektryczne, co zapewnia cichą, ekologiczną jazdę. Jego dynamiczna sylwetka, lekka konstrukcja i nowoczesne materiały przyciągnęły uwagę, a projekt zdobył wiele nagród za futurystyczny design. Motocykl cechuje się doskonałą manewrowością i przyspieszeniem, a wydajność napędu pozwala na dłuższą jazdę na jednym ładowaniu, dostosowując pojazd do miejskich warunków użytkowania.



EROE – KONCEPCJA POJAZDU RATOWNICTWA LOTNICZEGO



Agnieszka Fajak, Sebastian Spłuszka
Dyplom magisterski

Eroe to nowoczesny pojazd ratowniczy dla lotnisk, zaprojektowany przez Agnieszkę Fajak i Sebastiana Spłuskę we współpracy z firmą wiss. Pojazd wprowadza liczne innowacje, takie jak hydraulicznie otwierane drzwi, symetryczne wejścia, wysuwane platformy czy fotele z wcięciami na butle tlenowe. Przeszklony dach poprawia widoczność, a żaluzje chronią wnętrze przed przegrzaniem. Eroe nie tylko spełnia międzynarodowe normy bezpieczeństwa – uwagę zwracają też jego funkcjonalność i estetyka. Projekt został szybko wdrożony i był wielokrotnie nagradzany, co otworzyło drogę dla współpracy WFP z wiss przy kolejnych innowacyjnych rozwiązaniach.



LET'S PRINT — ROWER ELEKTRYCZNY W TECHNOLOGII DRUKU 3D



Stanisław Juszcak
Dyplom magisterski

Projekt roweru wyścigowego Stanisława Juszcaka wykorzystuje technologię druku 3D, która pozwala na pełną personalizację. Dzięki temu rower powstaje jako całość, bez konieczności montażu, i jest od razu gotowy do użytku. Sylwetka roweru jest nowoczesna i płynna, a jego konstrukcja organiczna i lekka. Zamiast tradycyjnego łańcucha zastosowano ukryty wewnątrz ramy wał Cardana, co zapewnia estetyczny wygląd i bezobsługowy napęd. Druk 3D umożliwia dostosowanie roweru do indywidualnych potrzeb, redukując koszty produkcji i magazynowania. Rower, wykonany z jednego materiału, może być również łatwo przetworzony, co czyni go produktem ekologicznym.



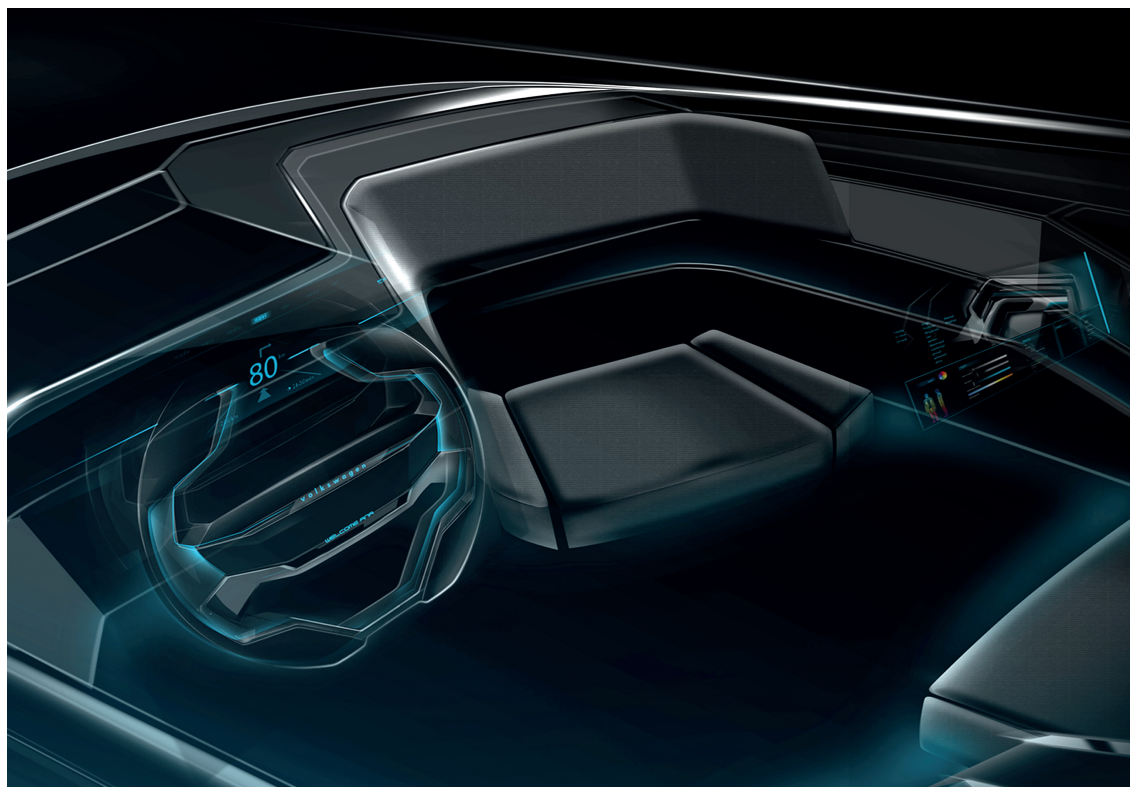
SENSUAL CAR



Maria Haberny
Dyplom licencjacki

Maria Haberny, podczas praktyki w Volkswagencie, zaprezentowała projekt samochodu przyszłości na lata 2030–2040. Projektantka skupiła się na interakcji między pojazdem a użytkownikami, tworząc koncepcję, w której samochód nie tylko automatycznie wykonuje zadania kierowcy, ale też dopasowuje wnętrze do nastroju podróżujących. Zainspirowana badaniami, które wykazały, że temperatura ciała odzwierciedla emocje, zaprojektowała autonomiczny pojazd elektryczny z opcją manualnego sterowania, wyposażony w sensory termowizyjne analizujące nastrój użytkownika. Sensual Car dostosowuje oświetlenie, dźwięki, zapachy i temperaturę, by zapewnić swoim pasażerom odpowiedni komfort.

2014



PROJEKT POJAZDU NA KONKURS MICHELIN 2016



Tomasz Kwolek, Arkadiusz Stokłosa, Michał Maciukiewicz
Projekt semestralny

Projekt Volkswagen Monsoon został zaprojektowany z myślą o konkursie Michelin Challenge Design 2016 jako odpowiedź na potrzeby mieszkańców regionów z ograniczonym dostępem do infrastruktury transportowej. Pojazd zaprojektowano z myślą o trudnych warunkach terenowych Konga w Afryce Środkowej. Monsoon miał być łatwy w demontażu, serwisowaniu i modyfikacjach, zapewniając uniwersalność i prostą konstrukcję, co umożliwiałoby jego wykorzystanie w różnych zadaniach. Konkurs zorganizowano w celu promocji innowacyjnych rozwiązań, a tematem edycji była „mobilność dostępna dla każdego”. Projekt zyskał uznanie, znajdując się w finałowej czternastce spośród prawie 900 zgłoszeń.



WISS FELIX 4.0 — KONCEPCJA POJAZDU RATOWNICTWA LOTNICZEGO



Michał Maciukiewicz, Arkadiusz Stokłosa
Dyplom licencjacki

Felix 4.0 to nowoczesny pojazd ratowniczy zaprojektowany do szybkiego działania na lotniskach. Jego mocna, nowoczesna sylwetka z ostrymi liniami przyciąga uwagę, a pojazd jest przystosowany do pracy w trudnych warunkach. Wyposażony w autonomicznego drona z kamerami termowizyjną i telewizyjną Felix 4.0 umożliwia szybką ocenę sytuacji, przesyłając obraz na żywo do załogi. Na przedniej szybie umieszczono wyświetlacz przeziernikowy, który pomaga strażakom lepiej kierować pojazdem podczas akcji, zwłaszcza przy użyciu działek wodno-pianowych. Felix 4.0 łączy nowoczesną stylistykę z funkcjonalnością i bezpieczeństwem w codziennych działaniach ratowniczych.

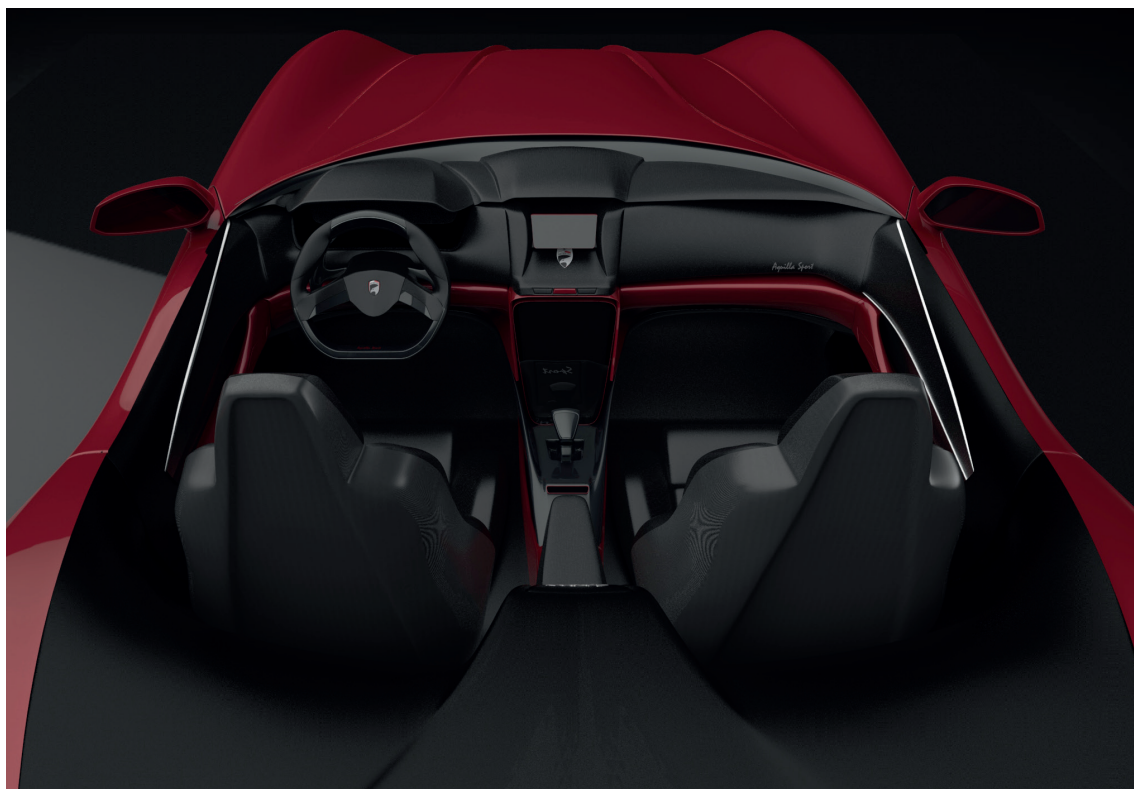


SYRENA SPORT – PROJEKT KONCEPCYJNY WNĘTRZA



Paulina Kargula, Beata Weber
Dyplom licencjacki

Syrena Sport to legendarny model z czasów PRL-u, który nigdy nie wszedł do produkcji. Zaprojektowany przez Cezarego Nawrota na przełomie lat 50. i 60. pojazd miał działający prototyp, ale jego sportowy charakter uznano za zbyt zachodni. Dopiero po transformacji ustrojowej zostały podjęte próby ożywienia projektu, w tym przez firmę КНМ Motor Poland. Paulina Kargula i Beata Weber zaprojektowały nowoczesne wnętrze Syreny Sport, nawiązując do oryginału. Inspirowały się również współczesnymi autami sportowymi, jak Mercedes SLS AMG czy Mini. Ich projekt łączy tradycyjne formy z nowoczesnymi technologiami, tworząc sportowe, dynamiczne wnętrze z zachowaniem minimalistycznego stylu oryginału.



PROJEKT AUTONOMICZNEGO POJAZDU MIEJSKIEGO

Łukasz Pisarek, Piotr Malec-Lewandowski
Dyplom licencjacki

Piotr Malec-Lewandowski i Łukasz Pisarek, bazując na modelu badawczym z AGH, przedstawili projekt koncepcyjny wnętrza pojazdu autonomicznego EVE-1. Innowacyjna podłoga, wyposażona w specjalne otwory, szyny oraz mocowania, składane siedzisko i deska rozdzielcza umożliwiają elastyczną konfigurację wnętrza. Kluczowa była możliwość zmiany od osobistego pojazdu, przez układ 1+2, po tryb cargo. Składane fotele mogły być wsunięte w deskę rozdzielczą, co pozwalało na maksymalizację przestrzeni ładunkowej. Stylistyka wnętrza harmonizowała z konstrukcją nadwozia, podkreślając nowoczesność i modularność pojazdu.

2017

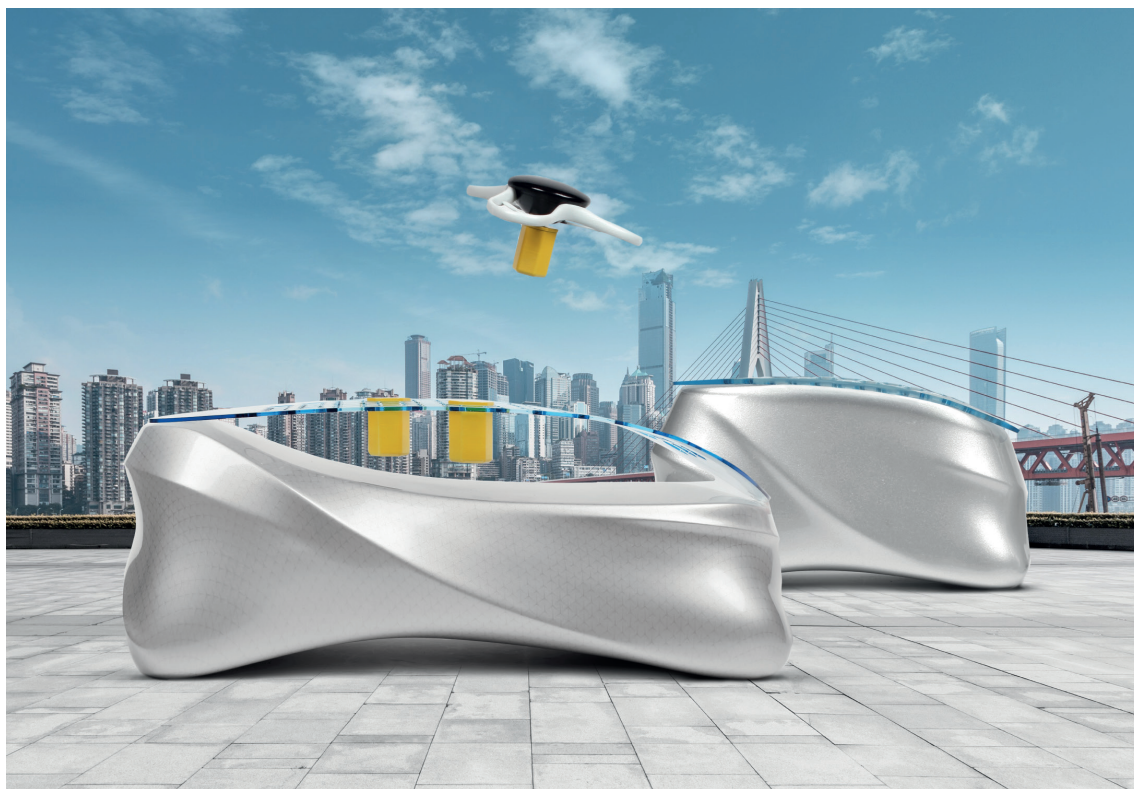


HAIBU – POJAZD DO MIAST O WYSOKIM POZIOMIE ZURBANIZOWANIA



Julia Górecka, Maciej Zawierucha
Dyplom licencjacki

Haibu to zaprojektowana przez Julię Górecką i Macieja Zawieruchę innowacyjna koncepcja pojazdu, który odpowiada na potrzeby metropolii przyszłości. Pojazd działa autonomicznie, usprawniając dostawy i zmniejszając zatłoczenie miast. W trybie dziennym Haibu pełni rolę kuriera, łącząc się z innymi pojazdami w sieć, by maksymalizować efektywność dostaw. W nocy zamienia się w kapsułę noclegową, oferując miejsce do spania dla dwóch osób. Projekt powstał z myślą o zrównoważonym rozwoju miast, redukcji emisji oraz poprawie komfortu życia mieszkańców. Haibu zdobyło pierwsze miejsce w konkursie Valeo Innovation Challenge 2017 w kategorii „Ideas for new ways to use cars”.



PROJEKT PRZYCZEPY DLA RATOWNICTWA JASKINIOWEGO



Piotr Tłuszcz

Dyplom licencjacki

Piotr Tłuszcz, w ramach dyplomu licencjackiego, zaprojektował przyczepę terenową dla służb ratowniczych, odpowiadając na zapotrzebowanie Grupy Jurajskiej GOPR. Przyczepa ma przewozić specjalistyczny sprzęt ratunkowy z bazy na miejsce akcji, szczególnie w trudnym terenie.

Projekt konsultowali Piotr van der Coghén i Polski Instytut Ratownictwa Górskiego. Nowa przyczepa została oparta na podwoziu do samochodów terenowych. Dzięki funkcjonalnemu rozłokowaniu sprzętu w przestrzeni modułowej ratownicy mają do niego łatwy dostęp, co skraca czas reakcji, zwłaszcza w ratownictwie jaskiniowym.

2019



POJAZD JAKO ELEMENT INFRASTRUKTURY MIEJSKIEJ



Katarzyna Greczka
Dyplom licencjacki

Katarzyna Greczka zaproponowała koncepcję systemu transportowego dla Bielska-Białej, łączącą transport osobowy i towarowy. Projekt ma być odpowiedzią na problem rosnącego ruchu i braku miejsc parkingowych. System umożliwia wynajem pojazdów lokalnym przedsiębiorcom, ułatwiając dostarczanie usług tam, gdzie są potrzebne. Pojazdy pełnią funkcje samochodów osobowych, cargo oraz mobilnych punktów usługowych. Projekt wspiera lokalną społeczność, umożliwiając elastyczne świadczenie usług, zgodnie z ideą „Miasto tworzą ludzie”.



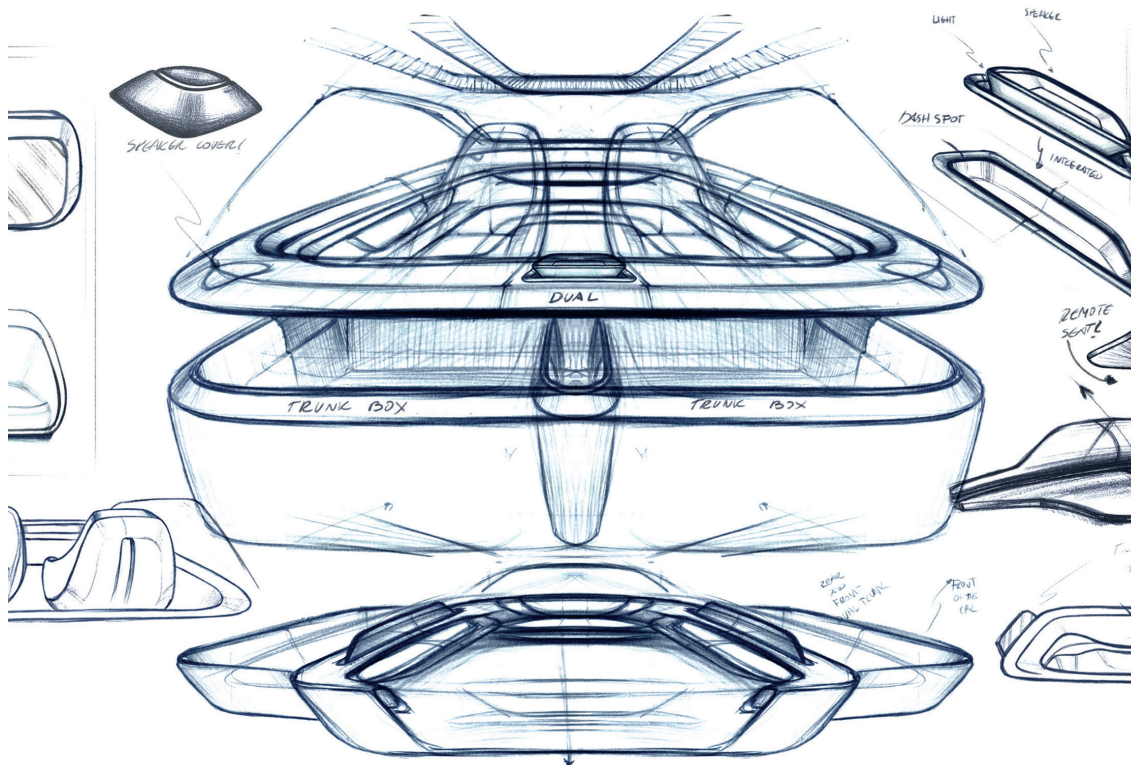
PROJEKT WNĘTRZA SAMOCHODU AUTONOMICZNEGO



Marek Pawłowicz
Dyplom magisterski

Marek Pawłowicz podczas stażu w Volkswagen Design w Wolfsburgu zajął się interakcją użytkownika z wnętrzem samochodów autonomicznych.

Jego celem było opracowanie nowych metod komunikacji z pojazdami autonomicznymi, w tym interakcji za pomocą gestów. Pawłowicz przewidział, że przyszłe wnętrza takich pojazdów będą składać się głównie z siedzeń, dlatego kluczowe było umożliwienie zmiany pozycji foteli oraz zapewnienie komfortu użytkownikom. Gesty miały działać jako niezależny system lub uzupełniać dotyk, głos i śledzenie wzroku. Projekt łączył technologie 3D i rzeczywistość wirtualną, by stworzyć wnętrze autonomicznego samochodu przyszłości.



TRANSPORT W TRUDNYCH WARUNKACH TERENOWYCH PROJEKT PRZYCZEPY TERENOWO-UŻYTKOWEJ



Piotr Tłuszcz
Dyplom magisterski

Projekt terenowej przyczepy użytkowej odpowiada na potrzeby rynku i użytkowników tego typu pojazdów. Piotr Tłuszcz zaprojektował przyczepę, która składa się z modułów umożliwiających jej konfigurację w trzech zestawach: Home Set, Sport Set i Pro Set. Przyczepa, inspirowana kształtem antycznego rydwanu, zapewnia funkcjonalność i elastyczność, co sprawia, że jest odpowiednia zarówno dla użytkowników prywatnych, jak i przedsiębiorstw działających w trudnym terenie. Projekt zdobył uznanie za realizację „Rydwanu Życia”, przyczepy ratowniczej dla medyków na froncie w Ukrainie, zdobywając nagrody w konkursach Łódź Design Festival i James Dyson Award 2024.



PARTNERSKI PROJEKT Z ROLLS-ROYCE MOTOR CARS – „A KEY FOR A FUTURE ROLLS-ROYCE”



Koordynator projektu – Fryderyk Zyska

Projekt współpracy studentów ASP w Krakowie z Rolls-Royce Motor Cars polegał na stworzeniu wizji „klucza” do Rolls-Royce’a przyszłości. Uczestnicy mieli za zadanie opracować koncepcje, które nie tylko odblokują pojazdy, ale także zaoferują nowe doświadczenia i funkcje. W projekcie wzięli udział studenci wszystkich roczników WFP, a do finału zakwalifikowano 95 prac. Trójka laureatów – Anna Jaszczuk, Aleksandra Karolak i Tycjan Twardowski – odwiedziła siedzibę RRMK w Goodwood. Zaprezentowany tu rozwój warsztatu projektowego studentów oraz jakość ich prac zostały wysoko ocenione przez ekspertów z RRMK.

2022-2023



SILBERFORM KOMBINEZON – UBIÓR WIELOFUNKCYJNY



Anna Król, Aleksandra Rzeźnikiewicz, Maria Sabała, Tomasz Sraga,
Tomasz Starowicz, Katarzyna Śliwa, Agnieszka Tylka, Monika Wierzbicka
Projekt semestralny

Projekty kombinezonów inspirowane są samochodem Lotus 7, sportami motorowymi oraz miejskim stylem casual. Zaprojektowane, by zapewnić maksymalny komfort jak profesjonalne kombinezony rajdowe nadają się jednocześnie do codziennego wykorzystania. Kolorystyka bezpośrednio nawiązuje do barw Lotusa 7, co dodatkowo podkreśla ich sportowy charakter. W procesie projektowania uwzględniono ergonomię oraz funkcje związane z komfortem użytkowania – kombinezony zostały opracowane tak, aby maksymalnie ułatwiać ruch, oferując wygodę w każdej sytuacji, niezależnie od aktywności.



SILBERFORM PROJEKT KONCEPCYJNEGO SAMOCHODU SPORTOWEGO



Marceli Rogala

Dyplom licencjacki

Celem pracy dyplomowej było opracowanie koncepcji samochodu sportowego, którego głównym celem jest dostarczanie przyjemności z jazdy. Projekt miał być inspirowany modelem Caterham 420R, potomkiem kultowego Lotusa 7. Analizy stylistyki i konstrukcji pierwowzoru oraz badania alternatywnych technologii dostępnych w branży pozwoliły na określenie koncepcji projektu. Pojazd został wyposażony w innowacyjne rozwiązania, takie jak system aktywnej aerodynamiki, szkolenie kierowcy w rozszerzonej rzeczywistości oraz modułowe dodatki, w tym dodatkową baterię. W efekcie pracy powstał model w skali 1:5 oraz wizualizacje potencjalnej realizacji.

2024



SILBERFORM PROJEKT WNĘTRZA SAMOCHODU S9 SPARK

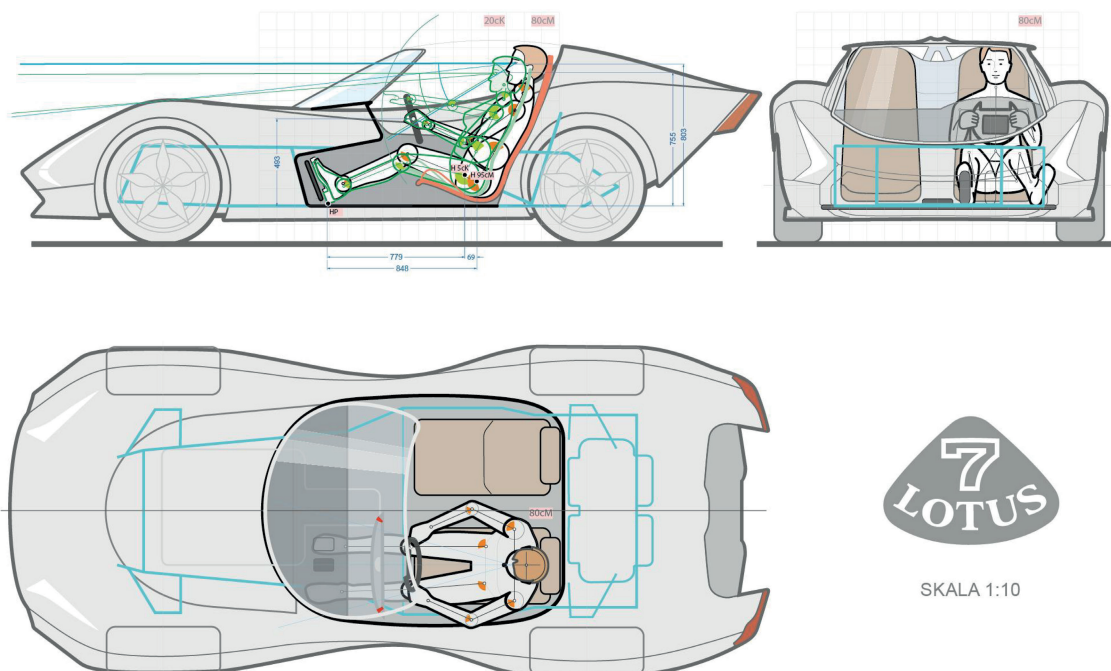


Magdalena Kotulek, Rafał Liszka, Dominik Żołędź

Materiały graficzne – Filip Klechowski

Projekt semestralny

Projekt wnętrza samochodu s9 Spark został opracowany na podstawie pełnowymiarowej makiety w skali 1:1, co pozwoliło na dokładne pomiary ergonomiczne oraz testy komfortu i wygody jazdy. Samochód, przeznaczony dla dwóch osób – kierowcy i pasażera, zaprojektowano z myślą o szybkiej jeździe torowej, ale jest dopuszczony także do ruchu drogowego. Podczas projektowania wnętrza skupiono się na poprawie ergonomii i wygody, bazując na zmodyfikowanej ramie pojazdu Lotus Super 7. Dzięki makietowaniu rozwiązano wiele rzeczywistych problemów konstrukcyjnych, co doprowadziło do zaproponowania funkcjonalnego, sportowego wnętrza, zapewniającego wysoki komfort jazdy.



SKALA 1:10

SILBERFORM PROJEKT KIEROWNICY SAMOCHODU S9 SPARK

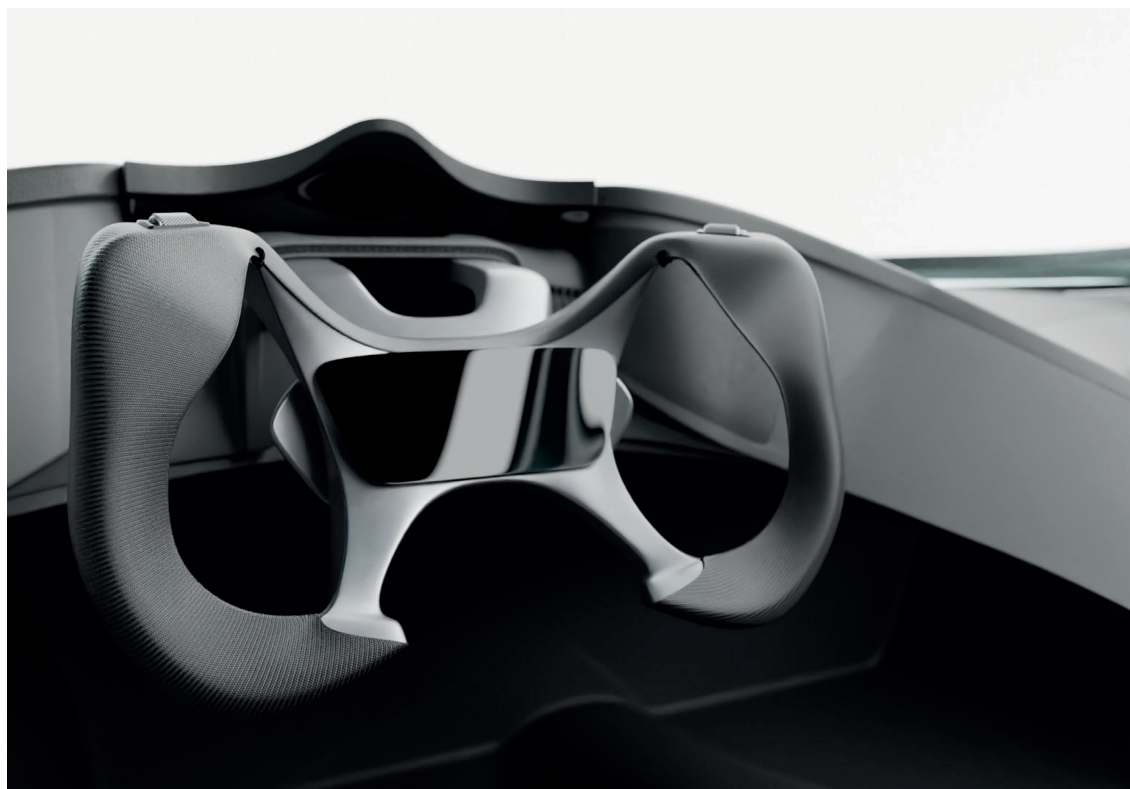


Magdalena Kotulek, Rafał Liszka, Dominik Żołądź

Materiały graficzne – Filip Klechowski

Projekt semestralny

Kierownica do wnętrza s9 Spark powstała na bazie ręcznych modeli z gliny, które po zeskanowaniu przekształcono w programach do modelowania i wydrukowano. Ostateczny kształt został zaprojektowany z uwzględnieniem proporcji ergonomicznych. Ażurowa forma kolumny kierownicy podkreśla brak mechanicznych połączeń z układem jezdnym, wspierając technologię steer by wire. Przy zgaszonym silniku kierownica chowa się w desce rozdzielczej, zwiększając przestrzeń do wsiadania i wysiadania.



SILBERFORM PROJEKT OPARCIA FOTEŁA SAMOCHODU S9 SPARK



Magdalena Kotulek, Rafał Liszka, Dominik Żołędź

Materiały graficzne – Filip Klechowski

Projekt semestralny

Projekt oparcia do wnętrza s9 Spark został opracowany na podstawie skanów ergonomicznych makiet. Regulacja fotela odbywa się za pomocą wysięgników umieszczonych za oparciem. Projekt przewiduje personalizację elementów drukowanych generatywnie, które stabilizują pozycję kierowcy w odcinku biodrowym, podnosząc standard ergonomiczny. Zagłówek został wykonany poprzez połączenie wydruku 3D z techniką okleiny winylowej, opracowaną we współpracy z tapicerem. Dzięki tym rozwiązaniom wnętrze s9 Spark oferuje zwiększony komfort i dopasowanie do indywidualnych potrzeb kierowcy.



ABSOLWENCI MARIA HABERNY



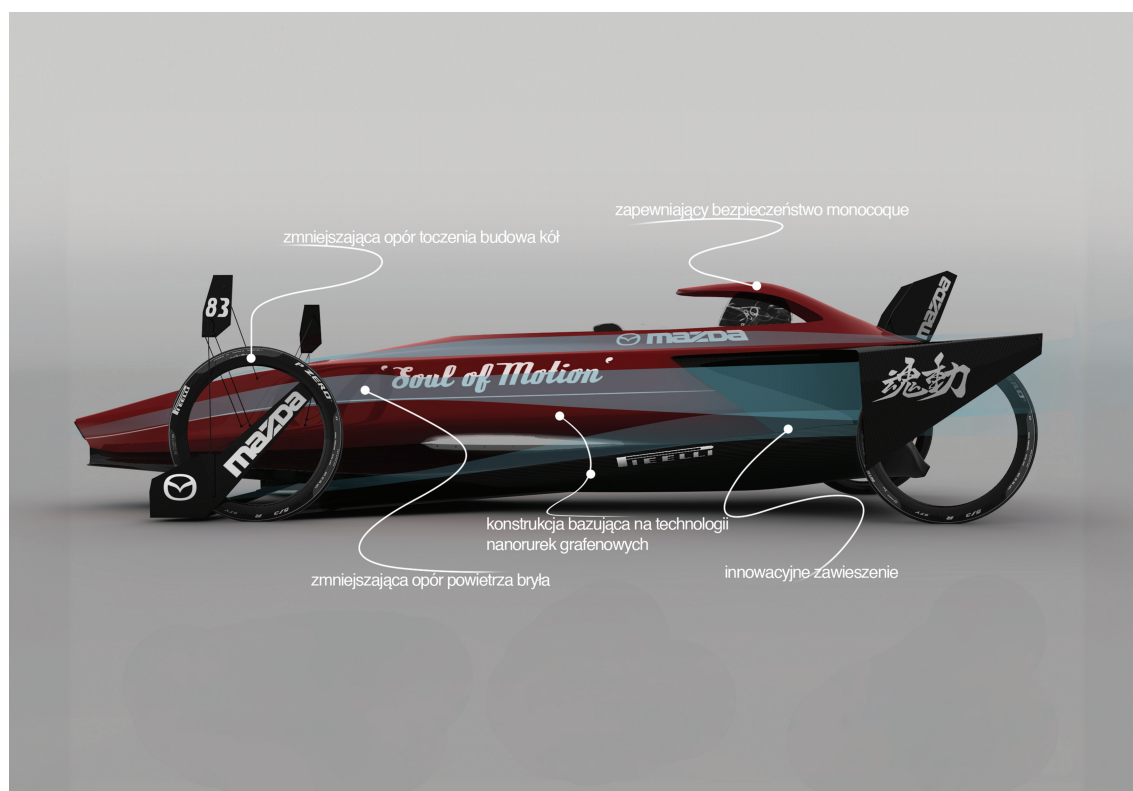
Maria Haberny podczas studiów brała udział w programie Erasmus+ w Hiszpanii oraz konkursie „Samochód przyszłości – dla mojego miasta na 2020 rok”, gdzie współpracowała z Volkswagenem. Jej projekty – panel sterujący i kierownica – zyskały uznanie, co doprowadziło do praktyki u vw w Wolfsburgu. Kolejne doświadczenie zdobyła w Szwecji, projektując kabinę przyszłości statku pasażerskiego. Po tych stażach Haberny zmieniła podejście do projektowania, koncentrując się na innowacyjnych rozwiązaniach. Kontynuowała studia na Politechnice Mediolańskiej, gdzie przygotowała dyplom z projektowania jachtów, w tym 32-metrowy jacht motorowy dla osoby niewidomej. Następnie praktykowała w Londynie, badając związki między projektowaniem jachtów a branżą automotive. Obecnie pracuje dla vw, zajmując się wnętrzami pojazdów, innowacjami w oświetleniu i interfejsami pasażer-samochód. Poza godzinami pracy projektuje jednostki pływające, takie jak 8-metrowa motorówka Daisy, pełniąca funkcję taksówki wodnej.

2014-2024



ABSOLWENCI FRYDERYK ZYSKA

Fryderyk Zyska w swoim projekcie dyplomowym z 2010 roku, zrealizowanym pod kierunkiem prof. Piotra Bożyka, zaprojektował innowacyjną koncepcję bryły samochodu elektrycznego, inspirowaną naturalnymi formami. Jego projekt zdobył Grand Prix na konkursie Mazda Design 2010. Zyska zaprojektował samochód z czterema silnikami w nadkolach i systemem oświetlenia, pełniącym także funkcję komunikacyjną. W 2015 roku ponownie zdobył Grand Prix za projekt Mazdy Soap Box – grawitacyjnego pojazdu dla dzieci, a w 2018 roku za wózek inwalidzki re-Motion, mający na celu zwiększenie pewności siebie użytkowników. Projektował również rowery dla marki Cross oraz autonomicznego drona noa Marine, monitorującego zanieczyszczenia i podwodne uprawy. Zyska przypisuje swoje sukcesy umiejętnościom zdobytym ASP w Krakowie, które umożliwiły mu realizację innowacyjnych, międzynarodowo docenianych projektów. Obecnie prowadzi zajęcia z technik prezentacyjnych na WFP.



ABSOLWENCI AGNIESZKA FUJAK



Agnieszka Fujak rozpoczęła swoją karierę podczas praktyk w firmie wiss, gdzie zajmowała się tworzeniem wizualizacji pojazdów specjalnych. Wspólnie z Sebastianem Służką zaprojektowała specjalistyczny pojazd lotniskowy Felix, co otworzyło jej drogę do pracy w firmie. Ten nowatorski pojazd zapewniał komfortowe warunki pracy dla zarządzających akcjami ratunkowymi. W 2012 roku wiss rozszerzyła swoją działalność, umożliwiając Fujak współpracę przy projektowaniu podnośnika pożarniczego z laminatu. Projektantka zwraca uwagę na znaczenie łączenia teorii z praktyką. Według Fujak studenci powinni zdobywać wiedzę teoretyczną, ale kontakty z praktykującymi projektantami są niezbędne, by rozwijać umiejętności wdrażania projektów. Absolwentka dostrzega potencjał w projektantach, zwłaszcza w zakresie zrozumienia aspektów technicznych, ale uważa, że nadmierne obciążenie technicznymi zagadnieniami może zniechęcać kreatywne osoby do projektowania przemysłowego.

2011-2024



ABSOLWENCI MICHAŁ KRACIK



Michał Kracik rozpoczął swoją karierę w motoryzacji odbywając staż w firmie Peugeot. To doświadczenie otworzyło mu nowe możliwości w projektowaniu środków transportu. Współpracując z Car Technology, został polecony do projektowania dla marki Leopard, gdzie zaprojektował fotel i deskę rozdzielczą dla Roadstera. Jedną z kluczowych prac Kracika był samochód elektryczny EVL001, realizowany przez konsorcjum firm, w którym uczestniczyło 40 inżynierów. Kracik założył firmę EXEON, która brała udział w projektach takich jak polski elektryczny E-VAN dla Innovation AG, nagrodzony w konkursie NCBR. Firma EXEON realizowała również innowacyjne projekty ekologiczne, m.in. autonomiczny prom na olimpiadę w Paryżu 2024 oraz elektryczny katamaran. Obecnie Michał Kracik prowadzi Pracownię Projektowania dla Środowisk Ekstremalnych na Wydziale Form Przemysłowych w Krakowie, gdzie uczy studentów nieszablonowego myślenia i podejmowania nowych wyzwań projektowych.



ABSOLWENCI

ALEKSANDRA SŁADEK-ZAPLETAL



Aleksandra Sładek-Zapletal rozpoczęła studia magisterskie na WFP w 1999 roku. Podczas studiów odbyła staże na Politecnico di Milano i w Wyższej Szkole Sztuk Pięknych w Bratysławie, co zapoczątkowało jej karierę w projektowaniu samochodów. Jej praca dyplomowa, zrealizowana we współpracy z Adam Opel AG, dotyczyła Parku Naukowego i pojazdu edukacyjnego dla dzieci. W 2005 roku kontynuowała studia magisterskie na Coventry University, odbywając praktykę w Audi, gdzie pracowała nad projektami wnętrz dla Audi i Lamborghini. Za projekt hybrydowego trójkołowca zdobyła nagrodę za najlepszą integrację projektowania i inżynierii. Po studiach współpracowała z firmą wiss, projektując wóz strażacki Felix. W 2008 roku rozpoczęła pracę w Volkswagen Design, gdzie projektowała wnętrza takich modeli jak Scirocco GTS, Beetle GSR oraz samochodów pokazowych, w tym Race Touareg. W latach 2013–2017 pracowała w Škoda Design, tworząc projekty dla modeli Vision c, Vision s i Yeti Xtreme. W 2018 roku obroniła doktorat na ASP w Krakowie, w latach 2018-2021 studiowała ux Design w Dolinie Krzemowej.

2004-2024



