



Słowa: Natalia Stawalaki Obrazy: Bauhaus-Archiv Berlin



Adler Standard 8 projektu Gropiusa. Zbudowano tylko dwa egzemplarze, żaden z nich nie przetrwał II wojny światowej.

Światowej sławy architekt i projektant Walter Gropius jest, obok Miesa van der Rohe, jedną z najwybitniejszych osobowości architektury i designu niemieckiego. Jest on też proklamator klasycznego modernizmu. Gropius przeszedł do historii jako założyciel i dyrektor szkoły artystycznej Bauhaus, która zrewolucjonizowała estetykę i życie codzienne XX wieku. Poza pracą naukową prowadził z kilkoma pracownikami biuro projektowe, wprowadzające w życie założenia modernizmu.

W roku 1930 po wybudowaniu „Siemensstadt”, wielkich fabryk dla firmy Siemens w Berlinie, Gropius otrzymał kontrakt jako projektant i grafik w firmie Adlerwerke we Frankfurcie nad Menem. Adlerwerke zajmowała się produkcją dla przemysłu m.in. motoryzacyjnego. W 1926 roku firma wyprodukowała samochód Standard 6, czyli pierwszy masowo produkowany niemiecki samochód. Standard 6 charakteryzował się innowacyjnym wyposażeniem, stalową karoserią i hamulcami przy wszystkich czterech kołach. Model zyskał międzynarodową sławę w 1929 roku, kiedy francuska dziennikarka i jednocześnie rajdowicz - Stinnes Clairenore - odbyła w nim pierwszą w historii samochodową podróż dookoła świata. Gropiusa poproszono o zaprojektowanie następcy

- samochodu Standard 8 w wersji zamkniętej i, co było nowością, kabrioleta. Zgodnie z podstawową zasadą modernizmu czyli podążania formy za funkcją, wszystkie elementy zewnętrzne zostały powtórnie przeanalizowane, a to co było zbędne, zostało usunięte. Zwężony przedni zderzak osiągnął optyczną lekkość, odróżniając się do charakterystycznych dla tego czasu nieporęcznych i ciężkich form.

Choć Standard 8 miał kształt przypominający pudełko, to dzięki drobnemu elementowi, jakim był wąski, otwarty ku przodowi przedni błotnik, uzyskał bardziej dynamiczny charakter w porównaniu z wcześniejszą wersją. Podkreślenie wyglądu osłony chłodnicy przez jej lekkie powiększenie i użycie chromowanej stali, przeniosło dominantę na przednią część maski, bez nadawania jej jednak masywnego wyglądu. Logo firmy - orzeł z wyciągniętymi skrzydłami, wykonany z tego samego materiału co chłodnica - zostało powiększone i zamontowane na tej samej wysokości co przednie reflektory.

Gropius wypowiadał się na temat zasad projektowania w następujący sposób:

„Piękno samochodu nie zależy od jego wymyślnej formy,



Forma, która podąża za funkcją, będąc równocześnie wyszukaną estetycznie. Minęło wiele lat, zanim idea Gropiusa powróciła.

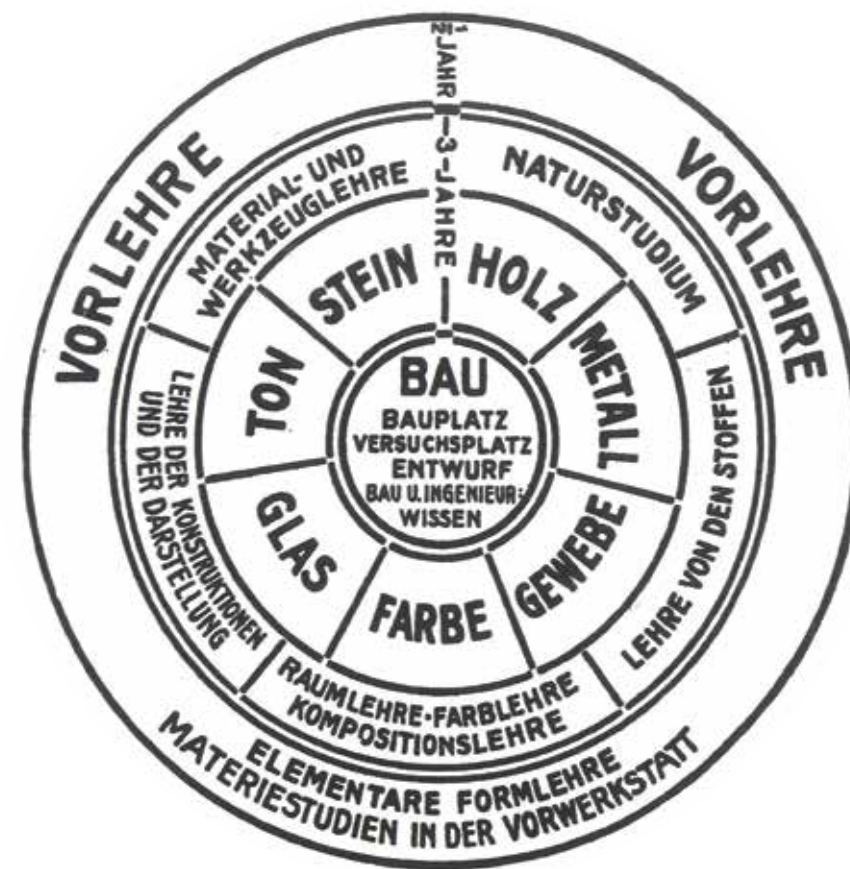
ale od harmonii całego organizmu, logiki jego funkcji i wewnętrznej prawdy. Ujmując rzecz w kategoriach estetyki, kształt zewnętrzny zobowiązany jest do takiej samej funkcjonalności, jak wewnętrzny aparat techniczny”.

Pod koniec lat 20. przy okazji projektowania samochodu, Gropius zajął się także zmianą logo firmy. Wierny zasadzie: „Pominąć niepotrzebne, podkreślając to, co ważne”, uprościł poprzednie logo do zasadniczych trzech pionowych linii, które zaznaczają korpus orła oraz poszerzonych linii poziomych sugerujących skrzydła. Niektórym nowe logo kojarzyło się z symbolami wojskowymi, co stawiało model w negatywnym świetle. Jednakże z punktu widzenia twórczości oznaczało to konsekwentny rozwój estetyczny. Gropius zaprojektował logo firmy Adlerwerke w 1930 roku i było ono w użyciu i nieprzerwanie aż do lat 70. XX wieku, co wskazuje na jego ponadczasowość. W tym sensie praca Gropiusa dla Adlera jest również dobrym przykładem na rozwijającą się w owym czasie pozycję projektanta jako mistrza kreatywności w ogóle. Właśnie w okresie międzywojennym, wykraczając poza naukę i teorię, projektanci zaczęli swobodnie działać na różnych polach nadawania formy na przykład na polu wzornictwa przemysłowego i Corporate Identity. Na prezentacji Gropiusa podczas Salon de l'Automobile

de Paris w 1931 roku po raz pierwszy pokazano luksusowe produkty, które zyskały duży rozgłos ze względu na ich nowoczesną prostotę. Sukces komercyjny jednak nie nastąpił. W obliczu światowego kryzysu gospodarczego i dramatycznego załamania sprzedaży wszystkiego, również w branży motoryzacyjnej, produkcja seryjna modelu Standard 8 autorstwa Gropiusa nie została rozpoczęta. Oczywiście jest jednak też to, iż geniusz funkcjonalnej konstrukcji nie został wtedy po prostu zrozumiany.

Gropiusowi chodziło bowiem o funkcjonalność, a nie tak modną wówczas dynamikę czy szybkość, które objawiły się niebawem w postaci opływowych kształtów. Skończyło się więc na tym, że wyprodukowano zaledwie kilka sztuk - jednym z nich jeździła rodzina Gropius w Berlinie. Niestety wszystkie uległy zniszczeniu podczas wojny.

Współpraca Gropiusa z Adlerem zaowocowała jednak wprowadzeniem szeregu poprawek, które doprowadziły do zmiany szczegółów. Dzisiejsi znawcy, którzy przeważnie nie są znawcami samochodów z lat 20., na pierwszy rzut oka nie będą potrafili ich znaleźć. Jednak po wnikliwym przyjrzeniu się, można zauważyć ogólną tendencję stylistyki Gropiusa. Charakteryzuje ona luksusowe pojazdy, które



Curriculum Bauhausu. Instrukcja obsługi modernizmu podzielona na zagadnienia formy i funkcji.

przez swą prostotę i bezpretensjonalną elegancję wydają się ponadczasowe. Oglądający może dzięki nim poznawać i uczyć się zasad „dobrej formy”.

W dzisiejszych czasach funkcjonalność jest znowu, obok kryterium dynamiki, ważną zasadą we wzornictwie motoryzacyjnym. Dowodzą tego między innymi samochody Audi. Są dyskretne, w pierwszej kolejności służą spełnieniu swojej funkcji użytkowej, a nie jedynie zaspokojeniu wymagań mody, która żyje krótko, wywołuje wiele hałasu, a potem ginie bez śladu. Estetyczny geniusz tej demokratyzacji formy i funkcji, w czasie jego powstawania w latach 20. i 30. może być traktowany jako rodzaj apolitycznej manifestacji. Nie przypadkiem Bauhaus cieszył się poparciem w czasach Republiki Weimarskiej, a w czasach faszystowskiej dyktatury był na cenzurowanym.

Projekt Gropiusa został doceniony, ale zbyt późno, by mógł wejść do produkcji. Dopiero w 1953 roku, na wystawie „Ten Automobiles” w MoMA w Nowym Jorku, Standard 8 pojawił się jako przykład doskonałego wzornictwa. Obok innych dzieł najznamienitszych projektantów, szkice modelu Standard 8 Gropiusa dla Adlera zaprezentowano jako wzór. Samochód stał się przemysłowym artefaktem XX wieku.



Gropius był projektantem totalnym. Adler Standard 8 zawdzięcza mu każdy szczegół, w tym nawet nowy logotyp.