

## Posudek oponenta bakalářské práce

<b>Jméno a příjmení studenta</b>	<b>Filip Drábek</b>		
<b>Studijní program</b>	<b>B8206 Výtvarná umění</b>		
<b>Obor/ateliér</b>	<b>Multimedia a design/Průmyslový design</b>		
<b>Forma studia</b>	<b>prezenční</b>	<b>Akad. rok</b>	<b>2015/2016</b>
<b>Název práce</b>	<b>Designérské řešení mikrobusu</b>		
<b>Oponent práce</b>	<b>akad. sochař Ondřej Podzimek</b>		

Diplomant řešil obsahově velmi inspirativní úkol – silniční dopravní prostředek. U designu automobilů, motocyklů i letadel je tvar alespoň zčásti diktován aerodynamickými požadavky a z hlediska semantiky tvaru může - ve větší či menší míře – vyjadřovat zejména dynamiku pohybu vpřed. Takto pojatý úkol vede zpravidla k sochařsky pojaté stavbě celkového tvaru, přičemž vlastní design musí zároveň reflektovat přísná omezení, vyplývající z technologie, právních omezení a také z dostupnosti jednotlivých použitých komponent.

Oblast designu užitkových vozidel je svébytná a speciální. Úkolem autora bylo ztvárnit vyhlídkový autobus, použitelný zejména pro přepravu návštěvníků v turisticky zajímavých lokalitách. Základními omezující faktory zde byly dva: použití motorizace a podvozkových komponent ze stávající seriové produkce, a dále samotný účel autobusu – nikoliv pouze přepravit z místa A do B, nýbrž zejména poskytnout cestujícím na trase vizuální zážitky, spojené s měnícím se výhledem z vozidla a s možností fotograficky zachytit krajinu a stavby, které cestující během cesty mají možnost spatřit.

### Teoretická část

V teoretické části práce nacházím uceleně podaný soubor potřebných informací, kterými si designer ujasňoval zadání a zkoumal limity, ke kterým dospěli další výrobci obdobných technických zařízení. V teoretické části práce jsou uvedeny vedle výrobků obdobného zaměření spíše větší autobusy pro městskou a linkovou dopravu, což je ovšem zásadně odlišný typ výrobku s jiným použitím. Také zařazení VW Microbus a Suzuki Air Triser je také odbočením od tématu, ovšem na opačnou stranu. Tato vozidla patří jednoznačně do kategorie „minivan“, nikoliv do kategorie mikrobusů, autobusů. Ergonomická kritéria jsou v teoretické části práce zcela vynechána. Autor pak naznačuje své východisko ohledně pracoviště řidiče pouze v praktické části (kde umístil jedno ergonomické schéma sedícího řidiče). Takto pojatá teoretická část práce je spíše fragmentem, nikoliv uceleným přehledem vývoje a současnosti mikrobusů.

Celkově hodnotím teoretickou část práce jako průměrnou.

K praktické části:

Autor popisuje chronologicky vývoj spolupráce se zadavatelem. Je zjevné, že jeho výtvarné směřování nebylo nahodilé, nýbrž že od samého počátku konfrontoval své návrhy s požadavky realizační praxe. V tomto vidím přínos autorova řešení: nejdená se pouze o vizuální studii, nýbrž o návrh, který je zakotven v realitě a byl by v praxi realizovatelný. Proces hledání tvarových a koncepčních řešení je v bakalářské práci podrobně zdokumentován. Konečný tvar, který diplomant zvolil a předkládá, vykrytalizoval na základě mnoha kresebných studií, pokusů a srovnávání kladů a záporů jednotlivých variant. Postup řešení je v práci pečlivě dokumentován na kresebných variantách.

Autor se musel vyrovnat s tvarovou mnohostí dnešních výrobků v kategoriích minibus a minivan. Vlastní výsledné řešení je jedno z mnoha možných.

Čelní část, zejména maska chladiče a reflektory, dodávají automobilu vždy konečný výraz. Zasazení reflektorů do čela vozu nepovažuji za ideální, zejména pro nejednoznačnost tvarovou: dvojice světlometů je ohraničena do uzavřeného oválného tvaru, ze kterého ovšem neorganicky vystupuje špičatý „výběžek“, směřující vodorovně do středu čelní masky. Tvar má být vždy jednoznačně ohraničen: buď je uzavřený v plynulé křivce, nebo je ohraničen jinou křivkou, nebo na jednom místě směřuje do špičky, tedy do singulárního bodu. Obojí v jednom však působí tvarově neukázněně. Dále bych viděl jako nutnost přetvarovat partii čela v místě vstupu chladicího vzduchu. Zde autor zvolil velmi hluboký relief, který svým zářezem rozbíjí celistvost siluety tvaru, zejména z bočního pohledu.

Dále bych doporučil v případě dokončení návrhu pro výrobu věnovat se znovu důkladně tvaru povrchových plechů v partii nad okrajem předního blatníku (směrem k patě sloupku A, a také směrem k přídi vozu). Plocha povrchu karoserie v této části působí bez tvarovým dojmem, postrádá plastické napětí a nemá jasně vyjádřené směřování povrchových křivek. Nelze pouze spoléhat na to, že software po stisku klávesy každý povrch nakonec „nějak“ vyhladí.

Kladně vyzdvihuji řešení partie zadního čela, které je jednoduché, sumární, avšak má v sobě jemnou eleganci.

Výsledné tvarové řešení působí v kontextu výrobků na trhu přijatelně, a přes zmíněné tvarové nedostatky musím vyzdvihnout, že autor se s nelehkým a rozsáhlým úkolem vyrovnával poctivě a pečlivě. Jeho úsilí má určitě význam jako získaná nesmírně cenná zkušenost pro jeho další profesní růst.

**Navrhuji klasifikaci C.**



Ve Zlíně dne 23. 5. 2013

Ondřej Podzimek