

**Prof. dr hab. Marek  
Adamczewski**  
Ul. Politechniczna 15A m5  
80-238 Gdańsk  
tel.: 501 089 271  
e-mail:  
[marekadamczewskigd@gmail.com](mailto:marekadamczewskigd@gmail.com)

12 sierpnia 2019

Akademia Sztuk Pięknych  
w Gdańsku  
Wydział Architektury i Wzornictwa  
80-836 Gdańsk, Targ Węglowy 6  
tel: +48 58 301 44 40

## **RECENZJA**

**dorobku twórczego i pracy doktorskiej**  
**autor - mgr Tomasz Maros**  
**z Akademii Sztuk Pięknych im Władysława Strzemińskiego w Łodzi**  
**praca przygotowana pod opieką promotora, dr hab. Krzysztofa Chróścielewskiego**

### **Podstawy recenzji**

- Życiorys zawodowy autora
- Zeszyt zatytułowany PORTFOLIO o objętości 46 stron zawierających ilustracje i opisy wykonanych projektów
- Rozprawa doktorska pt. „**Projekt pojazdu rekreacyjnego z napędem ekologicznym**” o objętości 147 stron.
- Komplet powyższych materiałów w zapisie elektronicznym

Pan Tomasz Maros to dojrzały projektant z wieloletnim (20 lat licząc od dyplomu magisterskiego) doświadczeniem. Z przedstawionych do oceny dokumentów wynika, że pracował jako projektant w takich firmach jak Greiner Packaging i Zepter a obecnie projektuje dla Hero Labs. Wiele wdrożeń swoich projektów zrealizował również w ramach własnej działalności gospodarczej. Pracował także w kilku firmach w działach marketingu – zna więc dobrze rynek, jego (bezwzględne czasami) ograniczenia i uwarunkowania, boryka się na co dzień z trudnościami uprawiania zawodu projektanta w naszych warunkach gospodarczych. Tym cenniejsza wydaje mi się jego wola, potrzeba ubiegania

o tytuł doktora – wymagająca przecież nieco innego spojrzenia na dziedzinę jaką uprawiamy. Doktor sztuk projektowych. Za chwilę, z woli ustawodawcy doktor sztuk plastycznych to tytuł, który zobowiązuje. Z tych także względów z dużym zainteresowaniem zapoznawałem się z dysertacją pana Tomasza Marosa.

### **Ocena dorobku twórczego**

Porfolio, jak wspomniano, na 46 stronach zawiera (skromny) opis i ilustracje zrealizowanych prac w 3 grupach – przykłady prac manualnych (kilka ilustracji), wdrożenia (27 projektów) oraz kilkanaście projektów nie wdrożonych zgromadzonych na dalszych 12 stronach.

W tym miejscu konieczna jest uwaga krytyczna. Nie sposób rzetelnie oceniać dorobku projektanta bez informacji kiedy powstał projekt, dla kogo i z kim we współpracy. Bez tych trzech podstawowych danych oglądamy ładnie wydrukowaną książeczkę z ilustracjami

a nie oceniamy projektanta w kontekście czasu, ograniczeń z jakimi się zmagał, czy wreszcie jego osobistego wkładu w rynkowy rezultat jego pracy.

Niezależnie od powyższego oceniając wdrożenia pana Marosa imponująca jest jego sprawność zawodowa. To projektant, który w mojej ocenie potrafi znakomicie odczytać, zrozumieć i dać właściwą odpowiedź w każdym zadaniu, którego się podejmuje. Wystarczy porównać dwa projekty – bloczki alpinistyczne i na przykład czajnik, albo biokominek aby zauważyć, że nie jest to designer, który kreuje siebie tylko profesjonalnie realizuje powierzone mu zadanie, nie rezygnując przy tym z kreacji wyrazistej, oczekiwanej przecież przez zleceniodawców formy produktu. Oceniając więc całość dorobku kandydata – zaprezentowanego w portfolio - z przyjemnością stwierdzam iż jestem przekonany o jego profesjonalnym podejściu do dziedziny, w której się realizuje.

### **Ocena dzieła**

Przedstawiona do oceny praca (pod tytułem „Projekt pojazdu rekreacyjnego z napędem ekologicznym” to obszerny, bardzo interesujący opis poszukiwań autora zmierzających do stworzenia projektu wprowadzie studyjnego, ale opartego na dzisiejszych realiach motocykla z napędem elektrycznym. Bardzo rzetelne opracowanie kolejno przekazuje nam wiedzę na temat motocykli w ogóle (z ich klasyfikacją), dalej bezpieczeństwa jazdy (w tym zalet trójkołowców), silników elektrycznych z ich potrzebami energetycznymi, druku 3D w kontekście potrzeb tego projektu, wymogów technicznych i prawnych istotnych dla potencjalnej możliwości homologacji, wreszcie obszerna część poświęcona jest ergonomii jazdy na tego typu pojeździe. Tu pan Maros analizuje wiele sylwetek motocyklistów na różnych pojazdach przy pomocy stworzonego przez siebie „trójkąta ergonomicznego” próbując określić optymalny układ relacji trzech punktów – podnóżka, środka siedziska i dłoni na kierownicy. Ta część pracy budzi moje niewielkie wprowadzie, ale jednak wątpliwości. Pomimo wielu, bardzo pozornie dokładnych schematów, za niebezpieczne uważam decyzje, które ilustruje poniższy cytat: *„95 centyl mężczyzny. Chociaż również poddałem go analizie, to odrzuciłem zupełnie w przyszłych zadaniach projektowych. Wynika to z faktu iż ten typ użytkownika nie jest w kręgu moich zainteresowań; posiada on już na rynku konsumenckim szereg różnego rodzaju pojazdów oraz gabaryt tego centyla bardzo „rozciąga” geometrię mojego projektowanego pojazdu”*. Użytkownik „nie pasuje” do konceptu to go wykluczamy? Nie mogę się zgodzić z takim rozumowaniem. Pozostawmy to stwierdzenie bez dalszych komentarzy.

W następnym, króciutkim rozdziale „geometria”, autor odrywa się na chwilę od opisów wiedzy niezbędnej do realizacji zadania i szkicuje układ przestrzenny elementów, „klocków”, które muszą się znaleźć w projektowanym pojeździe. Już ten pierwszy szkic pokazuje, jak karkołomnego zadania podejmuje się projektant – głównie ze względu na konieczność zapewnienia niezbędnej przestrzeni dla akumulatorów. Dalej poznajemy koncepty trójkołowców różnych projektantów i producentów z komentarzem autora *„Wszystkie wymienione modele, pomimo swojej atrakcyjności plastycznej, konstrukcyjnej nie wpisują się w moje oczekiwania co do formy, funkcjonalności i użyteczności.”*

Kolejna część dysertacji nosi tytuł „Proces projektowy”. Autor na początku zapoznaje nas z czterema – różnie je nazywając – drogami, koncepcjami, etapami, z których trzy po szczegółowej analizie popartej przykładami i własnymi próbami odrzuca uzasadniając ich zaniechanie niewystarczającą przydatnością dla realizacji celu, który sobie postawił. Swoją, autorską linię postępowania w kształtowaniu sylwetki motocykla pan Maros nazwał „srebrnym podziałem” przez analogię do złotego podziału o którym, oraz związanym z nim ciągiem liczb Fibonacciego szczegółowo informuje nas w swojej pracy, stwierdzając w końcu nieprzydatność zasady złotego podziału dla swojego projektu. Istotne, wręcz kluczowe jest w tej części pracy jedno zdanie: *„Mógłbym zaproponować jakąkolwiek liczbę. Zdecydowałem się jednak na skorzystanie z tej samej zasady budowania figury, którą rozważam. Czyli? Postanawiam wydłużyć Złoty prostokąt również o wartość  $\varphi$ .”* Powtórzę jeszcze raz „jakąkolwiek liczbę”. W tym kontekście określenie „srebrny podział” wydaje się być zbyt górnolotne a przedstawione przykłady lepszego (trochę) wpisywania się niektórych sylwetek (bo już nie brył) wielu produktów i obiektów w stworzoną przez autora spiralę nieco naciągane i zbyteczne.

Powyższe uwagi nie umniejszają wartości dalszej części pracy zatytułowanej „Projekt”. To rzetelne, profesjonalne przedstawienie procesu kształtowania bryły nowego pojazdu i ostatecznego rezultatu pracy w postaci koncepcji stylistycznej – jednak opartej na obecnych realiach technicznych, a nawet ograniczeniach formalnych. Autor przedstawia na kolejnych stronach szkice koncepcyjne, inspiracje, uwarunkowania i ograniczenia techniczne, wreszcie ostateczną propozycję z detalami i wariantami. Wydaje się, że pan Maros zręcznie wybrnął z najtrudniejszego jak sądzę problemu „ukrycia” ogromnej ilości baterii niezbędnych do zapewnienia pojazdowi odpowiedniego zasięgu i nie pozwolił sobie na swobodniejsze koncepty stylistyczne z domniemaniem, że w przyszłości będą one (baterie) zapewne znacznie mniejsze. Jest więc to koncept prawidłowy funkcjonalnie, ergonomicznie i technicznie, który mógłby być dobrą bazą dla opracowania projektu wykonawczego.

## **Konkluzja**

Przedstawione do recenzowania materiały, pozwalają mi na wyrażenie pozytywnej opinii o dysertacji, dorobku twórczym i aktywności kandydata. Pan Tomasz Maros w swojej

pracy zawarł niebagatelną ilość wiedzy na temat zagadnień, którym jest ona poświęcona, czytelnie i logicznie przedstawił swój proces dochodzenia do rozwiązania. Wymagało to podejmowania wielu trudnych, mających wyraźnie innowacyjny charakter decyzji. Na podkreślenie zasługuje rzetelność kandydata, szacunek dla ograniczeń projektowych oraz (mimo moich uwag krytycznych) praca wykonana dla znalezienia klucza ułatwiającego decyzje stylistyczne.

Biorąc więc pod uwagę cały dorobek twórczy oraz przedstawioną pracę doktorską, stwierdzam, że w mojej opinii całość spełnia odnoszące się do stopnia doktora wymagania artykułu 13.1 Ustawy z dnia 14 marca 2003 r. (z późniejszymi zmianami) o stopniach naukowych i tytule naukowym oraz o stopniach i tytule w zakresie sztuki.

Marek Adamczewski

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'MA', located below the printed name.