

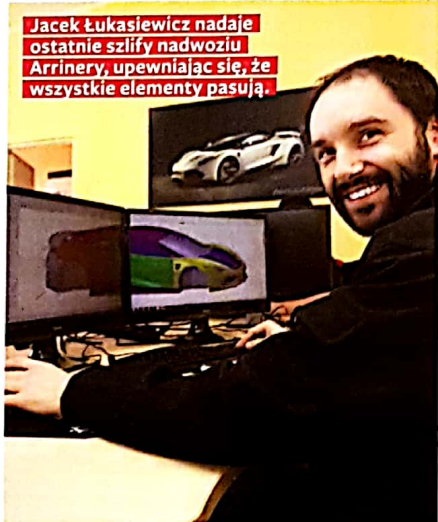


D

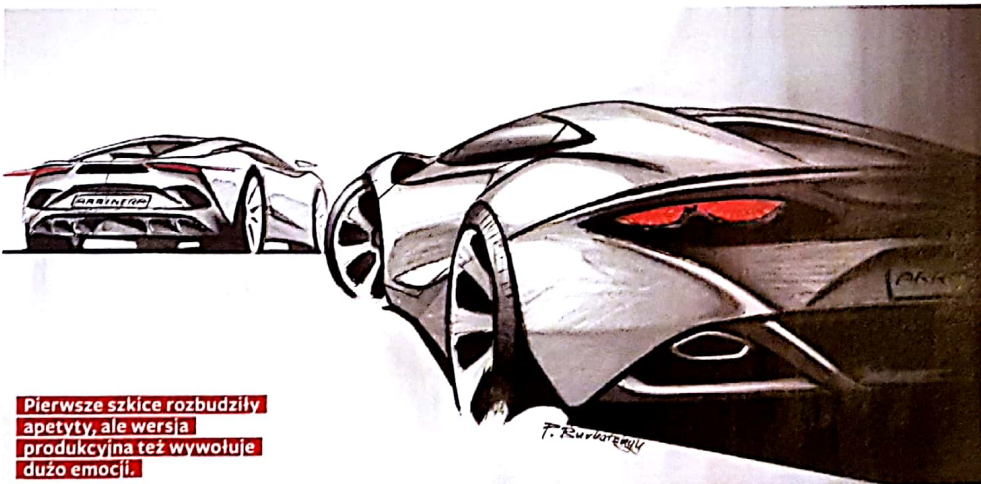
o parterowego budynku w podwarszawskiej Kobyłce prowadzi ulica z nierówno ułożonych betonowych płyt, które testują wytrzymałość zawieszenia każdego samochodu. Wokół głównie domy jednorodzinne i kilka małych firm. Nikomu postronnemu nie wpadłoby do głowy, że w takiej okolicy może powstawać pierwsze polskie superauto – Arrinera, która od kilku lat wywołuje sensację w mediach i wśród pasjonatów motoryzacji. Jedni dopingują jej twórców, oczami wyobraźni widząc klinowatą sylwetkę zaparkowaną pod kasynem w Monte Carlo w otoczeniu Ferrari i Lamborghini, ale są też tacy, którzy węższą w projekcie wielki przekręt i z góry zakładają, że na pewno się nie uda.

Na parkingu przed prototypownią wita nas Łukasz Tomkiewicz, prezes firmy Arrinera Automotive SA, pomysłodawca, współzałożyciel i lider projektu. Prowadzi nas wąskim korytarzem do hali o powierzchni 500 mkw., gdzie na podnośniku stoi prototyp Hussaryi, bo tak ma się nazywać pierwsze polskie superauto. Po drodze mijamy pomieszczenia, w których przy komputerach siedzą pracownicy firmy zaangażowani w powstanie samochodu. „W sumie wraz ze mną pracuje tu 15 osób” – wyjaśnia Tomkiewicz. „Ale lista osób współtworzących Arrinera jest znacznie dłuższa i sięga 40 nazwisk” – dorzuca, widząc moje zdziwienie. W czasach, gdy działy rozwoju wielkich firm zatrudniają już nie setki, ale tysiące dizajnerów, inżynierów i osób odpowiedzialnych za testy, taka grupka, nawet najlepszych fachowców w swoich dziedzinach, nie gwarantuje powodzenia projektu, prawda? A wiecie, ile osób pracuje u Horacio Paganiego? Nieco ponad 50, wliczając w to osoby odpowiedzialne za produkcję modelu Huayra.

W Kobyłce każdego dnia wczesnym rankiem pojawia się Andrzej Pohorecki, który ma za sobą aż 32 lata spędzone w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym FSO w Falenicy. Uczestniczył w pracach przy budowie Ogara i Warsa, brał także udział we wszystkich modernizacjach Poloneza. Z zamiłowania jest modelarzem, a w Arrinerze



Jacek Łukasiewicz nadaje ostatnie szlify nadwoziu Arrinery, upewniając się, że wszystkie elementy pasują.



Pierwsze szkice rozbudziły apetyty, ale wersja produkcyjna też wywołuje dużo emocji.

odpowiada za przygotowanie kompozytów z włókien węglowych, które mają okryć konstrukcję samochodu zgrabnym nadwoziem. „Elementy karoserii wygrzewamy 16-20 godz. w piecu przy temperaturze 80 st. Celsjusza – zdradza. – Największy problem to pasowanie gotowych paneli. Trzeba dopracować to przed wprowadzeniem samochodu do produkcji”. Docelowo produkcja nadwozia zostanie powierzona Podlaskiej Wytwórni Struktur Kompozytowych,

Tylko kilka aut na świecie ma hamulec aerodynamiczny

firmie z dużym doświadczeniem w budowie samolotów z włókna węglowego. To właśnie poszycie z karbonu ma być jednym ze znaków rozpoznawczych Arrinery. Dzięki niemu samochód ma zachować małą masę własną 1400 kg. Z tego samego materiału ma być wykonany monokok, wanna tworząca jednocześnie klatkę – przestrzeń pasażerską samochodu. „Jesteśmy w trakcie wyboru producenta tego elementu, bo nie mamy odpowiedniej technologii, by wypro-

udaną przeróbkę prywatnego BMW serii 5 E34 na pikapa w australijskim stylu UTE.

Wszystkie elementy nadwozia polskiego superauta muszą być jeszcze przejrzane i dopracowane pod kątem wdrożenia do produkcji. Zajmuje się tym Jacek Lukaszewicz, absolwent wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej. Jego zadaniem jest opracowanie wszystkich łączów paneli, sprawdzenie, jak będą leżeć uszczelki i jak wykończyć niewidoczne z zewnątrz profile. Lukaszewicz może wykorzystać tu swoje doświadczenie zdobyte w PESA Bydgoszcz, Newagu czy Ursusie. „Myślimy nad tym, jak odchudzić niektóre elementy, bo nie każdy panel musi mieć 1,5 mm grubości” – wyjaśnia. „Musimy jednak zachować oryginalny wygląd i powstrzymać się przed pójściem na skróty” – dorzuca.

Gdyby zaczął ingerować w projekt, Pavlo Burkatskyi byłby niepokieszony. Ten młody дизайнер, od początku związany z projektem, jest odpowiedzialny za bryłę Arrineru. „Zaplanowałem sporo organicznych kształtów, bo one dłużej zachowują świeżość, są ponadczasowe w przeciwieństwie do odważnych ostrych linii” – pokazuje na ekranie komputera. Nie kryje, że inspiracją dla bocznej linii Arrineru było kobiece ciało. Wcięcie na wysokości drzwi to talia, a tylny błotnik to odpowiednik biodra. Burkatskyi (tak pisane jest jego nazwisko w dowodzie) pochodzi z Ukrainy, a wcześniej był odpowiedzialny za projekty wyścigowego Stealtha B7, którego pokazywaliśmy kilka lat temu w „TopGear”, oraz Aquili, czyli nowoczesnego wcielenia Syreny Sport. Jego pracę uzupełnia duet Luc & Andre, projektanci znani z lamów naszego magazynu z produkcji mebli inspirowanych legendarną Cobrą i Porsche 911. Gliwicki duet ma odpowiadać za wygląd wnętrza Arrineru. „Lukasz i Andrzeju tak naprawdę otworzyli nam oczy”



LUC & ANDRE
PROJEKTUJĄ
WNĘTRZE
ARRINERY. MA
ZASKOCZYĆ
WSZYSTKICH!



Testy prototypu zeszłej
jesieni odbyły się na lotnisku
w Białej Podlaskiej.



PLANETA / ARRINERA

Szefowie Arrineru twierdzą, że ten
projekt zmieni się tylko w detalach.
Będzie można np. zamówić
dach z polerowanej miedzi.

