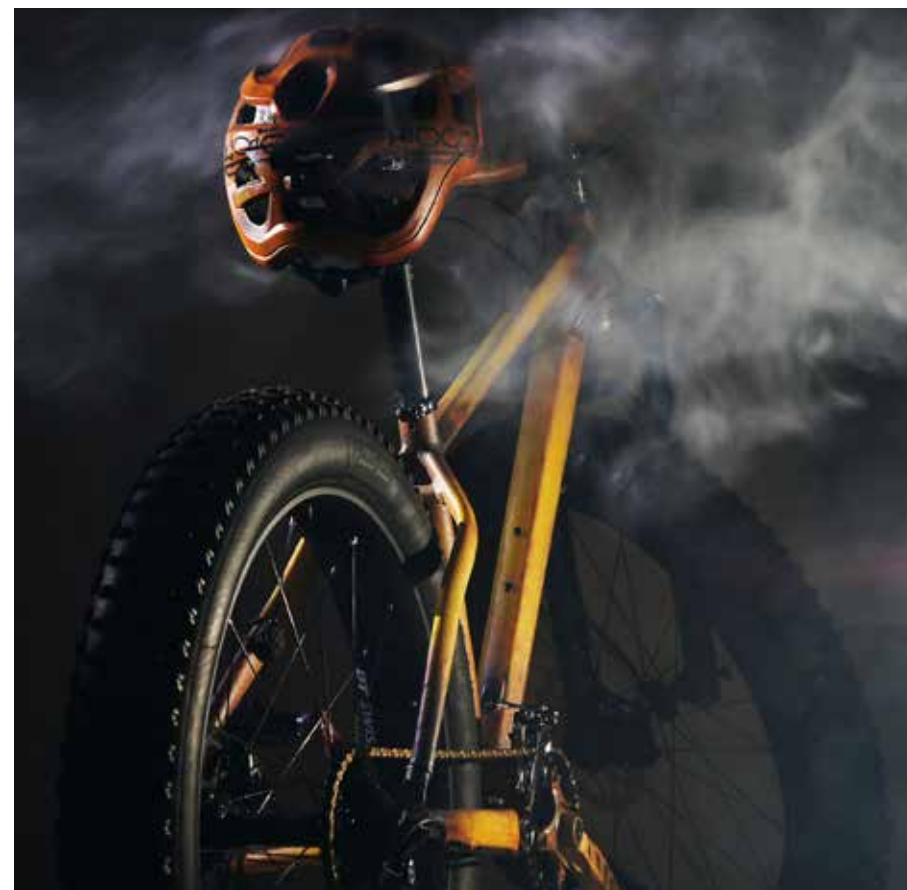


JAK SPECJALISTA OD EFEKTÓW SPECJALNYCH ruszył „swoją drogą”

Redakcja

Michał Kruszyński jest grafikiem. Po latach spędzonych w stolicy wrócił do rodzinnego Kołobrzegu i tu prowadzi firmę zajmującą się przede wszystkim grafiką reklamową, tworzeniem znaków identyfikacji wizualnej i równoległe fotografią produktu. Ale w jego pracowni powstają też unikatowe silikonowe maski, które śmiało można nazwać drugą skórą. Znajdziemy je na przykład na wystawach organizowanych przez dwór królewski Norwegii. Nasz bohater zajmuje się tworzeniem zaskakujących, czasem przerażających elementów scenografii, eksponatów czy rekwizytów. Już sama nazwa jego firmy – WFX, z pewnością zaintryguje wielbicieli efektów specjalnych. I słusznie. Do tego człowieka o nietuzinkowych zdolnościach i rzadkiej profesji sprowadziła nas niespodziewanie jego rowerowa pasja. Bo Michał Kruszyński zakochał się w fatbike'ach, a ostatniego swojego „grubasa”, zrobił sobie sam.



Oczarowałeś nas swoim rowerem, ale mając przed sobą kogoś, kto prowadzi tak niezwykle biznes, nie sposób od niego nie zacząć. Jakie tajemnice kryje Twoja pracownia?

- W Kołobrzegu mało kto o niej wie, ale wykonujemy projekty na zamówienia z całej Polski, wysyłamy je też za granicę. Tworzymy elementy scenografii, zindywidualizowane, silikonowe maski, przedmioty kolekcjonerskie. Nasi klienci to np. instytucje, albo osoby prywatne prowadzące parki tematyczne, także właściciele escape room'ów, czyli miejsc, które potrzebują niezwykle rekwizytów. Dla wystawy królewskiej w Norwegii robiliśmy np. maski Mahatmy Gadhiego. Ale mamy też na koncie personalizowane standy na słuchawki douszne dla znanego producenta. Spektrum naszych działań jest bardzo duże – rzeźba ręczna, druk 3D itd.

A skąd Twoja miłość do roweru o nienaturalnie grubych oponach, nie bez kozery nazywanego „grubasem”?

- Chyba jakoś tak dwa lata temu odkryłem na nowo frajdę z jazdy rowerem i to właśnie dzięki fatbike'owi. Ma bardzo nietypową konstrukcję. Jazda nim – zupełnie inna niż ro-

werem klasycznym – pozwala eksplorować tereny, które dla zwykłego roweru są niedostępne: głębokie piaski, błoto, śnieg. Wbrew temu jak wygląda jest bardzo lekki. Jak w „cieniasie”, w zależności od klasy sprzętu, jego waga maleje, komponenty są lepsze. Te szersze koła i szersze rozstawienie pedałów sprawia, że siedzi się na nim i jeździ bardzo stabilnie. Fatbike dużo wybacza. Trudno się na nim przewrócić czy wpaść w poślizg z uwagi na koła – duże balony – które łykają każde podłoże nawet bez amortyzacji. Ten rower wręcz zaprasza do tego żeby nim wjechać w coś, czego jak się wydawało, nie da się przejechać. Przede mną taki sprzęt stworzył nowe przestrzenie, pozwala je podziwiać z nowej perspektywy.

Jakieś konkretne trasy?

- Nie mam zbyt dużo wolnego czasu, ale odkryłem Kołobrzeg i okolicę z zupełnie nowej strony eksplorując tereny położone w odległości 20-30 km. Nie sądziłem, że z centrum miasta można przejechać brzegiem Parsęty właściwie dokąd się tylko chce. A Parsęta, nieuregulowana, ze swoimi małowniczymi meandrami żyje własnym rytmem, bo zimą i wiosną sporo przyległych terenów jest zalanych, a latem prezentuje się zupełnie inaczej. Ten teren nieustannie się zmienia.

Fot. Rangers jest poliuretanowym, dwukomponentowym produktem pozwalającym uzyskać powłoki z efektem strukturalnym. Można go nakładać pistoletem USB lub klasycznym na różne podłoża metalowe czy z tworzyw sztucznych. Pokryte powierzchnie są bardzo odporne chemicznie i mechanicznie, dodatki antykorozyjne zabezpieczają przed utlenianiem metali. Powłoka nie ulega degradacji pod wpływem zmian warunków atmosferycznych. Po dodaniu do bezbarwnego Rangersa kolorowych past pigmentowych, bazy akrylowej lub poliuretanu, można uzyskać potrzebną barwę powłoki, natomiast czarny Rangers świetnie prezentuje się na elementach podwozia, zderzakach czy skrzyniach pick-upów.



Opowiedz o swoim projekcie samodzielnej budowy „grubasa”

- To mój drugi taki rower. Pierwszy to bxx z 2015 roku. Dość intensywnie nim jeździłem, dużo części się wyeksploatowało, poszły na przemiał, została sama rama. Jeździłem na cieniasku, który już nie dawał takiej frajdy. Ta rama wisiała taka biedna, więc postanowiłem, że zbuduję sobie na niej nowy rower. Miała powstać taka customowa produkcja. A skoro zajmuję się reklamą i fotografią, chciałem żeby to miało ręce i nogi. Wymyśliłem hasło: „swoją drogą” i dobrałem jakieś grafiki, które na tej ramie się znajdują. Miała ilustrować trasę z gór do morza, którą dzięki tej mojej pasji pokonałem.

Wymyśliłem, że ta rama będzie miała nie tylko fakturę, ale i teksturę.

Skąd wziął się pomysł na „skorodowany” rower?

- Miało być tak: skoro jest optycznie taki ciężki, kojarzy się z buldożerem. Gdy wielokrotnie mijalem jakieś place budowy i widzialem zużyte maszyny, spychacze czy koparki, wyglądało na to, że większość z nich na początku była żółta, a z czasem korozja i zużycie sprawiały, że stawały się pokryte

całą gamą kolorów. Tak właśnie miał wyglądać mój rower. Utrzymany w bardzo industrialnym klimacie. Z elementami kojarzącymi się z budową.

Od czego należało zacząć?

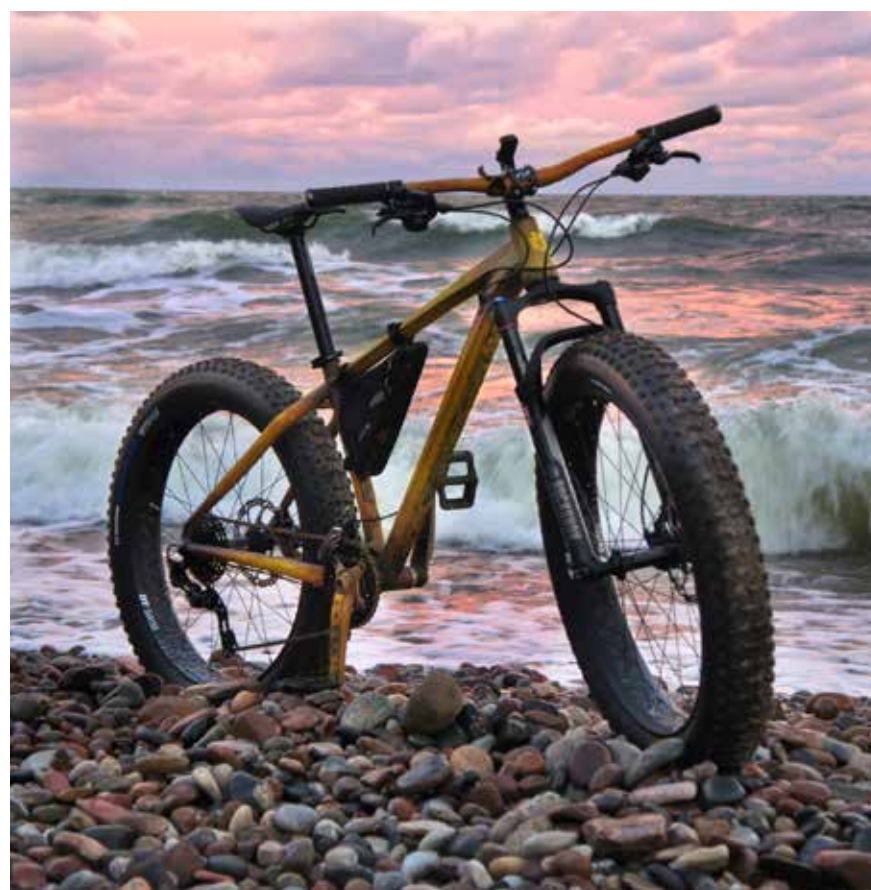
- Jeżdżę po terenie mało przyjaznym dla roweru: ze słoną wodą, piaskiem, żwirem, którym te koła potrafią mocno „pluć”. Jeśli chciałem mieć ramę możliwie najbardziej odporną na te wszystkie „atrakcje”, przede wszystkim musiałem usunąć starą powłokę. I tu – niespodzianka! Gdy wcześniej konsultowałem się z różnymi osobami i dopytywałem, jak radzą się do tego zabrać, sugerowali piaskowanie. A ja skorzystałem z removera do powłok lakierniczych marki Troton. Sprawdził się doskonale, bo poza elementami anodowanymi, zdjął wszystko prawie natychmiast, bez jakiegokolwiek uszczerbku dla powierzchni. Drugim krokiem było naniesienie podkładu epoksydowego Trotonu (szarego). O ile pierwszą warstwę rozcieńczyłem i nanosiłem pistoletem, to do drugiej użyłem pędzla i zrezygnowałem z rozcieńczania. Tak uzyskałem charakterystyczne pory, które finalnie prezentowały się jak skorodowane. To było świetne posunięcie. Niestandardowe, ale za to kreatywne. Potem

przyszła pora na dwuskładnikowe lakiery, którymi przy pomocy aerografu namalowałem wszystko, co chciałem mieć na ramie. Żeby ochronić tę warstwę koloru potrzebowałem lakieru powierzchniowego, i tu, dzięki rozmowie ze specjalistą z firmy Troton, udało się dobrać produkt idealny – Ranger. Zwykle używa się go w taki sposób, że dodaje się do niego barwnik i tworzy warstwę w jakimś kolorze. A sam w sobie jest przezroczysty, z lekkim, mlecznym zaburzeniem tej przezroczystości. Zdecydowałem, że sam, regulując ciśnienie w pistolecie i dobierając odległość, naniosę czysty lakier, po to by jednocześnie nieco zmatowił powierzchnię tej „rdzy”. W końcu, jak przystało na rdzę, nie powinna być błyszcząca. Powstała warstwa, która wygląda jak ta na samochodach terenowych, choć oczywiście nie jest tak gruba. Ale taki właśnie był mój cel i udało się.

Jak długo trwała cała ta operacja? Pochłonęła dużo czasu?

- To była typowa zajawka. A na zajawki, jak wiadomo, zawsze znajdzie się czas i energia. Całość zajęła mi jakieś trzy noce, oczywiście z czasem na wyschnięcie przede wszystkim warstwy podkładu.





Jak reagują ludzie na takie industrialne, „zardzewiałe” cacko?

- Już gdy rower stał w warsztacie czekając na części, okazał się być atrakcją tego warsztatu (śmiej). A gotowy bardzo się wszystkim podoba. Chyba wszyscy mi bliscy są szczerze zachwyceni. Bo to po prostu bardzo „zajawkowy” projekt, a takie szczególnie się docenia. Ludzie, którzy chcą sobie zafundować nowy rower, nieczęsto robią go sobie od podstaw. Bo do kosztów trzeba jeszcze dodać pomysł, pracę, zacięcie. Pasjonaci wiedzą o co chodzi. Ten nowy „grubas” faktycznie wszędzie gdzie się pojawi budzi zainteresowanie. Niewtajemniczonych może i zadziwia to, że facet robiąc rower zamienił go w „złom”, zamiast postarać się, żeby wyglądał jak z fabryki. Zdarza mi się też słyszeć od mijanych osób komentarze, typu: „oj, chyba za długo stał na zewnątrz” (śmiej). Ale większość wie o co chodzi, gdy tylko uważniej się przyjrzy. Co ważne, świadomie dobieierałem części tak, żeby pasowały do roweru „po przejściach”. Na przykład łańcuch nie jest standardowy, a złotawy. Gdy się przejedzie po błocie, wygląda jakby zżerała go rdza. Kiedyś jeżdżąc słyszałem reakcję: „O! Jakie grube opony!”. Teraz częściej: „O! Jaki zardzewiały rower!”

Przy okazji wyposażyłes go w specyficznych system antywłamaniowy. Kto chciałby ukraść zardzewiały rower?

- No proszę! Mamy kolejną korzyść! (śmiej) Choć szczerze mówiąc, staram się go nigdzie nie zostawiać. Za dobry wyszedł, żeby ryzykować (śmiej) ■



Michał Kruszyński

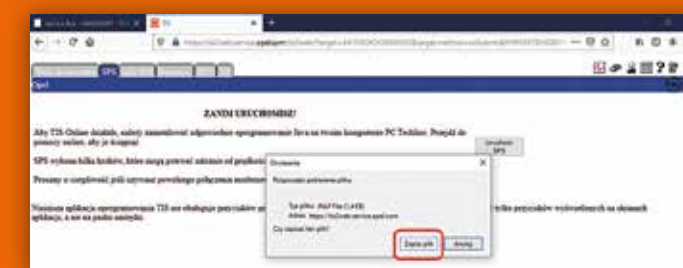
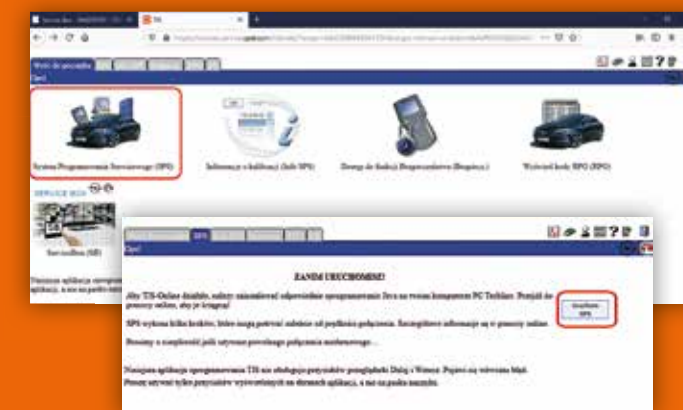


auto moto
Serwis

PROCEDURA PASSTHRU

KROK PO KROKU

- pierwsza rejestracja
- przeprogramowanie sterowników
- diagnostyka pojazdu
- opłaty
- wymagania sprzętowe



Zamów prenumeratę 2021

PRENUMERATA:

- prenumerata **roczna** (8 wydań w roku) – **136 zł brutto** (w tym 5% VAT)
- prenumerata **roczna ulgowa** (8 wydań w roku) – **100 zł brutto** (w tym 5% VAT) dla nauczycieli, uczniów, studentów
- wydanie elektroniczne (PDF), 8 numerów – **110 zł/brutto**

PRENUMERATĘ MOŻNA ZAMÓWIĆ:

- **telefonicznie:** 22 840 30 86, 840 35 89
- **faksem:** 22 891 13 74
- **e-mailem:** prenumerata@sigma-not.pl
- **listownie:** Zakład Kolportażu Wydawnictwa SIGMA-NOT Sp. z o.o., ul. Ku Wiśle 7, 00-707 Warszawa
- **dokonyjąc wpłaty na konto:** Wydawnictwo SIGMA-NOT Sp. z o.o. ul. Ratuszowa 11, 00-950 Warszawa, skr. poczt. 1004, nr 24 1020 1026 0000 1002 0250 0577
- **u kolporterów:** Ruch, Garmond, Kolporter, As Press