

Chcielibyśmy ustosunkować do artykułu „Superauto Veno jeszcze nie super” napisanego przez Pana Karola Jedlińskiego, zamieszczonego w Pulsie Biznesu w dniu 30.06.2010.

Dziennikarz, który napisał artykuł, czyli Pan Jedliński dopuścił się bowiem rażącego zaniechania w celu sprawdzenia opisywanych przez siebie „faktów”, opisał wiele rzeczy, które nie są poparte żadnymi dowodami lub przedstawiają nieprawdziwe „fakty”, a także przedstawił jednostronne podejście do opisywanych tematów zaprezentowanych przez Pana Baranowskiego.

Podkreślamy, iż Pan Jedliński nie był zainteresowany oficjalnym wywiadem oraz uwzględnieniem w artykule naszych odpowiedzi na jego pytania, mimo takich propozycji z naszej strony. Posłużył się natomiast manipulacjami, które chcielibyśmy wypunktować poniżej:

1. Zdjęcie ramy samochodu

Zdjęcie to nie przedstawia ramy naszego samochodu. Na zdjęciu widać, że rama jest przeznaczona do samochodu z dachem, a nie do otwartego typu roadster, jak to jest w przypadku naszego projektu. Z kolei stwierdzenie „Tak wyglądał supersamochód jeszcze kilka tygodni temu...” wprowadza czytelnika w błąd gdyż sugeruje, że prototyp samochodu jest dopiero w początkowej fazie projektowania, co jest jawnym kłamstwem.

2. Wizualizacja samochodu

Prezentowana na zdjęciu wizualizacja samochodu pochodzi sprzed około 2 lat i ma niewiele wspólnego z rzeczywistością. Natomiast nad grafiką znajduje się tekst „...a tak będzie. Kiedy?” przez co czytelnik jest wprowadzany w błąd odnośnie docelowego wyglądu samochodu. Dziennikarz nie dołożył należytej staranności, aby zweryfikować co właściwie przedstawiają zdjęcia w których wszedł posiadanie i które zamierza opublikować.

3. Polna droga

Kolejna manipulacja, to „polna droga” przy której stoi nasza hala produkcyjna. Informujemy, iż jest to ważna dla Tarchomina ulica Myśluborska, która w rzeczywistości jest wyasfaltowaną ulicą ciągnącą się przez ponad 3,5 km. Sama hala produkcyjna ma powierzchnię 211 m², co wystarcza w 100% na bieżące prace. Zaprezentowane zdanie przedstawia naszą firmę w złym świetle i sugeruje fałszywy jej obraz.

4. Vulcano

W firmie nie używamy nazwy Vulcano, lecz roboczej nazwy „VenoCar”.

5. Silnika nie widać

Odnosnie tekstu, że „silnika nie widać” podkreślę najpierw, że przez karoserię nigdy w żadnym samochodzie nie widać silnika. Trzeba najpierw otworzyć jego pokrywę. W naszym samochodzie silnik i skrzynia biegów oraz kompletny układ napędowy jest już zamontowany. Jest to niestety kolejna sugestia, aby czytelnik stwierdził, że samochód jest w stadium początkowym.

6. Ściany zostaną rozebrane

„... (ściany) zostaną rozebrane, kiedy supersamochód będzie skończony i wyjedzie z warsztatu. Czy ściany postoją długo?” – I znowu dziwne i zaskakujące sugestie: żadna firma nie urządza nowej hali produkcyjnej, po to aby cokolwiek w niej burzyć. Poza tym, aby samochód wyjechał z hali, nie jest potrzebne burzenie ścian czy też budynku, gdyż jest coś takiego jak brama przez którą może samochód bezpiecznie wyjechać.

7. Przekroje kwadratowe ramy

Odnosnie tekstu związanego z przekrojami kwadratowymi użytymi w ramie, Chcielibyśmy poinformować, iż właśnie takie profile ma wiele supersamochodów na świecie, m.in. najnowszy Lamborghini Gallardo oraz Audi R8. Jak widać dziennikarz kolejny raz nie dołożył należytej staranności w celu sprawdzenia tego faktu. Nasza prawdziwa rama ma profile o różnorodnych przekrojach w zależności od wymagań sztywności i odporności na skręcanie.

http://www.blogcdn.com/www.autoblog.com/media/2009/03/19_tractorri_gallardo_parts.jpg

http://www.blogcdn.com/www.autoblog.com/media/2009/03/15_tractorri_gallardo_parts.jpg

http://www.blogcdn.com/www.autoblog.com/media/2009/03/03_tractorri_gallardo_parts.jpg

http://stadium.weblogsinc.com/autoblog/hirezpics/W8_cutaway_large03.JPG

http://stadium.weblogsinc.com/autoblog/hirezpics/W8_cutaway_large06.JPG

8. Rama zespawana ze zwykłych profili budowlanych

„Rama została zespawana ze zwykłych profili budowlanych - twierdzi Jarosław Baranowski.” podano w artykule. Prawda jest taka, iż rama została wykonana z metalowych profili, które są odpowiednie dla prototypu. Docelowa rama wykonywana w Wielkiej Brytanii będzie zawierać zupełnie inne profile i stopy metalu.

9. Pismo od Lamborghini

Pismo, które otrzymaliśmy od firmy Automobili Lamborghini Holding S.p.A. z siedzibą w Sant'Agata Bolognese zarzucało nam łamanie opatentowanych wzorów zastosowanych w modelu Reventon. Jednakże po konsultacji z kancelarią prawną i precyzyjnej odpowiedzi na poszczególne zarzuty udowodniliśmy, że w żadnej mierze nie naruszyliśmy ani jednego patentu Lamborghini. Dlatego też nigdy więcej już od firmy Lamborghini nie otrzymaliśmy kolejnego listu. Co ważniejsze kompletny samochód oraz jego najważniejsze elementy, włączając w to wnętrze, zostały opatentowane w OHIM. Jest to Urząd Harmonizacji w ramach Rynku Wewnętrznego (ang. Office for Harmonization in the Internal Market) odpowiedzialny za rejestrację wspólnotowych znaków towarowych (Community Trade Marks) i wspólnotowych wzorów przemysłowych (Community Designs) na rynku europejskim, obejmując ochroną znaki towarowe oraz wzory przemysłowe. Siedziba główna urzędu znajduje się w Alicante w Hiszpanii. Numery naszych patentów posiadają numery od 001081848-0001 do 001081848-0010. Można je szybko odszukać na tej stronie:

<http://oami.europa.eu/RCOnline/RequestManager> Dla potwierdzenia faktów możemy dostarczyć przedstawić kilkudziesięciostronicową dokumentację potwierdzającą rejestrację elementów nadwozia jak i wnętrza samochodu

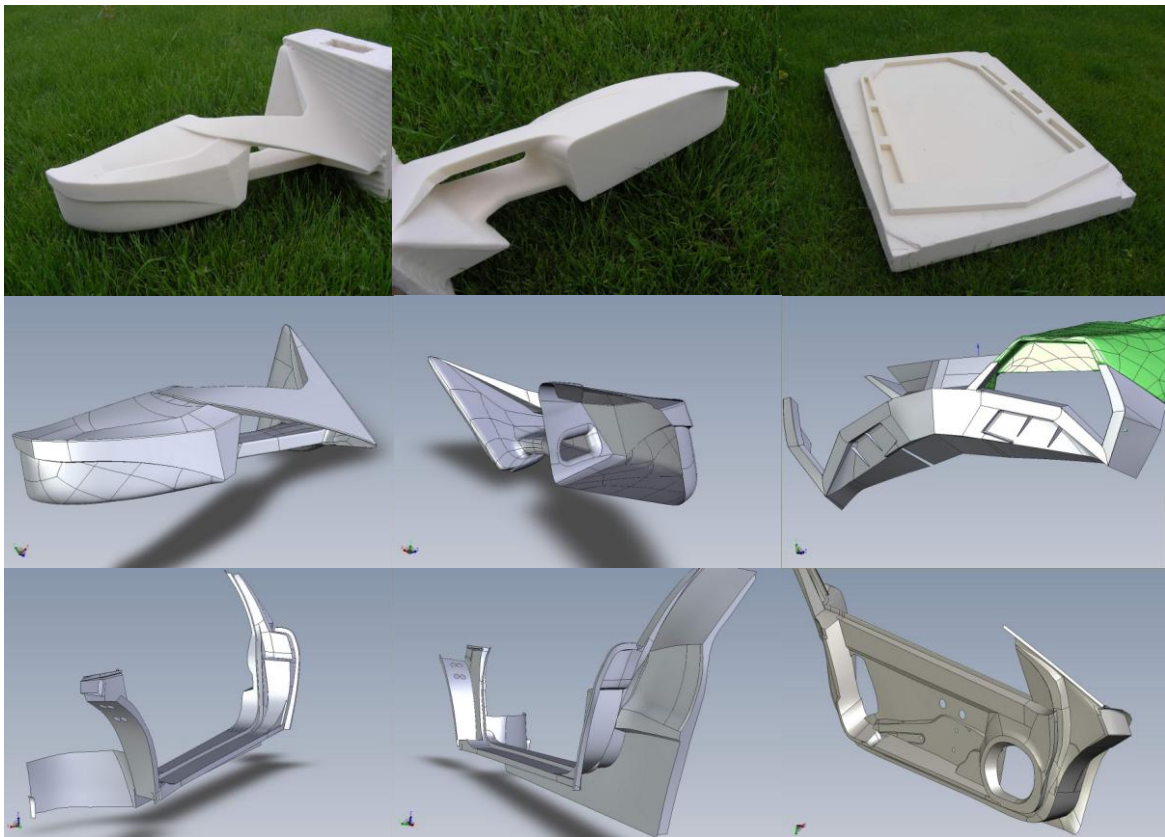
Warty podkreślenia jest także fakt, że posiadamy wysłane przez OHIM oficjalne pismo potwierdzające, że nasz wzór nie narusza patentów żadnej firmy produkującej samochody. I to jest najważniejszy dowód odnośnie podobieństw naszego projektu wobec innych samochodów znajdujących się już na rynku.

10. Osoby z doświadczeniem w budowie supersamochodu

W artykule czytamy: „Brakowało osoby z doświadczeniem w budowie supersamochodu od podstaw – mówi osoba pracująca w owym czasie przy superaucie na Dolnym Śląsku”.

W końcu coś się zgadza ... częściowo: rzeczywiście zabrakło takiej osoby ale u naszego podwykonawcy na Dolnym Śląsku. Dlatego też zostały tam wykonane jedynie prace wykończeniowe wybranych elementów na podstawie wymodelowanych wcześniej w komputerze (program Solid Works) części nadwozia, które następnie zostały wyfrezowane

na obrabiarkach cyfrowych w niezależnej firmie z olbrzymim doświadczeniem, m.in. w produkcji turbin do silników odrzutowych. Dowodem na to są załączone zdjęcia, że nie wspomnę o fakturach wystawionych przez tę firmę.



11. W Mielcu dali radę

Odnosnie firmy Leopard o której można przeczytać w krótkiej notatce na górze strony, jest tam jedynie część prawdy, natomiast tytuł sugeruje coś nie do końca prawdziwego. Według naszej wiedzy samochód Leopard jest opracowywany od wielu już lat i zostały na niego wydane miliony złotych: m.in. ze względu na proces homologacyjny. Od dłuższego czasu zresztą nie słychać nic o tym samochodzie. Czy jest on już w sprzedaży, ile sztuk zostało do tej pory sprzedane: tego nie wiadomo. I znowu Pan Jedliński nie dołożył należytych starań, aby zapoznać się z historią powstawania tego projektu, lecz dokonał prostego porównania w którym nasz projekt został oceniony negatywnie w odbiorze czytelników.

Kolejna techniczna pomyłka dziennikarza to fakt, że Leopard nie należy do kategorii „supercars”, a więc nie jest naszym konkurentem.

12. Film

W filmie opublikowanym przez Puls Biznesu zamieszczono jedno nigdzie niepublikowane dotychczas zdjęcie. W związku z powyższym prowadzone będzie dochodzenie czy zdjęcie zaprezentowane w tym filmie nie zostało wykradzione z firmowego komputera spółki Veno Automotive. W filmie zostały pokazane zdjęcia samochodu w wersji jakiej nie będzie on oferowany klientom. Jest to kolejne wprowadzanie ludzi w błąd oraz dobitnie wskazuje na to, że Pan Rafał Jedliński nie dołożył należytej staranności oraz rzetelności jaką cechują się szanowani dziennikarze, aby zweryfikować co właściwie przedstawiają zdjęcia które zamierza opublikować.

Na koniec jeszcze raz chcielibyśmy podkreślić, iż do głosu został w artykule dopuszczony Pan Baranowski, który nie będąc nigdy pracownikiem Veno Automotive S.A. miał minimalne kompetencje do wypowiedzania się na temat VenoCara. Natomiast nasze odpowiedzi na poszczególne pytania ani razu nie zostały opublikowane w całości: użyto jedynie pojedynczych zdań w taki sposób, aby pasowały do stylu całego - szukającego sensacji - artykułu. Pan Jedliński wielokrotnie dopuścił się manipulacji informacjami i nie dołożył należytej staranności, aby artykuł był obiektywny.

Poniżej zamieszczam listę pytań otrzymanych od Pana Jedlińskiego i moje odpowiedzi odesłane do niego – praktycznie wcale nie użyte w artykule. Czemu tak się stało? Jediną logiczną odpowiedzią jest to, że burzyły one ideę autora artykułu i obalały wszelkie – fałszywe - tezy stawiane przez Pana Baranowskiego.

- Dlaczego polski supersamochód budowała firma p. Bojara spod Wrocławia? Co zdecydowało o wyborze tej firmy, specjalizującej się w replikach Ferrarri, kajakach i łodziach z laminatu?

- Dlaczego Veno Automotive zdecydowało się zakończyć współpracę z Bojarem?

- Dlaczego do budowy szkieletu samochodu użyto zwykłych, kwadratowych profili stalowych?

Firma Bojar wykonała elementy ramy prototypu oraz część nadwozia na podstawie projektów wykonanych przez Veno Automotive SA (zaprojektowanych m.in. w Solid Works i wyfrezowanych na obrabiarkach numerycznych), które następnie zostały wysłane do ostatecznej obróbki. Rama zaproponowana przez firmę Bojar nie spełniała norm związanych z wytrzymałością oraz posiadała zbyt mały współczynnik odporności na skręcanie (co jest szczególnie istotne w przypadku otwartego nadwozia), dlatego też została gruntownie zmodyfikowana.

Części stworzone przez firmę Bojar zostały wykorzystane tylko na etapie budowy prototypu i to w niewielkim stopniu gdyż wiele z nich zostało poważnie zmodyfikowanych. Ze względu na to, że w grupie znajduje się firma Stealth Cars Ltd. korzystamy z doświadczenia oraz zaplecza technicznego firmy brytyjskiej. W związku z niespełnianiem standardów jakościowych i terminowością współpraca z firmą Bojar została przerwana i nie będzie kontynuowana.

Chcielibyśmy także Pana poinformować, że są dwie firmy o nazwie Bojar. I ta z którą my współpracowaliśmy nie produkuje replik Ferrari.

- Czy przy projekcie pracują osoby, które kiedykolwiek brały udział przy budowie supersamochodu, jeśli tak to gdzie? Proszę o podanie nazwy producenta i nazwiska pracownika, tak żebyśmy mogli zweryfikować te informacje.

Zespół budujący prototyp posiada odpowiednie kwalifikacje.

- Co stało się z całym wnętrzem białej Corvetty która została kilka lat temu zakupiona przez jedną ze spółek powiązanych z Veno lub przez samo Veno?

Wszystkie elementy tego samochodu, poza ramą, znajdują się wewnątrz firmy.

- Czy to prawda, że budowa samochodu zajmuje już kilka lat m.in. dlatego, że p. Łukasz Tomkiewicz wciąż zmienia projekt i to powoduje jego opóźnienia?

Założeniem zarządu oraz osób odpowiedzialnych z budowę samochodu jest pokazanie najlepszego możliwego prototypu i możemy zagwarantować, że proces ten będzie trwał także po prezentacji auta planowanej na ten rok.

Z poważaniem,

Łukasz Tomkiewicz
Prezes Zarządu