

TESTI

RUN FLAT -RENKAAT RIEKALEINA

132  
sivua

# TUULILASI

SUOMEN SUURIN AUTOLEHTI

Tammikuu 2006

Hinta 7,20 € (sis. alv)  
[www.tuulilasi.fi](http://www.tuulilasi.fi)

Vertailu

Voittaa VW Passat Mazda 6:n?

Kestotesti

Volvo V50: arvokas,  
mutta ahdas

Elämys

Renault Magnum:  
viikko  
rekka-  
kuskina

Testi  
pastilli  
hangella  
C1

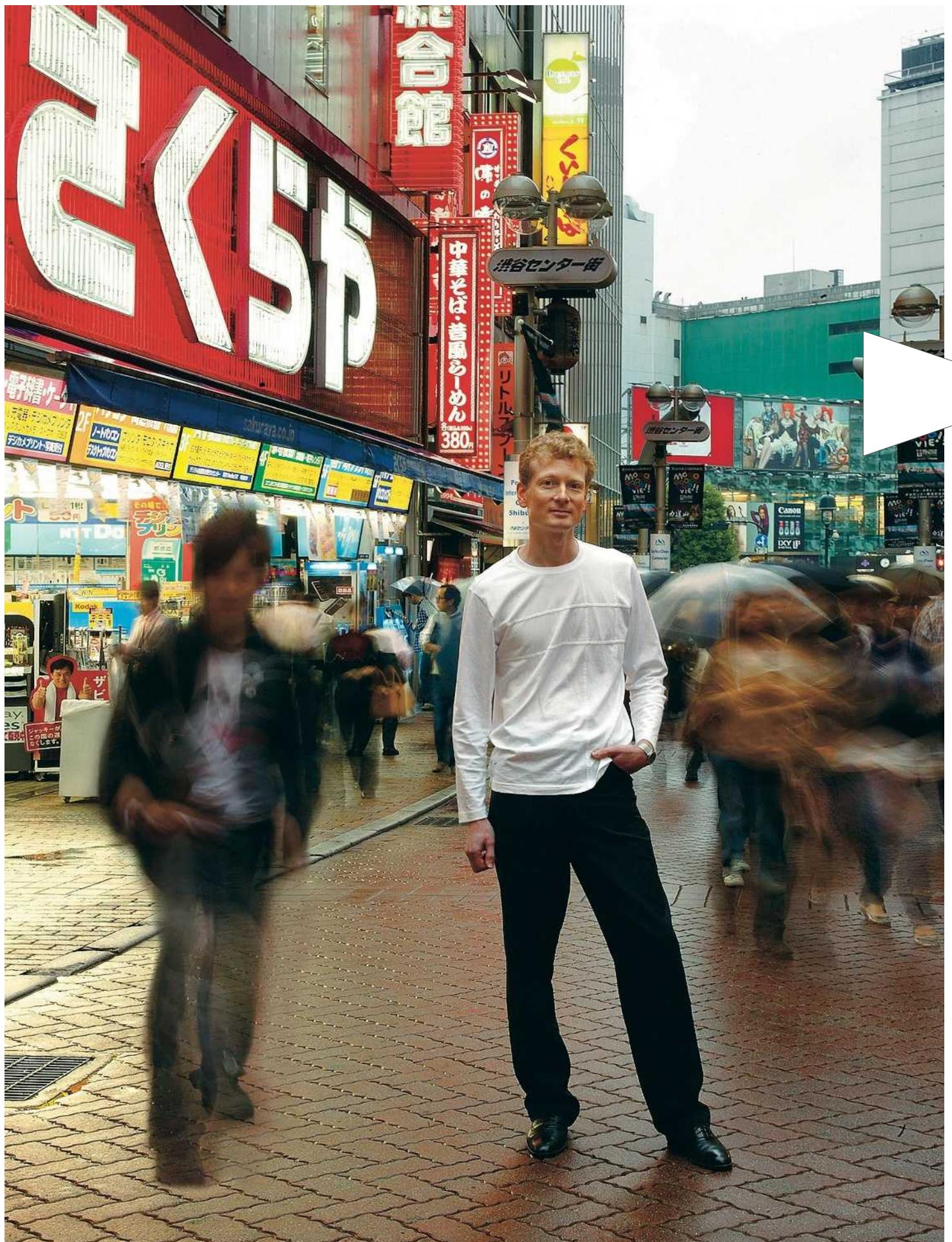


PALJASTUS

Kaikki 2006 autouutuudet

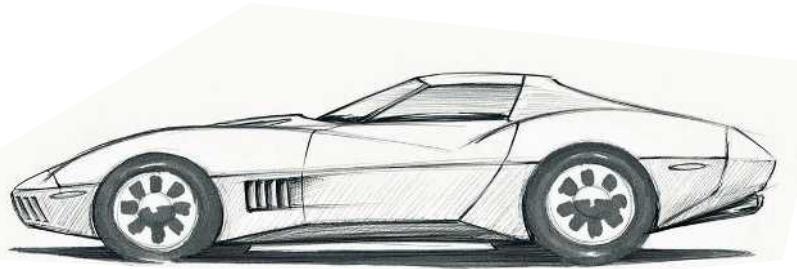


A-lehdet



Pitkän matkan juoksijalta näyttävä Pasi Pennanen on automuotoilu-uransa aikana ehtinyt et-siä kokemuksia monesta eri maasta ja auto-merkistä. Hän oli myös ensimmäinen lontoolaisen The Royal College of Art -koulun automuo-toiluosastolta valmistunut suomalainen.

Vesa Eskola



# Suunnannäyttäjä

**L**okakuinen tuuli ja tihkusade piiskaavat katuja. Tokion syksy näyttää vieraalle harmaat kasvonsa. Pasi Pennanen seisoo kuvausten ajan urheasti neonvalojen loisteessa, kun päättää tai kahta lyhyemmät japanilaiset kiiruhtavat ohi uteliaita katseita luoden. Pitkä vartalo erottuu joukosta kuin huutomerkki pisteen seasta.

**Pennasen tie Tokioon** on ollut kansainvälinen. Hän on ehtinyt kerätä kokemuksia kahdeksan vuoden aikana muun muassa Englannista ja Italiasta. Ammatinvalinta oli selvä pienestä pitääen. Siihen pääsy vain oli arvoitus: 80-luvun lopun Suomessa ei ollut liikaa tietämystä automuotoilusta.

– Lukioaikana hankin tietoa siitä, miten pääsen tähän ammattiin, ja tein suunnitelman. Sen jälkeen kaikki on ollut raakaa työtä. Teen tällä hetkellä juuri sitä mitä haluan. Viimeinen vaihe odottaa vielä: siihen kuluu ehkä pari vuotta.

Lukiossa Pasi hakeutui Lahden ammattikorkeakoulun muotoiluinstituuttiin, josta hän valmistui vuonna 1995. Muotoiluinstituutista on tuon jälkeen kasvanut merkittävä opinahjo, jo-

ka tunnetaan myös maailmallta.

– The Royal College of Art -koulu noteeraa Lahden. He harmittelivat, että Lontoossa ei aloittanut tänä syksynä yhtään suomalaista.

Kerroimme RCA:n käyneistä suomalais-muotoilijoista viime kesänä (TL 6/05) ja marraskuussa (TL 11/05). Pennanen valmistui itse 1997. Hän kehuu kouluaikaa estoitta.

– Se oli fantastinen kokemus!

Toinen suomalainen automuotoilun pioneeri on ollut Jokke Karske, mutta hän suoritti opin-tosansa Sveitsissä.

– Jokke lähti maailmalle suoraan Taikista (Taideteollisen korkeakoulu). Sekin on ollut kivinen polku, Pasi kertoo.

Sekä Pasi että Jokke ovat avanneet tietä muille. Esimerkiksi nykyisin Toyotan ED2-studiossa Ranskassa työskentelevä Jarno Lehtinen sai Pennaselta runsaasti arvokasta tietoa. Pasi järjesi Jarnolle myös kesätöitä Jaguarilta – ensimmäisestä omasta kansainvälistä työpaikastaan.

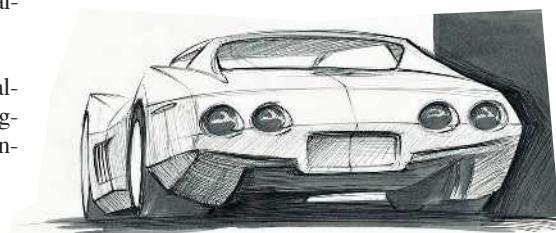
**Jaguar oli vuonna 1998** nuorelle muotoilijalle mielenkiintoinen paikka. Käynnissä oli agressiivinen malliston laajennus. Pennasen en-

simmäinen projektti oli Pariisin autonäyttelyssä syksyllä esitellyt konsepti XK180 – klassisia 50- ja 60-luvun roadsterita kunnioittava avoauto. Se on yhä yksi hänen rakkaimmista töistään.

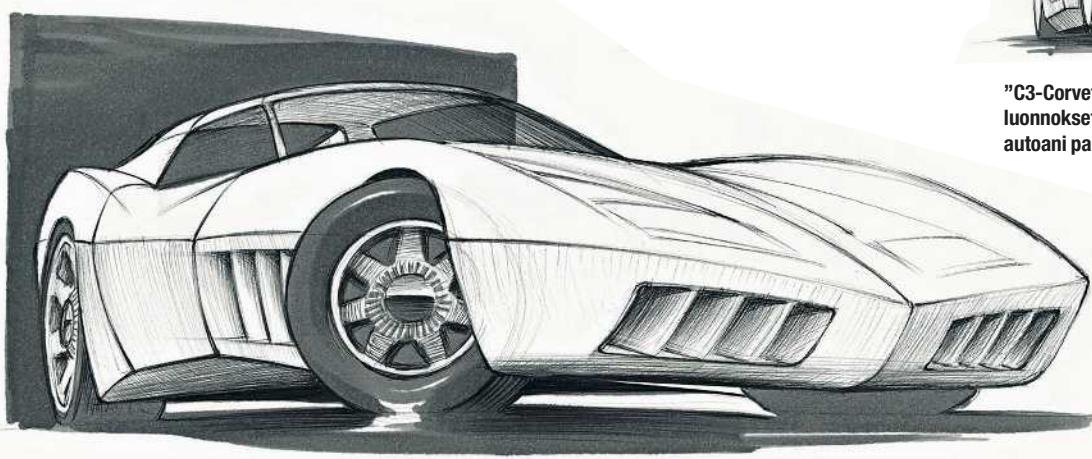
– Muotoilimme koria kolmen hengen voimin, ja opin savimallin muotoilun luonnollises-sa koossa. Vastasin myös korin yksityiskohtien designista ja viimeistelystä. Toinen huippujuttu oli sisustuksen muotoilu, joka jäi yksin minulle – apuna vain pari maalaria ja verhoilijaa, sähkömies ja SVO:n (Special Vehicle Operations) tekninen tiimi. Kun näytellyn jälkeen pääsin ajamaan kättien jälkeä Silverstonen radalla, fii-lis oli mahtava.

Auto sai erinomaisen vastaanoton, ja sen työstäminen jatkui. Seuraava vaihe oli F-Type-konseptiauto, joka esiteltiin Detroitissa vuona 2000.

– Olin yksi niistä, jolta muotoiluehdotusta



”C3-Corvette on aina inspiroinut minua. Nämä luonnotset syntivät Englannissa kun katselin autoani parkissa taloni edustalla.”





## Nopeat kysymykset

### Jos olisit auto, millainen olisit?

– Yhä inspiраation läände monille... Ehkä vm. 69 isolohko Corvette. Avomalli: hopeinen ja sininen sisusta. Sivupakotkillia. Se on juuri oikea yhdistelmä tulevaisuuteen kurkottavaa muotoilua ja klassikon aineksia.

### Jos saisit suunnitella auton vapaasti, minkälainen se olisi?

– Se polttaisi vetyä suoran palotilassa, olisi äärimmäisen voimakas ja samalla suorituskykyinen. Se olisi valmistettu luonosta löttyvistä kierrätetystä materiaaleista ja sen elinikä olisi ikuisen. Korroosio ei vaikuttaisi. Korroosio ja bensan polttaminen ovat luonnonvaroja tuhlaamista.

### Idea, jonka haluaisit nähdä nykyautoissa?

– Auto voitaisiin viedä liikkeeseen päivittäväksi. Auto saisi siis olla kalliskin investointi, koska sen elinkaari olisi pidempi. Kun perhe kasvaisi, autoa voitaisiin muuttaa myös fyysisesti ja esteettisesti. Kaikki tämä teknologia on jo olemassa. En tosin ole vielä keskustellut senekän kanssa tuotekehityksestä. Pitäisi varmaan perustaa uusi tuote... Autolla olisi kysytään, eikä sillä olisi kilpailija. Se olisi siis äärimmäisen haluttava. Jos tuote ei ole haluttava, sen olemassaolo on turha. Koskaan ei kannata muotoilla pelkästään kertakäyttötöteitä vaan tehdä myös klassikoita.

### ► Pasin tie Hondalle

1991–1995	Lahden muotoiluinstituutti
1995–1997	The Royal College of Art, Lontoo
1997–1998	Sisu
1998–2003	Jaguar
2003–2004	Zagato
2004–2005	Sisu
2005–	Honda

## ”Hyvä kokonaisuus on funktionaalinen, jossa on ripaus estetiikkaa.”

pyydettiin, ja auto syntyi ehdotukseni pohjalta.

F-Type sai – jos mahdollista – vielä paremman vastaanoton kuin XK180. Vuotta myöhemmin Jaguarin johtoryhmässä vaikuttanut Wolfgang Reitzle ilmoitti auton tulevan tuotantoon.

– Fii lis oli katossa: sain ainutlaatuisen kokeamukseen auton koko tuotekehityskaaresta.

Myöhemmin hanke törmäsi kuitenkin Fordin sekaviin johtopäätöksiin. Johtajia tuli ja meni, ja monia projekteja siinä sivussa. F-Type joutui roskakoririin.

– Se harmitti. Auton oli tarkoitus tulla myyntiin syksyllä 2005 ja olla kaupoissa 7–8 vuotta. Diilerit ottivat jo varauksia vastaan ympäri maailmaa.

Legendaarisen E-Typen mantelinperijäksi nostetun F-typen suosio oli valtavaa: siitä oli olemassa jo yli 40 000 tilausta. Pasi ei vielä tänään käännyt ymmärrää hyllytyspäätöstä. Valtaosa vuosien työstä valui hukkaan. Hän jätti Jaguarin viiden vuoden pestin jälkeen 2003. Muistoja jää – ja myös polte jatkaa.

– Haluan jossakin vaiheessa sinne takaisin. Mielestääni Jaguarin tulevaisuus on muotoilijalle haaste.

**Seuraava määäränpää oli Italia.** Pennanen vietti vuoden Milanossa Zagaton studiolla. Pača on monelle suomalaiselle melko tuntematon: vain kirkkaimmat nimet – Giugiaro ja Pininfarina – tunnetaan.

– Zagato oli siinä mielessä mielenkiintoinen paikka, ettei siellä tehty töitä vain yhdelle mer-

kille. Zagato muotoilee Aston Martineja, Alfa-ja, Lancioita... Opin tuntemaan Italian autoteollisuuden verkoston. Nyt tiedän tyypit ja sen, miten homma toimii.

Pennanen teki muun muassa Lancia Fulvia Sport -konseptiauton. Siitä ei vielä ole tehty tuotantopäätöstä.

– Jos Frankfurtissa vuonna 2003 esitellystä perus-Fulviasta tulee josskus totta, silloin myös sporttiversio tulee todennäköisemmin tuotantoon.

Zagaton Pasi jätti reilun vuoden jälkeen. Komeuksia toki kertyi, mutta Englanti teki hänen isomman vaikutuksen.

– Se on ammattilaiselle hyvä paikka. Töitä tehdään jämpistä ja rankasti. Italiassa lounas oli ehkä työn paras osa...

Vaikka tämä on tarkoitettu vitsiksi, siinä on myös totuuden siemen.

– Jos italialaiset olivat ennen ajan tasalla, nyt he ovat jäljessä.

Seuraavaksi Pennanen muotoili jonkin aikaa Sisun kuorma-autoja. Yhteistyö on jatkunut vuodesta 1997.

– Sisu on upea firma – ainutlaatuinen koeko maailmassa erikoissektorien huippusaajana. Valmistuksessa on kaikkea tukkirekoista puolustusvoimien kalustoon. Sisulle tekemäni projektit ovat olleet erittäin salaisia, mutta sitäkin antoisampia. Onhan kyseessä eri maailma henkilöautoihin verrattuna.

**Tokioon Pasi muutti** perheensä kanssa kesäl-

lä 2005. Työpaikka on Roppongin kaupunginosassa sijaitseva Hondan tulevaisuuden muotoilua hahmottava studio. Ensivaikutelma Japanista oli kulttuurishokki.

– Kolmen kuukauden jälkeen asioihin totuu. Tai ei totu, mutta mikään ei enää yllätä.

Japanilainen muotoilu yrittää Pennasen mielestä seurata kansainvälisen designin trendejä ja ymmärtää, mistä ne tulevat. Siksi japanilaiset palkkaavat muotoilupuolelle runsaasti kansainvälistä väkeä. Toyota ja Nissan kulkevat edellä, mutta Honda seuraa tiiviisti perässä. Ropponigin studiolla puolet porukasta on ulkomaalaisia.

– Tällä arvostetaan eurooppalaista muotoilua. Sen näkee kaikessa: tavaratalon astiaosastosta autokauppana.

Työstään Hondalla Pasi ei voi kertoa paljon. Osittain siksi, koska työt ovat vasta alkaneet, mutta myös siksi, että työn jäljet näkyvät vasta vuosien päästä. Jotakin hän kuitenkin paljastaa.

– Työn alla ovat premium-brändin uudet tulleet. Se on haaste, ja haasteet vievät aina eteenpäin. Teemme huomisen autoja, eli meidän työmme asetetaan tavoiteeksi tuotantostudiolle. Tässä työssä on tyypillistä, että oma näkemys jätetään muille. Sitä vain toivoo, että tuote olisi mahdolismimman alkuperäinen, kun sen näkee seuraavan kerran 3–4 vuoden kuluttua.

Tämä on muotoilijan arkea. Konseptiautujen muodot hioutuvat ja virtaviivaistuvat ennen tuotantoa. Jotakin jää kuitenkin aina näkyviin. Muotoilijan homma on eräänlaista käsityötä.

– Yksi motivaatio tehdä täitä työtä on se, että



Pasin ehdotus keskimoottorisen Jaguar F-Typhen tuotantomallista.

haluaa jättää kädenjäljen. Osa on myös tulevan maailman rakentamista. Elokuvaohjaajat ja tie- ja teiskirjailijat rakentavat alitajuntaan viestejä tulevaisuudesta. Minä näen automuotoilijan toteuttava samaa – paitsi että me emme tee fiktioita vaan faktia.

Japanissa Pennanen suunnittelee viipyvänsä vuoteen 2008 – ellei jotakin muuta ja haastavampaa ilmestyy eteen. Tämä antaa myös viittetä siitä, mitä työ Tokiossa pitää sisällään. Hondalla on oma luksusmerkkinsä: Acura. Se merkitsee samaa kuin Lexus Toyotalle tai Infiniti Nissanille. Acura lanseerattiin Yhdysvalloissa 1986, mutta myynti ei ole koskaan päässyt kunnolla vauhtiin. Nyt muutoksia on ilmeisesti luvassa, sillä Honda on ilmoittanut aloittavansa Acuran myynnin Japanissa vuonna 2008. Uusia tuotteita esitellään varmasti ennen tuota – todennäköisimmin Tokion autonäyttelyssä 2007.

– Toivotaan, että meillä olisi silloin näyttävä erityisesti suomalaisia kiinnostava konseptiauto.

**Seuraako vuonna 2008** Pasin mainitseman seuraavan vaiheen vuoro? Hondalla hän on jo päättämässäasioista uuden projektin suhteen. Pennanen on tytyväinen, mutta varovainen.

– Olen päässyt pitkälle lyhyessä ajassa. Toivon ylimmältä johdolta viisaata päättöksiä.

Seuraava etappi voisi olla muotoilustudion tai jonkin merkin muotoilujohtaja. Tärkeä osa muotoilijan ammattitaitoa on hänen verkostonsa, eli kaikki ne ammattilaiset, joita hän on opinut tuntemaan.

– Jos joskus muodostetaan täydellinen tiimi, tiedän monia eri alojen taitajia, jotka olisivat valmiita tulemaan minulle hommiin.

Autoala on kansainvälisistä bisnestä, ja varsinkin muotoilijat kiertävät paljon. Työpaikat ja -kulttuurit vaihtuvat. Tätä voisi pitää stressaavana, mutta Pasin mielestä se vain rikastuttaa.

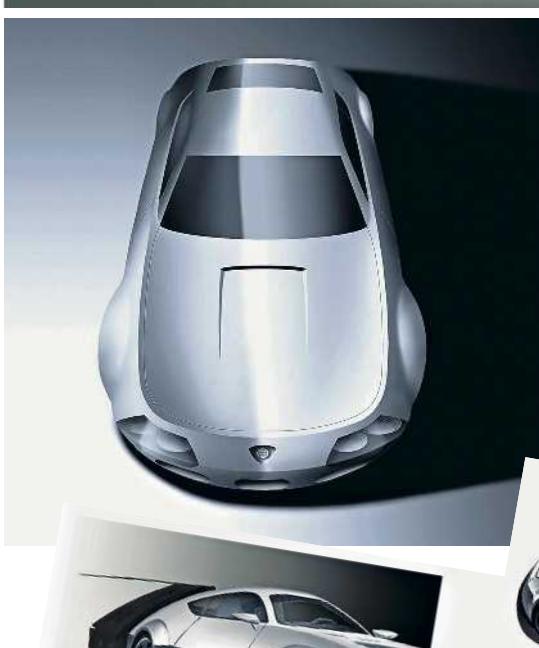
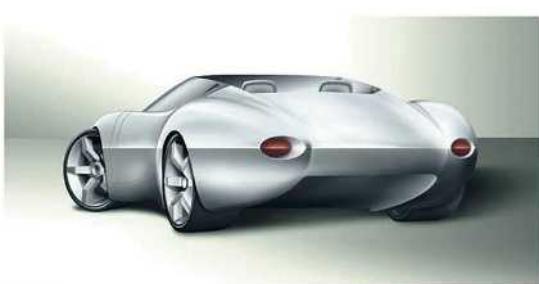
– Jokainen reissu ja uusi kulttuuri rakentaa asioita eteenpäin. Tämä työ on pitkäjänteistä, mutta pahuksen kivaa.

Työnteko on myös ainoa eteenpäin vievä asia. Jos haluaa automuotoilijaksi, Pennanen neuvo hankkimaan kokemusta.

– Mitä nopeammin pääsee tekemisiin teollisuuden kanssa, sen parempi.

Myös monipuolinen työkokemus auttaa ymärtämään asioita ja hahmottamaan kokonaisuuksia. Se auttaa muotoilijaa tekemään työnsä paremmin.

**Oaksi vahvuudekseen** Pasi ilmoittaa juuri kokonaisvaltaisuuden.



Yllä "Nämä ovat alkuperäisen etumoottorisen F-Type-konseptin design-rendaukset, joissa tarkoituksen oli tuoda kauniit Jaguarin muskelit korin muotoiluun. Halusin ilmentää suuria voimia takapyörissä, ja korostaa virtaväiväisyyttä ja nopeutta etupyörän yli pitkällä ehjällä hartialinjalla. Huomaa E-Type-tyylinen graafinen leikkaukskoripaneeliessa."

Vas. ja alla "Nämä ovat luonnoksen Lancia Fulvia Sport Zagatoon alkuperäisen Fulvia Daytonan geenejä herkutellen. Modernisoim autoa luonnollisesti hieman."

– Hyvä kokonaisuus on funktioalinen, jossa on ripaus estetiikkaa. Vasta kun kokonaisuus toimii, syvennytää yksityiskohtiin. Detaljit johto tukevat tai hajottavat kokonaisuutta.

Paketin tekeminen ei ole kuitenkaan yksinkertaista.

– Auto on monimutkainen kokonaisuus, jossa on yli 3 000 osaa. Jos kaikki nämä osat ovat kauniita, myös kokonaisuus on kaunis. Silloin lähestytään euforiaa. Auton muodoissa kaikki on synn ja seurauksen suhdetta.

Tämä on haaste, jonka harva alaa tuntematon ymmärtää. Hienojen muotojen tekeminen paperille tai tietokoneelle on vielä melko helpoa, mutta teknikka, kustannukset ja auton käytännöllisyys pakottavat tekemään kompromisseja. Pasin mielestä elämä olisikin helpoaa,

jos kompromisseja ei täytyisi tehdä.

– Huippauton tunnistaa siitä, että niissä kompromisseja on tehty vähiten.

Kompromissit ovat kuitenkin pakollisia. Ja vaikka muotoilu on tärkeää ja näkyvä osa valmistaa tuotetta, ei se saa peittää tuotetta alleen. Moni muotoilija korostaa designin rehellisyyttä: muotojen pitäisi heti kertoa millaisesta tuotteesta on kyse. Myös Pasi korostaa tuotteen merkitystä.

– Tuote unohtuu aika monelta. Se on kuitenkin syy, miksi näitä hommia tehdään. Moni puhuu vain numeroista ja bisneksestä. Tuotteen pitää olla kaikessa se numero yksi. Jos tuote on hyvä, asiakkaita riittää.

Siinä hyvä ohjenuora kaikille autofirmojen johtajille. □