

Euro NCAP -historian turvallisimmat autot!

MOTORI.

3•2000

Vertailussa

Nissan Terrano ja Mitsubishi Pajero Sport

Pikku**dieselit**

Koeajossa

Saab **9-5 Aero**

Skoda **Fabia**

Geneven uutuudet

29,-

AL
Autoiitto

PALVKO 2000-16 00003



6 414885 350138

535013-0003

AJOIMME.....

Chevrolet Blazer.....

Citroen Berlingo HDi.....

Ford Transit...Mazda 626 STW.....

Nissan Almera...Nissan Maxima 3,0 V6.....

Peugeot 607...Peugeot Boxer 4x4.....

Seat Leon...VW Polo.....



JAGUAR - SUOMALAISTA NYKYDESIGNIA?

Palattuani Detroitin autonäyttelystä selailin juuri ilmestynyttä englantilaisen Autocar-lehden uusinta numeroa, jossa kuvattiin ylitsevuotavin superlatiivein uuden Jaguar F-tyyppin designia. Auton sisustus oli kaikkine yksityiskohtineen uusinta High-Techia, muotoiluelementein, jotka olivat kuitenkin perinteisintä Jaguarin urheiluautotraditiota. Tekstiosasta löytyi maininta auton sisustuksen kahdesta suunnittelijasta, joista toisen nimi oli Pasi Pennanen. Kuka on tämä mies?

Tapasin Pasi Pennasen Genevén autonäyttelyssä. Vastassani Jaguarin ständillä oli kolmekymppinen, Etonin kasvatin olinen suomalainen muotoilija. Kysymyksen kuinka hän tuli Jaguarin palvelukseen, Pasi vastasi ajautuneensa Jagelle. Jo nuorena hän tiesi haluavansa muotoilijaksi ja autot olivat yksi kiinnostuksen kohteista. Hän hakeutui ensiksi Lahden muotoiluinstituuttiin, josta hän otti rohkean askeleen ja pyrki englantilaiseen Royal College of Art:iin. Hänestä tuli ensimmäinen suomalainen, joka hyväksyttiin tähän arvostettuun kansainväliseen muotoilun kehtoon. Master-loppututkintotyönsä hän teki autosta. Ensimmäinen kansainvälisesti merkittävä huomionosoitus tuli opiskeluaikana parhaasta lasin käytöstä Pilkington Triplex Best Use of Glass -palkinnon muodossa. Keith Helfet, joka suunnitelti aikanaan Jaguar XJ220 -superauton havaitsi nuoren lupauksen kyvyt ja otti mentorin ja opastajan roolin. Pasi valmistuttua Keith Helfet haastatteli Pasia ajatuksenaan ottaa nuori suomalainen Jaguarin tiimiin. Mutta miehellä oli jo kysyntää ja vaihtoehtoina olivat Pininfarina ja Fiat Jaguarin lisäksi. Se, joka ensimmäisenä allekirjoittaisi sopimuksen saisi Pasiin joukkoonsa. Jaguar oli nopein, hyvin todennäköisesti Keith Helfetin vauhdittamana.

Mitä sitten on kuulunut Pasiin työskentelyyn? Ensimmäisenä tulee esiin Sisu kuorma-autojen design, jonka hän koki erittäin mielenkiintoisena, haastavana ja edistyksellisenä, mutta aivan liian lyhytaikaisena. Jaguarin aikakaudella merkittävimpinä töinään hän pitää Jaguar XK 180:n suunnittelua ja sittemmin nyt parrasvaloissa

olevaa F-tyyppiä. Tämän konseptiauton suunnittelu herätti myöskin Fordin pääsuunnittelija J. Maysin kiinnostuksen ja täydellisen tuen.

Kysymys siitä, mitä on hyvä design saa Pasiin innostumaan ja hän vertaa hyvää pukua, sen antamaa ulkoista viestiä, siihen mitä puvun sisällä on. -Miten puvun kantaja kokee itsensä, millaisen kuvan hän ha-



"Ei riitä, että sisustus näyttää hyvältä. Sen täytyy tuntua oikealta."

lua antaa itsestään. Auton ulkokuoren ja sen sisustuksen tulee olla tasapainossa keskenään. Ulkokuori on lupaus siitä mitä sisällä on. Näitä kahta asiaa ei voi suunnitella toisistaan riippumatta.

-Sisustus on ulkokuoren sisin. Ei riitä, että se näyttää hyvältä, sen täytyy tuntua oikealta. Se ei saa olla pelkkää kaunista ulkokuorta kuin designhuonekalu, jossa on mahdoton istua. Kauniin ulkonäön täytyy olla varma lupaus toimivuudesta, mukavuudesta ja nautinnosta hallita jotain kaunista, joka on osa omaa tyyliä.

Kun kysyn pyörien merkityksestä auton muotoilussa hän pysähtyy ja toteaa: -Pyörät ovat yksi tärkeimpiä elementtejä auton muotoilukokonaisuudessa. 50-luvun huonekalumuotoilussa pyörät olivat kuin sen aikaisten tuolien jalat, sisäänvedetyt - kuin jalusta, jolla muotoiltu tuoli tai huonekalu lepäsi. Autoissa tämä näkyi erittäin selvästi esimerkiksi Jaguarin le-

Pasi Pennanen esittelee kansainvälisiltä muotoilijakollegoilta kiitosta saanutta F-tyyppin sisustusta.

gendaarisissa D-tyyppissä, jossa pyörät oli vedetty sisään kauas lokasuojista. Ajan myötä pyörät siirtyivät ulospäin tasoon koripintojen kanssa kuten Jaguar MK II:ssa ja myöhemmin XJ 6:ssa. Tänäpäin pyörät tulevat ulos koripinnoista korin alakolmanneksella ja jos katsoomme nykyaikaisia tuoleja, niiden jalat levittäytyvät ulos kuin tarttuakseen alustaansa.

Tästä onkin helppo luiskahtaa arkkitehtuuriin ja keskustelu kääntyy ranskalaiseen autodesigniin ja Renaultin nykyiseen muotoiluun, joka Pasiin mielestä on periranskalaiseen tyyliin osa heidän arkkitehtoonista muotoajatteluaan. Kysymykseen Avantimen ja uuden Vel Satisin toimivuudesta myynnillisesti Pasi vastaa harkiten; "Ajattelepa Avantimeä vaikkapa Pariisin kaduilla, se on siellä kotonaan, se on osa miljööttä ja kulttuuria, ihmisten tapaa ilmaista itseään", mutta ei jatka ajatusta pitemmälle.

Porschen muotokieli puhuttelee häntä. Ulkoasun pelkistyneisyys, kompaktius on pystytty säilyttämään vuodesta toiseen. Auto näyttää tarttuvan, ottavan otteen tiehen. Samaan sarjaan hän laskee myös Volks-

wagenin New Beetlen ja tietysti Jaguar F-tyyppin. Kun pyydän häntä kuvailemaan minkälainen on tämä ote, hän miettii hetken ja vastaa "kuin Bambi jäällä". Vertaus on osuva.

Muotoilusuosikeikkeen hän mainitsee epäoimattä Lamborghini Miuran ja ensimmäisen Countachin sekä Corvette -69:n. Ja todellakin, jos katsoo F-tyyppiä takaviistosta, löytää jotain samaa kuin Bill Mitchellin suunnittelema Corvettesta. Tavallisten henkilöautojen listan vetäjät ovat nykyinen Jaguar XJR ja BMW:n 5-sarja, amerikkalaisista Pasille ovat jääneet mieleen Chryslerin Prowler ja PT Cruiser -konseptit. Genevén näyttelyn suosikit ovat paremmuusjärjestyksessä: jaettu ykköstitla Seat Salsa ja Jaguar F-Type, jaettu kakkositla Toyota HSCV, jonka Pasiin mielestä olisi pitänyt olla nimeltään Audi TT AAV ja Ferrari 360 -sarja, kolmannella tilalla Renault Koleos ja neljäntenä Peugeot Feline, joka ei aivan vastannut odotuksia.