Uusi lehti!
3,90€

VELI

PEHMO-ROCK ON NYT POP S.32

kesä 2006 ~~6,80€~~
trendi

NÄIN SYNTYY SUOMALAINEN AUTOMERKKI

T-PAITA ON TAIDETTA

JASPERIN KANSSA VEGASISSA

ISO PAHA IRC-GALLERIA

PÄTKÄ MIES JA PITKÄ NAINEN

JEP TÖHRYILLE

MIKAEL FORSSELL TEKEE KOHTA MAALIN

06002
PAL VKO 2006-38
843003-0602
6 414888 430035

Tee se itse: auto

Automuotoilija Pasi Pennanen suunnittelee tulevaisuuden autoja Hondalle. Se ei kuitenkaan riitä, sillä hän haluaa luoda suomalaisen automerkin.

Teksti Lauri Sihvonen
Kuvat Pasi Pennanen

Jos Pasi Pennanen onnistuu, jonain päivänä Suomen teillä voi liikkua tällainen auto.

98 prosenttia ostopäätöksistä tehdään ulkonäön perusteella.

Pasi Pennanen, 37, haaveilee omasta autosta. Ei mistä tahansa farmarista tai tilaihmeestä, vaan omasta automerkistä. Hän on tehnyt pari vuotta tutkimusta ja kartoitusta aiheesta, ja nyt näyttää siltä, että olemme vihdoin saamassa suomalaisen auton.

"Minulla on Valmetin kanssa hyvät välit. Tähän saataisiin mukaan yli 200 suomalaista alihankkijaa", hän intoilee.

Pasi on vielä Tokiossa suunnittelemassa konseptiautoja Hondalle, mutta vuoden kuluttua hän lentää lopullisesti Suomeen. Silloin alkaa suomalaisen automerkin pystytys.

Jyväskylässä varttunut Pasi päätti kahdeksanvuotiaana, että hänestä tulee muotoilija. Silloin hän ei tosin edes tiennyt, että sellainen ammatti on olemassa. **Alvar Aallon** veneistä ja tuoleista innostunut nuori mies pääsi opiskelemaan Lahden muotoiluinstituuttiin kalustesuunnittelun linjalle. Sieltä hän päätyi erikoistumaan Lontooseen Royal College of Artsiin ja valmistui ensimmäisenä suomalaisena Vehicle Design -koulutusohjelmasta.

Pasi on suomalaisten automuotoilijoiden esitaistelija maailmalla. Hänen jälkeensä ovat tulleet muun muassa Toyotalle työskennellyt **Jarno Lehtinen** sekä **Eero Kankainen**, joka on töissä Pininfarinalla.

Kun Pasi valmistui Royal Collegesta, hän sai useita työtarjouksia. Nuori muotoilija valitsi työpaikakseen Coventryn ja urheiluautojen klassikon, Jaguarin. Jaguarilla hän aloitti vuoden 1998 alussa.

"XK 180 oli ensimmäinen projektini. Siellä pääsi heti tosihommiin. Se oli tosi makea käynnistys uralle."

Pasi ehti olla Jaguarilla viisi vuotta, kunnes omistaja Ford alkoi kiskoa vyötä tiukemmalle. Pasi sai töitä korivalmistaja Zagatolta Italiasta, missä ajatus omasta automerkista alkoi kypsyä.

Zagatolla Pasi teki muun muassa Aston Martinin erikoisversioita. Pienen pajan projektit olivat haastavia, mutta samalla Pasi ehti tehdä toitä suomalaiselle Sisulle.

"Tykkään Sisun ainutlaatuisesta olemuksesta. Olen tehnyt raskaampaakin kalustoa Puolustusvoimien tarpeisiin, mutta ymmärrettävästi en voi puhua siitä sen enempää."

Pari vuotta italialaista suurpiirteisyyttä riitti Pasille. Perhe osti talon Suomesta, ja muotoilija perusti oman automuotoiluyrityksen. Pian tuli kuitenkin puhelu Japanista. Hondalta pyydettiin käymään.

"Sen jälkeen päädyttiin sitten perheen kanssa Tokioon. Melkoinen shokki, mutta päätettiin tulla. Jaguarin ja Zagaton jälkeen vaativatkaan hankkeet eivät pelota", Pasi kertoo.

Pasin työnimike Honda Advanced Design Studiossa on apulaissuunnittelujohtaja. Työ on etupäässä ideoiden visualisointia ja piirtämistä. Valmiit mallit päätyvät muun muassa verhoojille, jolloin kukaan ei pääse puuttumaan työhön detaljitasolla. Pasin mielestä yksityiskohdilla autoon annetaan "se jokin".

Hondalla on samanaikaisesti työn alla viisi konseptiautoa, joten työpäivät ovat pitkiä. Pasi on kuitenkin innoissaan. Hän pääsee toteuttamaan melkoisen utopistisiakin

Pasi Pennanen etsii Suomesta yhteistyökumppaneita. Toistaiseksi suomalainen superauto on olemassa vain tietokoneella.

Keskikokoisen perheauton luonnos.

Aston Martin Lagonda voisi tulevaisuudessa näyttää vaikka tältä.

Nykyisessä kotikaupungissaan Pasin on pakko käyttää metroa. "Ikävä kyllä Tokiossa on mahdotonta ajaa omalla autolla."

juttuja, joihin hän repii innostusta hyvin tehdyistä scifi-leffoista. Niissä vilahtelee silloin tällöin kollegoiden töitä.

Muita inspiraation lähteitä ovat luonto ja arkkitehtuuri, mutta myös ylihuomisen yhteiskunta Japani innostaa miestä, joka suunnittelee tulevaisuuden autoja.

"Nyt on aikaa tehdä suunnitelmaa suuresta suomalaisesta automerkistä. Vuosi vielä täällä, sitten tullaan takaisin Suomeen. Suomalaisessa projektissa on iso työ tulossa."

Pitää pysyä pikkupoikana ja tehdä näitä autoja pikkupojille ja -tytöille.

Pasin autoinnostus ei tietenkään jää työpöydälle, vaan mies on autoharrastaja henkeen ja vereen. Pasi on ajanut Englannissa sekä yksi- että kaksimoottorisilla Cart-sarjan autoilla. Etenkin jälkimmäiset kulkevat Pasin mukaan "aivan helvetin kovaa".

"Olen myös kerännyt autoja, mutta myin ne pois, kun lähdin Suomesta. Muusikko **Ile Kallio** ajelee entisellä Corvetellani. Nyt on vakaa aikomus hankkia lisää kalustoa. Mitä rankempi rassi, sitä parempi!"

Automuotoilun tila on maailmanlaajuisesti sellainen, että yhä harvemmalla on varaa suunnitella rankkoja rasseja. Jaguarin kiristyvä talous on tästä yksi esimerkki. Automerkit pyrkivät kustannustehokkuuteen, eivätkä käsintehdyt luksusautot edusta sitä. Aina on kuitenkin suunnittelijoita, jotka nousevat esiin vaikeinakin aikoina. BMW:n pääsuunnittelija **Chris Bangle** suunnittelee Pasin mielestä autoja, jotka näyttävät täysin uudenlaisilta. Toinen tiennäyttäjä on Nissanin **Shiro Nakamura.**

"Nakamuran aikana Nissanilla on löydetty ihan uusi muotokieli. Myös perheautot ovat muodikkaan näköisiä ja sopivan innovatiivisia", Pasi kehuu.

Pasi väittää, että autoteollisuus elää nyt muotoilun armoilla. Lausunto ei ole yllättävä automuotoilijan suusta, mutta Pasi tarjoaa tueksi tutkimustietoa. Jaguarilla selvitettiin, että 98 prosenttia ostopäätöksistä tehdään auton ulkonäön perusteella. Naapurilla ei saa olla samanlaista autoa. Mielikuvat ratkaisevat, joten autoja on suunniteltava miehille ja naisille, pojille ja tytöille.

"Ferrari Testarossa oli aikoinaan tosi cool, *Miami Vicessa* ainakin. Pitää pysyä pikkupoikana ja tehdä näitä autoja pikkupojille ja -tytöille", Pasi luonnehtii.

Tekniikan merkitys on kuitenkin kasvamassa. Tulevaisuudessa tekniikkaa pitää tukea muotoilulla, erityisesti aerodynamiikkaan panostamalla, sillä päästöarvoja on hinattava alaspäin. Pasi sanoo, että bensaa on myynnissä enää 15 vuoden ajan, joten hybriditeknologia on huomisen tie.

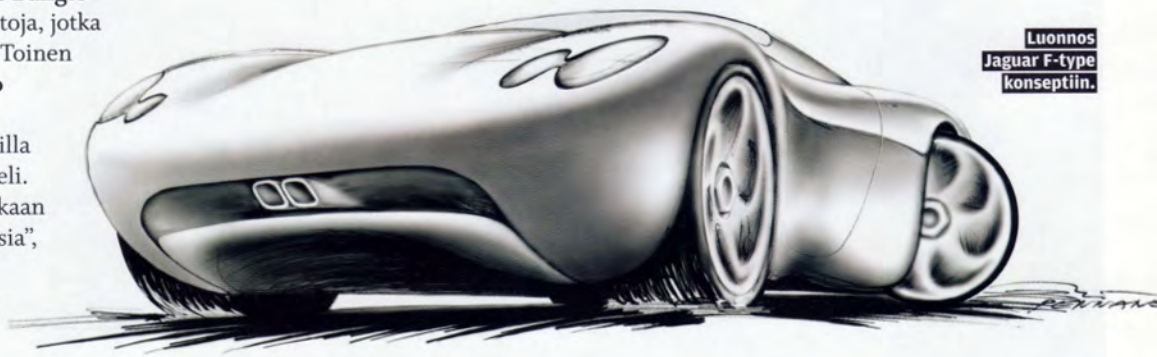
"Amerikassa kaksoismoottorit ovat jo nyt yleisiä. Vetysysteemejä kehitetään, samoin alkoholimoottoreita. Kaikki vaikuttaa automuotoiluun", Pasi kertoo.

Nähtäväksi jää, millainen Pasin automerkistä tulee. Tavoitteena on tehdä mahdollisimman suomalainen auto. Vain vaihdelaatikkoon ja vastaaviin komponentteihin haetaan apua ulkomailta.

"Tämä on makea mahdollisuus. Suomessa on autoja ajatellen erittäin kattavasti teräs- ja komposiittiteollisuutta, jota kannattaa hyödyntää", Pasi vakuuttaa.

Nyt voidaan unohtaa kateus ruotsalaisia kohtaan edes yhdessä asiassa. Ikäloppu Saab jää valoihin, kun uusi suomalainen automerkki porhaltaa maailmalle. Se olisi Pennasen unelmien täyttymys.

"Makeinta tässä työssä on päästä omien töidensä ratin taakse! Voi sanoa, että 'tää on tässä', kun hyppää autoon", Pasi hehkuttaa. ✖



Luonnos Jaguar F-type konseptiin.