

Uusi Muoto

DESIGN ELÄMÄNTAPANA

3/2007

7,90€

KESÄTARJOUS

5,90€

KILPAILU:
SUUNNITTELE
AUTOLLE MASKI!

KESÄN DESIGNKOHTEET

JUGEND-RIIKA

+ ARKKITEHTUURI-
SUOMI

73

UUTTA MUOTOA

DESIGN
PYÖRILLÄ

NOSTALGINEN AUTOMUOTI, TRAKTORI
JA 26 MUUTA MENOPELIÄ

+ UUDET MUOTIMERKIT + MUSIIKKILAITTEET + KALUSTEET + ASUSTEET + ELOKUVAT + KIRJAT +

imag

D 2007-35
9932-0703

07003
6 414885 399328

BENSAA SUONISSA

Pasi Pennanen on tehnyt sen, mistä miltei jokainen pikkupoika unelmoi. Hän on suunnitellut autoja maailman arvostetuimmille merkeille. Englannin, Italian ja Japanin oppivuosien jälkeen mies on tulossa takaisin Suomeen ja tekemässä jotain, mistä edes pienet pojat eivät uskalla haaveilla. Pennasen ansiosta Suomi pääsee pian automuotoilun historiankirjoihin.

teksti Anna-Kaari Hakkarainen kuvat Aki Roukala

Auton muoto on saanut alkunsa hevosvaunuista: penkin alle sijoitettu moottori korvasi hevosen. Auto on ollut syntyhetkistään lähtien uuden elämäntavan symboli: intohimojen kohde.

Sininen farmari-Mersu ajaa vauhdilla Hanasaaren kulttuurikeskuksen pihaan. Ulos astuu pitkä ja hoikka mies, jonka nimi on tuttu jokaiselle, joka seuraa autoteollisuutta.

Pasi Pennanen, joka tietää autoista kaiken.

Hän on yksi maailman parhaista suunnittelemaan niitä. Hänelle auto ei ole vain menopeli. Hän näkee niiden metallisen kuoren läpi, suoraan sieluun. Pennaselle auto on asia, johon kiteytyy koko ihmiselämä.

Pennanen juttelee leppoisasti kävellessään kulttuurikeskuksen portaita ylös, toteaa että "ei sellaista aluetta olekaan, jota auto ei koskisi. Autoihin liittyy jopa poliittinen ja sosiaalinen näkökulma".

Auto on ollut aina Pennasen intohimo.

"Minulla on ollut aina sellainen fiilis, että tämä on minun tarkoitukseni", Pennanen sanoo ja istuu alas yläkerran ravintolassa.

Auto on aina liittynyt moderniin elämään. Se symboloi ihmisen niskalenkkiä luonnosta. Se ei ole vain kone, se on ikoni.

Pienestä pitäen pikku-Pasin koulukirjojen marginaalit täyttyivät autojen ja veneiden kuvista. Kun pojalta kysyttiin ala-asteella, mikä hänestä tulisi isona, oli vastaus: "Haluan semmoiseksi kuka tekee sitä, mitä ihmiset käyttää."

Pennanen perheystäviin kuului muotoilija Markku Lehtinen, joka osasi antaa pienen pojan toiveammattilille nimen. Viikkoa myöhemmin opettaja sai kuulla haaveen täsmennetysti: "teollinen muotoilija".

Yläasteella suunnitelma oli jo selvä: nuori mies halusi tehdä nimenomaan autoja. Hän otti selvää, miten "sille segmentille pääsee". Pennanen ajatteli "että on hyvä strategia" mennä ensin Lahden Muotoiluinstituuttiin ja sieltä Lontoon Royal College of Artsiin.

"Lukioaikana kaikki oli jo selvää pässinlihaa."

Auto syntyi 1800-luvun lopussa. 1914 Dodge rakensi ensimmäisen täysmetallisen auton. Kumouksellisinta oli kuitenkin siirtymisen rungon päälle rakennetusta

autosta itsekantavaan koriin: se salli auton suunnittelun yhtenäiseksi visuaaliseksi kokonaisuudeksi. 1920-luvulla mukaan tulivat aerodynamiikan lakien mukaiset sulavat, kaarevat linjat. Pyrkimys luoda yhtenäisiä esineitä, joilla on selkeä identiteetti ja moderni ilme, on edelleen voimissaan.

Pennanen katsoo ulos ikkunasta, tihrustaa kohti puiden välistä pilkottavaa merta.

"Japanin jälkeen Suomen väriskaala tuntuu tasaiselta. Siinä on matalat kontrastit, englanniksi earth colours."

Pennanen meni lukion jälkeen vuodeksi taidekouluun, "opiskelemaan sitä, mistä kaikki on lähtöisin". Pennaselle väri on tärkeä elementti. "Se oli aikoinaan kemiaa, oppia maan aineksista." Pennasen mielestä autot ovat vain prosessin loppupää. Kaikki lähtee kuitenkin liikkeelle pigmentistä.

Sarjavalmisteiset autot syntyivät 1920-luvulla.

Vuoden taidekoulukokemuksen jälkeen Pennanen aloitti opinnot Lahden Muotoiluinstituutissa. Siellä hän sai "hyvät tekemisen taidot". Kaiken ylimääräisen ajan hän istui keittiön pöydän ääressä ja opiskeli itseksensä aerodynamiikkaa.

Lahden aikana kerätty pääoma oli sen verran vahva, että mies pääsi "heitämällä sisään" Royal College of Artsin automuotoilun maisteriohjelmahan ensimmäisenä suomalaisena. Pennaselta kysyttiin haastattelussa, miksi hän haluaa niin tylsälle alalle. Pennanen nosti kummastuneena kulumiaan ja vastasi: "Ei tämä minun mielestäni ole tylsä ala, päinvastoin. Alalla on paljon haasteita."

Pennanen nostaa katsettaan lautaseltaan: "Olen yhä sitä mieltä."

Kaikki autot eivät päädy sarjatuotantoasteelle, mutta ne saattavat silti vaikuttaa automuotoiluun laajemmin.

Pasi Pennanen pääsi suoraan Royal College of Artsista valmistuttuaan töihin Jaguarille.

Jo toisella viikolla hän pääsi ideoimaan oikeaa konseptiautoa. Muotoiluun mies haki vaikutteita brändin historiasta, legendaarisesta Jaguarin E-Typesta,



jonka dramaattisen pitkän ja matalan, urheiluautoista inspiraation saaneen korin suunnitteli vuonna 1961 Jaguarin oma muotoilija Malcolm Sayer. E Type avasi Jaguarille oven uusille, nuorekkaimmille markkinoille, joiden asiakkaat etsivät vauhdikkaita urheiluautoja.

Pennanen kutsuu vuonna 1998 valmistunutta XK 180 -konseptiautoa ”ensimmäiseksi lapsekseen Jaguarille”.

XK 180 oli saman tien täysosuma.

Jeremy Clarksonilla, BBC:n legendaarisen autoiluohjelma Top Gearin vetäjällä, oli tapana tulla katsomaan Jaguarin uudet mallit ennen suuria autonäyttelyitä. Pennanen oli valmistautumassa XK 180:n kanssa Pariisiin, kun Clarkson asteli halliin. Yleensä miehellä on aina sanottavaa autosta, alkaa papatus siitä, mikä mallissa on mennyt oikein, mikä väärin.

Tällä kertaa Clarkson oli aivan hiljaa. Kokonaiset 15 minuuttia.

”I want one”, Clarkson sanoi lopulta.

”Ja sitten hän kirjoitti lehdessä, että Pennanen saisi useammin mennä Suomeen saunomaan, jos sen jälkeen syntyy tällaista”, Pennanen kertoo ja nauraa vapaata, rentoa nauruaan.

”Niin se usein meneekin. Saunassa mieli nollaantuu ja voi saada vaikka kuinka maagisia ideoita.”

Luksusautojen muotoilusta tuli kansainvälistä liiketoimintaa viimeistään sotien välisenä aikana.

Englantilainen Sir William Lyons onnistui toisen maailmansodan jälkeen yhdistämään perustamansa Jaguarin (joka oli lähtenyt liikkeelle moottoripyörien sivuvaunujen valmistajana) brittiläisen tyylin käsitteeseen. Brändi henkii edelleen ajatonta eleganssia ja brittiläistä laatua.

Toisena vuonna Pennanen pääsi tekemään mallia, joka päätyi tuotantoprosessiksi asti: F-Typen korin Pennanen teki jälleen kerran silloisen pomonsa Geoff Lawsonin alaisena, ja sisustukseen paneuduttiin tiiminä. Auton korin malli perustui siihen, miltä jaguaari näyttää juuri ennen kuin se hyppää.

”Muoto on silloin pelkkää lihasta”, Pennanen selittää.

”Form Follows Function, jaguaarissa ei sillä hetkellä ole mitään ylimääräistä. Estetiikka syntyy osien funktioista, muodot ovat silloin luonnolliset ja perustellut. 95 prosenttia autosuunnittelijoista ajattelee toisin.”

Lopputuloks on hallittu eri tyyliainesten, vanhan ja uuden yhdistelmä, luonnollinen jatko XK 180 -mallille. Muoto liittyy edelleen merkin imagoon, ja viittaa menneisiin klassisiin Jaguareihin, etenkin aistillisen kurvikkaaseen E Typeen.

Pennanen oppi Jaguarilla ennen kaikkea paljon kuluttajista, siitä, mitä todella rikkaat ihmiset autoltaan haluavat. Hän tutustui esimerkiksi Rowan Atkinsoniin, eli Mr. Beaniin, todelliseen Jaguar-friikkiin, joka ajoi silloin 620 000 puntaa maksaneella McLaren F1 -autollaan.

”Ei tällainen Jyväskylän pohjavettä juonut, järvien ja mäntyjen keskellä kasvanut ole nähnyt sellaista maailmaa”, Pennanen toteaa.

Hän kertoo, kuinka pääsi Jaguarin aikana vierailemaan Englannin vanhojen raharikkaiden kartanoissa ja tutustui täysin toisenlaiseen maailmaan; elämään, jossa jokaisen detaljin pitää henkiä laatua.

”Minulle detalji on yhtä tärkeää kuin kokonaisuus.”

Autojen lisäksi Pennanen teki Jaguarilla myös tuotemuotoilua. Kaikki autojen pienoismallit menivät hänen kauttaan. Myös koko Jaguar Collectionin muotoilu oli hänen vastuullaan: miehen kynästä syntyi niin aurinkolaseja, kelloja, kyniä kuin nahkatavaroita. Kaikkein parhaiden nahkatuotteiden materiaalit tulivat Suomesta.

”Suomi on aina ollut omituinen linkki kaikissa tekemisissäni.”

Pientavaroiden suunnittelusta oli hyötyä: se antoi lisää ymmärrystä detaljien teosta.

Kun katsoo Pennanen työhistoriaa jo pelkästään Jaguarilla, ei ole vaikeaa ymmärtää, että miehen yritys pystyy tarjoamaan designpalveluita mille tahansa toimialalle.

Italialaiset olivat toisen maailmansodan jälkeen suunnannäyttäjiä autojen korinvalmistuksessa. Italialaisten kyky keksiä uusia ratkaisuja oli vertaansa vailla.

Pennanen rakasti Jaguarilla työskentelyä.

”En tehnyt vain työtä, elin sille firmalle.”

Viiden Jaguar-vuoden jälkeen miehelle tuli kuitenkin tunne, että hänen piti nähdä myös jotain muuta; yhden talon opit eivät riittä. Pennanen lähti Italiaan, Zagatolle. Kahdessa vuodessa hänelle tulivat tutuiksi kaikki italialaismerkit: Alfa Romeo, Lancia, Fiat, Maserati ja Ferrari. Italian-vuosinaan hän



oppi myös lisää väreistä. Töitä tehtiin samoilla seuduilla, mistä koko värioppi on lähtenyt liikkeelle.

Sotien jälkeisessä Euroopassa autoista tuli kansallisen identiteetin symboleita. Voimakkaan talouskasvun aika kannusti maita rakentamaan tuotemuotoilun avulla modernia, kansallista identiteettiä.

Pasi Pennanen ei halua olla stylisti, joka luo vain kaunista.

"Haluan luoda ensimmäisenä, tehdä klassikoita."

Pennanen puhuu autoista kuin pyhäkoulun opettaja uskonnosta. Hänelle Ferrarin ja Lamborginin moottorit ovat "taideteoksia, sieluja". Kun täydellisen moottorin käynnistää, se on kuin "sinfoniaorkesteri puhkeaisi soittoon".

"Ne on sellaisia henkimaailman juttuja, joita on vaikea selittää."

Pennanen kuuntelee ja koskettelee – tuntee. Se, miltä vaikkapa katkaisin tuntuu kädessä ja minkälaisen äänen se päästää, on yhtä tärkeää, kuin sen ulkonäkö.

1960-luvulla autoista tuli yhtäkkiä vihollisia: ne olivat ihmisille ja ympäristölle vaarallisia. Alan kriisi johti tyylilliseen mitäänsanomattomuuteen. Autoista yritettiin tehdä mahdollisimman järkeviä. Japani oli vastuussa automuotoilun uudesta heräämisestä 1990-luvulla. Siellä tajuttiin, että markkinat olivat pirstoutuneet; erilaiset ihmiset halusivat erilaisia autoja.

Pennanen päätyi tekemään Italiassa töitä monille autofirmoille.

Erään projektin jälkeen Honda alkoi kosiskella miestä töihin Japaniin. Pennanen näki, että Japanissa hän voisi oppia jotain, mitä ei ollut vielä Euroopassa oppinut: Aasian markkinat ovat valtavassa kasvussa. Siellä kuluttajat myös arvostavat autoissa eri asioita kuin Euroopassa.

"Maailmassa ei ole yhtään täydellistä autoa. Eri autot sopivat erilaisiin elämäntilanteisiin." Pennanen itse ajaa farmari-Mersullaan, koska sinne mahtuu koko perhe.

Japanissa Pennasta ja hänen perhettään odotti kulttuurisokki. Tokion jatkuva syke oli muuta mihin Milanon lähistöllä asustellut perhe oli tottunut.

Myös miehen uudessa työpaikassa, Hondalla, oli yllätyksiä vastassa. Kun Pennanen oli aiemmin tottunut selkeään päätöksentekoon ja vastuunkan-



toon, Japanissa ei ymmärrettykään, että yksi mies voi vastata monesta osa-alueesta.

"Kenelläkään ei ollut kokonaisnäkemyksiä. Jokainen idea puristetaan valta-
van koneiston läpi."

Pennanen kertoo esimerkiksi yhteistyöstä aerodynamiikan insinöörin kanssa, jolta oli yrittänyt kysellä, mikä teossa olevan auton tavoite on. Insinööri oli vastannut, että hyvä tavoite olisi hyvä.

Japanissa Pennanen oppi paljon toisenlaisesta markkinasta; toisenlaisesta tavasta hahmottaa maailmaa.

Kahden vuoden jälkeen hänelle tuli tunne, että hän on valmis.

Hänellä oli kaikki tieto ja taito toteuttaa pitkäaikainen haaveensa.

Pennanen päätti muuttaa takaisin Suomeen ja perustaa kaiken oppimansa pohjalta oman luksusautomerkin, joka ammentaa imagonsa suomalaisuudesta.

1990-luvulla designin merkitys nousi valtavasti. Autoala kansainvälistyi, mutta kansalliset trendit säilyivät: Japanissa tehtiin miniautoja, Yhdysvalloissa tehtiin macho-autoja...

Pasi Pennanen sulkee paksusta satulanahkasta tehdyn työkansionsa, hän miettii samalla ääneen, että "pitää nauttia siitä, mitä tekee. Kannattaa tehdä vain sitä, mistä nauttii. Joka hommaan löytyy kyllä tekijöitä".

Pennanen on tehnyt niin kuin on opettanut, tehnyt mitä tykännyt.

"Intohimo tekee väistämättä tekijästä hyvän, erottaa joukosta."

Pasi Pennanen astelee paksu työkansio kainalossaan alas kulttuurikeskuk-
sen portaita ja kertoo kuinka innoissaan on haasteesta, joka häntä Suomessa odottaa. Mies ottaa puheeksi Virgin-yhtiöiden perustajan Richard Bransonin, joka kaavailee parhaillaan hotellin perustamista kuuhun.

"Tunnen hengenheimolaisuutta häneen", Pennanen toteaa vilpittömään tyyliinsä.

"Ei semmoista olekaan kuin ei."

Suomi saa pian oman lukunsa automuotoilun historiikista. Pasi Pennanen on muuttamassa Suomeen ja valmistelee parhaillaan edellytyksiä sille, että ensimmäinen täysin suomalainen luksusauto rullaisi tielle lähivuosina.