

Turvatyyny+lastenistuin=VAARA!

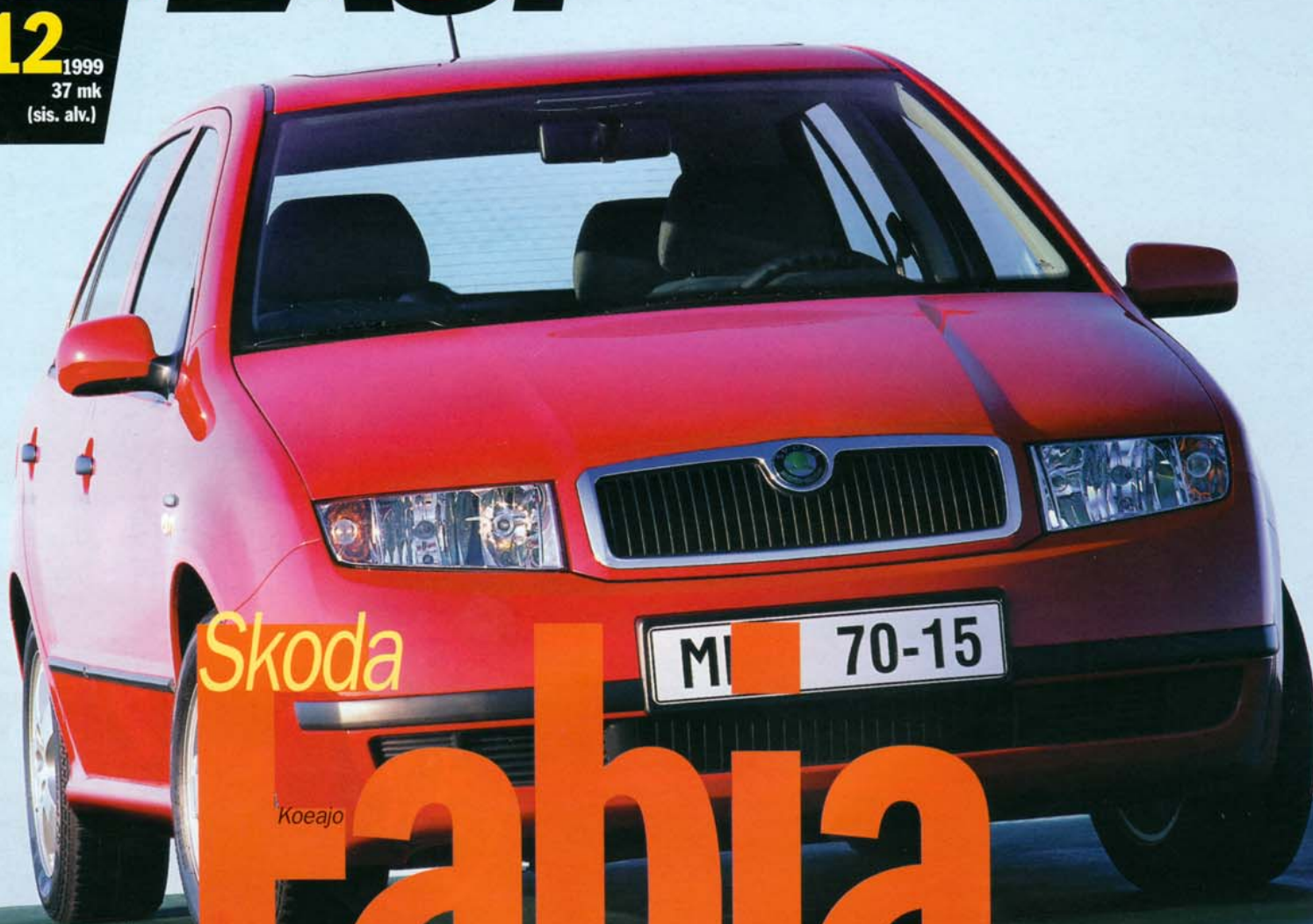
TUULI LASI

SUOMEN
SUURIN
AUTO-
LEHTI

12 1999
37 mk
(sis. alv.)

Kova Kestotesti
Mercedes-Benz
A140

Uusi Testi
Renault Scenic



Skoda

Koeajo

Fabia

uutta vipinää
pikkuluokkaan

PALVKO 2000-01

99012



6 414888 565003
856500-9912



Pasi Suomesta piirtää Jaguareja!

Se on
helppoa
kun
osaa



Persoona

Pasi Pennanen

KIMMO KIENANEN
KUVAT KIMMO KIENANEN,
PASI PENNANEN JA
JAGUAR CARS LTD.

Tie Suomesta Jaguarin muotoiluosastolle Englantiin on suora ja selvä. Mennään vain ensin opiskelemaan teollista muotoilua ja sen jälkeen käydään brittiläinen The Royal College of Art. Sitten vaan odotellaan soittoa Coventryn kissalaaksoista...

Näppäilen puhelimeen pitkän numerosarjan, joka muuttuu bittirivistöksi ja lähtee kiitämään kohti ensimmäistä telekeskusta. Salamannopeasti bittisignaalit jatkavat matkaa ja sukeltavat meren alla olevaan kaapeliin. Samassa ollaankin rantauduttu Englannin maaperälle ja bittien matka jatkuu kohti Coventryn kaupunkia ja Whitleyn kaupunginosaa. Puhelin pärähtää ja ääni vastaa puhtaalla englantilaisella aksentilla.

- Stailing!
 - Pasi Pennanen?
 - Yes, tai kyllä, puhelimessa.
- Viikon kuluttua puhelusta olen-

kin jo Englannissa kolkuttelemassa Jaguarin autotehtaan suunnitteluosaston porttia.

Tieteiselokuvan tunnelmissa

Pääsen sujuvasti portilta eteenpäin, kun vartijat ovat vakuuttuneet vilpittömistä aikeistani. Asiaa on edistänyt muotoiluosaston johtajan Ian Callumin myönteinen suhtautuminen vierailuuni. Kamerakaluston jouduin jättämään portin narikkaan turvasäilöön, mutta olihan ilman sitä kevyempi kulkea. Paikka on tiukasti vartioitu. Alueen reunoilla olevista puista poimitaan vähän väliä uutuuksia kärkeäviä paparazzeja ja lehtimiehiä.

Odottelen aulassa ja kohta kättelen autosuunnittelija Pasi Pennasta. Olemme Jaguar Engineering-rakennuskompleksissa – paikassa jossa kehitellään ja muotoillaan kaikki tehtaan tulevat mallit ja tutkielmat sekä niiden tekniikka.

Pennanen työskentelee toisessa kerroksessa monien muiden suunnittelijoiden ja piirtäjien joukossa. Ladon kokoinen huone on täynnä hämärässä loistavia monitoreja, maisema on kuin tieteiselokuvasta.

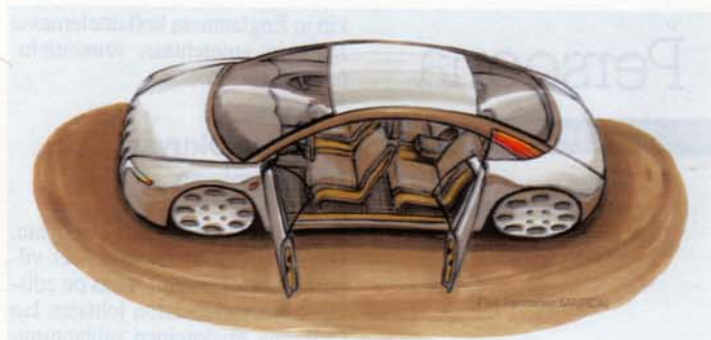
Pasi Pennasen työpöytä on siisti ja pelkistetty, mutta viereiseltä hyllyltä löytyy erilaisia vahamalleja. Suunnitteluvälineenä on tehokas Mac-tietokone ja tärkeimmät ohjelmat ovat Photoshop ja Alias. Ensin mainittu on kuvienkäsittelijöiden standardiohjelma ja toinen on kolmiulotteisen näkymän tarjoava ohjelma. Vääntöä vaativiin töihin käytetään Unix-pohjaista Silicon Graphics-konetta.

Kaikki kesken olevat työt ovat salaisia, eikä niitä näytetä vieraille. Päiväkin on jo puolessa, joten siirrymme publiin lounaalle.

Täältä tullaan, Lontoo!

Pubin nimi on Valkoinen Leijona, mikä sopii hyvin tunnelmaan, olemmehan lähellä petojen pesää eli Jaguarin vanhaa tehdasrakennusta. Tilaamme aitoenglantilaista pubiruokaa ja Pasi aloittaa tarinan pitkästä tiestään Coventryyn.

Pasi oli jo koulupoikana päättänyt ryhtyä autosuunnittelijaksi. Hän alkoi tutkia koulutusmahdollisuuksia ja hyvin pian oikea reitti selvisi. Alan paras opinahjo on Lontoon Kensingtonissa sijaitseva The Royal College of Art. Sinne päästäkseen pitää ensin hankkia tutkinto jostain alemmasta akate-



Pohjoiseurooppalainen auto on ajateltu rakennettavan puusta. Auton kori A-pilaria myöten on puulaminaattia, joka tekee autosta jäykän ja lujan. Auton jylhän järeä ilme henkii suomalaista peräänantamattomuutta ja si-sua.



The Royal College of Art

Kaksivuotinen koulutus jakaantuu useampaan suunnittelutyöhön. Yksi Pasi Pennasen loppuöistä oli pohjoiseurooppalainen tulevaisuuden auto, jonka rakenteessa käytettiin aitosuomalaisista puuta.

– Noissa luonnoksissa näkyy suunnittelemani rakennusmateriaali eli laminoitu puu. Se on osa kantavaa rakennetta ja se on kevyttä, kestäväää ja jäykkää, selittää Pasi.

– Minulla on käsitys, että se voisi toimia kuin turvakaariajatus autossa, hän jatkaa.

– Laminoitu puu on kevyttä ja lujaa ja se muodostaa eräänlaisen "space framen" (vapaasti käännettynä korikehikko).

Pasin puheeseen tulee luontevasti englantilaisia ilmauksia, koska hän on joutunut ajattelevaan ja sisäistämään monet uudet asiat vieras kielellä.

– Pohjoiseurooppalaisessa autossa on ajateltu suomalaista asiakasta ja suomalaisia olosuhteita. Siinä on isot pyörät, neliveto,



neljä ovea. Auto on hyvin urheilullinen, hieman rallihenkinen. Suomalaiset ovat hyviä ajajia ja keliolosuhteet ovat välillä hyvin kriittiset. Auton yleisilme on hyvin järeä, joka kertoo että täältä tullaan läpi lumen ja jään. Voisi sanoa, että auto on hyvin rekkamainen. Suomalainen Sisu henkii juuri tästä muotokielestä.

Toinen Pasin tekemä opiskelutyö oli Citroën-kaupunkiauto vuodelle 2020. Sen muotoilu pohjautuu ranskalaiseen veistostaiteeseen ja henkii ranskalaista filosofiaa. Ajatuksena oli kaksipaikkainen rodster, jossa on mahdollisuus käyttää hybridimoottoria. Ohjaamossa on lasikupu, joka toimii katonä. Lasikatto voidaan poistaa kokonaan ja näin voidaan nauttia ranskalaisesta atmoääristä, kahviloista ja katsella ihmisiä. Auto toteuttaa ranskalaista katukulttuurin ajatusta:

käydään ulkona näyttäytymässä ja silloin auto on kuin toinen vaate.

– Tämä auto on persoonallisuuden ilmentymä. Joku ajaa räpittävikällä, toinen taas voisi ajaa tällä sitikalla, Pasi kertoo innostuneena.

Yksi Pasin loppuöistä oli kaukana kaikista autoilusta, mutta lähellä hänen omaa harrastustaan eli purjehdusta. Katamaraani eli kaksirunkoinen vene kiehtoi Pasia. Suunnitelmassa käytettiin rakenteena lasia.

Torpedonmalliset rungot ovat veden alla ja venettä ajetaan muista purjeveneistä poiketen veneen etuosan sisätiloista eikä takaa ulkotiloista. Purjehtiessa tulee matalalla veden pinnalla lentämisen tunnelma.

– On kuin helikopterilla lennetäisiin kovaa pitkin vedenpintaa, kiteyttää Pasi veneensä toiminta-ajatasta.



– Sain inspiraation tähän projektiin tunne-elämäyksestä, joka syntyy veneellä purjehtiessa. Olisi mukava joskus saada joku rahoittaja innostumaan tästä työstä ja toteuttamaan se, Pasi jatkaa.

Tällä lopputyöllään hän sai Pilkington Triplex -palkinnon lasin yhdistämisestä muotoon ja rakenteeseen. Tämä työ oli myös se jokin, jolla hän erottui muista ja joka vaikutti hänen tulevan työpaikkansa valintaan.

Coventryn katit

Kaksivuotisen opiskelun jälkeen Pasi saattoi kirjata nimensä perään oppiartovasta kertovat kirjaimet MA(RCA), hän oli siis taiteen maisteri.

Jo toisen opiskeluvuoden kuluessa Pasi oli ehtinyt muodostaa kontakteja myös autoteollisuuteen. Pasiin kätti eli katamaraani herätti Jaguarin muotoilupomon Geoff Lawsonin kiinnostuksen. Ensimmäinen työtarjous tulikin juuri Englannista Jaguar Cars Ltd:ltä. Pasi kiitti tarjouksesta, ja aloitti



Tämä keltainen sitruuna on uuden vuosituhatosen autoilijan katuvaatetuksen yksi elementti. Sillä käydään näyttäytymässä ranskalaisessa katukahvilassa avokkaaksi muutettuna. Auton muotoilu ilmentää ranskalaista kulttuuriperinnettä ja veistostaideetta.

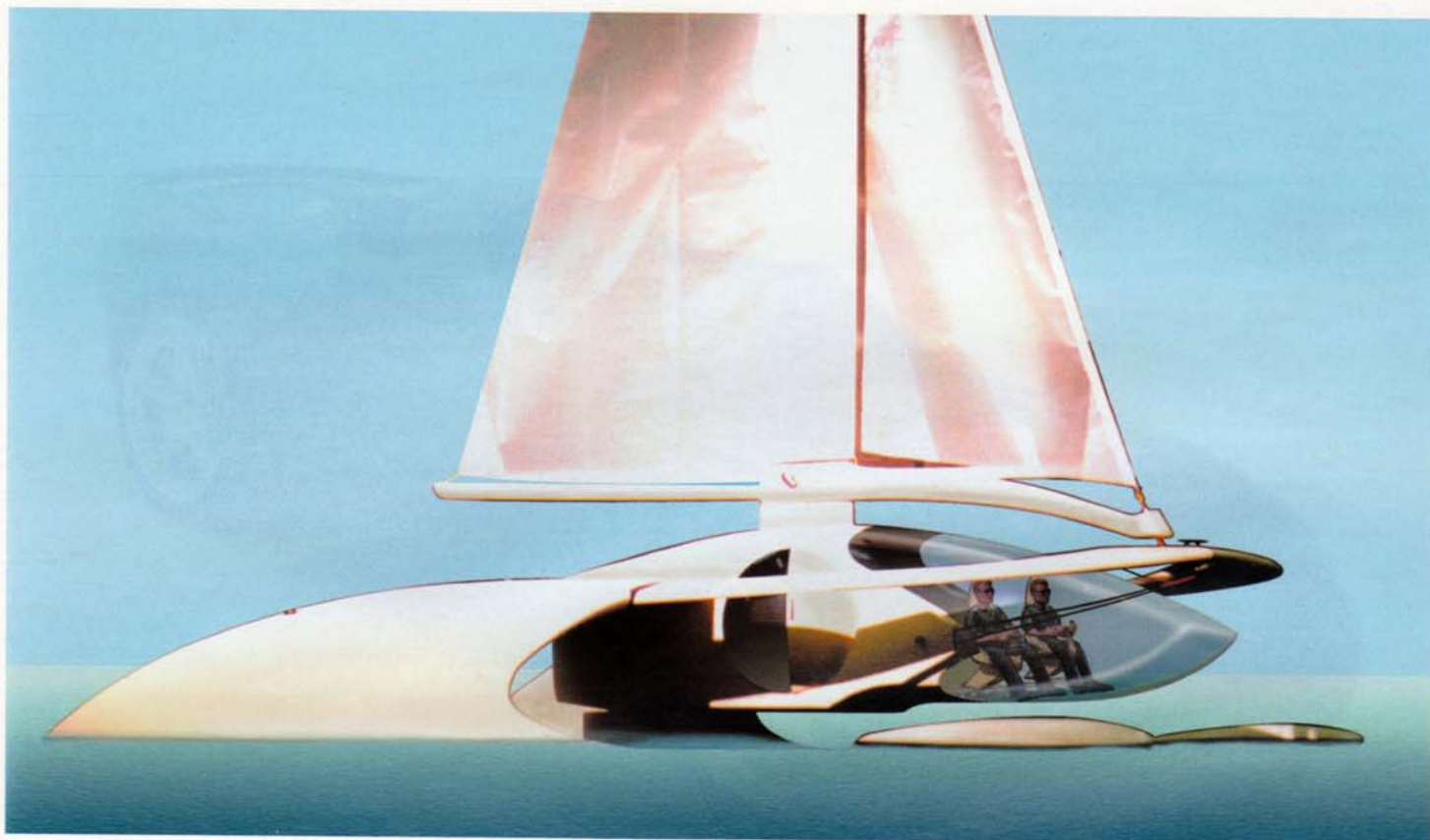
Jaguar XK180:n sisustus oli Pasi Pennasen ensimmäinen työnäyte Jaguar Design Centerissä. Tämä kaksipaikkainen urheiluauto perustuu Jaguar XKR:n lyhennettyyn pohjalevyyn, ja mekaanisesti ahdettuun moottoriin, josta on hännätty tehoa mukkeat 450 hv. Sisustuksesta on kaksi erilaista versiota: ruskean lämminsävyinen nahka- ja makkaverhoiltu ja tämä sinisen auton kovempi kaksivärinen nahkakokonaisuus. A-pilari on alumiinivalua.

hommat Jaguarilla tammikuussa 1997.

Jaguarin muotoiluosaston tavoitteena on säilyttää Jaguarin henkinen perintö. Auto pitää muotojen perusteella tunnistaa heti Jaggeksi. Muina suunnittelun peruskivinä pidetään merkin urheiluhenkisyttä ja edelläkävijän asemaa.

Pasin ensimmäinen työtehtävä oli suunnitella uuteen XK180-prototyyppiin sisustus ja vanteet. Projektin päävetäjä oli Keith Helfet, joka toimi suoraan osaston johtajana Geoff Lawsonin alaisuudessa. Keith tuli pyytämään Pasia mukaan projektiin.

Jaguar XK180 on kaksipaikkainen urheiluauto, ja sen esikuvana oli viisikymmenluvun D-type-kilpuri. XK180 pohjautui nykyisen Jaguar XKR:n tekniikkaan. Vakioauton pohjalevyä lyhennettiin 12,5



senttiä ja V8-moottorista hännättiin kompressorin avulla 450 hv. Kori on käsin taivutettua alumiinia.

Myös sisustus pohjautui aluksi XKR:n osiin, mutta projektin edessä mukaan tuli runsaasti uusia elementtejä ja ajatuksia. Kunnianhimo kasvoi projektin edetessä.

– Keskikonsoli henkii tavallaan sitä insinööriteknistä osaamista, joka tulee läpi tuolta konehuoneesta tunnelia pitkin, Pasi ilmentää syvempiä tuntemuksiaan.

Prototyyppijä tehtiin kaksi kappaletta. Ensimmäinen niistä oli esillä Pariisin autonäyttelyssä syksyllä 1998. Toinen versio näytettiin myöhemmin, tammikuussa 1999 Detroitin autonäyttelyssä.

XK180:n sisustus henkii vanhan Le Mans -voittajan D-typen tarkoituksenmukaisuutta. Katkaisijat ja vaihteensiirrin ovat nahkapäällysteistä alumiinia. Nahkapenkit ovat luonnollisesti Connollyn nahkaa. Detroitin versiossa käytettiin lämminhenkistä ruskeaa nahkaa ja mokkaa, kun taas Pariisin mallissa oli vihreää ja valkoista nahkaa.

– Kaikki mihin kosket, on alumiinia ja nahkaa. Katkaisijat, vaihteensiirrin, ohjauspyörä, käsijarrun kahva. Jopa A-pilari on alumiinivalua, sekä keskijalari, johon tausta-peiili kiinnittyy. Se on kuin yksi harmoninen veistos, kertoo Pasi sisustuksensa yksityiskohdista.

Pennasen purjehdusharrastus oli toisen loppuun innoittaja. Kaksirunkoinen katamaraani edustaa uudentyyppistä ajattelua, jossa lasinen ohjaamo on silretty alvan veneen etuosaan. Veneen pienoismalli on nähtävänä Kalustekymppin tiloissa Jyväskylässä.



Protossa käytetään edelleen kehitettyä XKR:n vaihteistoa. Jousitus on sekin XKR:n parannettu versio. Jarrut ovat jäädytetyt Brembon nelimäntäiset ympäriinsä, edessä 355x32 mm ja takana 315x28 mm. Pasi muotoilemat vanteet ovat uniikit ja kooltaan suurimmat koskaan Jaguarin valmistamat pyörät. Edessä on Pirellin

255/35 ZR20 Zero Direzionale -renkaat ja takana pyörivät 285/30 ZR20 Zero Asymmetricot.

Pasi Pennanen oli mukana XK180 koeajolla Silvestonen moottoriradalla.

– Oli uskomattoman ainutlaatuisen tunne istua matkustajan paikalla auton syöksyessä mutkaan suurella nopeudella ja ulkoilman piiskatessa kasvoja, alla legendaarinen Silverstone ja ympärillä XK180:n ohjaamo! Pasi innostus on aitoa ja mukaansa tempaavaa.

– Ajotuntuma ja ajettavuus oli jopa parempi kuin XKR:ssä, hän vielä lisää.

Detroitissa rävähtää taas

Menemme ruokailun jälkeen Browns Lane'n vanhalle tehtaalle. Siellä on JDHT eli Jaguar–Daimler Heritage Trust, jonka tiloissa on myös museo, jossa on Jaguareja historian eri kausilta. Pasi suosikkiauto on XJ13, jonka muodot tuovat hakematta mieleen D-typen. Sen keskimoottori on 5,3-litrainen V12 ja museon kappale on ainoa laatuaan maailmassa. Se rakennettiin Nürburgringillä sattuneen onnettomuuden jälkeen uudestaan pienistä paloista. Tosin Englannista löytyy mallin replika, johon sen

omistaja onnistui ostamaan tehtaan nurkassa lojuneen varamoottorin.

– Auto on harvinaisen kaunis ja se toteuttaa mielipidettäni, että kaunis auto on myös aerodynaamisesti onnistunut.

– Olisi mukava päästä myös toteuttamaan Jaguarin F1 -projektin muotoilua, Pasi mietiskelee.

– Tällä hetkellä olen mukana projektissa, josta valitettavasti en voi vielä kertoa mitään, mutta se on nähtävänä jo ensi tammikuussa Detroitin autonäyttelyssä. Sen jälkeen odottavat taas uudet haasteet.

Pasiin pomon Geoff Lawsonin äkillinen kuolema juhannuksen tienoilla satutti silloin kotimaassa lomalla ollutta Pasi Pennasta. Uusi muotoilujohtaja löytyi TWR:ltä. Elokuussa astui muotoiluosaston johtoon Ian Callum, joka on ollut konsernin palveluksessa aikaisemmin pitkän rupeaman. Ian Callum on samaisen The Royal College of Art 'in kasvattaja.

– Ian on hieno ihminen, joka arvostaa osastonsa ammattilaisia. Hänen johdolla on hyvä jatkaa vuosikymmeniä vanhaa Jaguarin muotoiluperinettä. Ollaan mukana viemässä suomalaista muotoilua maailmankartalle, lopettaa Pasi Pennanen.

