



Matalalentäjä

Caterham Super Seven 1,8 VVC

Jo pelkkä ulkonäkö saa purskahtamaan nauuruun. Neppareilla kiinnitetty kankainen "ovi" auki, ratti irti formulatyylisiin ja vääntäytymisen kuljettajan paikkaa esittävään poteroon. Sitten vielä parin minuutin taistelu nelipisteturvavöiden kanssa ja ollaan lähes lähtövalmiina.

Tavanomaista perusteellisempi tutustuminen hallintalaitteisiin on paikallaan, sillä mikään ei ole siellä missä pitäisi, rattia ja polkimia lukuunottamatta. Eivätkä näköjään nekaan. Ratti näemmä unohtui konepellin päälle. Siis vyöt auki, ratti kiinni ja niin edelleen.

Caterham Super Sevenillä liikkeellelähtö ottaa tovin, mutta kun se lopulta onnistuu, ei hilse takuulla viihdy kyydissä.

Niskaan vetää, korvissa soi, jalat kramppaavat. Silti kuljettajan naamaa peittää autuas virnistys. Eihän masokismi voi olla näin hauskaa?

VELIMATTI HONKANEN
HANNU HÄYHÄ, kuvat



RATA-AJOSSA keveydestä on etua. Caterhameilla ajetaan edelleenkin Englannissa merkkiluokan ratasarjaa.

Toisesta maailmasta

Ohjaamo on epäinhimillisen ahdas. Kuljettajan on syytä muistuttaa kooltaan ja painoltaan formulakuskaa. Ajamisen ilo nimittäin voi tyrehtyä nopeasti polven kiilautuessa ratin ja sivuseinän väliin. Myös vieruskaveriksi kannattaa valita joku sorjan ruumiinrakenteen omaava, jos haluaa edes mahtua liikuttelemaan käsiään. Turha lieenee mainita, että pikkutavaroille ei ohjaamossa ole yhtään minkäänlaista tilaa.

Virta-avain löytyy kojelaudan alta ja Roverin valmistetta oleva 1,8-litrainen moottori hörähtää nöyrästi käyntiin. Nykyaikaisella moottorinohjaus- ja saasteenpoistojärjestelmällä varustettu kone on huoleton kapistus eikä siis tavaltaan sovi alkuperäiseen brittihen-

keen. Mutta tässä kärryssä riittää ihan tarpeeksi henkeä ja hankaluuksia muutenkin.

Tuulilasi seisoo poikkeuksellisen lähellä nenää. Kapean ja pitkän konepellin päässä ilmaa vastustavat kromatut ajovalosammiot. Niiden taustoista voi katsella takanäkymiä suunnilleen yhtä suurella tarkkuudella kuin ovien mukana lepattavista peleistä.

Tavaratilan virkaa tekevä lokero on peitetty neppareilla kiinnitetyllä kankaalla. Samoin niin sanottu katto kiinnitetään parilla tusinalla nepparilla, joten sateen yllättäessä ehtii takuulla kastua ennen kuin rätkki on viritetty.

Kytkinpoljin on perheautoon tottuneelle armottoman jäykkä ja vasemmalle jalalle löytää jonkunlaisen lepopaikan ainoastaan polkimien alta. Lyhyt ja äärimmäisen napakka, kuusivaihteiseen laatikkoon istutettu vaihdekeppi puolestaan osuu käteen etsimättä.

Ensimerit liikkeelle pääsyn jälkeen Caterham kieroilee kuin ankerias ennen kuin ohjaukseen tottuu. Äkinäisen suorasta tuntuudesta tulee hakematta mieleen mikroauto.

Ohjaus on tietenkin tehostamaton, niin kuin jarrutkin. Voimaa pitää käyttää vähän normaalia enemmän, mutta tuntuma on loistava.

Pikkuhiljaa outouteen alkaa tottua ja uskaltaa jo vähän lisätä vauhtia.

Lapsetus

Maantiellä tuuli pyörii ohjaamossa armotta, eikä nahkakypärä ole pelkkää rekvisiittaa. Hankalasti säädettävä lämmityslaitte puhalttaa ilmaa vain jalkatilaan. Olo on kuin armeijan teltassa: pää palelee ja jalat hikoavat.

Reilut 150 hevosvoimaa eivät tunnu mitenkään tavattomalta tehomäärältä. Kannattaa kuitenkin ottaa huomioon, että tämä pulkka painaa tyhjänä vaivaiset 550 kiloa. Tavallisessa perheautossa siis pitäisi olla paljon yli 300 hevosta vastaavan tehopainosuhteen saavuttamiseksi!

Vroo-klik-vroo-klik-vroo-klik-vroo. Oho, vauhtia jo sata! Tunnelma on niin lähellä kilpa-autoa kuin rekisterikilpien välissä vain on mahdollista.

Myös kaarreajo sujuu turhia hidastelematta, ja lähes taka-akselin päällä sijaitsevan istumapaikan ansiosta tuntuma tiehen on välitön.

Kun ruvetaan menemään toisinaan, alkaa alusta hieman antaa periksi. Ahveniston radalla taka-akseli tuntui sivusuunnassa hieman turhan joustavalta. Silti epävirallinen kellotus tuotti kierrosajaksi

NOIN puolet autosta on moottoritilaa ja kuljettaja istuu melkein takapyörien välissä. Etulokasuojat näyttävät hassuilta liikkueissaan joustoliikkeissä pyörien mukana.




MITATTUA	
Kiihtyvyys	
0–50 km/h	2,3 s
0–80 km/h	4,3 s
0–100 km/h	6,1 s
0–120 km/h	8,4 s
0–140 km/h	11,8 s
0–400 m	14,4 s/152 km/h
Vaihtokohdat	
I	75 km/h
II	101 km/h
III	127 km/h
60–120 km/h	
III vaihde	6,2 s/157 m
IV vaihde	7,7 s/194 m
V vaihde	9,5 s/240 m
VI vaihde	11,4 s/290 m

1,40, mikä voidaan tulkita kunnioitettavaksi suoritukseksi.

Myös Suomeen

Kokeilussa ollut yksilö valmistelee alkavaa Suomen markkinointia. Maahantuojaksi aikova Ilmo Pietilä tosin huokaillee viranomaisten hitautta. Englannissa autolle on olemassa pienten sarjojen tyyppihyväksyntä ja vastaava laki tuli hiljattain voimaan meilläkin. Nyt kyseessä on kuitenkin ensimmäinen lakia soveltava päätös. Vaikka tässä nimenomaisessa tapauksessa hyväksynnälle tuskin löytyisi esteitä, liikenneministeriö ymmärrettävästi tahtoo varmistua siitä, ettei tämä ennakkotapaus jätä myöhempiä porsaanreikiä veronkierrolle.

Oman Caterhamin saattaa siis saada alleen ensi keväänä. Hinta riippuu vielä monesta seikasta, mutta asettunee 300 000–400 000 markan tuntumaan. Aika kova kilohinta moisesta moottoripyörän ja mikroauton risteytyksestä siis.

Who cares. Vroo-klik-vroo-klik...

TEKNIKKAA

Moottori: nelisynterinen rivimoottori edessä pitkittäin; iskutilavuus 1 795 cm³ (80,0 x 89,3 mm); teho 112 kW (153 hv)/7 000 r/min; vääntömomentti 174 Nm/4 500 r/min

Voimansiirto: kuusivaihteinen käsivalintainen vaihteisto, takaveto **Alusta:** edessä päällekkäiset kolmiotukivarret, kierrejouset ja kallistuksenvaimennin; takana DeDion-akseli, Watt-tuki, pitkittäiset, kierrejouset ja kallistuksenvaimennin; edessä ja takana levyjarrut

Korirakenne: teräsputkirunko, alumiini/muovikorirakenne

Mitat: pituus 3,380 m, leveys 1,575 m, korkeus 1,060 m, akseliväli 2,225 m; raideleveys edessä 1,270 ja takana 1,330 m, omapaino 550 kg

Suorituskyky (valm. ilm): huippunopeus 203 km/h; kiihtyvyys 0–100 km/h 5,1 s; yhdistetty EU-kulutus 8,0 l/100 km

Hinta: vahvistamatta

Mikä ihmeen Caterham?

■ ENGLANTILAISISTA urheiluautoista puhuttaessa on vaikea ohittaa nimeä Colin Chapman. Hän perusti Lotus Engineeringin vuonna 1952 rakennettuaan sitä ennen muuttaman kilpa-auton.

Chapmanin suunnittelema Lotus Seven noudatti edeltäjänsä Mark 6:n periaatteita, joka oli ensimmäinen sarjatuotanto-Lotus. Pieni, kevyt ja avoin putkirunkoinen urheiluauto, joka sopi sekä katu- että kilpailukäyttöön. Nimesi tuli yksinkertaisesti Seven, jotta se ei sekoituisi Jaguar Mark VII:n kanssa.

Asiakas sai hankkia Seveniinsä moottorin itse. Siinä voitiin käyttää käytännöllisesti katsoen kaikkia sopivankokoisia moottoreita, mutta useimmissa oli BMC:n 948-kuutiollinen tai Fordin 1,0- tai 1,2-litrainen moottori.

Super Seven 1,5- ja 1,6-litraisella moottorilla korvasi Sevenin 1960-luvun alussa. Vuonna 1969 tuli Seven S4 Cortina GT:n moottorilla.

Lotus luopui Sevenistä vuonna 1973, jolloin niitä oli valmistettu 3 300 kappaletta. Valmistusoikeudet, tuotantolaitteet ja varaosavaraoston osti Caterham Car Sales, joka oli Kentissä sijaitseva Lotuksen piirimyyjä. Heillä oli ollut yksinoikeus Sevenin myyntiin vuodesta 1967.

Valmistus nimellä Caterham Super Seven alkoi heti 1973 ja moottori tuli edelleen Fordilta. Sitten moottorivalikoima on laajentunut, ja nyt asiakas voi valita useista eritehoisista versioista alkaen Roverin 1,6-litraisesta (85 kW/115 hv) ja päättyen Opelien kireäksi viritettyyn kaksilitraiseseen (184 kW/250 hv).

Tätä nykyä autoja valmistetaan 600–800 vuodessa. Määrä sisältää myös pienen joukon Sevenin tekniikkaan perustuvia, hieman suuremmalla ja nykyaikaisemmalla korilla varustettuja avoautoja, jonka mallimerkintä on 21.

Vaikka Caterhamilla on yksinoikeus Seveniin, on eri puolilta maailmaa putkahdellut luvatta myös muita eritasoisia Lotus Sevenin kopioita.