

**Για κάποιους που ανδρώθηκαν αυτοκινητικά τη δεκαετία του '60, η μορφή που έχει σήμερα η παγκόσμια αυτοκίνηση όταν δεν είναι βαρετή, είναι αποτρόπαιη. Στην ερώτηση αν υπάρχουν ακόμα νησίδες ελευθερίας μέσα στον ωκεανό της δέσμευσης, μέσα στην πλημμυρίδα του αδιάφορου, η απάντηση είναι καταφατική.**



Η κατάφαση έρχεται από το παρελθόν και από το νησί που όχι άδικα θεωρείται μια από τις πατρίδες της αυτοκίνησης. Η ιδέα ήταν και παραμένει απλή. Η κατασκευή ενός χαμηλού κόστους σπορ αυτοκινήτου.

Μικρό σε διαστάσεις, ελαφρύ σε μάζα, απλό στην κατασκευή, σπαρτιάτικο στις παροχές και βέβαια «παιδί» ενός σημαντικού δημιουργού το Lotus 7 αποτελεί ορόσημο.

Όταν το 1957 ο Colin Chapman σχεδίασε, κατασκεύασε, την πρώτη σειρά των 7, στα 29 του χρόνια, δεν πρέπει να πιστεύει ότι περισσότερο από μισό αιώνα αργότερα η δημιουργία του θα παρέμενε στην παραγωγή. Εξ' άλλου το 1972 πού πούλησε το δικαίωμα κατασκευής, μετρούσε πέντε παγκόσμιους τίτλους της F1 και οι προσανατολισμοί του ήταν ολότελα διαφορετικοί.

Εκτοτε η δημιουργία του, μετονομάστηκε σε Caterham super 7. Ο Colin θα παρέμενε,

δημιουργώντας ακατάπαυστα, πάνω στον μάταιο τούτο κόσμο άλλα 10 χρόνια, θα συνέδεε την τεράστια φήμη του με τη

De

Lorean

και θα πέθαινε αιφνίδια το Δεκέμβριο του '82, στα 54 του.

## Απόπειρα ορισμού

Πως όμως ορίζεται τούτο το κατασκεύασμα; Τεχνικά αποτελείται από μια σωληνωτή σκάφη για πλαίσιο, έναν κινητήρα σε διαμήκη διάταξη που ξεκινά από τον εμπρόσθιο άξονα και εκτείνεται προς τα πίσω, με το κιβώτιο να ακολουθεί και το διαφορικό στην ουρά να δίνει την κίνηση στον πίσω άξονα. Μιλώντας για ανάρτηση, μπροστά συναντάμε ένα σύστημα ανεξάρτητης με ψαλίδια βάσης, σπειροειδή ελατήρια και αντιστρεπτική ράβδο, ενώ πίσω de Dion

με σύνδεσμο

Watt

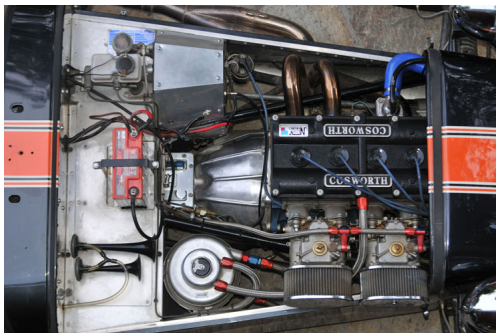
, σπειροειδή ελατήρια και αντιστρεπτική ράβδο. Λεπτά, ελαφριά φύλλα αλουμινίου καλύπτουν τα κενά ανάμεσα στο πλαίσιο, σχηματίζοντας ταυτόχρονα το κάλυμμα του κινητήρα, ενώ μια αφαιρούμενη μουσούδα από πλαστικό παίζει το ρόλο του ρύγχους αλλά και καλύμματος του αλουμινένιου ψυγείου.



Κάπου ανάμεσα στο κιβώτιο και στο διαφορικό, πίσω από ένα μικρό ανεμοθώρακα δημιουργείται ένας χώρος όπου μπορούν να χωρέσουν δυο, έως μεσαίου μεγέθους, άτομα τα οποία θα χωρίζει το «τούνελ» του κεντρικού άξονα μετάδοσης που φτάνει λίγο ψηλότερα από τη λεκάνη τους.

Στη μέση περίπου του τούνελ, ξεχωρίζει ο κοντός επιλογέας του κιβωτίου αρκετά μακριά, σχεδόν οριακά μέσα στην ωφέλιμη περιοχή από ένα μέσο ανθρώπινο βραχίονα.

Κλασσική κρεμαγιέρα αναλαμβάνει το στρίψιμο των τροχών μετά την κολώνα του τιμονιού, ενώ στοιχειώδη ηλεκτρικά αναλαμβάνουν να περάσουν ρεύμα στα φωτιστικά στοιχεία, στο μοτέρ, στα όργανα του ταμπλό.



Προχωρώντας πιο συγκεκριμένα στο «δικό μας» 7άρι να πούμε ότι είναι εφοδιασμένο με ένα κινητήρα Ford Cosworth BDA χωρητικότητας 1.691 κ.εκ. ή τουλάχιστον τόσα αναγράφει η άδεια, υπό την έννοια ότι εύκολα αυτά τα μπλοκ αγγίζουν τα δυο λίτρα. Για την τροφοδοσία φροντίζουν ένα ζευγάρι 45άρια Weber οριζόντιας ροής, ενώ τη μετάδοση διαχειρίζεται ένα Quaife πέντε κλειστών σχέσεων. Κάνοντας λόγο για την ισχύ του κινητήρα δεν έχουμε μια ακριβή προσέγγιση. Μπορεί να κινηθεί σε μια περιοχή ανάμεσα στους 160 και 180 ίππους σε συνάρτηση με τι εκκεντροφόρους χρησιμοποιεί αν υποτεθεί ότι είναι δεδομένος ο κυβισμός του. Με 13άρες minilite, φτεράκια τροχών από Kevlar και μήκος μόλις τριών μέτρων δύσκολα αυτή κατασκευή ξεπερνά το μισό τόνο, δίνοντας μια θεωρητική αναλογία στη χειρότερη περίπτωση 3,1 κιλών/ίππο.

Δεν υπάρχει καμία εφαρμογή της ηλεκτρονικής, δεν υπάρχουν πόρτες, καλοριφέρ, ενώ η τύπου roll bar κατασκευή που εκτείνεται πίσω από το κόκπιτ, βολεύει για να σπρώχνεις το αυτοκίνητο, να στηρίζεσαι όταν μπαίνεις αλλά δεν πρόκειται να χρησιμεύσει αν παρ' ελπίδα ανατραπεί, κυρίως διότι είναι κοντό. Στα αγωνιστικής χρήσης Cat erham

, τα  
roll  
bars

είναι πιο ψηλά, πιο διακριτά και ασφαλώς πολύ πιο άσχημα.



Τέσσερις δίσκοι (οι εμπρόσθιοι αεριζόμενοι), με το λογότυπο Caterham, να διακρίνεται ανάμεσα από τις ακτίνες των  
Minilite

πάνω στις δαγκάνες αναλαμβάνουν τη διαδικασία της πέδησης όπου η απουσία του  
ABS

αναγκάζει το χειριστή να αποκτήσει την ακρίβεια και τη λεπτότητα που απαιτείται.

Με δυσκολία αγγίζει διψήφιο νούμερο εκατοστών η απόσταση της κοιλιάς από το έδαφος, ενώ το τεράστιας διαμέτρου τελικό που εκτείνεται από το «port side» μετά το εξαιρετικό στην όψη χταπόδι, είναι ακόμα πιο κοντά. Η οπτική επαφή με τους πίσω εξασφαλίζεται με έναν εξωτερικό τύπου

Talbot

καθρέφτη και τη σταθερότητα μέσα στα

bucket

καθίσματα από αλκαντάρα που παρεπιμπτόντως

φέρουν το λογότυπο της

Lotus

, εξασφαλίζουν ζώνες 4 σημείων της

Willans

. Τέλος, το μόλις 10 ιντσών τιμόνι (κι' αυτό με σήμα

Lotus

) είναι αφαιρούμενο προκειμένου να διευκολύνει την είσοδο – έξοδο του χειριστή. Πάντως μετά τη δεύτερη – τρίτη φορά δεν χρειάζεται η εξαγωγή, αποκτάς την λεπτότητα και την ευλυγισία να χωθείς στη θέση χωρίς να πατήσεις το κάθισμα.



Αν όμως, όλα τα παραπάνω είναι τα στοιχεία που μας βοηθούν να σχηματίσουμε μια τεχνική εικόνα για το 7άρι και ο συνδυασμός τους προφανώς σε σπρώχνει στο να φανταστείς τι μπορεί να κάνει στο δρόμο, είναι η επαφή μαζί του που έρχεται να απαντήσει στο ερώτημα τι είδους γοητεία αποπνέει σήμερα αυτό το όχημα.

**Στην προσπάθεια**

να αποδώσουμε τα συναισθήματα που γεννά αυτό το μηχανικό σύνολο σημειώνουμε:

Με μέγιστο ωφέλιμο πλάτος 93 εκ. δεν θα νοιώσεις ιδιαίτερα άνετα με τον/την σύντροφό σου. Θα νοιώσεις όμως οικεία. Σαν τότε που μπορούσες να χαϊδέψεις το γόνατο της αγαπημένης σου μέσα στα Mini και στα A112, χωρίς να τεντώνεσαι. Με ύψος που σταματά στους 72 πόντους, ενώ αν προσθέσεις και το ύψος του παρμπρίζ δεν ξεπερνά τους 96, είναι ένα πολύ χαμηλό αυτοκίνητο. Συχνά το κεφάλι σου θα βρίσκεται χαμηλότερα από τους θηριώδεις τροχούς των μεγάλων τετρακίνητων οχημάτων και βέβαια βλέπεις το δρόμο και τον κόσμο, διαφορετικά.

Χωνεύεις, στο κάθισμα, κουμπώνεις πάνω στη πόρπη τις ζώνες, θηλυκώνεις, ασφαλίζεις το αφαιρούμενο τιμόνι, ψάχνεις χωρίς να βλέπεις που πρέπει να βάλεις το κλειδί, αφού η θέση του είναι εκτός οπτικού πεδίου και γυρνάς το διακόπτη. Με τη δεξιά σου πατούσα, στην οποία έχεις φροντίσει να φορέσεις ότι πιο στενό παπούτσι έχεις, διότι εκεί κάτω ο χώρος είναι ασφυκτικά μικρός, ζεσταίνεις το μοτέρ ακούγοντας αυτές τις γάργαρες, ήσυχες, γεμάτες υπονοούμενα ανάσες.



Ξεκινάς και ω του θαύματος, θυμάσαι όσα έχεις ξεχάσει. Όπως, τα 45άρια Weber με τις κοφτές, ατμοσφαιρικές εισπνοές, αλλά και τις καυτές εκπνοές από τα ξεχασμένα χταπόδια. Όλα είναι μικρομετρικά, σκληρά. Οι διαδρομές του επιλογέα των ταχυτήτων, του συμπλέκτη, του τιμονιού, των αναρτήσεων. Δεν οδηγείς ένα αυτοκίνητο, προσπαθείς να ελέγξεις μια πρωτόλεια, ατίθαση μηχανή.

Με μάζα μικρότερη από μισό τόνο, το Quaife με τις κλειστές σχέσεις, κέντρο βάρους λιγα εκατοστά πάνω από την ασφαλτο και οδηγική συμπεριφορά μονοθέσιου γνωρίζεις το πρόσωπο της αληθινής αυτοκίνησης. Τα ίσια γρανάζια μεταφέρουν τους λυγμούς του κινητήρα, αλλά μεταφράζουν και τους δισταγμούς του χειριστή. Μετά τα 100 χλμ/ώρα είσαι εκτεθειμένος σε όλα τα στοιχεία της φύσης. Ο αέρας ταλαιπωρεί το αριστερό σου αυτί, η

οπτική αλλοιώνεται και τα μάτια δακρύζουν, όχι απαραίτητα από συγκίνηση ενώ η απόπειρα παρακολούθησης από τον καθρέπτη αποτυγχάνει.

Το σύμπαν χορεύει σε ένα ρυθμό αντίστοιχο της ταχύτητας που αναπτύσσεις, και ο δρόμος μετατρέπεται σε ένα αχαλίνωτο ροντέο. Ειδικά στην Ελληνική άσφαλτο απαιτείται προσοχή, καθώς όταν το μοτέρ ανέβει στα ύψη, χάνεις την ουρά ακόμα και σε ευθύγραμμο κομμάτια. Για τις στροφές και τις καμπύλες, γνώση, κέφι και τόλμη, είναι απαραίτητα.

Μπορείς να το τοποθετήσεις από πριν, να το ταξιδέψεις με το πλάι, να το φρενάρεις υπό γωνία, να το ξεκολλήσεις ακόμα και αδρανειακά. Ότι και να κάνεις θα σου δείξει πόσο καλό σασί είναι. Σχεδόν ποτέ δεν θα χάσεις το μπροστινό, ακόμα και αν κατεβαίνεις γλιστερή κατηφόρα και το στρίψεις με νεκρά.

Αν οι κατευθυντήριοι τροχοί πατήσουν νερά, θα νοιώσεις το σπρέι στον αριστερό σου βραχίονα, όπως και τα πετραδάκια από τις άκρες των δρόμων να περνούν με αδιακρισία μέσα στην κόκπιτ όπως τα στέλνουν με περισσή ακρίβεια οι εμπρόσθιοι τροχοί.

Υπάρχει όμως και κάποια θέματα που ΔΕΝ πρέπει να λησμονείς, όπως η παθητική ασφάλεια, Με Caterham ΔΕΝ κάνεις λάθη, ΔΕΝ βγαίνεις από το δρόμο, ΔΕΝ ακουμπάς πουθενά.

Το περιθώριο να έχεις «στιγμή» και να βγεις αλώβητος είναι πολύ, πάρα πολύ περιορισμένο για αυτό πειθαρχείς στο ένστικτο επιβίωσης και μαθαίνεις να υποτάξεις την επιθυμία.

Αν συντάσσαμε την λίστα με τα δεν, θα συμπληρώναμε πως δεν πας τα παιδιά σχολείο ή την μητέρα στο γιατρό, δεν πάς για ψώνια ή για δουλειές, δεν πιάνεις κουβέντα με τον/την σύντροφο, δεν ακούς μουσική.

