

KOEAJOSSA

JAGUAR MARK VII 1952

Julkaistu Mobilisti lehdessä 3/99



Jaguar Mk VII oli oikeutetusti syksyn 1950 sensaatio kun se esiteltiin Lontoon Earls Courtin autonäyttelyssä. Komea tulokas sai vanhoillisten kilpailijoidensa mallit näyttämään lähinnä esihistoriallisilta. Kaikista ulkoisista avuistaan huolimatta Mk VII:n parhaat puolet olivat kuitenkin komean korin uumenissa: Autoa vauhditti Jaguar XK120:n huippumoderni kahdella yläpuolisella nokkakselilla varustettu 3,4-litrainen kuutonen, joka riitti tekemään uutuudesta yhden maailman nopeimmista edustusvaunuista.

teksti, kuvat: J.E.

Koeajoautomme on yksi olympiavuonna 1952 Suomessa myydyistä viidestäkymmenestäyhdeksästä Jaguar-autosta. Tämän yksilön ensimmäinen omistaja oli tamperelainen hammaslääkäri Manninen, joka käytti komeaa autoaan arkiajossa vuoteen 1971 saakka.

Nykyisin auto on vasta toisella omistajallaan, arkkitehti Antti Tähtisellä, jonka intressi tähän automalliin syntyi jo 50-luvulla. Tähtinen oli nimittäin aikoinaan opetellut ajamaan isänsä samanlaisella Mk VII:lla. Kun tämä Tampereella tunnettu Mannisen yksilö sitten vuonna -71 tuli myyntiin, ei Tähtisen tarvinnut asiaa kauan miettiä - isän auton jäljet kun olivat aikaa sitten kadonneet.

Vuonna 1987 auto kunnostettiin täysin, jonka jälkeen sillä on ajettu hyvin vähän; kokonaisajomäärä vuodesta -52 lähtien lienee sekä vain 130.000 kilometriä.

Komea ilmestys

Jaguarin oli valmistellut koeajoon Antti Tähtisen ystävä

Tapani Niinimäki, jonka perässä ajan Tampereen keskustaan Klingendahlin vanhan verakkehtaan upean tiililinnan sisäpihalle, jossa Jaguar meitä odottaa. Vaalean siniharmaan Jaguarin jalon sulavat muodot vangitsevat katseen yhtä hyvin nyt kuin Lontoossa viisi vuosikymmentä sitten.

Mk VII:n muotoilu on siinä mielessä merkittävä virstanpylväs, että siinä XK120 urheiluauton dramaattinen vyötärölinja näitettiin onnistuneesti perinteisen arvokkaaseen keulaan ja kattolinjaan. Näin sai alkunsa Jaguarin vielä nykyäänkin pitävä maine maailman kauneimpien (ainakin minun mielestäni) nelioivisten autojen valmistajana.

Itse asiassa autoa on vaikea mieltää ylempään keskihintaluokan (englantilaisittain) sarjatuotantomalliksi. Tällaista melkein liioitellun näyttävää, mutta silti hyvän maun rajoissa pysyvää muotoilua kun oli ennen Jaguaria totuttu näkemään lähinnä huippukoriräätäleiden yksittäiskappaleina nikkaroimissa astronomisen hintaisissa superloistoautoissa. Jaguaria



diktaattorin lailla johtanut Sir William Lyons tiesi miltä hän halusi autojensa näyttävän - ja myös katsoi että hänen tahtonsa siirtyi muuttumattomana koripeltien muotoihin. Tätä ei pidä lukea niin, etteikö hän olisi ollut yhtä kiinnostunut autojensa tekniikasta...

Vaikutelma ei muutu vähätkään keskiluokkaisemmaksi sisätiloihin tutustuttaessa: kauliasti viimeistely pähkinäpuu, nahkaverhoilu ja villamatot pikemminkin pistävät ihmettelemään, kuinka Jaguar ikinä pystyi myymään tällaisia autoja niinkin kilpailukykyiseen hintaan kuin teki: On nimittäin vaikea kuvitella autoa kovinkaan paljon ylläisemmäksi ja viimeistellymmäksi kuin se ammoisten coventryläisten ammattimiesten käten jäljiltä on.

Kaikkein vaikuttavinta Jaguarin viimeistelyssä on loppuun saakka mietityt yksityiskohdat, jotka omasta mielestäni luovat ylläistä vaikutelmaa tehokkaammin kuin mitkään

sähkölelut ikinä. Esimerkeistä käyvät esimerkiksi kattoverhoiluun upotetut häikäisysuojat, näyttävyydestään huolimatta erittäin luettavat Smith'sin instrumentit ja etuovien sisään omiin koteloihinsa upotetut moniosaiset työkalusarjat. Pistämätön vakiovaruste on myöskin peltikattoluukku, jollaista ei tuohon maailman aikaan ollut kovin moneen merkkiin saatavana edes lisähintaan.

Voimakas matkailuauto

Kuvattuamme Jaguaria nk. Finlaysonin linnan edessä on aika ottaa tuntumaa Jaguariin käyttämissä. Sovittaudun suuren nelipuolaisen ruorin taakse, joka on koko sisustuksen vanhoillisin osa ja ulkonäöltään aivan 20-lukuinen. Ratin antiikkisen ulkonäön ei kuitenkaan pidä antaa pettää: Jaguar otti näet yhtenä ensimmäisistä autonvalmistajista käyttöön pitoussuunnassa säädettävän ohjauspyörän. Eikä tässä kaik-



Jaguar on ennen muuta voimakas maantievaunu. Junamainen suuntavakavuus ja väkivahva moottori kutistavat välimatkoja kummasti.



Vaikka Mk VII onkin iso ja mukava auto, oli se siitä huolimatta aikoinaan myöskin erittäin varteenotettava kilpuri. Kuvassa rallieksperteri Ian Appleyard on viemässä arvokkaita päänahkoja Silverstonessa 1954: Taakse jäivät niin taustalla näkyvä Tony Rolt kuin toinenkin, itsensä Stirling Mossin ajama, MkVII-tehdaskilpuri.

Urhelluauto?

Pelkkä ajatuskin on absurdi auton kokoa ja raskaansulavia muotoja yhtä hyvin kuin salonkivaunumaista sisustusta ajatellen. Toisaalta: isosta Mk VII:stakin on ilman epäilystä vastaamaan sukunimensä velvoitteisiin. Vaikka auto ei millään lailla yllytäkään urheilulliseen etenemiseen, on sen alustan toiminta vaihtelevilla teillä eri luokkaa kuin suurten edustusautojen yleensä. Jaguar selvittää niin nopeat kuin hitaatkin kaarteet huojahtelematta kuljettajan sille kerran osoittamalla linjalla.

Ansio tästä ei niinkään kuulu ohjaukselle, joka on melko hidas ja jähmeä, vaan pikemmin alustan täsmälliselle toiminnalle: Jaguarilla ei ole sorruttu tavoittelemaan helppoa mukavuutta mahdollisimman vetelillä jousilla, vaan ajettavuuttakin on ajateltu. Tätä ei vielä 50-luvulla suinkaan voinut pitää annettuna asiana vanhoillisuudessa Englannissa sen paremmin kuin muuallakaan Euroopassa. Amerikkalaisilla tietysti oli tehostimensa ja automaattivaihteistonsa, mutta siellä hyviä ajo-ominaisuuksia vaihtelevilla teillä ajateltiin yleensä sitäkin vähemmän - riitti kun auto oli ääneton ja mukava hyvällä joustopäilytyksellä highwayllä.

Iso salonki-Jaguar kätki hyvin perussuunnittelunsa ansiosta raskaaseen olemukseensa hämmästyttävän potentiaalin. Tehdas tarjosi suorituskyvystä innostuneille jo varhain pakettia, johon kuuluivat 9:1 -paris-

ki: erillisissä etuistuimissa on 50-luvulla tuiki harvinainen korkeussäätö. Harmikseni en pääse näistä oivista laitteista nauttimaan muuten kuin niiden suomien teoreettisten mahdollisuuksien kautta; ajoasento on nimittäin jo valmiiksi niin hyvä, ettei paremmasta väliä.

Virran ollessa kytkettynä auto käynnistetään painamalla kojelaudan keskellä olevaa mustaa nastaa. Vaikka startti jaksaa häidin tuskin pyörittää suurta konetta monine akseleineen, käynnistyy se silti nöyrästi murahtaen. Liikkeenlähtösiinä huomaa ensimmäisen pienen mukavuuspuutteen: Kytkin- ja jarrupolkimet ovat "läpipoljetavaa" tyyppiä, joiden käyttäminen vaatii hieman ylimääräistä voimistelua kun nostelee jalkojaan polkimien päälle. Tätäkään ei tosin oikein voi Jaguarille viaksi lukea, koska "riippuvat" polkimet yleistyivät vasta paljon myöhemmin. Muuten kytkin, samoin kuin tehostetut jarrutkin, ovat erinomaisen kevyitä ja pehmeitä käyttää.

Vaihteensiirto on Coventryssä trendeistä välittämättä ajateltu hoidettavaksi lattiavalitsimella, vaikka 50-luvun alussa kaikissa paremman luokan autoissa "kuului" olla rattivaihte. Nyt - puoli vuosisataa myöhemmin - voimme todeta Jaguarin insinöörien (ja tietysti Lyonsin) olleen oikeilla jäljillä.

Itse vaihteenvaihtin on huomiotaherättävän pieni ja siro varsinkin ottaen huomioon auton kokoluokan. Valitsimen liikkeet taas ovat sen kokoon nähden huomattavan laajoja: keppi liikkuu pituussuunnassa varmasti parikymmentä senttiä vaihdettaessa ykköseltä kakkoselle. Kaikki neljä ajovaihdetta kylläkin löytyvät H-kaaviosta vavattomasti mikäli vain muistaa tuupata valitsimen perille asti. Urheilullisen napakaksi tuntumaa ei voi kehua - mukavaksi kylläkin.

Heti kaupungista ulos pujoitellessamme XK-moottori osoittaa suuruutensa: erittäin hieno ja luettava kierroslukumittari on sikäli varsin turha kapistus, että osoittipa sen viisari mihin ilmansuuntaan hyvänsä on jouheata voimaa varmasti tarjolla, kunhan oikealla koivellaan sitä hiukankin töihin pyytää...

50-luvun alussa Mk VII:n kiihtyvyyden on täytynyt tuntua mielipuoliselta, vastaavaa suorituskykyä ei tuolloin ollut tarjolla kuin joissain amerikkalaisten uusissa lyhytikäisissä V8-malleissa. XK-moottorin esimerkillisen joustavuuden takana ovat riittävä iskutilavuus, läpihengittävä tuplanokkakansi ja -yllättäen - "vanhanaikainen" iskusuhte, jossa sylinterin halkaisija on huomattavasti iskunpituutta pienempi.

Voimansiirron kokonaisuus-

desta jää kaipaamaan ainoastaan ylivaivahdeta; satasten vauhdissa moottori kiertää jo kolmentuhannen minuuttikierroksen nopeudella, mikä tuntuu aivan tarpeettomalta moottorin voimareservit huomioonottaen. Tämän huomasi aikoinaan tehdaskin, mistä seurasi loikkarin tarjoaminen lisävarusteeksi vuodesta 1954 alkaen. Amerikan markkinoita ajatellen aivan välttämätön oli puolestaan automaattivaihteisto, jollainen tulikin saataville jo vuotta ylivaivahdeta aikaisemmin.

Matka taittuo Jaguarilla leikiten; melutaso on alle satasten nopeuksilla alhainen ja jousitus mukava. Nekin harvat epätasaisuudet, jotka puhkaisevat jousituksen, hukkuvat nahkaistuintien uumeniin ennen kuin tapaavat aatelliset ahterimme. Sekä melutasoon että mukavuuteen on tämän yksilön kohdalla tosin oma haitallinen vaikutuksensa kiviöveillä Michelin "X"-alkuvyörenekailla. Kolikon kääntöpuolella on se, että ne kulutuskestävyytensä puolesta pyörivät raskaan Jaggenkin alla vielä tuollaiset 300.000 km... Jaguar on erittäin suuntavakaa ja harvinaisen tunnoton pitkäikäisurille - osin kiitos muuten hirveiden Michelinien ja auton kolmen metrin akselivälin.





Yllä) Jaguar on täynnä oivalluksia, jotka pistävät nostamaan hattua perusteellisille suunnittelijoille: Tavaratila on huomattavan tilava, koska polttoainetankit on sijoitettu takalokasuojien uumeniin. Tavaratilan viimeistely on luonnollisesti korkealuokkainen.

Alh.) Jaguarin sisustus täyttää sivistyneen ihmisen perusvaatimukset.



Alh.) Kuljettajan puolen ovesta aukeaa ensiapusarja, joka tarjoaa lääkkeen pimenneeseen tulppaan yhtä hyvin kuin rengasrikkoonkin. Varsinaiset käsityökalut ovat oikeanpuoleisessa ovessa. Tässä yksilössä melkein kaikki osat ovat Girlingin jarrurasvapurkkia myöten tallella.



teiset männät, C-tyyppin sylinterikansi ylikokovoventtileineen, 2" SU-kaasuttimet, XK 120:n tiheästi välitetty laatikko, nopea ohjaus ja jäykkä alusta. Tällaisilla Mk VII:illa tehtiinkin sitten kilpahistoriaa niin radalla kuin ralleissakin. Meriitteihin lukeutuvat mm. Stirling Mossin ja Ian Stewartin monet ratavoitot ja Ronnie Adamsin vuonna 1956 ajama Monte Carlon yleiskilpailun ylivoimainen voitto.

Tällaiset huimistelut eivät kylkääkään ison ja mukavan Jaggen ratin takana nautiskellessa nouse päällimmäiseksi mieleen. Osoittavatpahan vain nekin osaltaan sen tosiasian, että iso ja ylellinen auto voi olla paitsi edustava, myös hyvä ajaa. Jaguar Mk VII onkin sellainen yhdistelmä edustavuutta, suorituskykyä ja eleganssia, että siihen ovat sodan jälkeen pystyneet vain harvat autot - ja niistäkin jotkut ovat Jaguar-merkkisiä...

Kauniiksi lopuksi lainaan *The Motor* -lehteä, joka luonnehti uutta isoa Jaguaria jo vuonna 1952 näin: "Jaguar (Mk VII) on todennäköisesti tähän mennessä paras kompromissi monien keskenään ristiriitaisten tavoitteiden välillä. Se tarjoaa miltei kaiken sen ylellisyyden ja varustelun minkä kaikkein kalleimmat loistovaunut, mutta maksaa vain murto-osan niiden hinnasta. Jaguar on myöskin erittäin nopea ja voimakas, mutta siitä huolimatta hiljainen. Sen jousitusmukavuus on erinomainen ja ajo-ominaisuudet hämmästyttävän hyvät. Kaiken tämän lisäksi se on vielä kokoonsa ja suorituskykyensä nähden varsin taloudellinen."

Se on siinä ●



TEKNISIÄ TIETOJA JAGUAR MK VII 1952

MOOTTORI

Tyyppi: 6-syl. nestejäähdytteinen rivimoottori, lohko valurautaa, syl.kansi kevytmetallia, 2 nokka-akselia kannessa

Tilavuus: 3442 cm³, syl. halkaisija 83 mm, iskunpituus 106 mm

Teho: 160 bhp @ 5.200 kierr.min.

Vääntö: 26,9 kpm @ 2.500 kierr.min.

VOIMANSIIRTO

Kytkin: kuiva yksilevy (10" Borg & Beck)

Vaihteisto: 4 vaihdetta eteen, II-IV -vaihteet synkronoituja (Moss)

Tasauspyörästö: perävälitys 4,27:1 (valinnaisesti 4,55:1)

JOUSITUS

Edessä: erillinen, päällekkäiset tukivarsiparit, vääntösauvajouset, putkivalmentimet, kallistuksenvakaaja

Takana: jäykkä akseli, puolielliptiset lehtijouset, varsimalliset valmentimet, 16" vanteet edessä ja takana

JARRUT

yksiipiiriset alipainetehostelliset nestejarrut (Girling), 12" rummut kaikissa pyörissä

KORIRAKENNE

erillinen osittain koteloitu palkkirunko, kokoteräskori (Pressed Steel)

MITTOJA JA PAINOJA

Pituus: 499 cm

Akseliväli: 305 cm

Leveys: 185,5 cm

Raideväli edessä/takana: 142/146 cm

Omapaino: 1727 kg

VALMISTUSMÄÄRÄ

Mk VII (loka 1950 - syys 1954): RHD: 12.755, LHD: 8.184

Mk VIIM (loka 1954 - heinä 1956): RHD: 7.245, LHD: 2.016

SUORITUSARVOJA*

kiihtyvyys 0-60 mph: 13,7 s

0-400 m: 19,3 s

huippunopeus: 103,5 mph (167 km/h)

* The Motor/April 1952