Δύσκολα συσσωρεύονται μέσα σε πέντε μέρες τόσο ετερόκλητες δίκυκλες εμπειρίες, ιδιαίτερα αν μια από αυτές έρχεται, έστω και πολύ καθυστερημένα, για πρώ τη φορά στο βίο του αναβάτη. Ιδού λοιπόν το χρονολόγιό τους, καθώ ς και οι σκέψεις που γεννήθηκαν.



Οι Δευτέρες είναι κατά τεκμήριο πιο βαριές από τις Παρασκευές. Η προηγούμενη Δευτέρα μου, ξεκίνησε με μια 40άρα χωμάτινα χιλιόμετρα. Μπορεί το 250 L CRF να μην σκάβει τα σκληρά Πεντελιώτικα χώματα, να είναι περισσότερο πολιτικό και λιγότερο χωμάτινο, αλλά είναι όμορφο, και σε πάει εκεί που δεν πάει κανένα street μηχανάκι. Μπορεί επίσης να μοσχοβόλαγαν τα σπάρτα και το θρούμπι, να εναλλάσσονταν η δροσιά των ανήλιων πλαγιών με τη θέρμη των προσήλιων αλλά όλα τούτα δεν κατάφεραν να με τραβήξουν μακρυά από τα άγχη μιας εβδομάδας που ξεκινούσε με πολλές υποχρεώσεις και αντίστοιχες εκκρεμότητες.



Δώρο άδωρο, τελικά, ήταν εκείνη η βόλτα. Αγχωμένη και αφηρημένη. Πριν τις 10.30' είχα

αφήσει το CRF στον Μάρκο, που επιμελείται με φροντίδα όλα τα PDS των μοτοσυκλετών αλλά και τον στόλο των δημοσιογραφικών του ομίλου. Ήθελε ένα καλό πλύσιμο, ώστε να απομακρυνθούν τα αλλεπάλληλα στρώματα λάσπης από τις παρατεταμένες ανοιξιάτικες βροχές, αυτής της περίεργης λάσπης που όταν στεγνώνει γυαλίζει σαν κόκκοι σμυρίδας. Ήθελε και έναν έλεγχο και οπωσδήποτε ένα λάδωμα της αλυσίδας καθώς, τα τελευταία χιλιόμετρα περιστρεφόταν παραπονούμενη.

Λίγο μετά τις 11.00 είχα ήδη ανέβει στο επόμενο δίκυκλο. Ένα 150 Agility της Kymco που θα περνούσαμε κάποιο χρόνο μαζί. Καθώς ποτέ δεν υπήρξα θιασώτης των σκούτερς δεν αισθάνθηκα πολύ άνετα αλλά μέχρι να περάσω τη γέφυρα της Φιλαδέλφειας να βρεθώ στην Εθνική, να περάσω στην Αττική βολεύτηκα. Εντάξει δυσκολευόταν να ακουμπήσει τα 100χλμ/ώρα, αλλά ούτε το προηγούμενο δίκυκλο ήταν ο ορισμός της ταχύτητας. Στο φινάλε το είχαμε ώστε να μας εξυπηρετεί στις δουλειές μας, στις δύσκολες συνθήκες της πόλης. Δεν το είχαμε για να κάνουμε ρεκόρ ταχύτητας. Κι' όταν μετά από λίγο στο ψιλόβροχο με βρήκε πάνω του, ευγνωμονούσα που προστατευμένος πίσω από τις ποδιές του, παρέμεινα σχεδόν στεγνός.



Είμαστε κακομαθημένη γενιά. Δεν υπάρχει αμφιβολία. Σκέφτηκα τον φίλο μου το Στέφανο όταν πριν από 60 χρόνια κατέβηκε με μια Labreta στον Πόρο από εκεί που υπήρχε ένα υποτυπώδες χωμάτινο μονοπάτι και σε μερικά σημεία πήραν το το δίκυκλο μαζί με τον Μιχάλη σχεδόν στα χέρια. Στις μέρες μας θέλουμε άλλο για την πόλη, άλλο για ταξίδι, άλλο για τα χώματα.

Περνούσαν οι μέρες πάνω στη σέλα του Agily, διεκπεραίωσα σωρεία υποχρεώσεων και φθάσαμε Παρασκευή πρωί. Σε μια προσπάθεια να βιώσω το μέγιστο της αλλαγής, ξεσκέπασα, ξεσκόνισα την επί 13 έτη δίτροχη σύντροφο, μια CBR 600 του 2001, και κατέβηκα στην οδό Πειραιώς. Την παρκάρισα και ήμουν, δεν ήμουν έτοιμος να βιώσω την επόμενη καινούργια εμπειρία. Για να μην κρυβόμαστε. Δεν συμπαθούσα τα δίτροχα BMW, δεν συμπαθούσα τα scooter, δεν συμπαθούσα και τις Harley. Βεβαίως στη ζωή ισχύει πάντα το: *«Μεγάλη μπουκιά φάε, μεγάλο λόγο μην πεί*ς». Έτσι δεν έχουν περάσει ούτε 6 χρόνια από τότε που αναθεώρησα (κάπως) τις απόψεις μου για τα scooter. Τόσα περίπου χρόνια

πίσω, άλλαξα άρδην απόψεις για τις BMW. Αν και πρέπει να συνυπολογίσουμε ότι και αυτές είχαν κατά πολύ αλλάξει, έτσι, μοιραία κάπου συναντηθήκαμε.



Τώρα για τις Harley η αντίθεσή μου ήταν κυρίως το γεγονός ότι έκρινα πως δεν ήταν συμβατές τόσο στην ελληνική δίτροχη κουλτούρα, όποια και αν φαντάζεται κανείς ότι είναι αυτή, όσο και στις Ελληνικές τοπογραφικές συνθήκες, ή καλύτερα στο ανάγλυφο του εδάφους. Ταυτόχρονα μου είχαν αποτυπωθεί εκείνες οι μνήμες των μοτοσυκλετών στα τέλη δεκαετίας '60 που είχαν οι τροχαίοι και τα καρακόλια με το λεβιέ ταχυτήτων δίπλα στο ρεζεβουάρ, εικόνες δυσάρεστες τόσο μηχανολογικά όσο και ιδεολογικά. Παναθηναϊκό στάδιο με τα μαυρόασπρα καρέ από τις επετείους της Εθνοσωτηρίου και τα Harley να παρελαύνουν κάτω από πυραμίδες εσατζήδων, να πηδάνε μέσα από πύρινα στεφάνια και άλλες παρόμοιες εικόνες μίζερου περιεχομένου μιας θλιβερής περιόδου.

Πέρασαν τα χρόνια, αποσύρθηκαν πολλά πράγματα, πολλές ιδέες, πολλές ελπίδες, αλλά οι Harley και η ταπεινότητά μου ουδέποτε συνευρέθησαν. Κάποια στιγμή όμως, κατέφθασε μια πρόσκληση από το world tour 2014. Κοιταχτήκαμε με τον Μένιο ως συνήθως, δηλαδή σαν βλάκες ανάμεσα από τα γραφεία μας και αποφασίσαμε να ανταποκριθούμε.



Ούτως εχόντων των πραγμάτων, Παρασκευή και ώρα δωδεκάτη μεσημβρινή βρισκόμαστε στο 187 της οδού Πειραιώς. Πρόσωπα γνωστά και άγνωστα που κάποτε νόμιζες ότι ήταν γνωστά ενίοτε και το αντίθετο. Ανάμεσά τους, 23 μυώδεις Αμερικανίδες κυρίες συν κάποιες «Ελληνίδες», αναφέρομαι σε εκείνες με τους ημεδαπούς αριθμούς κυκλοφορίας.

Ενημέρωση, λοιπόν για την επικείμενη εξόρμηση, συνοδευόμενη από πολύχρωμα ντόνατς και λίγο μετά την μία το μεσημέρι, αφού μοιράστηκαν οι κυρίες, αναχώρηση. Στην ταπεινότητά μου έτυχε μια ντόπια. Μια V - Rod muscle. Με κάτι παραπάνω από 8.000 χλμ. στο οδόμετρό της. Λευκή σαν νυφούλα. Με μήκος σχεδόν 2,5 μέτρα, δικύλινδρο κινητήρα σε διάταξη V με εμπεριεχόμενη γωνία 60 μοιρών, 1247 κυβικών, ισχύος 122 ίππων και 115 Nm ροπής. Με βάρος να αγγίζει τα 300 κιλά, με το πίσω ελαστικό να είναι φαρδύ ακόμα και για αυτοκίνητο (240-40/18), και απόσταση της σέλας από το έδαφος μόλις στα 70 εκατοστά ήταν κάτι ολότελα διαφορετικό απ' ότι είχα γνωρίσει από το δίτροχο σύμπαν.



Η λειτουργία πάντως του μοτέρ ήταν πολιτισμένη. Τίποτα κοινό με εκείνα τα άγρια ακούσματα, που ταλαιπωρούσαν τα κρωτοφοβικά ώτα μου στο πέρασμά τους. Άνοιξα το κύκλωμα από τον περιστροφικό διακόπτη που βρίσκεται πίσω από το δεξιό καλάμι, προσπαθώντας να θυμηθώ τι μου θυμίζει. Αργότερα συνειδητοποίησα ότι έμοιαζε με διακόπτες μπαταριών (αμερικανικών) σκαφών. Έβαλα το «κλειδί» στην τσέπη μου ώστε να μην παραπέσει και κάθισα στη φαρδιά σέλα. Μετά τη διαπίστωση ότι ήταν ήσυχη, ήρθε και το συμπέρασμα ότι δεν ταρασσόταν το κορμί μου από τους κραδασμούς.
Εικάζω ότι αυτό, μπορεί να αποτελεί μειονέκτημα για τους σκληροπυρηνικούς Χαρλεάδες.

Ωραία λοιπόν, έπιασα το τιμόνι, σκεφτόμενος ότι ένας μικρός το δέμας αναβάτης θα πρέπει να βρίσκεται σε υπερέκταση προκειμένου να έχει τις παλάμες του ταυτόχρονα αγκυροβολημένες και στα δυο σκριπ! Και να που βγήκα στην Πειραιώς, ρολάριζα ήσυχα,

έστριψα αριστερά, άφησα δεξιά μου το μεγαλύτερο τηγάνι του κόσμου, που οσονούπω προετοιμάζεται και για την Δημαρχία και νάμαστε στην παραλιακή. Κίνηση τόση που επέτρεπε να κυλήσεις ανάμεσα από τα τετράτροχα με σχετική άνεση και μετά τη Γλυφάδα ελάχιστη.

Πέρασα τα τρία βήτα (Βούλα, Βουλιαγμένη, Βάρκιζα) προσπαθώντας να οδηγήσω κάπως σβέλτα κρατώντας σωστές γραμμές αλλά δεν κατάφερα ούτε το ένα, ούτε το άλλο. Το επιχείρησα πάλι από την Ανάβυσσο έως τον ναό του Ποσειδώνα. Εσημειώθη μικρά βελτίωσις. Συχνά πετύχαινα ή το ένα, ή το άλλο. Και τα δύο, όχι. Επίσης, όταν στα στροφιλίκια ήθελα να ανεβοκατεβάζω συνέχεια και γρήγορα, η άβολη , ως προς τούτο, θέση του λεβιέ σχεδόν το απαγόρευε. Βέβαια με τέτοια ισχύ και τέτοια ροπή για πιο λόγο να κατεβάσεις; Εκεί, άρχισα να συνειδητοποιώ ότι τις Harley τις οδηγούν άλλη κατηγορία αναβατών, με άλλη νοοτροπία.



Κάποια στιγμή εκεί που φαρδαίνει με κάποια σχετική ασφάλεια ο δρόμος, είπα να δω τι γίνεται. Κατέβασα τρείς, φόρτωσα την δεύτερη, την τρίτη, έβαλα και την τέταρτη και εκεί που πλησίαζε τα 160, ένοιωσα ότι κατέβαλα μεγάλη μυική δύναμη προκειμένου να κρατήσω τα πατούσια μου πάνω στα μαρσπιέ. Καθώς αντίκρυζαν τον κόντρα άνεμο με τις μεγάλες σχεδόν κάθετες επιφάνειές τους, μοιραία είχαν την τάση να ξεκολλήουν, οπότε πιέζεις και να ένα ωραίο σετάκι από σκουώτ, με επιβάρυνση όμως στους λαγόνες.

Το αυτό και με το κορμί του αναβάτη, που καθώς έχει σε έκταση τα χέρια του προκειμένου να κρατά το μεγάλο τιμόνι, σχηματίζει μια τσέπη που φυλακίζει τον αέρα και όσο πιο γρήγορα κινείται, τόσο νοιώθει ξένο σώμα πάνω στη σέλα. Θα τον παρομοίαζα με άνθρωπο που επιβαίνει σε πύραυλο και πρέπει να έχει χέρια και πόδια σε διάταση. Έτσι συνέχισα να συνειδητοποιώ, ότι τις Harley τις οδηγούν τω όντι μια άλλη κατηγορία αναβατών, με άλλη νοοτροπία.



Ο τρόπος που επιβράδυνε δεν ήταν κάτι που με ενθουσίασε. Με μεγάλη διαδρομή στο πετάλ που ελέγχει το δισκόφρενο του πίσω τροχού, μου θύμισε το Σκαραβαίο που οδηγούσα το '77. Αποτελεσματικό πάντως το μπροστινό, με ευαίσθητη λειτουργεία του ABS, λογικό διότι αν αρχίσουν και γλιστρούν τα 400 κιλά (μοτοσυκλέτα, αναβάτης, καύσιμα), δεν σώζεται η περίπτωση.

Περιέργως όμως μόλις πάρεις τα μέτρα της, παρά τις μεγάλες διαστάσεις και το αντίστοιχο βάρος της, αρχίζεις να κινείσαι, ανάμεσα στα αυτοκίνητα με σχετική άνεση. Όχι βέβαια στην πυκνή κυκλοφορία, αλλά σε ήπιες συνθήκες, η V Rod κρύβει την μεγαλόπρεπη εικόνα της σε μια ανεξερεύνητη ευελιξία.

Ναι λοιπόν, υπήρχαν στιγμές που την χάρηκα, ακόμα και εγώ ο εκ των προτέρων, αρνητικώς διακείμενος με τούτη την δίκυκλη ιδεολογία. Στον παραλιακό, από την Ανάβυσσο, ως την το ακρωτήρι της Αττικής, όπου φυσούσε ένας δυνατός βοριάς και όλη η ακτογραμμή δεξιά μου ήταν καθαρή, στις αποχρώσεις του λαμπρού μπλέ, ενίοτε με λίγο πρασινάκι όπου υπήρχε αμμώδης ρηχή παραλία. Βαθύτερα ο ισχυρός άνεμος άσπριζε το σκούρο μπλέ, με κοφτά, δίχως ανάσες κύματα, έτσι όπως μόνο σε αυτόν τον τόπο ο στεριανός καιρός το κάνει. Ψαροκάικα απαγγιάζαν στα υπήνεμα. Το καλοκαίρι προ των πυλών του Σαρωνικού αναμφίβολα και κάτω από ένα ασυνήθιστο σχήμα τεπόζιτου, άκουγα ένα ασυνήθιστο ήχο.



