Ένα τέταρτο του αιώ να νωρίτερα. Η πολιτική ζωή του τόπου πνιγόταν στα αβαθή και θολά νερά του «βρώ μικου ‘89». Τότε βρέθηκα με το πρώ το μου Transalp. Προερχόμουν από όμορφες δίχρονες διαδρομές οι οποίες όμως δεν με πήγαιναν πολύ μακριά. Πόσο μακριά να πας με μια
Montesa
Cota
247; Είχα ήδη ξεπεράσει κατά πολύ το φάκελο πτήσης της, χρησιμοποιώ ντας την για καθημερινή χρήση (!), στο βουνό αλλά και για μικρά ταξίδια (!).

Ήρθε τότε μια πανέμορφη 185 GT Suzuki. Εξαιρετικό μηχανάκι, μέχρι που μια απρογραμμάτιστη συνάντηση σε μια διασταύρωση με λευκή
Corolla
προσέδωσε στα καλάμια της μια νέα καμπυλωτή μορφή. Επισκευάστηκε, ξανακυκλοφόρησε, αλλά κάτι οι εξατμίσεις της που ήθελαν από καιρού εις καιρόν κάψιμο, κάτι το γήρας της, λίγο αργότερα αλλάχτηκε με ένα μεταχειρισμένο «διόμισυ» XT.



Σφάλμα μέγα. Αποδείχτηκε χρέπι καθώς ήταν 50 – 50. Δηλαδή 50% με πήγαινε και 50% το έσπρωχνα. Αντικαταστάθηκε από ένα XL 600 R, μεταχείρο κι' αυτό, το οποίο όμως βγήκε μια χαρά, αν εξαιρέσεις κάτι απώλειες λαδιού που συμμαζεύτηκαν. Η χάρη μας έφθασε το φθινόπωρο του ’88 μέχρι το Τρόοδος, εις την μαρτυρικήν Μεγαλόνησον. Το αγάπησα τω όντι, αλλά για αυτό, όπως και για τα προηγούμενα
και τις ιστορίες τους,
προσεχώς.



Αύγουστος ’89, λίγες μέρες μετά την απόκτηση. Με τα ίχνη έκδηλα από τους Πελοποννησιακούς χωματόδρομους, αναπαύεται πάνω στο F/B «Παναγία Τ.» που μόλις έχει σαλπάρει από το Αίγιο για τον Αίγιο Νικόλα, μεγάλη του η χάρη.

Αύγουστος ’89 ήταν λοιπόν, όταν απέκτησα το πρώτο μου Transalp XL 600 V. Μέχρι τότε το πιο μυθικό μηχανάκι που είχα, ήταν το δίχρονο δικύλινδρο 185
GT
. Όλα τα υπόλοιπα, καμιά δεκαριά , ήταν μονοκύλινδρα αερόψυκτα έως 250 ταπεινά κ.εκ.. Ήρθε λοιπόν το ασημένιο κόκκινο μπλε
Transalp
στην αυλή και νόμισα ότι ήρθε το Εντρπράιζ. Δικύλινδρο σε διάταξη
V
, υδρόψυκτο με ένα θόρυβο γλυκά διαφορετικό και με εξακόσια κυβικά. Σαν το άκουσα να γουργουρίζει στη σιγαλιά του πρώτου καλοκαιρινού απογεύματος που συζούσαμε, από την διπλή απόληξη, που βρισκόταν ψηλά, δίπλα στο πίσω κάθισμα, θαρρώ ότι πήρα την μεγάλη απόφαση. Ότι Μαζί θα γεράσουμε! Τι να τις κάνω όλες τις άλλες; Διερωτόμουν μεσ’ στο καλοκαιρινό δείλι.



Οκτώβριος ’89. Μέσα στο ελατόδασος προς Καρρούτες.

Τέτοια αφέλεια. Είχε στοιχίσει ένα εκατομμύριο παλιές καλές δραχμούλες. Επτακόσιες χιλιάδες το αντικείμενο, 252.000 ο Φ.Π.Α. και 82.000 η εισφορά, πλην κάποια έκπτωση. Σεβαστό ποσό για τότε, άλλο αν σήμερα με τα ισόποσα σκάρτα τρία χιλιάρικα γιούρο δεν αγοράζεις ούτε ένα MSX 125. Η αφέλεια περί της σχέσης μας κράτησε μήνους είκοσι (20) μόνον! Τον Απρίλιο του ’91 την άφησα για ένα μεταχειρισμένο μπλε 600 XT, διότι ήθελα κάτι πιο ευέλικτο, ή έτσι νόμιζα.

Το χρονικό αυτό διάστημα όμως, περάσαμε καλά. Πέραν από την ταλαιπωρία στο κλεινόν άστυ όπου έγραφε σε καθημερινή βάση, του Σαββάτου μη εξαιρουμένου, χιλιόμετρα πενήντα τουλάχιστον, διανύσαμε αποστάσεις. Κατεβήκαμε στην κοίτη του Μόρνου, ανεβήκαμε στο Πήλιο, διασχίσαμε την Πελοπόννησο, κρυώσαμε τα χειμερινά νυκτέρια, δροσιστήκαμε τα καλοκαιρινά πρωινά. Δεν έβγαλε ποτέ πρόβλημα. Ξαπλώσαμε και μια φορά, λεπτομέρειες δεν θυμάμαι, μικρή πρέπει να ήταν η σούπα, μολοντούτο μια 40άρα χιλιάδες δραχμούλες έφυγε από τον παντελόνι και πέταξε στο ταμείο του μάστορα. Είναι ακριβά τα πλαστικά κοστούμια...



Στην κοίτη του Μόρνου. Πίσω διακρίνεται ο ορεινός όγκος της Γκιώνας και το αδούλωτο Λευκαδίτι.

Μια μικρή έντονη στιγμή: Μάιος του ’90, ανεβαίνουμε στην Πορταριά, και έχουμε σταματήσει στα Φάρσαλα, στο γαλακτοπωλείο, που τότε έκαμε από τις πιο ωραίες κρέμες στην Ελλάδα. Στο ερώτημα τι δουλειά είχαμε στα Φάρσαλα, η απάντηση είναι πως μια καλή

κρέμα είναι αρκετός ο λόγος για αρκετά χιλιόμετρα παραπάνω.

Ο Αντώνης Σαμαράκης εξάλλου, το 1959, στήνει την πλοκή στο «Σήμα κινδύνου» στην ίδια κωμόπολη. Δεν αξίζει μια παράκαμψη, έστω και τριάντα ένα χρόνια αργότερα; Σαββάτο λοιπόν ήταν, πήγαινε να σκοτεινιάσει, καιρός γλύκα, Μάης Ελληνικός ασυναγώνιστος. Μέσα στο μικρό κατάστημα, η τιβί είναι πανταχού παρούσα και την ώρα που εξολόθρευα την δεύτερη κρεμούλα άρχιζε να προβάλει ένα αφιέρωμα για τον Στράτο Διονυσίου που είχε εγκαταλείψει τα εγκόσμια μόλις στα 55 του.

Χωρίς να ανήκα στη χωρία των πολλών και φανατικών θαυμαστών του δημοφιλούς, λαϊκού καλλιτέχνη, το αφιέρωμα με άγγιξε, με στεναχώρησε. Η δύση που με πρόλαβε στις ανηφόρες του Πηλίου με τον Παγασητικό χαμηλότερα και τα φώτα του Βόλου να ανάβουν, μέσα στη μυρωδάτη ατμόσφαιρα της άνοιξης, με συνέφεραν. Για να κάνω και μια σημείωση καλλιτεχνικοκοινωνικού περιεχομένου, ο Διονυσίου, ο Μητροπάνος, ο Καζαντζίδης ανήκουν στη χωρία των ερμηνευτών που αν δεν τους νιώσεις ένεκα των συνθηκών, θα πρέπει να περιμένεις ώριμες ηλικίες για να του εννοήσεις.



Φεβρουάριος 1990. Ψηλά πάνω από την παραλία της Ψάθας.

Μας έμεναν έντεκα ακόμα μήνες συμβίωσης. Χωρίσαμε την επόμενη άνοιξη. Εννοείται ότι κράτησα το manual και ασφαλώς τις καλύτερες των αναμνήσεων, όχι μόνον διότι περάσαμε καλά αλλά διότι φροντίζαμε ο ένας τον άλλον. Να υποθέσω ότι αν είχε τη δύναμη, θα μου ψιθύριζε το ρεφρέν του “Υποκρίνεσαι” μια και αναφέραμε τον Στράτο.
“και 'γω πεθαίνω κάθε μέρα λίγο – λίγο, μα δεν έχω πια τη δύναμη να φύγω”.
Τι και κυρίως πως το είπε ο άνθρωπος;



Η επιστήμη αδυνατεί να ερμηνεύσει ορισμένα φαινόμενα. Τι είδους εξήγηση χωρά στο να αφήσεις το τιμόνι να βγάλεις από την τσέπη την "πόκετ", να τραβήξεις μια φωτογραφία και να την ασφαλίσεις πάλι στην τσέπη, στις 3.11 το μεσημέρι, κατά πως μαρτυρά το έξτρα ψηφιακό ρολόι, ενώ τρέχεις με 130 χλμ/ώρα;

Τέλος πάντων, έτσι είναι αυτά, διανύσαμε σχεδόν ένα τέταρτο του αιώνα από εκείνη την πρώτη γνωριμία με την Transalp και μέσα στο Γενάρη πέρασα λίγες μέρες με την απόγονό της.

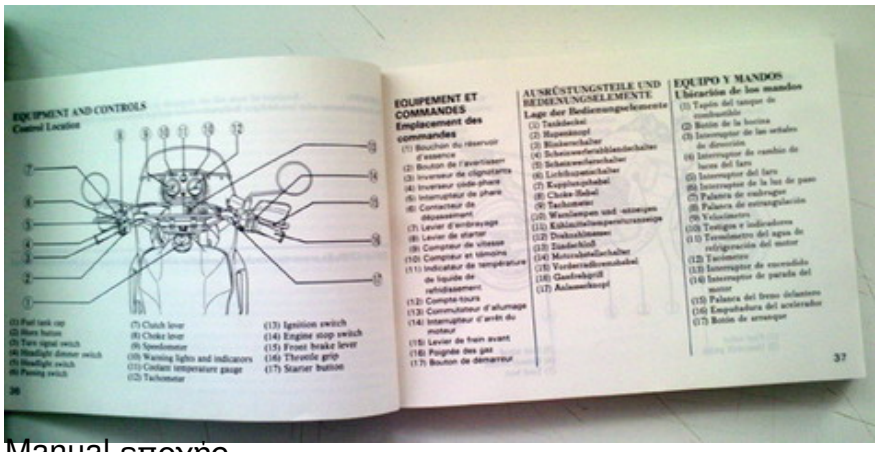
Μεγαλύτερη, βαρύτερη, ισχυρότερη, μάλλον ομορφότερη, εκτός αν είναι το σφρίγος της νιότης της που με παρασύρει σε αυτή την κρίση.


0:24
0
km/h
1004






HONDA TRANSALP
XL600V
OWNER'S MANUAL
MANUEL DU CONDUCTEUR
FAHRER-HANDBUCH
MANUAL DE EXPLICACIONES
© HONDA MOTOR CO., LTD. 1987


EQUIPMENT AND CONTROLS
Control Location

EQUIPEMENT ET COMMANDES
Emplacement des commandes

AUSRÜSTUNGSTEILE UND BEDIENUNGSELEMENTE
Lage der Bedienungselemente

EQUIPO Y MANDOS
Ubicación de los mandos

Manual εποχής