



Όχι μόνον θερινής, αλλά και φθινοπωρινής και χειμερινής και ανοιξιάτικης νυκτός όνειρο ήταν, η απόκτηση ενός Dax, σαράντα και περισσότερα χρόνια νωρίτερα. Τότε που η γενιά μου προχωρούσε στην εφηβεία της. Άλλοι πιο έντονα, άλλοι πιο ήσυχα.

Ελλάδα αρχές δεκαετίας του '70. Λίγοι περνούσαν πολύ καλά, λίγοι περνούσαν πολύ άσχημα και οι πολλοί δεν καταλάβαιναν ή έκαναν πως δεν καταλάβαιναν.

Για όσους η «επταετία» τους παρέλαβε εκεί, λίγο πριν τα δέκα τους χρόνια, υπήρχαν πολλά πράγματα που μπορούσαν να τους σημαδέψουν. Τόσο όμορφα, όσο και άσχημα. Ανακαλύπτεις τον κόσμο, την παρακάτω συνοικία, άλλους ανθρώπους, ξεφεύγεις σιγά – σιγά από την οικογενειακή επιτήρηση, δημιουργείς το δικό σου σύμπαν. Μεγάλη εμπειρία.

Αφήνοντας τα άσχημα για άλλες αναρτήσεις θα σταθούμε για λίγο στα όμορφα. Στις ανακαλύψεις, στις ποδηλατάδες που άνοιγαν καινούργια σύνορα, σε ότι συνόρευε ή φιλοδοξούσε να γίνει γλυκιά αλητεία.



Το χειμώνα του '72, λίγο μετά τα 14, ήρθε και το On any Sunday. Εννοείται ότι θυμάμαι και που το είδα. Καλλιθέα, κινηματογράφος Καμέλια, λίγα μέτρα πιο μακριά από εκεί που πριν μια δεκαετία νωρίτερα, βρίσκονταν οι φυλακές.

Το On any Sunday λειτούργησε σαν σφυριά στο κεφάλι. Όλη η ποδηλατική κουλτούρα και μανία μέσα στα 100 λεπτά εκείνου του ντοκυμαντέρ, μεταλλάχτηκε σε μοτοσυκλετική επιθυμία.

Ζήλευα τόσο πολύ τα αμερικανάκια που παίζανε με γκάζια και όχι με πετάλια, κι' άλλο τόσο πολύ ήμουν βέβαιος ότι όλα αυτά έπρεπε να με περιμένουν για πολύ. Και κάπως έτσι συνέβη.

«Μηχανάκι» βέβαια ήδη ήξερα, τέλος πάντων αυτό νόμιζα . Ενίοτε υπέθετα ότι η φύση με είχε ορίσει σαν διάδοχο του
Ago. Δεν
είναι κακό να είναι κανείς αφελής στην προεφηβική ηλικία, αργότερα γίνεται κάπως επικίνδυνο. Ήταν τρία καλοκαίρια πίσω, που είχα διανύσει τα πρώτα χιλιόμετρα πάνω στη σέλα μιας πορτοκαλιάς
Lambretta
με τις ταχύτητες στο αριστερό σκριπ, μαρκαρισμένες με κόκκινο πάνω στην αλουμινένια βάση και με το πίσω φρένο να βυθίζεται στη δεξιά μπάνα της ποδιάς. Με είχε μυήσει ο «Τάμπυ», έξι – επτά χρόνια μεγαλύτερος, μέγα μαθηματικό κεφάλι, καθώς έλεγαν.

Ξεφύλλιζα τότε τα περιοδικά και τις ετήσιες εκδόσεις (Auto σαλόνι) που είχαν και μοντέλα

μοτοσυκλετών και ζαχάρωνα κάτι
scrambler

πενηντάρια

Honda

, αργότερα κάτι

Fantic

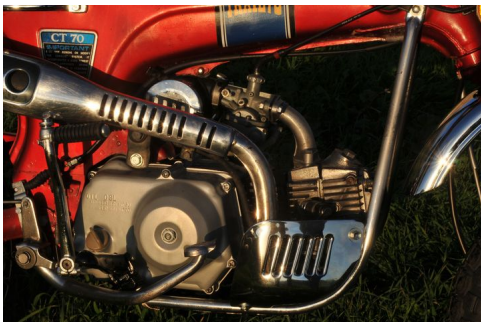
Caballero

και κάτι παρόμοια. Η σχέση με το
off

road

μηχανάκι ήταν πιο ζεστή. Πολλές γειτονιές της Αθήνας είχαν ακόμα αλάνες, χωμάτινες
εκτάσεις και στην επαρχία, στις εξοχές άλλο τίποτα.

Μετρημένοι στα δάκτυλα οι πιτσιρικάδες που τότε είχαν μηχανάκια (φρούτο απολύτως
απαγορευμένο), οι πιο πολύ μάλλον κακομαθημένοι ή καλομαθημένοι, συχνά μπερδεύονται
αυτοί οι δύο όροι, και κάποιος από αυτούς που δεν είχαν μηχανάκια, είχαν τα κουράγια να
προσποιούνται ότι δεν τρέχει και κάτι που αυτοί έχουν και εμείς δεν έχουμε.



Το μηχανάκι έμελλε να γίνει απωθημένο σε αυτή την ηλικία, όχι μόνο διότι ήταν
απλησίαστα ακριβό αλλά διότι κυριαρχούσε μια σοβαρά σθεναρή, γονική αντίσταση για
οτιδήποτε δίτροχο. Ήταν σκοτώστρες. Έτσι μας έλεγαν θυμωμένα και τρομαγμένα τα
γονικά μας και μεταξύ μας έτσι ήταν. Όχι δηλαδή ότι έφταιγαν ή φταίνε τα μηχανάκια,
αλλά ο συνδυασμός εφηβείας και δίτροχου ασφάλιζε πολύ δύσκολα. Ήταν ένα είδος
αξιώματος, έτσι;

Μιλώντας για χρήματα, το 1970 ένα 50άρι έκανε πάνω από 10.000 Δρχ. σημερινά 30 ευρώ δ
ηλαδή, αλλά για να αντιληφθούμε το μέτρο, ένα φθινό ευρωπαϊκό αυτοκίνητο 1.100 κ.εκ.,

καθότι οτιδήποτε παραπάνω ήταν πολυτέλεια, ένα Fiat

128 π.χ. στοιχίζε 100.000 Δρχ. Αν υποθέσουμε ότι ένας μέσος μισθός ήταν 6 χιλιάρικά, ποσό οριακό για τη διαβίωση μιας οικογένειας, τότε γίνεται κατανοητό γιατί οι πωλήσεις αυτοκινήτων ήταν χαμηλότερες από σήμερα που βιώνουμε βαθιά την ύφεση.

Έτσι λοιπόν τα μηχανάκια παρέμεναν απωθημένο και ίσως τα Dax κάτι παραπάνω.

Λίγες μέρες νωρίτερα λοιπόν, πέρασα από το κατάστημα του Στάθη, και είχε ένα εξαιρετικής κατάστασης «Νταξάκι», δίπλα στο γραφείο του. Το είχε βρει στην Αμερική (θαυματοργό το διαδίκτυο για κάτι τέτοια), ξεπέρασε το κυκεώνα της μεταφοράς, που στοιχισε περίπου όσο και η αγορά, ξεπέρασε και τον Ρουβίκωνα του εκτελωνισμού και της ελληνικής γραφειοκρατίας και να τώρα που από τα χώματα του Κεντάκυ ή της Ντακότα αναπαυόταν στα Βριλήσσια. Στο μεσοδιάστημα δέχθηκε τις νουθεσίες από τα έμπειρα χέρια του Γιώργου Κουτσουμπού ο οποίος το περιποιήθηκε ώστε παρά τα 40τοσα χρόνια του να δείχνει και να συμπεριφέρεται σαν τζόβενο.

Εκείνη την μέρα κυκλοφορούσα με ένα MSX 125, οπότε: *«Δεν τα φωτογραφίζουμε μαζί;»*, ήταν η ιδέα του Στάθη, όπερ και εγένετο.



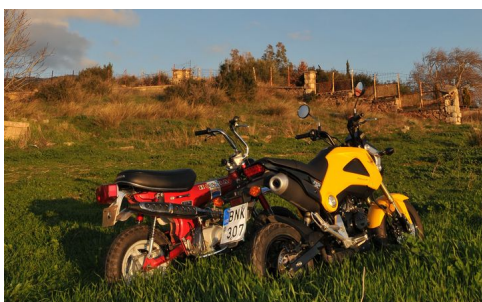
Λοιπόν, από την εποχή που το Dax ήταν όνειρο απατηλό, έως σήμερα έχουμε γνωριστεί με πολλά δίκυκλα. Περιστασιακά, ή σε βάθος, για λίγες ώρες ή για χρόνια. Τα έχουμε νιώσει, φοβηθεί, φωτογραφίσει, χτυπήσει, αγαπήσει, μας έχουν πληγώσει, τα ποδάρια, τα χέρια,

έχουν αφαιρέσει ζωές φίλων και γνωστών μας, έχουν συμβεί πολλά. Τα πιστώνουμε με μεγάλες χαρές και δεν πρέπει να τα κατηγορούμε για τίποτα άσχημο. Εμείς χειριζόμαστε, εμείς ευθυνόμαστε.

Απόγευμα όμορφο χειμερινό, κατέβασα μια, δυο, τρεις, δεκατρείς το kick start, άλλες τόσες και περισσότερες ο Στάθης εις μάτην. Αργότερα ανακαλύψαμε ότι ένα βραχυκυκλωμένο μπουζί μπορεί να σε ταπεινώσει. Αλλάχτηκε και λίγες μέρες αργότερα καθώς ο καιρός είχε ξαναφτιάξει πήρε με την πρώτη μανιβελιά.



Αυτό όμως που ένιωσα διανύοντας μια μικρή απόσταση με το νταξάκι μετά από τόσα χρόνια, είναι μοναδικό. Έχει να κάνει με την θύμηση της πρώτης αίσθησης πάνω σε μηχανάκι. Την αίσθηση της ελευθερίας, εκείνη την πρωτόγνωρη χαρά, το γουργουρητό του μικρού, μονοκύλινδρου, το ήσυχο, φιλικό της λειτουργίας, με τον αέρα να ανακατώνει τα πλούσια μαλλιά, σιγά μη φορούσαμε και κράνος, ιδίως το καλοκαίρι που απουσίαζε η μισητή επιβολή της κουράς των κατά τεκμήριο, στη δική μου τουλάχιστον περίπτωση, μέτριων μετριότατων καθηγητών.



Δεν ήταν απαραίτητα η εποχή καλύτερη. Όχι. Η ζωή του πιτσιρικά ήταν καλύτερη από εκείνη του ενήλικα με την έννοια του ότι, το μεγαλύτερο πρόβλημα του ήταν το σχολείο και το χαρτζιλίκι που σπάνια επαρκούσε. Άντε και το Ελενάκι που δεν του έδινε τη δέουσα σημασία. Όλα τα άλλα ήταν λυμένα.



Τέλος πάντων, συγκρινόμενο το DAX, με τον σημερινό απόγονο, δεν πάει, δεν φρενάρει (επίσης δεν κλειδώνει), αλλά ταυτόχρονα δε συγκρίνεται. Δεν το βάζεις εύκολα με λόγια. Κάποιος χαϊφιντελίστας ίσως μπορεί να καταλάβει τη διαφορά με την αντίστοιχη σύγκριση ενός καλού λαμπάτου ενισχυτή και ενός καλού πικ απ με κάτι σημερινό.



Με 55 περισσότερα κυβικά, υπερδιπλάσια ιπποδύναμη, μια ταχύτητα παραπάνω , ψηφιακά όργανα, upside down πιρούνι, μονoshock ανάρτηση πίσω, δισκόφρενα, και τροφοδοσία PGM F1, το MSX είναι 40τόσα χρόνια μακριά από το προγονό του και το δείχνει.

Είναι νόστιμο, έτσι βαμμένο μαύρο το μοτέρ, το εντυπωσιακό φωτιστικό σώμα, τα χρυσά καλάμια του το όμορφο τελικό της εξάτμισης.

Αλλά ατυχώς κουβαλά μαζί του τα ίδια προβλήματα. Όπως τότε δηλαδή, που ήταν όνειρο θερινής νυκτός για την μερίδα των αναβατών που απευθυνόταν το DAX, έτσι και σήμερα το MSX

. Διότι με 3.000 €, γίνεται απλησίαστο.

Μεταξύ μας τώρα και στην μισή τιμή να ήταν πάλι απόμακρο θα χαρακτηριζόταν, διότι στην κατάσταση που μας έχει φτάσει η ύφεση τίποτα δεν είναι φτηνό.

Λοιπόν για να μην κλείσουμε με τρόπο απαισιόδοξο, ας σημειώσω ό,τι:

Η αγάπη για το δίτροχο κόσμο, παραμένει αναλλοίωτη παρά το πέρασμα δεκαετιών, η χαρά του να ορίζεις ένα δίτροχο δεν υποχωρεί παρά τις απώλειες και τις φοβίες και η συγκίνηση που παράγει, είναι ένα επιπλέον γερό αντίδοτο στην αθλιότητα της εποχής.