

Μου άρεσε ευθύς εκ πρώ της στιγμής. Κι όταν γνωριστήκαμε καλύτερα αυτή η πρώ τη εντύπωση ενισχύθηκε. Μέχρι που την παρκάρισα και ανέβηκα στο γραφείο. Τότε εξεδήλωσε την επιθυμία ο Μένιος (εκ του Μενέλαος και ουχί εκ του Αγαμέμνων, μας μπερδεύει καμιά φορά η μυθολογία), να τη δει.

Αψύς ένεκα η καταγωγή, ενίοτε και αθυρόστομος κάθισε, έπιασε το τιμόνι της και οσονούπω κατέβηκε ευλογώ ντας τα τετρακοσάρια της δεκαετίας του '90. Δεν μου άρεσε η στάση του. Όχι διότι τη βρήκα λανθασμένη, αλλά διότι την ένιωσα ακραία και κάπως αδικαιολόγητα φανατική.



**Η μισή αλήθεια** είναι, ότι το γράμμα R, δεν πολυταιριάζει σε αυτό το μηχανάκι. **Η άλλη μισή** είναι ότι αυτό δεν το κρίνω τόσο σημαντικό.

Για να αβαντάρω την **πρώ τη μισή αλήθεια** θα γράψω ότι μου θύμισε ένα δίτροχο της νιότης μου. Ένα 125 Twin, από το μακρινό '79. Μικρούλι, οικονομικό δικύλινδρο, χρήσιμο αστικό εργαλείο.

Προχωρημένο Φθινόπωρο, βράδυ κρύο είχα κατεβάσει τον φίλο Τάσο στα ΚΤΕΛ στο ποτάμι να πάρει το λεωφορείο να ανέβει στο τάγμα στις Σέρρας. Ωραία πράγματα. Εξοφλούσε το χρέος την πατρίδα και συγκεκριμένα στο 710 Τ.Μ. Τον περίμενε ο χειμώνας και η πρωινή αναφορά: «λαμβάνω την τιμή να αναφέρω ότι επέστρεψα εκ τετραήμερου αδείας» κλπ.



Κάπνισε λοιπόν ένα Astor και ανέβηκε, κάθισε παράθυρο και τον πήγα συνοδεία. Μόνο που καθώς βγήκαμε εθνική εκεί πριν την 3Ε, στα πρώτα στηθώματα, το μπας μου έφευγε. Τι ψαράκι, τι το αριστερό χέρι στην αριστερή μπουκάλα, το είχα δει στο σινεμά αυτό, το έκαναν κάτι καλόπαιδα στα στέιτς, τίποτα. Το λεωφορείο χανόταν. Αυτά μπορούσε το κακόμοιρο. Στήθωμα, λίγο κόντρα άνεμος, ίσαμε με 80τόσα κιλά πάνω, ε! στα 100 χλμ/ώρα τέλειωνε. Έφτασα στον

«Tsaf»

(πίτσα με τον μέτρο) έκανα δεξιά και τράβηξα για το σπίτι.



**Για την άλλη (μισή) αλήθεια**, (για να την αβαντάρω και αυτή), να γράψω ότι ναι, αυτό το 500 CBR

δεν είναι τόσο σπορ, τόσο

R,

αλλά είναι ένα

τίμιο και

όμορφο μηχανάκι.

Ταξιδεύει με 130χλμ/ώρα, στις 6.000 σ.α.λ. καίγοντας 5λίτρα στα 100χλμ., ενώ ανεβαίνει στις 8.500 σ.α.λ. και στα 180 χλμ./ώρα ανεβάζοντας και την κατανάλωση στα 8,8 λτ./100 χλμ.

Κανένα πούλμαν δεν μπορεί να το ταπεινώσει.

Εντάξει δεν έχει κυλίνδρους τέσσερις, βαλβίδες δεκαέξι, αλλά διαθέτει μια νόστιμη δικύλινδρη ψυχούλα που βγάζει σκάρτους κάποιους 48 ίππους, δεμένη με αλενόβιδες που όπως παρατήρησαν οι νεότεροι, είναι η πρώτη φορά που συμβαίνει κάτι παρόμοιο σε κινητήρες Honda.

Βάζοντας την δίπλα στην οικεία 600 CBR που με συντροφεύει τα τελευταία 13 χρόνια είναι ένα άλλο μηχανάκι.

Δείχνει και είναι πιο ελαφρύ, πιο ασθενικό, αλλά και πιο μοντέρνο, πιο μανιτζέβελο, πιο φρέσκο, πιο νεανικό.

Φοράει και το ABS που δεν χωνεύουμε, αλλά που τόσο μας προστατεύει στα γλιστερά του δρόμου και στα αφηρημένα του μυαλού.



**Για να καταλήξουμε:** Ναι, δεν είναι η επιτομή του σπορτίφ. Ναι, χρησιμοποιεί ολίγον καταχρηστικά το R, αλλά χαλάλι του. Στο μικρό διάστημα της κοινής μας διαβίωσης, το χάρηκα και φαντάζομαι τα αισθήματα ήταν αμοιβαία. Κατεβήκαμε στην πόλη κάναμε τις δουλειές μας, βγήκαμε «εθνική», βολτάραμε, τη φόρτωσα με μια 15κιλη αντλία, ανταποκριθηκε σε κάθε ταλαιπωρία αγόγγυστα και πάνω απ' όλα ήταν όμορφη. Χαιρόμουν που την έβλεπα.

Δικαιολογώ πάντως και τη στάση του Μένιου, που θυελλωδώς επηρεασμένος από τα μηχανάκια της άγριας νιότης του αντιμετωπίζει αυτές τις μεσοβέζικες προτάσεις με κάποιο εκνευρισμό. Αλλά είμαι βέβαιος ότι αν το οδηγούσε θα το αντιμετώπιζε διαφορετικά.



