

Πριν από 34 καλοκαίρια, όταν η ζωή έκρυβε λιγότερα αδιέξοδα και φανέρωνε περισσότερη αισιοδοξία, πέρασε την πόρτα της αυλής, λαμπερό και κατακαινουργιο το πρώτο δίτροχο με δικύλινδρο V κινητήρα. Δικύλινδρα, δίχρονα και τετράχρονα, είχαν έρθει κι άλλα, ενώ από μονοκύλινδρα άλλο τίποτα, αλλά υδρόψυκτο V και μάλιστα καινούργιες, όχι. Ήταν κάτι διαφορετικό ολίγον σπουδαίον και αρκετά ωραίον, καθώς άλλαξε την δίτροχη προσέγγιση, αφαιρώντας λίγα και προσθέτοντας λίγο περισσότερα. Ήταν μια XL 600 V, γνωστότερη ως Transalp, πρώτης γενιάς, με ταμπούρο στον πίσω τροχό και τετράγωνο φωτιστικό σώμα.



Οκτώβριος 1989, κανάλι του Μόρνου στο ύψος της Τανάγρας, επιστρέφοντας στο κλεινόν άστυ μετά από μοναχική ορεινή περιπλάνηση.

Παρά τις πρώτες ισχυρές επιθυμίες για μακραιώνη συμβίωση, και χωρίς να υπάρξουν αρνητικά συμβάντα, μόλις είκοσι μήνες ζήσαμε μαζί. Αιτία που έσβησαν εκείνες οι επιθυμίες, ήταν η Africa που ξεπρόβαλε άκρως εντυπωσιακή. Άλλη μια αιτία, και το καταθέτω ειλικρινώς και κάπως ξεδιάντροπα, ήταν η καταναλωτική δυνατότητα. Δεν υπάρχει αμφιβολία πως, σε ευγενείς ψυχές, τα Μνημόνια, ότι ακολούθησε και ότι ακολουθεί

άφησαν χαίνουσες πληγές αλλά και στυφές τύψεις ακόμα και σε αυστηρές περιπτώσεις όπου τα πόδια δεν απλώθηκαν περισσότερο από το δοκούν.

Πέρασαν από εκείνον τον αποχωρισμό 23 χρόνια και πολλές περιστασιακές αλλά και σταθερότερες σχέσεις, έτσι στο τέλος του '13, συζησαμε, για λίγο, [με μια απόγονο](#) . Ακόμα δέκα χρόνια αργότερα από τότε, το μοντέλο έχει αλλάξει ριζικά, με τον κυβισμό του νέου σε σειρά δίκυλινδρου κινητήρα, που μοιράζεται με το Hornet , στα 755 κ.εκ.

Κοιτώντας πίσω σε αυτή την περίοδο η σύγκριση έρχεται αφ' εαυτής και απρόσκλητη. Η σύγκριση για τα δίκυκλα ανάμεσα στο 1989 και το 2023. Διότι σε ευρύτερο πλαίσιο το αποκαλούμενο «βρώμικο '89», σήμερα ομοιάζει να έχει περάσει ένα σπέσιαλ ντραί κλήνιν, όχι διότι άλλαξαν τα στοιχεία που το χαρακτήρισαν, αλλά επειδή αυτά που μας βρήκαν κατόπιν ήταν μαζικότερα και περισσότερα στο κεφάλαιο της δυσσομίας.

Όπως όλα που διέπουν το σύμπαν, τα δίτροχα βιώνουν μια καλπάζουσα εξέλιξη. Ας θυμηθούμε ότι το '89 δεν υπήρχε τίποτα από όσα είναι εφοδιασμένο το μοντέλο του '23 όπως, έλεγχος throttle by wire με τέσσερα προγράμματα οδήγησης (Standart, Sport, Rain, Graver), ούτε τέσσερα επίπεδα ισχύος του κινητήρα, ούτε ABS με δύο επίπεδα, μήτε wheelie control , ενώ σίγουρα κάτι λησμονώ. Να αναφερθεί όμως η αύξηση της ιπποδύναμης από τους 55 στους 90 ίππους (66%), αλλά και πάχυνση κατά 20% αφού είναι 35 κιλά βαρύτερη.



Όμορφη αναμφίβολα, παρά την ύπαρξη των -έξτρα- ειδών quincaillerie που περιβάλλουν τον κορμό της στη συγκεκριμένη περίπτωση.

Το '89 μια καινούργια Transalp στοίχιζε το όχι και τόσο αδιάφορο ένα εκατομμύριο δραχμές, ούτε 3 k σημερινά €. Το τρέχουν μοντέλο τιμάται τα τετραπλάσια. Έτσι πάει ο συνδυασμός προσφερομένων αγαθών και πληθωρισμού, είναι η πρώτη σκέψη. Μάλιστα, οι οικονομολόγοι θα μας πουν ότι το '89 μια ουγγιά (23 γρ.) χρυσού στοίχιζε 400 δολ. ενώ το '23 έχει σκαρφαλώσει στα 1800, άρα η τιμή του δίκυκλου συμπιέζεται κάτω από την αύξηση του χρυσού. Από την άλλη οι οικονομολόγοι επηρεάζουν την οικονομία όσο οι μετεωρολόγοι τον καιρό.

Για να μείνουμε λίγο ακόμα παρέα με τα νούμερα, οι τιμές του crude, που λογίζεται ως μαύρος χρυσός και ως απαραίτητο ενεργειακό υλικό που επηρεάζει σφόδρα την παγκόσμια οικονομία, από τα 53 δολ. το βαρέλι τον Δεκέμβρη του '89, σήμερα βρίσκονται στα 80κάτι, δηλαδή «μόλις» 56% ακριβότερο αν και γνώρισε τερατώδεις αυξομειώσεις, όπως τον Ιούλιο του 2008 που σκαρφάλωσε στα 173 \$ ή τον Απρίλιο του 2020 που βυθίστηκε στα 22 \$.

Συνεπώς το να υπολογιστεί ή καλύτερα να συγκριθεί η σημερινή τιμή ενός προϊόντος με εκείνη προ δεκαετιών είναι μια σύνθετη, πολύπλοκη διαδικασία με ευάλωτη την όποια άποψη. Στο φινάλε για τέτοιου είδους δίτροχα, εννοώ μοτοσυκλέτες και όχι σκούτερ ή παπιά δηλαδή κάπως σαν δίτροχα γενόσημα ή επαγγελματικά εργαλεία, ο καθείς πληρώνει την επιθυμία που φουντώνει μέσα του, τα απωθημένα που κουβαλάει. Είναι μια κάπως μηχανοκαψουροκατάσταση, τουλάχιστον έτσι ήταν και ελπίζω έτσι να παραμένει.



Ιδού τι κομίζει η ψηφιακή τεχνολογία, προφανώς με το ανάλογο τίμημα που καταβάλει ο υποψήφιος καταναλωτής. Η οθόνη του Transalp του '23, παρέχει πλήθος πληροφοριών και ταυτόχρονα απεικονίζει τις πολλαπλές επιλογές του αναβάτη.



Συγκρινόμενη με το καντράν του 1989, φαντάζει και είναι εντυπωσιακή. Το ψηφιακό ρολογάκι είναι έξτρα, ώστε ο χρήστης να μην σηκώνει, χειμωνιάτικα, μανίκια για να πληροφορείται την ώρα. Διερευνάται η ψυχική υγεία του εν λόγω αναβάτου, για να αφήσει τα χέρια από το τιμόνι και να απεικονίσει τα συμβάντα με 130χλμ/ωρ.



Χωρίς φυσικά να μπορώ να θυμηθώ την αίσθηση της πρώτης γενιάς, είναι απίθανο να μην είναι πλουσιότερη η αίσθηση που κομίζει η σύγχρονη. Και όλες αυτές οι παραμετροποιήσεις που προσφέρονται, προφανώς φέρνουν τα πάντα πιο κοντά στα θέλω του αναβάτη, αφού βεβαίως δαπανηθεί ο χρόνος που απαιτείται ώστε να φτάσει εκεί που επιθυμεί.

Αυτή είναι όμως, μια ευρύτερη και βαρύτερη συζήτηση. Η ζυγαριά δηλαδή, της δαπάνης του χρόνου μπροστά σε μια οθόνη και κατά πόσο διευκολύνει, κατά πόσο δεσμεύει και κατά πόσο απομονώνει. Η παρατήρηση αποκτά, ίσως, μεγαλύτερο βάθος καθώς τίθεται από έναν ...αναχωρητή.

Επίσης όσο μεγαλώνει κάποιος και δεν έχει ακόμα απολέσει τμήμα της ακοής του, τόσο πιο πολύ ενοχλείται από τους θορύβους. Υπάρχει, λανθασμένα φαντάζομαι, η υποκειμενική εντύπωση ότι είναι λίγο πιο θορυβώδης. Το σημειώνω αυτό, διότι θαρρώ πως βρισκόμαστε, περιέργως, σε μια εποχή όπου μια επιδημία πρόκλησης θορύβων με πολύ υψηλά dB από μεταποιημένα εξατμισιακώς δίτροχα, μεταξύ μας άνευ αντικειμένου, δικαίως προκαλούν το κοινό αίσθημα, όσων τέλος πάντων διατηρούν την αίσθηση της ακοής. Για να διατυπωθεί πιο ολοκληρωμένα, ο μεγαλύτερος θόρυβος δεν σημαίνει ούτε υψηλότερη ταχύτητα, μήτε καλύτερες δεξιότητες.

Εδώ ας κατατεθεί και ο τόσο επιτυχημένος χαρακτηρισμός των προπατόρων, για ότι προκαλούσε πολύ και δυσάρεστο θόρυβο. Φιλοδοξώ δε, ότι το άτυπο copyright της λέξεως κατέχει ο σεβαστός, σεβάσμιος και σοφός πατήρ μου, ο οποίος την δεκαετία του '50 διήνυσε χιλιάδες χιλιόμετρων σε μια τραυματισμένη αλλά γοητευτική και ακόμα «αναξιοποίητη» Ελλάδα, πάνω σε
Adler

,
Matchless

και

R

50. «Γαμαύτι» ήταν η λέξη και άπαντες αντιλαμβανόμεθα την τόσο εύστοχη σύνθεση.



Κατά τα υπόλοιπα χαρά για την επαφή με την απόγονο, μέσα στην ψηφιακή εποχή όπου αυτό το κείμενο μπορεί να το διαβάσουν και τούτες τις εικόνες μπορούν να τις δουν στην άλλη άκρη της γης άμεσα, αλλά και νοσταλγία για τα περασμένα με την πρόγονο, είτε στην κορύφωση της άνοιξης με διάστικτα έντομα στις εμπρόσθιες επιφάνειές της, μαρτυρίες μακράς, σβέλτης διαδρομής, είτε με χιονοκάλυψη και αναγκαστική ακινησία στη βαρυχειμωνιά. Ήταν η εποχή όπου ο ήχος από το γύρισμα των χάρτινων σελίδων συνόδευε τον μονόδρομο της πληροφόρησης. Ισχύει και εδώ, πρωτίστως, η ευστάθεια ενός συστήματος που αντικαθιστά ένα άλλο και ο καθένας ζυγίζει τι του αφαιρείται και τι του προστίθεται. Τούτο δεν αφορά την γενεά Z, καθότι τα μέλη της δεν θα αποκτήσουν ποτέ το συγκριτικό πλεονέκτημα.

