



Πριν λίγες μέρες άφησα το 1000άρι CBF και μετά από λίγα λεπτά ανέβηκα στη σέλα του 600 CBR. Θα το χαρακτήριζα σαν ένα μοτοσικλετιστικό σοκ. Από ένα ψηλό, άνετο δίκυκλο, με ένα 1000άρι μοτέρ που ξυπνάει από πολύ χαμηλά, με ηλεκτρική λειτουργία, εύκολο και παιχνιδιάρικο, βρέθηκα πάνω σε ένα χαμηλό 600άρι με κλιπόνς, που μέχρι τις 7-8 χιλιάδες στροφές είναι μάλλον αδιάφορο, που μετά ξυπνά και μέχρι τις 13 βγάζει τα πωθημένα του, που βιμπράρει σύγκορμο και που, τελικά, γυρεύει αναβάτη με «κορασόν» και γνώ σεις για να το αξιοποιήσει, για να το τιθασεύσει.

Έφυγα από την λεωφόρο Αθηνών και τις εγκαταστάσεις του ομίλου «Σαρακάκης», έστριψα νότια και ακολουθώντας το ποτάμι βρέθηκα στον Πειραιά. Πρόλαβα ανοικτό το αγαπημένο μου μπουγατσατζίδικο που βρίσκεται στην ίδια θέση από το 1972 και το επισκέπτομαι αδιαλείπτως. Καθώς σκεφτόμουν ότι είναι πολύ σπουδαίο που μερικά πράγματα δεν αλλάζουν, που παραμένουν σταθερά σαν ερείσματα ζωής, μέσα σε ένα κόσμο που μεταλλάσσεται που διαφοροποιείται θυελλωδώς, πάρκαρα απέναντι.

Άλλαξα μερικές κουβέντες με τον καταστηματάρχη που οδηγεί ένα KTM τα τελευταία 12 χρόνια και σκέφτηκα ότι χαίρομαι το δικό μου CBR επίσης τόσα. Βεβαίως είναι 17 χρόνια που συζώ με CBR. Ήταν άνοιξη του ’96 όταν αγόρασα το πρώτο μου. Ήρθε λίγο απρόσμενα. Υπήρξε απότοκο μιας οικονομικής απώλειας, που πίστευα ότι θα ήταν μεγαλύτερη. Καθώς ήρθαν ανέλπιστα εκείνα τα χρήματα, έτσι εύκολα κατέληξαν στο Γιώργο Κουτσουμπό που μου προμήθευσε το πρώτο, κόκκινο μαύρο CBR. Συνηθισμένος, από τις επιβλητικές και άνετες Africa με τις οποίες είχα περάσει τότε, τα τέσσερα τελευταία χρόνια, το καινούργιο

μηχανάκι ήταν αποκάλυψη. Πρώτη βόλτα, γνωριμία για το στρώσιμο, έτσι μια Δελφούς – Αράχωβα. Αργά το απόγευμα της Παρασκευής 26 Απριλίου 1996.



Η πρώτη βόλτα. Παρασκευή 26 Απριλίου 1996. Επιστρέφοντας από Δελφούς. Έξω από τον "Καραθανάση" στην Αράχωβα. Οι μουριές δεν έχουν πρασινίσει ακόμα

Θυμάμαι ότι έμαθα κάποια πράγματα για την μοτοσυκλέτα μου αφού την απέκτησα. Αίτιος, ο γκουρού Διονύσης Χοϊδάς, ο οποίος από τις σελίδες των 2Τ (τ.68 Μάρτιος '97) κάνει μια ως συνήθως άψογη τεχνική ανάλυση, συγκρίνοντας το μοντέλο του '95 με εκείνο του '97. Εκεί λοιπόν διάβασα για τα ασύμμετρα ελλειπτικά ελατήρια βαλβίδων, που αντικατέστησαν τα διπλά, μειώνοντας την παρασιτική ισχύ που καταναλώνουν οι εκκεντροφόροι, όπως

επίσης ότι η ταπείνωση κατά 11 χιλιοστά της ελεύθερης επιφάνειας του λαδιού στο υγρό κάρτερ ελαχιστοποίησε τις τριβές μειώνοντας έτσι και την παρασιτική ισχύ που καταναλώνει ο στροφαλοφόρος.

Ο Διονύσης μας είπε επίσης για την μεγάλη εξελικτική πορεία του λεβιέ των ταχυτήτων, ο οποίος ωστόσο δεν μας είχε προσφέρει ακόμα απολύτως ικανοποιητικό αποτέλεσμα (που συμφώνησα τοις πράγμασι), για το πρόσθετο πτερύγιο που βελτίωσε τη ροή του αέρα στο φίλτρο, για το στόμιο του κυρτού αεραγωγού του ram air που απέκτησε πιο αεροδυναμικά χείλη και πιο αραιή σίτα προστασίας και βέβαια για τον επανασχεδιασμό του τελικού στο οποίο κυρίως οφειλόταν η παρουσία των πέντε έξτρα ίππων του F3 σε σύγκριση με το F2.

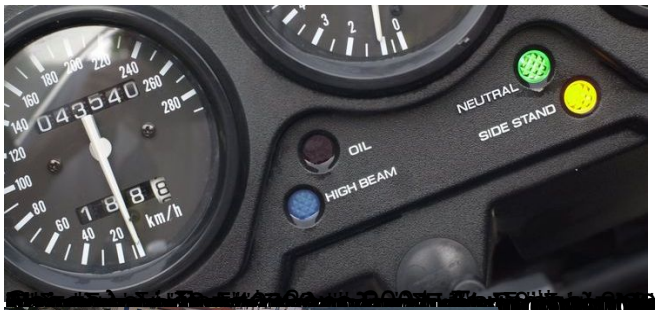


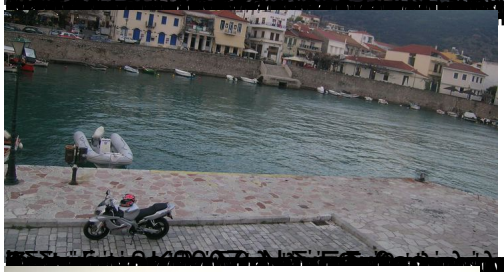
Ιούλιος 1996, στον αυχένα της Κατάρας.

Μαζί με εκείνο το πρώτο CBR, ανεβήκαμε στον αυχένα της Κατάρας, στη Θεσσαλονίκη, στα Γιάννενα. Αλωνίσαμε την Πελοπόννησο. Μέρες ζεστές και κρύα νυχτέρια μου κράταγε συντροφιά με τα μεγάλα στρόγγυλα αναλογικά της όργανα, πλέοντας στους επαρχιακούς δρόμους. Μπορώ επίσης να θυμηθώ ότι δεν έβγαλε ποτέ, κανένα πρόβλημα. Εννοείται ότι την πρόσεχα, ότι ήμουν πολύ συνεπής στους κύκλους συντήρησης ότι δεν διανυκτέρευε παρά σπάνια έξω, ότι αν εξαιρεθούν ελάχιστες στιγμές δεν την πίεζα. Κι αυτή με αντάμειψε με μια εξαιρετική αξιοπιστία. Honda γαρ. Δεν με πέταξε ποτέ κάτω, αντίθετα μου έφυγε μια φορά από το πλευρικό σταντ (τι ντροπή!), χωρίς ευτυχώς κάποιο τραύμα.



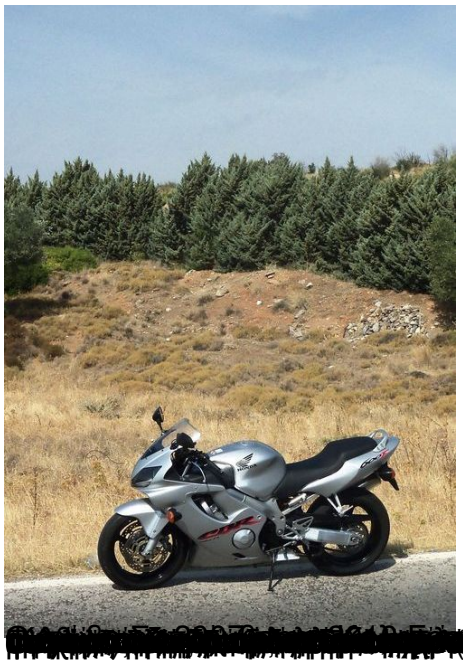



NEUTRAL
SIDE STAND
OIL
HIGH BEAM
km/h












N
834
48171


8:35









