Ολιγόλος , ουσιαστικός και σοβαρός με εκείνη την απωανατολίτικη συμπεριφορά που ξέρει να κρατά την απόσταση με ευγένεια. Ο Hideki Kakinuma ο μηχανολόγος που προ□σταται του νέου Type R πολιορκήθηκε αρκετά από την□ ελληνική αποστολή, κατά τη διάρκεια του δείπνου, που ακολούθησε της παρουσίασης του μοντέλου.

Έλυσε απορίες, έδωσε απαντήσεις και προετοίμασε την επόμενη μέρα που ήταν και πιο ενδιαφέρουσα καθώς δεν έχουμε συχνά την δυνατότητα να γυρνάμε τα 4,5 km του Lausitzring με 320 προσθιοκίνητους ίππους, μέσα σε ένα πολύ καλοστημένο πλαίσιο.



Παρασκευή 9 Ιουνίου. Ήλιος λαμπρός, θερμοκρασίες ελληνικές. Στο τέλος της ευθείας των pits, με την ταχύτητα να έχει υπερβεί κατά τι τα 200, προσπάθησα να κερδίσω λίγα μέτρα στο φρενάρισμα και το άφησα να περάσει ελάχιστα μέτρα την πινακίδα που είχα βάλει ως σημάδι. Το δεξί πόδι σφυροκόπησε με τόση ορμή το μεσαίο πεντάλ, όση ο Nik Galis έκανε στα σκαλιά του Αλεξάνδρειου βαθιά καθίσματα για να κάνει τετρακέφαλους. Κι εκεί που

νόμιζα ότι πάμε ευθεία, σηκώθηκε ελάχιστα η ουρά, μπορεί και να ταλαντεύτηκε ανεπαίσθητα, αλλά επιβράδυνε υποδειγματικά και έστριψε, όπως και τις επόμενες φορές χωρίς ίχνος κόπωσης, χωρίς να χάσει αίσθηση παρά την βαρβαρότητα.

Εξι γύροι, χωρίς διαμαρτυρία, χωρίς δισταγμό, έχοντας μπροστά μου τον οδηγό αγώνων Hannes Danzinger να δείχνει τα πατήματα, με ένα αυτοκίνητο που αποδεικνύει τον ιδιαίτερο τρόπο με τον οποίο προσεγγίζουν το θέμα, οι απόγονοι του θαυμαστού και σεβαστού S. Honda.





Ο Hideki Kakinuma, το ίδιο σοβαρός και απωανατολίτικα άκαμπτος, παρών και αυτός στο Lausitzring. Τον έβλεπα και θυμόμουν μια απάντηση που είχε δώσει όταν πρωτοπαρουσίαστηκε το Type R στην Γενεύη, στο ερώτημα γιατί ο υποψήφιος αγοραστής να προτιμήσει το δημιούργημά τους και όχι την Mercedes-AMG A45;
«Διότι η AMG είναι μεν ένα εξαίσιο αυτοκίνητο, αλλά αντί ο οδηγός να οδηγεί το όχημα όπως συμβαίνει με το Type R, το όχημα οδηγεί τον οδηγό».

Στιγμές αργότερα, έριξα μια ματιά στις μπροσούρες που μας μοίρασαν στην παρουσίαση με πληροφορίες για το ανθρώπινο δυναμικό. Ο Kakinuma λοιπόν, που βρίσκεται στην Honda περισσότερο από ένα τέταρτο του αιώνα, από το ’91 για την ακρίβεια, στο τμήμα έρευνας και εξέλιξης τότε , και έχει εργαστεί πάνω στα S2000, Type R, Accord, NSX, έχει ως προσωπικό αυτοκίνητο, μια MB CLS500 STEP –WGN (JPN Limited). Άφωνος. ...έχω μείνει

άφωνος.



Ολοκληρώθηκε η αποστολή στη Δρέσδη και στο Lausitzring με τον συνήθη ουσιαστικό και ευχάριστο τρόπο της Honda και με την επίσης συνήθη καθυστέρηση της βραδινής πτήσης της Παρασκευής της Lufthansa από το Μόναχο. Μια ώρα ένα τέταρτο τούτη τη φορά, για τους αλάνθαστους Γερμανούς.
Μεσολάβησε ένα δροσερό Ελληνικό Σαβατοκύριακο και Δευτέρα 12 Ιουνίου, το μεσημέρι ανακαλύψαμε τις χάρες ενός δίτροχου υβρίδιου.

Το όνομά του; HONDA X-ADV. Πως γεννήθηκε; Είχε έρθει ο εργαζόμενος στο R&D της Honda από το 2008, Daniele Lucchesi, για διακοπές στην Ελλάδα, διάλεξε την Ίο, νοίκιασε ένα σκουτεράκι και ήθελε να πάει στο Μαγγανάρι. Αλλά επειδή ο χωματόδρομος δεν ήταν τόσο βατός δεν κατάφερε να φθάσει. Τότε λοιπόν του κατέβηκε η ιδέα του συνδυασμού. Του υβριδίου. Του οφρόαντερ σκούτερ. Του πρώτου δίτροχου SUV. Του εργαλείου που θα ελιχθεί στην πόλη, που θα ταξιδεύει με 150 km/h, μα όταν χρειαστεί θα πάει και στο Μαγγανάρι, το οποίο, τις παλιές καλές εποχές, ένας πρώην Πρωθυπουργός μας, το είχε τιμήσει δεόντως.



Έτσι στην Honda, ξύσανε τα μολύβια τους, ακονίσανε τα μυαλά τους και έπλασαν το X-ADV.

Με στοιχεία δανεισμένα από την Africa αλλά και από την φιλοσοφία των σκούτερ, ακροβατεί ανάμεσα στα δυο και τείνει να τα συνδυάσει.
Δηλαδή σπορτίφ χαρακτήρα μα και χώρους, άνεση και ευελιξία, άσφαλτο και χώμα και στον τελικό στόχο on off μοτοσυκλέτα και σκούτερ. Αν τα καταφέρνει; Στο μέτρο του σημερινού δυνατού, ναι. Αν μετά από είκοσι χρόνια, φτιάχνουν δίτροχα τρανφόρμερς το ADV θα μοιάζει σαν χάλκινο βέλος τόξου δίπλα σε ένα AK 47.
Σήμερα όμως είναι μια πρωτότυπη πρόταση. ADVanced και ADVenture μαζί.



Με τον δικύλινδρο κινητήρα 745cc, που αποδίδει 55 ίππους, το κιβώτιο διπλού συμπλέκτη (Dual Clutch Transmission DCT), ντακαρίσιο πίνακα οργάνων, φώτα Led, smart key, πάνω από 16 cm απόσταση από το έδαφος, 17αρι τροχό μπροστά και 15άρι πίσω και ένα μεταξόνιο μεγαλύτερο από την Africa, υπόσχεται πολλά.

Και νάτο εδώ στον τόπο μας, αρχές Ιουνίου, με την φουτουριστική του εμφάνιση, έτοιμο να υλοποιήσει τις υποσχέσεις του.
Ταξιδεύοντας πάνω στον παραλιακό δρόμο από την Βουλιαγμένη προς το Σούνιο, αυτό που περιγράφουν ως Αθηναϊκή Ριβιέρα, που θα μπορούσε να είναι στο σύνολό της, πολλές φορές καλύτερη από την Γαλλική, μεσημέρι Δευτέρας με ελάχιστη κίνηση, και ισχυρούς βόρειους άνεμους. Άσπριζε ο Σαρωνικός, από τις σπιλιάδες, και μια διαύγεια ξεχωριστή.
Σβέλτο πάνω στην άσφαλτο, μόλις συνηθίσεις τις διαστάσεις των τροχών, για όσους τουλάχιστον δεν έχουν πρόσφατες εμπειρίες από σκούτερ. Το DCT ανταποκρίνεται στο ρυθμό που του ορίζεις και τα φρένα υπακούουν αγόγγυστα τις εντολές. Το ευχάριστο της υπόθεσης ήταν η κίνηση του εκτός ασφάλτινων δρόμων.



Ειδικά όπου οι επιφάνειες δεν ήταν ιδιαίτερα τραχιές, ήταν διασκεδαστικό. Γλιστρούσε

ομοιογενώς, με πλήρη αίσθηση ασφάλειας, δίχως να ταλαιπωρείται ή να ταλαιπωρεί.
Ε λοιπόν ναι, είναι η χρυσή τομή ανάμεσα σε μια on off μοτοσυκλέτα και ένα σκούτερ. Στο δρόμο της επιστροφής, ο βοριάς άφηνε τα λευκά διαπιστευτήριά του εκεί που ο Σαρωνικός έσβηνε στο Αιγαίο και σκεφτόμουν πως ο
Daniele Lucches και οποιοδήποτε άλλος, θα μπορούν άνετα, πια, να επισκεφτούν το Μαγγανάρι. Με σκούτερ.

Οι ημέρες της Honda, του φετινού Ιουνίου, έφταναν στο τέλος τους