

Αν η παραπάνω πρόταση μοιάζει με τίτλο παραμυθιού, ας συνεχίσουμε στο ίδιο μοτίβο. Εξάλλου, στη σημερινή εποχή, ίσως, τα όμορφα παραμύθια να είναι πιο χρήσιμα από τις ακριβείς ιστορίες.

Υπάρχουν μια σειρά από δημιουργοί που άφησαν όχι απλώς έντονο στίγμα στον κόσμο της τεχνολογίας αλλά κυριολεκτικά τον σημάδεψαν. Οι ιδέες τους κυριάρχησαν και παρά το γεγονός ότι πέρασαν δεκαετίες, υπάρχουν ακόμα, μεγαλώνουν και ισχυροποιούν έτι περαιτέρω το παγκόσμιο ίχνος τους.



Κάτι περισσότερο από μισό αιώνα χρονολογείται η σχέση του «σκορπιού» με τη FIAT. Οι παλαιότεροι, ασφαλώς θυμούνται, τα μεταμορφωμένα 500αράκια να κάνουν πράγματα και θαύματα στις ευρωπαϊκές πίστες. Ο Αυστριακός που από

Karl

έγινε Ιταλός και

Carlo

, γεννήθηκε στην Βιέννη της Αυστροουγγρικής αυτοκρατορίας το 1908, ήταν μηχανικός και σχεδιαστής μοτοσυκλετών. Στέφθηκε πέντε φορές πρωταθλητής Ευρώπης,

συναναστράφηκε τον

Tazio

Nuvolari

, τον

Ferry

Porsche

, έζησε στην προπολεμική Γιουγκοσλαβία, δημιούργησε στην μεταπολεμική Ιταλία και πέθανε στην Βιέννη της Αυστρίας. Πλήρης κύκλος ζωής.

Ακόμα πληρέστερος ήταν του Soichiro Honda, που γεννήθηκε δυο χρόνια νωρίτερα.

Δεκαπεντάχρονος έφυγε από το σπίτι, έγινε μηχανικός αυτοκινήτων, είδε τα πρώτα του βήματα να καταστρέφονται από βομβαρδισμούς και σεισμούς. Ότι περίσσεψε το πούλησε στον

Toyota

και με τα χρήματα που εισέπραξε σύστησε, το '48, μια μικρή βιομηχανία κατασκευής μοτοσυκλέτων. Έντεκα χρόνια αργότερα άνοιγε το πρώτο κατάστημα εμπορίας στις Η.Π.Α. Παραιτήθηκε από την ηγεσία της εταιρείας το '73, δυο χρόνια αφού ο

Carlo

είχε πουλήσει το «σκορπιό» του στην μαμά

FIAT

. Ο

Soichiro

παρέμεινε ως σύμβουλος και μέχρι τα 77 του χρόνια έκανε, ανάμεσα σε άλλα, αλπικό σκι και πετούσε με «αετό». Αποχώρησε από τα εγκόσμια, 12 χρόνια μετά τον

Abarth

, το '91. Σήμερα λοιπόν, που έχουν εκλείψει οι δημιουργοί, τα δημιουργήματά τους καταφέρνουν και επιβιώνουν σε ένα κόσμο ολοένα πιο απαιτητικό, πιο περίπλοκο και κυρίως παγκοσμιοποιημένο, αποτελώντας ένα αναπόσπαστο και απαραίτητο τμήμα της αυτοκίνησης.



Αν ξεκινήσουμε από το όμορφο τετράτροχο, η πρώτη διαπίστωση είναι ότι διατηρεί την Ιταλική παράδοση. Μια παράδοση γεμάτη από σημαντικές σχεδιαστικές προτάσεις. Αναμενόμενο σε μεγάλο βαθμό, με την έννοια πως οι απόγονοι των πρωτοπόρων της Αναγέννησης, είχαν όλα τα εχέγγυα, ώστε να ακολουθήσουν με επιτυχία τέτοια πολιτιστικά μονοπάτια.

Το προσφάτως επανεμφανισθέν 500αράκι είναι δείγμα αυτής της σχολής. Είναι ένα όμορφο αυτοκίνητο. Η ομορφιά προφανώς δεν μπορεί να διεκδικήσει οικουμενικότητα, πράγμα που

σημαίνει ότι δεν αρέσει σε όλους, αλλά αρέσει σε τόσους ώστε, πρώτον να θεωρείται επιτυχημένο come back και δεύτερον και σημαντικότερο να αποτελέσει σοβαρή πηγή εσόδων για την δοκιμαζόμενη Fiat.

Κορυφαίες του εκδόσεις είναι εκείνες με το «σκορπιό» να κοσμεί το καπό, την b pillar, το πορτ μπαγκάζ. Εκεί οι Ιταλοί, έδωσαν το κάτι παραπάνω σχεδιαστικά. Η έκδοση turismo σε αποπλανεί τουλάχιστον εικαστικά.

Η διχρωμία ανάμεσα στο κόκκινο και στο γκρι με το λευκό, λεπτό φιλετάκι να την υπογραμμίζει είναι πετυχημένη, δίνει χαρακτήρα και θυμίζει, στους παλαιότερους τις περιορισμένες εκδόσεις Smash των Abarth Autobianchi. Τα τρία ζευγάρια φωτιστικών σωμάτων συνεισφέρουν στην γενικότερη εικόνα της όμορφης αγριάδας. Το αυτό για τις εντυπωσιακές ελαφρού κράματος ακτινωτές 17άρες ζάντες που κοσμούν τους θόλους. Στο εσωτερικό οι παρεμβάσεις είναι ακόμα πιο έντονες, με τις πεταλιέρες, τα καθίσματα, τα όργανα, τον επιλογέα, το βολάν να αποτελούν εικαστικές σημειώσεις υψηλού επιπέδου.

Στο δρόμο το σύνολο είναι διττού χαρακτήρα. Η επιλογή sport το μεταμορφώνει. Χωρίς αυτήν είναι ένα μικρό, άνευρο αυτοκίνητο. Με αυτή μετατρέπεται σε ένα γρήγορο σύνολο. Η αλήθεια είναι ότι τους 160 ίππους του δεν τους πολυκαταλαβαίνεις. Ακόμα και έτσι διακρίνεται για την πολιτισμένη λειτουργία του. Αυτή είναι η μισή ερμηνεία. Η άλλη μισή είναι το πολύ καλό πλαίσιο που συνοδεύεται από ένα εξίσου καλό στήσιμο. Έτσι, στρίβοντας, σου δίνει την εντύπωση ότι υπήρχε κάτι, λίγο ακόμα που δεν το είχες ανακαλύψει και στην επόμενη το παίρνεις αλλά και πάλι κάτι περισσεύει. Θα το περιέγραφες ως περίεργα ευχάριστο.



Κάποιους πόντους χάνει από τα «μαλακά» υλικά τριβής. Αν το ταλαιπωρήσεις λίγο, σε κατηφόρες με τα φρένα, ή σε ανηφόρες με το συμπλέκτη δεν θα αργήσει να σου μυρίσουν τα τακάκια και ο δίσκος. Υποθέτω ότι πιο σκληρά υλικά τριβής θα το έκαναν πιο κουραστικό στις αστικές συνθήκες, οπότε ακολουθήθηκε ένας συμβιβαστικός δρόμος, που μοιραία

παρουσιάζει αδυναμίες σε ακραίες στιγμές.



Περί χρησιμότητας. Είναι η ίδια, η εποχή μας, που μπορεί να συνδυάζει πράγματα που κάποτε ήταν ασυνδυάστα. Αισιόδοξο αυτό. Είναι όμως πάλι η ίδια η εποχή μας που μας αναγκάζει να συνδυάζουμε συνθήκες που κάποτε δεν χρειαζόταν. Η άλλη ανάγνωση, η όχι τόσο αισιόδοξη, του ίδιου θέματος.

Τι ακριβώς εννοώ; Ότι πριν 36 χρόνια π.χ. μια αντίστοιχη μοτοσυκλέτα με την σημερινή 1000 CBF, ήταν η CB 750. Στοιχίζε 95.000 δρχ. (279 €), τα μισά περίπου από ένα ταπεινό M ini των 850 κ.εκ., και το ένα τρίτο από μια πεντάπορτη 1200άρα Alfasud

. Ζύγιζε 250 κιλά και ο σούπερ καρέ τετρακύλινδρος κινητήρας της, απέδιδε 67 ίππους. Με ένα πλαίσιο που είχε πολλά να ζηλέψει από τα σημερινά, ήταν μια πριγκίπισσα των ανοικτών δρόμων. Δεν χώνευε τις αστικές συνθήκες, αλλά και οι ίδιες οι αστικές συνθήκες δεν ήταν τόσο ασφυκτικές.



Σήμερα, η CBF με τα 998 πολιτισμένα κυβικά της, μπορεί να σε πετάξει ένα πρωινό στις Μυκήνες να δεις αυτά που ξέχασες από την δοκιμαζόμενη τούτη χώρα και να σε γυρίσει πίσω δικάβαλο και ατσαλάκωτο. Μπορεί να σε ταξιδεύει με 200 στο εθνικό δίκτυο χωρίς να σφίγγεται το στομάχι σου και κυρίως μπορεί να φρενάρει ανελέητα με ένα εκπληκτικό μπροστινό. Μιλώντας για φρένα έχει ένα εξαιρετικό ABS, με μια μοναδική ευαισθησία που εμπλέκεται όταν πραγματικά το χρειάζεσαι χωρίς να υστερεί, χωρίς να υπερβάλλει. Ταυτόχρονα παρά τα 240 κιλά του, μπορεί να ελίσσεται στο κλεινόν άστρ, σχεδόν σαν «παπάκι» χωρίς να ασφυκτιά παρά τις συχνά δύσκολες συνθήκες. Τέλος με το ήρεμα «ηλεκτρικό» μοτέρ της και μια ροπή κοντά στα 100 Nm

που πριν 36 χρόνια είχαν αυτοκίνητα με κινητήρες πάνω από 1.300 κ.εκ. αλλά και 106 ίππους που συναντούσες σε 1600άρια, έχει αστείρευτη δύναμη από χαμηλά, γεγονός που βοηθά να κάνεις ελαφρές αλητείες στη λεία ελληνική ασφαλτο χωρίς να καις (και να κλαις) για το φθαρμένο πίσω ελαστικό. Με λίγες κουβέντες τα έχεις όλα και δεν βάζω στην εξίσωση τις εκκωφαντικές, σε σχέση με «χθες» αλλαγές στην τροφοδοσία, το αλουμινένιο πλαίσιο, την ιδανική κατανομή βάρους, τις επτά θέσεις ρύθμισης του πίσω αμορτισέρ, τους ανοδιωμένους ρυθμιστές της προφόρτισης των ελατηρίων του πιρουνιού, τη ρυθμιζόμενη ζελατίνα.



Είναι ένα τόσο φιλικό και χρήσιμο δίκυκλο που σε μικρό χρονικό διάστημα από τότε που θα ζήσεις μαζί του δεν μπορείς παρά να το αγαπήσεις. Ασφαλώς αυτή η αγάπη έχει ένα κόστος. Τόση τεχνολογία, τόση χρησιμότητα, τόση φιλικότητα κοστίζουν. Αν πάλι λέγαμε σε κάποιον 20άρη το '77 ότι 36 χρόνια αργότερα το 1000 CBF θα στοίχιζε 11.900 €, δηλαδή 4.000.000 παλιές καλές δραχμές, ή όσα ένα πολύ μεγάλο, καλό διαμέρισμα, θα γελούσε. Πλην όμως συμβαίνει. Άλλοι το λεν πληθωρισμό, άλλοι πρόοδο, άλλοι οικονομία.

Εδώ που φτάσαμε, κατανοούμε πως οτιδήποτε φέρει πάνω του, είτε πετυχημένη σύγχρονη τεχνολογία, είτε ευδιάκριτες σχεδιαστικές πινελιές, είτε ακόμα περισσότερο και τα δύο δεν μπορεί, εκ των πραγμάτων, να είναι φθινό.

Συνειδητοποιημένοι πια μπορούμε να κάνουμε τις επιλογές μας. Κι αν έπρεπε απαραίτητα να διαλέξω κάτι από τα παραπάνω, χωρίς ενδοιασμούς θα επέλεγα την δίτροχη λύση.

Κυρίως λόγω θαυμασμού στα πεπραγμένα του

Soichiro

, αλλά και λόγω εποχής. Χαρά θεού είναι. Ελληνικό καλοκαίρι. Γιατί να κλειστείς σε ένα τόνο μέταλλο, έστω και τόσο όμορφο όσο ένα 595;