



«...αυτό που έχει απομένει από εκείνες τις περιφανείς Αφρικάνες, στις μέρες μας, είναι μια ακολουθία από αναμνήσεις, με το περιτύλιγμα του μοναδικού και την βεβαιότητα του ανεπανάληπτου. Καμιά από εκείνες τις συνθήκες δεν μπορεί να ξαναγεννηθεί, αφού τίποτα από τα τότε δεδομένα δεν υπάρχει πια.»

Μερικές από τις πιο ήσυχες, όμορφες, ξεχωριστές στιγμές και διαδρομές, έχω πιστώσει στην Africa. Συνέζησα, με τρεις διαφορετικές, έως το '95.

Η πρώτη, ήρθε εν χορδαία και οργάνοις την άνοιξη του '92 ύστερα από τρία χρόνια συμβίωσης με [Transalp](#).

Καμιά από αυτές, πλην ελαχίστων εξαιρέσεων, δεν είχαν κυλήσει τους τροχούς τους στους δρόμους της πόλης. Είχαν έρθει, καθαρά σαν δίτροχα ψυχαγωγίας. Ως μέσα απόδρασης.

Για την καθημερινότητα της πόλης υπήρχε παπί που έπαιρνε όλο το φορτίο των δεκάδων χιλιομέτρων ανά μέρα, αγόγγυστα.

Ιούνιος του 92. Με την πρῶ τη στον Τιμφρηστό.

Έτσι, οι Africa εγκαταστάθηκαν στο πιο ευχάριστο κομμάτι της ζωής μου. Γυρίσαμε μαζί ένα μεγάλο τμήμα του τόπου. Λασπωθήκαμε στο Γράμμο, κρυώσαμε στη Φωκίδα και καήκαμε από τον ήλιο στην Μεσσηνία.

Το κύριο άλλοθι για την απόκτησή τους, πάντα είναι χρήσιμο ένα άλλοθι, ήταν να κάνουν κάθε καλοκαίρι έξι με επτά ταξίδια από το κέντρο στην Κέρκυρα μετ' επιστροφής. Σχεδόν στο σύνολό τους νυκτερινά. Αναχωρούσαμε Πέμπτη ή Παρασκευή βράδυ και επιστρέφαμε Κυριακή ή Δευτέρα βράδυ. Κλέβαμε δηλαδή μια εργάσιμη, για να συνθέσουμε αυτό που περιέγραφαν οι σύμμαχοι ως long weekend. Λαμπρά.



Απρίλιος του '94. Με τη δεύτερη. Στο φόντο το Καλλίδρομο.

Στις μέρες μας αυτό που έχει μείνει από αυτές, είναι μια ακολουθία από αναμνήσεις οι οποίες συντροφεύουν το παρόν, με το περιτύλιγμα του μοναδικού και την βεβαιότητα του ανεπανάληπτου. Καμιά από τις τότε συνθήκες δεν μπορεί να ξαναγεννηθεί, αφού τίποτα από εκείνα τα στοιχεία δεν υπάρχει πια. Οι λόγοι είναι προφανείς. Δεν είναι μόνον ο τόπος που αλλάζει. Είμαστε κι εμείς. Αυτοί που έρχονται, οι άλλοι που αναχωρούν. Κι όλα εκείνα που γίνονται αργά, προοδευτικά έτσι ώστε σιγά σιγά να σβήνουν, να επικαλύπτονται από τα επόμενα.



Αύγουστος '94. Με την τρίτη και, μέχρι στιγμής, τελευταία. Στο βάθος η Αετομηλίτσα

Σαν κατέφτασε λοιπόν η πρόσκληση (την οποία αποδέχτηκα ασμένως), από τον Δ/ντή εταιρικής επικοινωνίας του αποκλειστικού εισαγωγέα και διανομέα στην Ελλάδα (όμιλος Σαρακάκη) για την παρουσίαση της νέας Africa Twin, όλα τα προηγούμενα ήρθαν απρόσκλητα στη μνήμη. Όχι με την προσμονή ότι θα τα ξαναζούσα, αυτό το ξεκαθαρίσαμε, αλλά σαν μια επανασύνταξη σαν ένδειξη ότι κάποιος άλλος μπορεί να ζήσουν την δική τους εκδοχή του ανεπανάληπτου, την ώρα που οι πρεσβύτεροι θα έχτιζαν τις αναμνήσεις του μέλλοντος.

Ένας ανοιξιάτικος καιρός με σοροκάδα και ευχάριστη θερμοκρασία για δίτροχη βόλτα, συνέτεινε σε ένα ταιριαστό καιρικό πλαίσιο. Οι δρόμοι της Μεσογαίας που οδηγούσαν στην Ανάβυσσο, εκεί γινόταν η παρουσίαση και το test ride, περιτριγυρίζονταν από το ζωντανό πράσινο της άνοιξης βελτιώνοντας μια ήδη καλή διάθεση καθώς το [CBR](#) με κατέβαζε εκεί που ο Σαρωνικός συναντά το Αιγαίο.

Μεγάλη σε διάρκεια, αλλά μεστή με πολύ πληροφορία η παρουσίαση. Επιγραμματικά: Η Honda παίζει πολύ δυνατά το χαρτί της Africa. Έχει δουλέψει πολύ σε τεχνολογικό επίπεδο και αντίστοιχα το προβάλλει πολύ δυναμικά. Χρησιμοποιεί το μότο «Αληθινή περιπέτεια» και κάνει τα πάντα για να μας δείξει ότι αυτή η Africa είναι ότι καλύτερο μέχρι σήμερα με διττή προσωπικότητα. Φέρνει στην επικαιρότητα την θεότητα του Ιανού, για να ενισχύσει την ιδιότητα της διπλής προσωπικότητας και την ντύνει με εικόνες καταπληκτικής ομορφιάς και ελευθερίας.

Είναι έτσι;

Μετά από 60 χιλιόμετρα στο κέρασ της Αττικής (και όχι της Αφρικής, εκεί που σάρωνε στο δεύτερο μισό της δεκαετίας του '80), η πρώτη απάντηση είναι: Ναι! Αυτή η 5η γενιά, που έρχεται 14 χρόνια μετά την προηγούμενη είναι μια άλλη Africa. Δεν είναι XLV. Είναι CRF. Τι σημαίνει αυτό; Ότι είναι twin εν σειρά και όχι σε διάταξη V. Έτσι δεν υπάρχει πίσω κύλινδρος και ο κορμός λέπτυνε. Λέπτυνε και χαμήλωσε πολύ θυμίζοντας σχήμα έγχορδου. Έγχορδου σκέφτηκα και θυμήθηκα κάτι που έλεγε γνωστός τις, δίκην κομπλιμάν σε καλλιπυγες δέσποινες: *«Τι ωραίο κορμάκι έχεις! Σαν κιθάρα από λευκή ξυλεία»*. Δεν γνωρίζω κατά πόσο το εκτιμούσαν.



Μάρτιος 2016. Με φόντο το νησί του Πάτροκλου.

Στον, δίκύλινδρο 998 κ.εκ. με την 4βάλβιδη κεφαλή Unicam από τα τα CRF, κινητήρα, που αποδίδει 95 ίππους στις 7.500 σ.α.λ και 10 Nm ροπής στις 6.000 σ.α.λ. έχει πέσει πολύ μελέτη και έχουν εφαρμοστεί πλήθος ενδιαφέρουσες ιδέες, που προήλθαν, ακριβώς, από την πλούσια αγωνιστική προίκα των CRF.

Η αντλία του νερού χωνεύτηκε μέσα στο κέλυφος του συμπλέκτη, ενώ το μικρό ύψος του ημί-ξηρου κάρτερ, καθώς το λάδι αποθηκεύεται σε δοχείο χαμηλά στο στροφαλοθάλαμο, μεγάλωσε την απόσταση της μοτοσυκλέτας από το έδαφος στα 250 χιλιοστά. Ο στρόφαλος των 270° προσφέρει ξεχωριστό χαρακτήρα στην καμπύλη ισχύος αλλά και άριστη αίσθηση της πρόσφυσης του πίσω τροχού, ενώ διαξονικοί, πρωτεύοντες αντικραδασμικοί άξονες καταστέλλουν τους κραδασμούς.

Μιλώντας για κραδασμούς συμβαίνουν πολλά, και όπως μας πληροφορούν οι τεχνικοί του Ιαπωνικού εργοστασίου, οι κραδασμοί δεύτερης τάξεως εξουδετερώνονται λόγω της διαφοράς φάσης των εμβόλων, ενώ οι κραδασμοί πρώτης τάξεως λόγω αδράνειας και σύζευξης εξουδετερώνονται με τη χρήση διπλών αντικραδασμικών αξόνων. Ο εμπρός αντικραδασμικός άξονας φέρει δύο αντίβαρα, ενώ ο πίσω μόνο ένα για οικονομία βάρους. Επίσης οι αντλίες νερού και λαδιού οδηγούνται από τους αντικραδασμικούς άξονες του κινητήρα.

Κατεβλήθη προσπάθεια όλη μάζα να βρίσκεται στο κέντρο και χαμηλά προκειμένου τα κρύψει τα 228 κιλά της, πράγμα που καταφέρνει. Τα 18,8 λίτρα χωρητικότητας του ρεζερβουάρ θεωρητικά προσφέρουν 400 χλμ αυτονομίας.



Μάρτιος 2016. Κάτω από τον ναό του Πσειδώ να. Στο βάθος το Μακρονήσι

Εξαιρετικά ισόρροπη η διάταξη του μόνιμου ABS στον μπροστινό τροχό και κατ' επιλογή στον πίσω, ενώ ο αναβάτης μπορεί να επιλέξει από τέσσερα επίπεδα ελέγχου για το Honda Selectable Torque Control (HSTC): 1,2, 3 & off.

Ο βαθμός ηλεκτρονικού ελέγχου από το σύστημα μειώνεται όσο τα επίπεδα αυξάνονται,

επιτρέποντας αυξημένη ολίσθηση του πίσω τροχού και με το πίσω ABS κλειστό, ελευθερία για πλήρες μπλοκάρισμα του πίσω τροχού.

Η πλήρης περιγραφή των τεχνολογικών προτάσεων θα απαιτούσε πολλά MB, θέμα που αφήνω για κάποια άλλη μελλοντική στιγμή. Θα σταθώ σε αυτή την πρώτη, μικρή, αλλά αρκετή για συμπεράσματα, επαφή.

Θέση οδήγησης βολική ακόμα και μικρούς το δέμας αναβάτες, καθώς υπάρχει η δυνατότητα ρύθμισης του ύψους της σέλας. Τα ψηφιακά όργανα ευκρινή ακόμα και για τους, ου γαρ έρχεται μόνον, πρεσβύωπες, ενώ το μεγάλο πλήθος των χειριστηρίων, σε σχέση με τις τελευταίες Africa, εύκολα διαχειρίσιμο.

Από ένα παιχνίδι της τύχης η, περιστασιακά, «δική μου» είχε ακριβώς τα ίδια χρώματα με το κράνος μου. Έφερε δε και κεντρικό σταντ και το φέρινγκ με την έξτρα ζελατίνα, που προσφέρει μεγαλύτερη προστασία αλλά για τις συγκεκριμένες ρυθμίσεις του ύψους της σέλας και τις διαστάσεις αναβάτη, το οπτικό μου πεδίο διαχωριζόταν ακριβώς στη μέση της ζελατίνας, αποτέλεσμα όχι βολικό.

Κινούμενοι ζωηρά από την παλαιά Φώκαια, στο φρύδι των βραχωδών ακτών της νότιας Αττικής, πάνω στην παραλιακή στα γρήγορα κομμάτια προς τον ναό του Ποσειδώνα, η νέα Africa αποκάλυψε τμήμα της ασφάλτινης ταυτότητα της σαν μια μοτοσυκλέτα που μπορεί να κινηθεί γρήγορα, χωρίς να τρομάζει τον αναβάτη. Επιβραδύνει αποτελεσματικά, στρίβει, γέρνει, σου κάνει τα χατίρια. Δεν της λείπει δύναμη, σου προσφέρει μια λαμπρή αίσθηση.

Στο χώμα καταφέρνει να κρύψει εξίσου τη μάζα της, καθώς εύκολα μετατρέπεται σε παιχνίδι, ακόμα και με ακατάλληλα ελαστικά, στοιχείο που έχει πρωταγωνιστικό ρόλο για κίνηση εκτός ασφάλτου. Την οδηγείς άνετα όρθιος, την γλιστράς κατά το δοκούν, χωρίς να ξεχνάς ότι θα είναι κρίμα να την ακουμπήσεις οπουδήποτε ακόμα κι' αν οι άνθρωποι της Honda διατείνονται ότι είναι άθραυστη.

Αν και όποιος έχει την δυνατότητα να διαθέσει 13.990 ευρώ δεν πρέπει να αναρωτιέται ιδιαίτερος για θέματα κατανάλωσης, ας αναφερθεί ότι σε αυτά τα 60 περίπου χιλιόμετρα που διανύσαμε με τον πιο ενεργοβόρο και σπάταλο τρόπο, η κατανάλωση δεν ανέβηκε περισσότερο από 7,3 λτ./100 χλμ.

Φτάσαμε πάλι στην άσφαλτο στρίψαμε δυτικά και με τον ήλιο σχεδόν κόντρα σε αυτό το προχωρημένο ημιανοιξιάτικο απόγευμα διανύσαμε τα τελευταία χιλιόμετρα πάλι κάπως σβέλτα μέχρι την Ανάβυσσο. Ίδιες εντυπώσεις. Ίδια αίσθηση. Ίδια ευχαρίστηση και ναι το μότο «αληθινή ευχαρίστηση» ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Αντίθετα το άλλο μότο που ακούστηκε, το: «απαράμιλλη ελαφρότητα» ας μου επιτραπεί η άποψη ότι το βρήκα κάπως άστοχο. Όχι γιατί θυμίζει Κούντερα, αλλά διότι η λέξη ελαφρότητα παραπέμπει σε κάτι αδιάφορα λίγο, σε κάτι σαχλό, που σε καμιά περίπτωση δεν ήταν, δεν είναι η Africa. Το αντίθετο μάλιστα έχει μια ιστορία βαρύτιμη κι από τι φαίνεται ένα αντίστοιχο μέλλον.



Αυτά σκεπτόμουν καθώς επέστρεφα με το [CBR](#) , πάνω στους δρόμους της Αττικής Μεσογαίας, με έντονα ανοιξιάτικα σημάδια. Το είχα χαρεί πολύ και θα το χαρώ ακόμα πιο πολύ όταν, αργότερα, βρεθούμε περισσότερο. Μου θύμισε λεπτότερες, λιγότερο υποκριτικές εποχές. Μου ξανάφερε στο προσκήνιο λησμονημένες ζωγραφιές, αλλά για να μην μένουμε στο παρελθόν, με γέμισε προσμονές για το μέλλον.

Επί του θέματος, θα τα ματαπούμε