

22 ΜΑΪΟΥ - 28 ΜΑΪΟΥ 2025
ΤΕΥΧΟΣ 958, 210 Η ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ
WWW.ATHENSVOICE.GR
FREE PRESS ΚΑΘΕ ΠΕΜΠΤΗ

Πάνος Λουκάκος

«Μας κυβέρνησαν άνθρωποι
που είχαν και άγνοια και ανικανότητα»

Της Αγγελικής Μπιρμπίλη

Εύα Στεφανή

Μιλάει στην Κρυστάλη Γλυνιαδάκη

Τα «Plāsmata 3» της Στέγης

επιστρέφουν στο Πεδίον του Άρεως

Της Νίκης-Μαρίας Κοσκινά





Η COSMOTE TELEKOM φέρνει το MagentaONE. Έναν κόσμο όπου όλα συνδέονται!

Για πρώτη φορά, συνδέεις ό,τι ζεις,
με όσους αγαπάς, για να απολαμβάνετε
όλοι μαζί ακόμα περισσότερα!



Info-diet

Της ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ



ΠΟΛΡΟ

Να ένα ωραίο ψαροταβερνάκι, αν θέλεις να φας ολόφρεσκα, καλομαγειρεμένα θαλασσινά με θέα τη βιομηχανική περιοχή του Ρέντη. Συστήνεται ανεπιφύλακτα.
(Τζων Κέννεντυ 6, Λαχαναγορά Ρέντη)

ΡΟΥΤΙΝΑ

Υπάρχουν οι τάρτες λεμονιού, υπάρχει και η lemon pie του Δημήτρη Μακρυνιώτη, που είναι «μια άλλη χώρα». Μόλις άνοιξε στη Γλυφάδα το πιο ωραίο ζαχαροπλαστείο των νοτίων προαστίων.
(Δούσμανη 8-10, Γλυφάδα)

ΠΡΩΙΜΑ ΠΕΠΟΝΑΚΙΑ ΚΡΗΤΗΣ

Δεν είναι πεπόνια, είναι τα φρούτα του Θεού. Τρομερά εύγευστα και αρωματικά. Εγώ τα βρήκα στη λαϊκή της Ξενοκράτους.

Ο ΡΑΡΑΖΟ ΚΑΙ ΤΟ ΜΠΑΛΚΟΝΙ ΤΟΥ

Έγινε γνωστός μέσα στο lockdown, κάνοντας τραγούδια στον καναπέ του, στο μπαλκόνι του. Τώρα, το Μπαλκόνι του έρχεται από τον Voice 102,5, με πολλούς καλεσμένους, στη Δεξαμενή στο Κολωνάκι, Πέμπτη 22/5 στις 19:30 (είσοδος ελεύθερη).

ΚΟΥΜΚΑΝ

Το καλύτερο όνομα για μπαρ στην Κηφισιά. Το έφτιαξε ο Άρης Βεζενές για το Semiramis Hotel. Γκλάμωρους, μυστηριώδες και χαριτωμένο σαν social club των 60s όπου γίνονται ζουρ-φιξ για καρέ κουμκάν.
(Χαρ. Τρικούπη 48 στην Κηφισιά)

ΔΙΑΛΟΓΟΣ ΣΤΟ ΣΤΕΓΝΟΚΑΘΑΡΙΣΤΗΡΙΟ

-Και πότε λένε να έρθω να πάρω το μπουφάν;
-Εεε τώρα, προς το τέλος καλοκαιριού, προς τον χειμώνα, λίγο πριν γεννηθεί ο Χριστούλης;



ΔΙΑΦΗΜΙΣΤΙΚΑ ΦΩΤΕΙΝΑ DRONES

Είτε πάνω από την Ακρόπολη είτε πάνω από το Ζάππειο, είναι μια κακόγουστη διαφήμιση.

Η ΑΘΗΝΑ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΙΣ 5 ΠΟΛΕΙΣ «SITTING DUCKS»

Δηλαδή, πόλεις που είναι ιδιαίτερα ευάλωτες στην κλιματική κρίση, εκτεθειμένες, ακίνητες και απροστάτευτες απέναντι σε ακραία καιρικά φαινόμενα. Οι άλλες πόλεις: Ντάλας, Σίδνεϊ, Κέιπ Τάουν και Λισαβόνα. Είμαστε ένα από τα πιο απροστάτευτα αστικά τοπία της Ευρώπης.
(Financial Times)

ΑΠΟΡΙΑ

Πώς γίνεται να είμαστε πρωταθλητές στις ώρες εργασίας και η παραγωγικότητά μας να αγγίζει μόλις το 60% του μέσου όρου της Ε.Ε.;

ΦΟΙΤΗΤΙΚΑ

Ονειρεύομαι τη μέρα που οι φοιτητές θα κατέβουν μαζικά σε διαδηλώσεις για τα χάλια των ελληνικών πανεπιστημίων.

ΤΑΞΙ

Άρχισε η περίοδος των ακυρώσεων κλήσεων γιατί δεν τους αρέσει ο προορισμός και προτιμούν αεροδρόμιο και, κυρίως, τουρίστες πελάτες. Οι υπόλοιποι θα το κόβουμε σιγά σιγά με το πόδι.

ΠΡΩΤΟΣΕΛΙΔΟ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ

«Κυρανάκη τραμπαρίφα, βάλε τη διπλή ταρίφα»
(Ταξιτζήδες κατά αν. υπουργού)



Σε βλέπω!

Της ΛΕΝΑΣ ΔΙΒΑΝΗ



Σε βλέπω να καπνίζεις στο αεροδρόμιο

Σε βλέπω να καπνίζεις στο αεροδρόμιο της Μάλτας και μια αισιοδοξία σπκώνει το κεφαλάκι της μέσα μου. Τρέχω να δω αν κάνουν τα μάτια μου πουλάκια, αν παραλογίζομαι. Έπειτα από χρόνια βίαιης χειραγώγησης, κοινωνικής ατίμωσης και μεσαιωνικής τιμωρίας όσων τολμούσαν να καπνίσουν, είδα μια χώρα που αντιδρά φυσιολογικά: θέλεις να καπνίσεις, κάν' το σ' έναν φυσικά αεριζόμενο, ευπρεπή χώρο, αρκεί να μην ενοχλείς όσους δεν θέλουν — ο παλαιότερος κανόνας ευγένειας. Η ατίμωση που υφίστασαι στη Νέα Υόρκη ή στο Τόκυο λ.χ. είναι πέραν της κοινής λογικής. Ποιον ενοχλώ αν καπνίζω στον δρόμο; Δίνω το κακό παράδειγμα; Γελάνε κι οι πέτρες, όταν όλοι πίνουν σαν νεροφίδες παντού (επιδημία ο διαφημιστικός αλκοολισμός στις ταινίες/σειρές), τρώνε καρκινογόνα τρόφιμα και καρδιοκτόνα λίπη και φουμάρουν τριαξονικούς μπάφους νομιμότητα. Μιλάμε για μαζική υστερία που επικεντρώθηκε παγκοσμίως σε ένα βλαπτικό προϊόν για να ξεχάσουμε πόσο μας δολοφονούν τα άλλα, που είναι και πιο προσοδοφόρα.

Μάλτα, θα ξανάρθω σύντομα (γιατί είσαι και κουκλάρα)!

ΤΟ ΕΞΩΦΥΛΛΟ ΜΑΣ

Αυτή την εβδομάδα παρουσιάζεται ένα στιγμιότυπο από το έργο «Tectonic riders», μια καλλιτεχνική ταινία-βιντεοεγκατάσταση της **Εφης Γούση**. Η Έφη Γούση είναι πολυθεματική καλλιτέχνη με βάση της το Παρίσι, η οποία εργάζεται στα πεδία της φωτογραφίας, του κινηματογράφου και της σκηνοθεσίας θεάτρου. Έχει σπουδάσει υποκριτική στη Δραματική Σχολή του Κρατικού Θεάτρου Βορείου Ελλάδος, γι' αυτό και στην εικαστική αφήγησή της ενυπάρχει μια κινηματογραφική και θεατρική ευαισθησία. Το έργο της διερευνά θέματα της θηλυκότητας, της ταυτότητας και του μεταφυσικού, ενώ συχνά διακρίνεται από μια ονειρική, ποιητική ατμόσφαιρα. Το «Tectonic riders» θα βρίσκεται στη μεγάλη έκθεση της Στέγης Ιδρύματος Ωνάση «Plāsmata 3» στο Πεδίον του Αρεως από τις 27 Μαΐου έως και τις 15 Ιουνίου.



Athens Voices

Του ΓΙΑΝΝΗ ΝΕΝΕ
panikoval500@gmail.com

Λόγια που ακούστηκαν δημοσίως στην Αθήνα



Μεσήλικας κύριος σε κατάσταση ορθοπεδικών ειδών ζητάει ν' αγοράσει ζώνη για την οσφυαλγία.

Η πωλήτρια ετοιμάζεται να του τη φορέσει γύρω από τη μέση:

**-Τώρα θα χρειαστεί να σας αγκαλιάσω λίγο...
-Αφού είναι για καλό σκοπό, δεν πειράζει.**

(Μεσογείων, Χολαργός, Σάββατο πρωί)

«Αυτός είναι ο Βασίλης. Και η ώριμη δίπλα του είναι το κορίτσι του».

(Κύριος δείχνει σε κυρία φωτογραφίες στο κινητό του, σε café στο Κολωνάκι. Κυριακή πρωί.)

«Οι γυναίκες είναι πονηρές, είναι μοχθηρές, είναι γάτες. Και η γάτα είναι σκύλα. Ενώ οι άντρες είναι σκύλοι, αγαθοί».

(Αντροπαρέα σε εστιατόριο, Χάρπτος, Κολωνάκι, Παρασκευή βράδυ)

«Είπα στην καθαρίστριά μου να την πληρώνω με IRIS και μου απάντησε: "Εγκώ μόνο μαύρα"».

(Παρέα σε café, Μοναστηράκι, Σάββατο απόγευμα)

**-Αυτός έχει πάρει την αδερφή της πρώην γυναίκας του Σάκη. Τώρα έχουν χωρίσει.
-Κάτσε, γιατί μπερδεύτηκα.**

(Κορίτσια συζητούν για το χάος των ανθρώπινων σχέσεων. Γρηγόρης, Παρασκευή απόγευμα.)

«Για να πάμε σπίτι να δούμε, θα έχει μαγειρέψει η μαμά»

(Μπαμπάς με πιτσιρίκι, Κολωνάκι, Σάββατο μεσημέρι)



Το Ισραήλ στην παγίδα της Χαμάς

Τα όνειρα του Νετανιάχου και οι προσευχές του Σινουάρ στον Αλλάχ

Της ΣΩΤΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Δεκαεννέα μήνες μετά την επίθεση της Χαμάς, το Ισραήλ έχει εγκλωβιστεί σε έναν πόλεμο τυφλής εκδίκησης. Η κυβέρνηση του Μπενιαμίν Νετανιάχου ακολουθεί τακτική take no prisoners: να μη μείνει κανείς ζωντανός από το εχθρικό στρατόπεδο. Όμως, ακόμα και οι πόλεμοι —ιδιαίτερα οι πόλεμοι— διέπονται από συγκεκριμένους κανόνες: όταν η μία ή η άλλη πλευρά τούς παραβιάζει, διαπράττει «εγκλήματα πολέμου». Ένα από αυτά είναι η εξόντωση αμάχων: αν και σχετικά εύκολη από πρακτική άποψη, κρίνεται ηθικά ανεπίτρεπτη και επιβλαβής για τον ίδιο τον δράστη, εφόσον προκαλεί διεθνή κατακραυγή και δικαίωση του εχθρού. Άλλα «εγκλήματα πολέμου» είναι η καταστροφή νοσοκομείων, σχολείων, υποδομών ζωτικής σημασίας, καθώς και η στέρση τροφής ή νερού (η λιμοκτονία ως μέθοδος εξόντωσης) και η αναγκαστική μετακίνηση πληθυσμών (η εθνοκάθαρση): υπάρχουν πληροφορίες ότι οι ισραηλινές δυνάμεις τα διαπράττουν όλα τούτα, ενώ παραλλήλως επιτρέπουν τη λειτουργία υπηρεσιών ανθρωπιστικής βοήθειας. (Να σε κάψω, Γιάννη μ', να σ' αλείψω λάδι.)

Τα τελευταία πράγματα που θα έπρεπε να επιθυμεί το Ισραήλ είναι ο διχασμός της ισραηλινής κοινωνίας (ο οποίος γίνεται όλο και πιο πικρός), η όξυνση του αντιεβραϊκού αισθήματος και του λαϊκού αντισημιτισμού —που προκαλούν κραδασμούς σε όλες τις κοινωνίες— η απώλεια συμμάχων (μια μια οι δυτικές χώρες παίρνουν αποστάσεις) και η ηρωοποίηση των Παλαιστινίων, χαμασιτών και μη. Κι όμως, η ισραηλινή κυβέρνηση εργάζεται με ζήλο προς αυτή την κατεύθυνση, δίνοντας επιχειρήματα στην αντισημιτική αριστερά, η προπαγάνδα της οποίας έχει οργιάσει. Αναμενόμενο: το σχέδιο που ενέκρινε στις 5 Μαΐου το υπουργικό συμβούλιο του Νετανιάχου για την ανακατάληψη της Λωρίδας της Γάζας δείχνει ότι η ισραηλινή ηγεσία είναι εντελώς ανάληκτη τόσο μπροστά στην τραγωδία των Παλαιστινίων αμάχων, όσο και σ' εκείνη των ομήρων —τουλάχιστον 20 από τους 59 που κρατούνται ακόμη αιχμάλωτοι από τη Χαμάς είναι ακόμη ζωντανοί και περιμένουν. Γίνεται όλο και δυσκολότερο να υπερασπιστεί ο εξωτερικός παρατηρητής αυτή τη συνεχιζόμενη στάση, η οποία θέτει σε κίνδυνο όλους εμάς: η ισλαμιστική τρομοκρατία οργανώνεται με τη βοήθεια των γνωστών χρήσιμων πλθίων. Πρέπει να περιμένουμε πλήθος βίαιων επεισοδίων τόσο από μοναχικά άτομα όσο κι από ομάδες που σχετίζονται με ισλαμιστικά δίκτυα.

Η παράταση των εχθροπραξιών συμφέρει αφενός τη Χαμάς, που από θύτης μεταμορφώθηκε σε θύμα, αφετέρου τη ριζοσπαστική πτέρυγα του κυβερνώντος συνασπισμού στο Ισραήλ. Υπενθυμίζω ότι στον κυβερνώντα συνασπισμό, που σχηματίστηκε τον Δεκέμβριο του 2022 υπό την ηγεσία του Μπενιαμίν Νετανιάχου, τα πιο σκληροπυρηνικά κόμματα θεωρούνται το Otzma Yehudit (Εβραϊκή Ισχύς) του Ιταμάρ Μπεν-Γκβριλ και ο «Θρησκευτικός Σιωνισμός» του Μπεζαλέλ Σμότριντς. Το πρώτο εμπνέεται από την ιδεολογία της εβραϊκής υπεροχής, αντιτίθεται στην ιδέα του παλαιστινιακού κράτους και ενθαρρύνει τον εποικισμό· το δεύτερο περιλαμβάνει στο πρόγραμμά του την προσάρτηση της Δυτικής Όχθης (μόνο αυτό μας έλειπε). Υπάρχει κι ένα τρίτο κόμμα, το Noam, με μοναδικό εκπρόσωπο στην Κνεσέτ τον Αβι Μάοζ, που ζητά την ενίσχυση της θρησκευτικής επιρροής στο κράτος. Και τα τρία μού φαίνονται αχρείαστα για το ίδιο το Ισραήλ, που κινδυνεύει να μετατραπεί σε στρατιωτική θεοκρατία, δεδομένου ότι, εκτός από τη συσσώρευση πολιτικής ισχύος, οι εξτρεμιστές θρησκευόμενοι αναπτύσσουν και δημογραφική ισχύ.

Κατά τη διάρκεια της δήμενης εκεχειρίας στις αρχές της χρονιάς, η κατοχή της Γάζας από το ισλαμιστικό κίνημα —το οποίο φέρει την ευθύνη για τον πόλεμο— αμφισβητήθηκε από τους ίδιους τους Παλαιστίνιους. Οι Παλαιστίνιοι δεν διαφέρουν από άλλες κοινότητες: θέλουν την ησυχία τους. Αλλά η αναζωπύρωση των συγκρούσεων, η ανελέητη ισραηλινή επιθετικότητα και το σχέδιο προσάρτησης μέρους του θύλακα, αν όχι ολόκληρης της Λωρίδας της Γάζας, ξαναστέλνει τους Γαζίτες στην αγκαλιά

της Χαμάς. Στην πραγματικότητα, δεν έχουν καμία επιλογή. Από την άλλη πλευρά, η ισραηλινή ακροδεξιά ελπίζει ότι θα εκδιώξει τον παλαιστινιακό πληθυσμό με την τακτική του χάους. Αλλά όχι μόνο μ' αυτήν. Το Ισραήλ δεν επιδιώκει μόνο τη σύγχυση, την αποδιοργάνωση και την αβεβαιότητα του αντιπάλου ώστε να τον κατατροπώσει ψυχολογικά, επιχειρησιακά και πολιτικά — αυτό το έχει ήδη επιτύχει με την τακτική του χάους και την εφαρμογή του δόγματος «Shock and awe»· επιδιώκει την ολική καταστροφή του, τον εκμηδενισμό του πληθυσμού ή τον μαζικό εκτοπισμό. Όμως, αυτό είναι πρακτικά αδύνατο: σημαίνει τη σφαγή ενός ή ενάμισι εκατομμυρίου ανθρώπων ώστε να εκτοπιστούν οι υπόλοιποι. Εξάλλου, εκτός του ότι μιλάμε πλέον για αιματοχυσία πρωτοφανών διαστάσεων, πρόκειται για σχέδιο ιστορικά και ηθικά απαράδεκτο: οι Παλαιστίνιοι —οι Άραβες— βρίσκονται στον τόπο τους, όπως στον τόπο τους βρίσκονται και οι Ισραηλινοί. Ο Μπίμπι θα δυσκολευτεί να βρει στήριξη για κάτι τόσο παράλογο· ο Βίκτορ Όρμπαν δεν μετράει από μόνος του.

Ο ίδιος ο Μπίμπι αρνείται να αναλάβει το μερίδιο ευθύνης που του αναλογεί στο κενό ασφαλείας της 7ης Οκτωβρίου 2023. Διατηρείται στην εξουσία με τη συμπαράσταση των σκληροπυρηνικών, που του επέτρεψαν να αποφύγει πρόωρες εκλογές και να καθυστερήσει την εκδίκαση των υποθέσεών του για διαφθορά. Έτσι, το Ισραήλ έχει παγιδευτεί: αν διενεργούνταν εκλογές και αναδεικνυόταν ένα πιο φιλειρηνικό κυβερνητικό σχήμα, ίσως αυτός ο τελευταίος πόλεμος να οδηγούσε στη λύση των δύο κρατών όπως έχει προταθεί από τους μετριοπαθείς Ευρωπαίους ηγέτες και, μεταξύ άλλων, από το κόμμα των ισραηλινών Δημοκρατών, που σχηματίστηκε τον Ιούλιο του 2024, όταν συγχωνεύτηκε το Εργατικό Κόμμα με το σοσιαλδημοκρατικό Μερέτς. Οι Ισραηλινοί πρέπει να καταλάβουν ότι μια στρατιωτική ανακατάληψη της Γάζας θα σήμαινε διαχείριση τρόμου με τεράστιες δαπάνες ασφαλείας: πώς κυβερνάς έναν πληθυσμό δύο εκατομμυρίων που σε μισεί θανάσιμα; Το 2005 αυτό το (αμοιβαίο) μίσος οδήγησε τον Αριέλ Σαρόν στην απόφαση να εκκενώσει την περιοχή και να κατεδαφίσει τους ισραηλινούς οικισμούς. Αν και η πολιτική του Σαρόν έχει δεχτεί επικρίσεις —κυρίως διότι δεν συνοδεύτηκε από μια γενικότερη στρατηγική— είναι σαφές ότι οι ισραηλινοί οικισμοί σε παλαιστινιακά εδάφη αποτελούν αιτία και αφορμή εκρήξεων· μπορεί κανείς, παρακολουθώντας τις εξελίξεις απέξω, πώς πεπειραμένοι πολιτικοί δεν αντιλαμβάνονται ότι αυτό που οι Παλαιστίνιοι εκλαμβάνουν, δικαίως, ως «Κατοχή» είναι και θα παραμείνει casus belli.

Πιστεύει πραγματικά ο Μπενιαμίν Νετανιάχου ότι οι Παλαιστίνιοι θα κουρασθούν και θα πάρουν τον δρόμο της προσφυγιάς; Κι αν όντως «θελήσουν» να φύγουν πού θα πάνε; Η υπόθεση θυμίζει το Πλοίο των Καταραμένων, το γερμανικό επιβατικό «St. Louis», που το 1939 μετέφερε 937 Εβραίους πρόσφυγες από τη ναζιστική Γερμανία προς την Κούβα και τις ΗΠΑ, πλην όμως τόσο η Κούβα, όσο και οι ΗΠΑ και ο Καναδάς τούς αρνήθηκαν την είσοδο. Το πλοίο αναγκάστηκε να επιστρέψει στην Ευρώπη και πολλοί από τους επιβάτες κατέληξαν αργότερα στα στρατόπεδα συγκέντρωσης. Ποιος θα υποδεχτεί τους ενδεχόμενους Παλαιστίνιους πρόσφυγες ώστε να απλωθούν οι Ισραηλινοί στη Γάζα; Ένα άλλο όνειρο θερινής νυκτός είναι η θανάτωση όλων των ισλαμιστών μαχητών. Μα, θα έπρεπε να έχουμε μάθει από την ιστορία ότι οι ιδεολογίες, οι «αγώνες», παράγουν κληρονόμους, διαδόχους, μιμητές και μαθητές. Αν δεν εκλείψει η αιτία κι αν δεν δυσφημιστεί οριστικά η Χαμάς, θα αναπαράγεται εσαεί, αλλάζοντας μορφές και ηγεσίες. Όσο για το Ισραήλ, και πάλι θα έπρεπε να έχουμε μάθει από την ιστορία ότι η ευημερία δεν μπορεί να διασφαλιστεί χωρίς ειρήνη, κι ότι η ειρήνη απαιτεί συμβιβασμούς. Χωρίς ρεαλιστική διπλωματία, χωρίς όραμα πολιτικής διευθέτησης του παλαιστινιακού ζητήματος, χωρίς συνεννόηση για την απελευθέρωση των ομήρων, η κυβέρνηση Νετανιάχου κάνει το ένα λάθος πάνω στο άλλο: οι προσευχές του εκλιπόντος αρχιχαμασίτη Γιαχιά Σινουάρ —«Αλλάχ, κάνε τους εχθρούς μου να φαίνονται γελοίοι»— φαίνεται ότι εισακούστηκαν. ■

Τέμπη, όπως χρεοκοπία

Του ΣΠΥΡΟΥ ΒΛΕΤΣΑ

Τα πρόσφατα πορίσματα των δύο καθηγητών του ΕΜΠ θα περίμενε κανείς να βάλουν τέλος στα σενάρια περί ύπαρξης παράνομου φορτίου της εμπορικής αμαξοστοιχίας στο δυστύχημα των Τεμπών. Είχαν προηγηθεί τα βίντεο του ίδιου τρένου και οι διευκρινίσεις εκ μέρους του πανεπιστημίου της Γάνδης. Ωστόσο, είναι πολλοί όσοι επένδυσαν στο σενάριο αυτό και πολλά τα κέρδη που επιδίωξαν ώστε να τα αφήσουν να χαθούν.

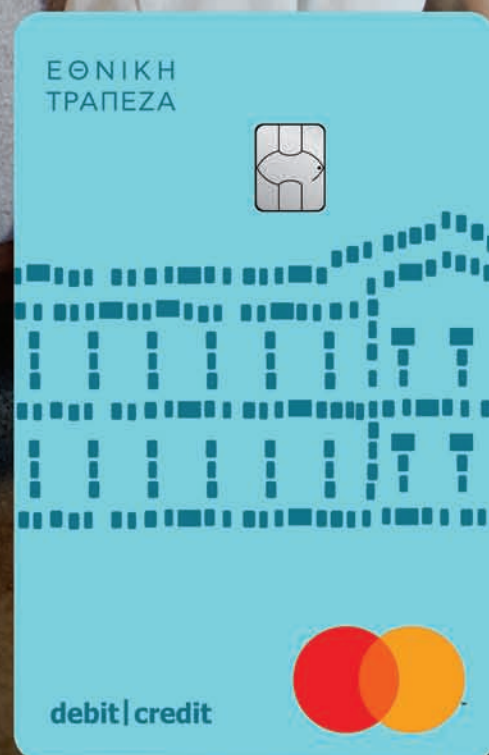
Οι ευθύνες της κυβέρνησης παραμένουν μεγάλες και μετά τη διάψευση της εκδοχής του ξυλολίου. Πρώτα για την κατάσταση στον κρατικό ΟΣΕ, τα ρουσφέτια, την αναξιοκρατία, την ανικανότητα ανθρώπων που βρέθηκαν σε κρίσιμα πόστα. Έπειτα για τη μη ολοκλήρωση της σύμβασης 717. Αν τα ηλεκτρονικά συστήματα που προέβλεπε είχαν εγκατασταθεί εγκαίρως, πιθανότατα το δυστύχημα δεν θα συνέβαινε. Εδώ πρέπει να γίνει μια σημείωση: Η απουσία της επιπλέον ασφαλείας κάνει ακόμη πιο κρίσιμη την ευθύνη των διαχειριστών του δικτύου. Εξάλλου, το 2020 μόνο το 14% του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου ήταν εξοπλισμένο με το σύστημα ETCS. Με τους υπάρχοντες ρυθμούς αναμένεται να φτάσει στο 25% το 2030 και στο 35% το 2040. Ένας αυτοκινητόδρομος παρέχει μεγαλύτερη ασφάλεια από έναν κοινό δρόμο. Μέχρι να γίνει όμως (όπως στη βόρεια Κρήτη) οι οδηγοί θα έπρεπε οδηγούν πολύ προσεκτικά. Η αναγωγή στην απουσία αυτοκινητοδρόμου δεν μπορεί να αθωώσει τους οδηγούς για τα δυστυχήματα που συμβαίνουν.

Φτάνουν η κατάσταση στον ΟΣΕ και η τύχη της σύμβασης 717 για να κατηγορηθεί κάποιος την κυβέρνηση; Φτάνουν και περισσεύουν, μαζί με την κυβερνητική στάση στην εξεταστική επιτροπή και την απόρριψη της εξέτασης των πιθανών ευθυνών των Καραμανλή και Σπίρτζη για τη σύμβαση 717. Μπροστά σ' αυτά, το να έκανε κάποιος λαθρεμπόριο με την εμπορική αμαξοστοιχία έχει πολύ μικρή σημασία. Όμως οι συνωμοσιολόγοι έπλεξαν σενάρια για να αποδώσουν την τραγωδία σε κυβερνητική διαφθορά.

Εδώ έχουμε επανάληψη όσων ζήσαμε στη διάρκεια της οικονομικής κρίσης. Τότε έφτανε και περίσσευε η στάση των κυβερνήσεων, που ξόδευαν λεφτά που

Χρεωστική
και Πιστωτική
σε μια κάρτα

Κάρτα Dual
αποκλειστικά από την
Εθνική Τράπεζα



ΕΘΝΙΚΗ
 **ΤΡΑΠΕΖΑ**

Η Τράπεζα Σήμερα

nbg.gr



δεν υπήρχαν, και των αντιπολιτευσέων, που ζητούσαν ακόμη μεγαλύτερες δαπάνες, για να αποδειχτεί η υπαιτιότητά τους για τη χρεοκοπία. Αλλά οι συνωμοσιολόγοι έλεγαν ότι χρεοκοπήσαμε από τις μίζες και τους πολιτικούς που δόθεν περιλαμβάνονταν στη λίστα Λαγκάρντ. Στην ηθικολογική αντίληψη των πραγμάτων, δεν μπορεί να χρεοκοπήσαμε για χάρη των πολλών και καλών, αλλά από τις λαμογιές των λίγων και κακών.

Δεν φταίνει μόνο όσοι πουλάνε τις θεωρίες συνωμοσίας (όπως αυτός που πωλούσε και τις επιστολές του Ιησού). Φταίνει κι αυτοί που τις αγοράζουν. Όπως σημειώνει ο Πιέρ Αντρέ Ταγκίεφ στη «*Σύντομη πραγματεία περί συνωμοσιολογίας*» «Το μεγαλείο της οπτικής τους για το “κρυμμένο” φαίνεται σαν να τους κεραυνοβολεί. Αυτό τους στεγανοποιεί μπροστά στην κριτική –παρα τους ισχυρισμούς τους για το αντίθετο– και τους κάνει κουφούς σε οποιαδήποτε αντίρρηση. Είναι ταυτοχρόνως ευπίστοι και καχύποπτοι, αφελείς και δύσπιστοι».

Στην περίπτωση των Τερπών έγινε ευρέως αποδεκτή η θεωρία του μπαζώματος για να εξαφανιστούν τα ίχνη του ξυλολιού. Όσοι την πίστεψαν ικανοποιήθηκαν γιατί ανακάλυψαν την κρυμμένη αλήθεια και δεν αναιρωτήθηκαν γιατί «μπαζώθηκε» μόνο η μία πλευρά. Τα ίχνη δεν θα βρίσκονταν και στην άλλη, που έμεινε άθικτη;

Στη χρεοκοπία πληρώσαμε την αδυναμία μας να κατανοήσουμε τα αίτια της κρίσης με μια εντελώς περιττή και επιζήμια παράτασή της. Οι αντισυστημικοί διέκριναν τις θεωρίες τους και ανέβηκαν στην εξουσία, με τα γνωστά αποτελέσματα. Τώρα οι αντισυστημικοί ξανάρχονται για να εκμεταλλευτούν τα συναισθήματα των πολιτών, χωρίς καμία ιδέα για το πώς θα έχουμε καλύτερους δημόσιους οργανισμούς δίχως ρουσφέτια και αναξιοκρατία, αλλά με πολλή καταγγελία και θεωρίες που συνεχώς διαψεύδονται. **A**

● ●
Δεν φταίνει
μόνο όσοι
πουλάνε
τις θεωρίες
συνωμοσίας.
Φταίνει κι αυτοί
που τις
αγοράζουν.
● ●

Άλλο ένα ρωσικό «Νιετ» σε μια αδύναμη και αναποτελεσματική παρέμβαση Τραμπ

Επισφαλής πλέον η ελλειμματική επιρροή των ΗΠΑ στις διεθνείς σχέσεις

Του ΝΙΚΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ

Εξελέγη δεσμευόμενος πως σε 24 ώρες θα λύσει το Ουκρανικό. Τέσσερις μήνες αφότου ανέλαβε τα νήνια της εξουσίας, έδειξε στον κόσμο πως δύο από τους ισχυρότερους αντιπάλους της χώρας του, η Κίνα και η Ρωσία, είναι σε θέση να επιφέρουν καίρια χτυπήματα τόσο όσον αφορά το κύρος, όσο και τα όρια κυριαρχίας των ΗΠΑ σε αυτόν τον πολυπολικό κόσμο.

Τα σημαντικότερα δυτικά ΜΜΕ το πρωί της Τρίτης 20 Μαΐου δεν μασούσαν τα λόγια τους. Η πολυαναμενόμενη τηλεφωνική συνομιλία μεταξύ Τραμπ και Πούτιν για το Ουκρανικό, αν και κράτησε δύο ολόκληρες ώρες, κατέδειξε πως ο απόλυτος άρχων του Κρεμλίνου ούτε έχει ούτε και θα έχει πολλά να φοβηθεί ως προς τις πολιτικές του Λευκού Οίκου. Εξ όσων διέρρευσαν μετά τη συνομιλία κατέστη σαφές πως ο μεν Τραμπ αρκέστηκε στη διατύπωση μιας κουραστικά επαναλαμβανόμενης ρητορικής περί ανάγκης τερματισμού του αιματηρού πολέμου. Ο Πούτιν παρέμεινε στο γνωστό μοτίβο που έχει υιοθετήσει. Επαναλαμβάνει μονότονα πως, για να υπάρξει εκκλειρία, θα πρέπει να υπογραφούν οι επιμέρους συμφωνίες. Αυτές κατά τη Μόσχα θα πρέπει να βασίζονται στις εξής απαιτήσεις.

1) Τα ουκρανικά στρατεύματα να αποχωρήσουν πλήρως από το Ντονέτσκ και τις επαρχίες τις οποίες θεωρεί περιφέρεια «Νέας Ρωσίας». Και στο μεν Ντονέτσκ οι Ουκρανοί έχουν υποστεί πανωλεθρία, ενώ η Κριμαία έχει ενσωματωθεί στη Ρωσία από το 2014. Στη Νέα Ρωσία, ωστόσο, δεν υπάρχει Ρώσος στρατιώτης. Η Μόσχα απαιτεί στην ουσία να της αναγνωριστούν ως νέα σύνορα οι ανατολικές όχθες του Δνείπερου, τουλάχιστον από τη Ζαποριζία και κάτω, καθώς και να της αποδοθεί συνολικά η περιφέρεια του Χάρκοβο. Μαξιμαλιστικό σίγουρα. Επί της ουσίας, η Μόσχα ξεκαθαρίζει πως, αν δεν της δώσουν ό,τι ζητά, τότε θα τα καταλάβει συν τω χρόνω διά της βίας.

2) Η Ουκρανία να δεσμευτεί πως δεν πρόκειται να γίνει μέλος του ΝΑΤΟ. Προσέξτε. Αναφέρεται μόνο στο ΝΑΤΟ και όχι στην Ευρωπαϊκή Ένωση.

3) Η Ουκρανία δεσμεύεται πως δεν θα καταστεί ποτέ πυρηνική απειλή για τη Ρωσία. Με ίδια μέσα ή by proxy. Ξεκάθαρα πράγματα.

4) Η Ουκρανία δεσμεύεται να προστατεύει κάθε ρωσόφωνο πολίτη στην επικράτειά της.

5) Αίρονται όλες οι κυρώσεις, άμεσες ή έμμεσες, κατά θεσμών ή πολιτών που έχουν επιβληθεί στη Ρωσία.

Ο Πούτιν, ως γνήσιος απόγονος ενός τσαρικού παρελθόντος και κληρονόμος ενός σοβιετικού μοντέλου με παγκόσμια επιρροή, ξέρει πότε θα είναι μαξιμαλιστής. Το πρόβλημα δεν το έχει ο ίδιος, αλλά προφανώς ο Τραμπ. Λίγο πριν από την έναρξη της τηλεφωνικής συνομιλίας του με τον Ρώσο ομολόγό του, ο αντιπρόεδρος των ΗΠΑ, κύριος Βανς, είχε σπεύσει να ξεκαθαρίσει πως, αν δεν επιτευχθεί εκκλειρία και δεν διαφανεί χαραμάδα ελπίδας για επίλυση του Ουκρανικού, τότε οι ΗΠΑ θα δηλώσουν πως αυτός ο πόλεμος δεν είναι δικός τους. Με λίγα λόγια, «αποχωρούμε από το σκηνικό».

Την ίδια στάση κράτησε και ο Τραμπ αμέσως μετά το πέρας της συνομιλίας του με τον πρόεδρο της Ρωσίας. Ο Λευκός Οίκος μεθοδικά προετοιμάζει την εγκατάλειψη της παράστασης που εδώ και μήνες δίνει ο δισεκατομμυριούχος πρόεδρος των ΗΠΑ παρά τις δεσμεύσεις και την ισοπεδωτική ρητορική του περί παύσης των εχθροπραξιών στην Ουκρανία, αλλά και περί διευθέτησης τα του πολέμου στη Γάζα.

«Ο Πούτιν ξεφεύγει από κάθε απειλή του Τραμπ, ο οποίος αρκέστηκε στη διατύπωση μιας απλής έκκλησης για εκκλειρία, χωρίς απτά αποτελέσματα. Ο Αμερικανός πρόεδρος δεν αναφέρθηκε σε αυστηροποίηση των κυρώσεων, όπως υποστηρίζουν οι Ευρωπαίοι, αλλά ελπίζει σε απευθείας διαπραγματεύσεις μεταξύ Ρωσίας και Ουκρανίας, με στόχο την κατάπαυση του πυρός και την ειρήνη, οι όροι της οποίας θα συζητηθούν μεταξύ των δύο χωρών». Έτσι προλογίζει το σχόλιο της *Le Monde* της Τρίτης. Πρόκειται για μια επίδειξη γαλατικής ευγένειας, η οποία κρύβει τη βεβαιότητα του Παρισιού πως ο Τραμπ απέτυχε να επιβάλει τους όρους της Δύσης στη Μόσχα.

«Ο Βλαντίμιρ Πούτιν και ο Ντόναλντ Τραμπ είχαν μια σπάνια τηλεφωνική επικοινωνία, την οποία ο Αμερικανός ηγέτης χαρακτήρισε “εξαιρετική”, αλλά το Κρεμλίνο αρνήθηκε να συμφωνήσει σε κατάπαυση του πυρός στον πόλεμο με την Ουκρανία, παρά τις πιέσεις της Ουάσινγκτον και των Ευρωπαίων συμμάχων. Μιλώντας σε δημοσιογράφους στο Σότσι μετά τη δίωρη συνομιλία τη Δευτέρα, ο Πούτιν χαρακτήρισε την κλήση

“πολύ ουσιαστική και ειλικρινή” και δήλωσε ότι είναι έτοιμος να συνεργαστεί με την Ουκρανία για τη σύνταξη ενός μνημονίου για μελλοντικές ειρηνευτικές συνομιλίες. Ωστόσο, ο Ρώσος ηγέτης αρνήθηκε να υποστηρίξει την προτεινόμενη από τις ΗΠΑ κατάπαυση πυρός 30 ημερών χωρίς όρους, στην οποία είχε ήδη συμφωνήσει η Ουκρανία – και την οποία η Ουάσινγκτον είχε θέσει ως πρωταρχικό στόχο της κλήσης. Ο Πούτιν άφησε επίσης να εννοηθεί ότι οι μαξιμαλιστικοί στόχοι της χώρας του στον πόλεμο με την Ουκρανία παρέμειναν αμετάβλητοι».

Με αυτά τα λόγια, και με μάλλον σκωπτική διάθεση, ο *Guardian* εξηγεί μέσα σε λίγες αράδες πώς εξουδετερώθηκε η αμερικανική επέμβαση για το Ουκρανικό στο ανώτατο δυνατό επίπεδο. «Ο πρόεδρος Τραμπ υπαναχώρησε τη Δευτέρα από την απαίτησή του να κηρύξει η Ρωσία άμεση κατάπαυση του πυρός στην Ουκρανία, υποστηρίζοντας αντ’ αυτού την έκκληση του προέδρου Βλαντίμιρ Β. Πούτιν για διαπραγματεύσεις μεταξύ Ουκρανίας και Ρωσίας. Έπειτα από δίωρη τηλεφωνική επικοινωνία με τον κ. Πούτιν, ο κ. Τραμπ δήλωσε ότι ο Ρώσος ηγέτης συμφώνησε να ξεκινήσει “αμέσως” απευθείας διαπραγματεύσεις με την Ουκρανία για την κατάπαυση του πυρός και μια ευρύτερη ειρηνευτική συμφωνία για τον τερματισμό του πολέμου. Είπε ότι για τους όρους θα διαπραγματευθούν απευθείας μεταξύ τους οι αντιμαχόμενες χώρες “επειδή γνωρίζουν λεπτομέρειες μιας διαπραγμάτευσης που κανείς άλλος δεν θα γνώριζε”. Ήταν μια μετατόπιση από τις πρόσφατες απειλές του κ. Τραμπ για μεγαλύτερη πίεση στη Ρωσία, όπως όταν έθεσε την προοπτική νέων τραπεζικών κυρώσεων τον Απρίλιο, επειδή ο κ. Πούτιν μπορεί “να μη θέλει να σταματήσει τον πόλεμο” και “πρέπει να αντιμετωπιστεί διαφορετικά».

Περισσότερο δηκτικοί οι σχολιαστές των *New York Times*, μιλούν για υπαναχώρηση του Τραμπ και μετατόπιση των θέσεων του Λευκού Οίκου για ενίσχυση των πιέσεων προς τη Μόσχα.

Δέκα ημέρες μετά τη στρατηγική υποχώρηση των ΗΠΑ έναντι της Κίνας στο θέμα των δασμών και λίγα εικοσιτετράωρα μετά την εμφανή αδυναμία του Λευκού Οίκου να επιβάλει διαφορετικές επιλογές στον πρωθυπουργό του Ισραήλ ως προς την Γάζα, ο Ντόναλντ Τραμπ έδειξε χαρακτηριστική αδυναμία να αναμετρηθεί με τον Ρώσο ομολόγο του σε ένα ζήτημα-κλειδί για τη συνεκτικότητα της Δύσης, το Ουκρανικό. Η νέα διακυβέρνηση των ΗΠΑ έδειξε πως ο επικεφαλής της είναι ικανός να περιοδεύει ως CEO μίας γιγαντιαίας εταιρείας τοποθέτησης προϊόντων, ένας Giga-πλασιέ, αποκομίζοντας συμβόλαια μελλοντικής απόδοσης τρισεκατομμυρίων δολαρίων. Κατέδειξε παράλληλα πως η νέα αμερικανική διακυβέρνηση απέχει πολύ από το να διαχειρίζεται αποτελεσματικά και αξιόπιστα τα μεγάλα ζητήματα στρατηγικής επιβίωσης του Δυτικού Κόσμου.

Δεν είναι λίγοι αυτοί που ξεκαθαρίζουν στις ΗΠΑ πως τα πολύ πρόσφατα δείγματα διαχείρισης μείζονος σημασίας ζητημάτων από τις ΗΠΑ οδηγούν στο συμπέρασμα πως στο πρώτο τέταρτο του 21ου αιώνα η ανθρωπότητα εισήλθε στην περίοδο της παρακμής της αμερικανικής κυριαρχίας. Ως άμεση επίπτωση, οι ίδιοι αναλυτές επικαλούνται την ενίσχυση του παγκόσμιου ελλείμματος πειθαρχίας και αυτοσυγκράτησης με ό,τι αυτό συνεπάγεται. Τα παραπάνω έχουν ως αποτέλεσμα την εκθετική αύξηση της ανασφάλειας. Αυτή η έξαρση προκαλεί τις ρήξεις στις διεθνείς σχέσεις.

Η *Le Monde* επισημαίνει χαρακτηριστικά: «Οι Ρώσοι δεν ενδιαφέρονται για κατάπαυση του πυρός. Στόχος τους είναι να παίξουν με τον χρόνο και να συζητήσουν με τον Ντόναλντ Τραμπ, επιβάλλοντας παράλληλα τους δικούς τους όρους. Ο Πούτιν χρειάζεται αυτές τις διαπραγματεύσεις μόνο για ένα πράγμα. Για να αποφύγει τις κυρώσεις από τον Ντόναλντ Τραμπ».

Είναι προφανές πως η ανεπάρκεια παροχής εγγυήσεων εκ μέρους των ΗΠΑ περί συμπαγούς διασφάλισης αποτελεσματικών συνθηκών ασφάλειας στη δυτική κοινότητα να επιφέρει και νέες ποιοτικές ρήξεις στον κορμό αλλά και στο πνεύμα της Ατλαντικής Συμμαχίας. Τα πρώτα αποτελέσματα αυτών των ρηγμάτων τα έχουμε ήδη διαπιστώσει. Η ανάδειξη της Τουρκίας για δεύτερη φορά στα τελευταία 50 χρόνια ως απαραίτητου κρίκου στην αλυσίδα ασφαλείας της Δύσης είναι μόνο η αρχή. Η Ευρώπη σε καθεστώς κρίσεων πανικού ήταν πάντα ένας πολύ απρόβλεπτος «ασθενής» με αυτοκαταστροφικές τάσεις. **A**

ΑΠΟ ΠΕΜΠΤΗ 22.05.


CRIVIT
FIND YOUR MOVE

Crivit®
**Μπλούζα
θαλάσσης UV**
• Size: S – XL, XS – L

Κάθε τεμ.

-21%

~~6,99€~~

5,49€



Available at



Οι κωδικοί πωλούνται μέχρι την εξάντληση των αποθεμάτων τους.

Εθνική
Λυρική
Σκηνή

Greek
National
Opera

ΤΖΑΚΟΜΟ ΠΟΥΤΣΙΝΙ

ΤΟΥΡΑΝΤΟΣ

ΟΠΕΡΑ • ΝΕΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗ

1, 3, 5, 6, 8 • ΙΟΥΝΙΟΥ • 2025
Ω Δ Ε Ι Ο Η Ρ Ω Δ Ο Υ Α Τ Τ Ι Κ Ο Υ

Μουσική διεύθυνση: **Πιερ Τζόρτζιο Μοράντι** • Σκηνοθεσία: **Αντρέι Σερμπάν** • Σκηνικά, κοστούμια: **Χλόη Ομπολένσκι**
Δραματουργία: **Ντανιέλα Βιολέτα Ντίμα** • Χορογραφία, κινησιολογία: **Κέιτ Φλατ** • Συνεργάτιδα χορογράφος, κινησιολόγος: **Γεωργία Τέγου**
Φωτισμοί: **Ζαν Καλμάν, Σιμόν Τροττέ** • Διεύθυνση χορωδίας: **Αγαθάγγελος Γεωργακάτος** • Διεύθυνση παιδικής χορωδίας: **Κωνσταντίνα Πιτσιάκου**

Πριγκίπισσα Τουραντότ: **Λιζ Λίντστρομ** (1, 5, 8/6) / **Κάθριν Φόστερ** (3, 6/6) • Αυτοκράτορας Αλτούμ: **Νίκος Στεφάνου** • Τιμούρ: **Τάσος Αποστόλου**
Καλάφ: **Αρσέν Σογκομονιάν** (1, 5, 8/6) / **Ρικκάρντο Μάσσι** (3, 6/6) • Λιου: **Τσέλια Κοστέα** (1, 3, 5/6) / **Μαρία Κοσοβίτσα** (6, 8/6) • Πινγκ: **Χάρης Ανδριανός**
Πανγκ: **Γιάννης Καλύβας** • Πονγκ: **Ανδρέας Καραούλης** • Μανδαρίνος: **Γιώργος Παπαδημητρίου** • Νεαρός πρίγκιπας της Περσίας: **Νίκος Στεφάνου**

Με την **Ορχήστρα**, τη **Χορωδία** και την **Παιδική Χορωδία** της **ΕΛΣ**, στο πλαίσιο της εκπαιδευτικής της αποστολής

Στο πλαίσιο του Φεστιβάλ Αθηνών Επιδαύρου



Ωρα έναρξης: 21.00

nationalopera.gr

Εισιτήρια από: 25€

Προώληση: Ταμεία ΕΛΣ, Εκδοτήρια Φεστιβάλ Αθηνών,
nationalopera.gr, aefestival.gr, more.com

Μέγας Δωρητής ΕΛΣ

ΙΣΝ / SNF

ΙΔΡΥΜΑ ΣΤΑΥΡΟΣ ΝΙΑΡΧΟΣ
STAVROS NIARCHOS FOUNDATION

επίκεντρο ο άνθρωπος
empowering humanity

Μεγάλος χορηγός



Η ΕΛΣ επιχορηγείται από
το Υπουργείο Πολιτισμού



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Υπουργείο Πολιτισμού

ΧΟΡΗΓΟΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



CREATIVE
PARTNER

ZEUS·ΔΙΟΝΕ

TECHNOLOGY
PARTNER



ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΗΣ



ΧΟΡΗΓΟΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ



ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ



ΠΑΝΟΣ ΛΟΥΚΑΚΟΣ

«Μας κυβέρνησαν
άνθρωποι που είχαν
και άγνοια και
ανικανότητα»

Της ΑΓΓΕΛΙΚΗΣ ΜΠΙΡΜΠΙΛΗ
Φωτό: ΤΑΣΟΣ ΑΝΕΣΤΗΣ

Ήταν μια ηλιόλουστη μέρα. Η θάλασσα λαμπύριζε πίσω του. Έτσι αρχίζουν τα love stories, αλλά η ιστορία που θα σας διηγηθούμε είναι ένα hate story. Ένα θρίλερ. Ξεκίνησε επίσημα στο πανέμορφο ακριτικό Καστελόριζο στις 23 Απριλίου 2010 –ανεπίσημα το 2008, όταν ομάδες ταραξιών αφέθηκαν ανενόχλητοι και ατιμώρητοι να καίνε και να βανδαλίζουν το κέντρο της Αθήνας– και κράτησε δέκα χρόνια. Αυτή την ιστορία με ελληνικό και διεθνές καστ διηγείται στο καινούργιο βιβλίο του με τίτλο «Αλλαγές και ανατροπές - Μια πολιτική ανατομία της κρίσης 2009-2019», που μόλις κυκλοφόρησε από τις εκδόσεις Μεταίχμιο ο Πάνος Λουκάκος.

Ο γνωστός δημοσιογράφος και πολιτικός, γυρίζει πίσω τον χρόνο για να μας θυμίσει τι περάσαμε. Ποια ήταν η αιτία που η Πορτογαλία, η Κύπρος, η Ιρλανδία χρειάστηκαν 3 χρόνια κι εμείς 8 για να βγούμε από τα Μνημόνια. Γιατί το πολιτικό προσωπικό και η ελληνική κοινωνία ασχολήθηκε με το «φάρμακο» - τα Μνημόνια, και όχι με την «ασθένεια» - τη χρεοκοπία. Με ψύχραιμη, αντικειμενική ματιά, κάποιες φορές με πικρό χιούμορ, καταγράφει γεγονότα, ξεσκεπάζει προθέσεις, δείχνει σε όλο της το μεγαλείο την πόλωση και την ασυνεννοησία που επικράτησε μεταξύ πολιτικών αρχηγών, κομμάτων, συνδικαλιστικών οργανώσεων, κοινωνίας. Κομπάρσοι και πρωταγωνιστές κατώτεροι των περιστάσεων, σφικταγκαλιασμένοι σε έναν χορό παραμυθιάσματος και αυτοκαταστροφής. Τι να πρωτοθυμηθούμε; Τους πρωθυπουργούς μας, τον Κ. Καραμανλή που επειγόταν να «χάσει» τις εκλογές για να δώσει την καυτή πατάτα της χρεοκοπίας στον Γ. Παπανδρέου, τη χαοτική κυβέρνηση «φίλων Γιώργου», τα «Ζάππεια» και την «κωλοτούμπα νοι» του Α. Σαμαρά, τη θρασύτητα, αλαζονική αφέλεια του Α. Τσίπρα και την επική «κωλοτούμπα» του δημοψηφίσματός του;

Η απελπισία όμως σε πάνει όταν θυμάσαι τη βία, τις καταστροφές, τους νεκρούς της Μαρφίν, τους «Αγανακτισμένους», την πόλωση, την τοξικότητα, τη φτωχοποίηση, τον διχασμό σε μνημονιακούς - αντιμνημονιακούς, πατριώτες - γερμανοτσολιάδες, την άνοδο της Χρυσής Αυγής, τότε τρομάζεις με το μέγεθος της δύναμης του λαϊκισμού.

Είναι μια ηλιόλουστη μέρα. Ένα δασάκι απλώνεται μπροστά μου. Το σπίτι του Πάνου Λουκάκου βλέπει σε μια θάλασσα από πεύκα. Επί της υποδοχής είναι ο Μαξ, που ποζάρει με άνεση στον φακό, ζητάει τα χάρδια του έχοντας καταλάβει ότι η πιθανότητα βόλτας απομακρύνεται. Και ο Λουκάκος είναι χαλαρός. Μου δείχνει ένα αστείο και ανατρεπτικό «πρόμο βίντεο» του βιβλίου του που γύρισε ο σκηνοθέτης γιος του. Ιδανικό για δημοσίευση στο TikTok συμφωνούμε, αλλά η Χαρά Λουκάκου, με οξύτατο ένστικτο από χρόνια θητείας στα περιοδικά, μας απαγορεύει και να το σκεφτούμε. Κάπου εκεί τελειώνουν τα αστεία, γιατί η συζήτηση για τη δεκαετία που έριξε τα όνειρα για πρόοδο, ευημερία, εκσυγχρονισμό μιας ολόκληρης κοινωνίας στα βράχια δεν σπκώνει αστεία.



Τη δεκαετία της κρίσης ζωντανεύει στο νέο του βιβλίο «Αλλαγές και ανατροπές – Μια πολιτική ανατομία της κρίσης 2009-2019», ένα ταχύρρυθμο «μάθημα» για όλους, πολιτικούς και κοινωνία

— Το αφήγημα της κρίσης έχει ειπωθεί από πολλές πλευρές. Τι καινούργιο φέρνει η δική σου πολιτική ανάλυση;

Αυτή τη δεκαετία που η Ελλάδα πέρασε τη μεγαλύτερη κρίση που έχει περάσει μετά τον εμφύλιο πόλεμο και μετά τη χούντα, βέβαια, έγιναν πράγματα τα οποία είναι εντελώς εντυπωσιακά. Σε μία δεκαετία εμφανίστηκαν και εξαφανίστηκαν πρόσωπα που είχαν παίξει κεντρικό ρόλο. Εξαφανίστηκαν πρωθυπουργοί – ο Καραμανλής, ο Παπανδρέου, ο Σαμαράς, ο Τσίπρας, ο Παπαδήμος έφυγε–, αρχηγοί κομμάτων – ο Κουβέλης, ο Καρατζαφέρης, ο Βενιζέλος, ο Λεβέντης, ο Σταύρος Θεοδωράκης, ο Μιχαλολιάκος, που πήγε φυλακή, ο Καμμένος. Ποτέ άλλοτε δεν θυμάμαι να έχει γίνει τέτοια μαζική καταστροφή στον πολιτικό χώρο. Από κόμματα εξαφανίστηκε η ΔΗΜΑΡ, το ΛΑΟΣ, το Ποτάμι, η Ένωση Κεντρώων, οι ΑΝΕΛ, η Χρυσή Αυγή. Σε μια χώρα που ήταν σε τραγική οικονομική κατάσταση και μ' ένα πολιτικό σύστημα στην πραγματικότητα διαλυμένο, έγιναν έξι φορές εκλογές, πρόωρες όλες. Περίπου κάθε ενάμιση χρόνο ψηφίζαμε, χώρα οι τρεις ευρωεκλογές και χώρια, βέβαια, το τραγελαφικό δημοψήφισμα, όπου και εκεί πια φάνηκε ότι κάτι δεν πάει καλά, όχι μόνο με τα πολιτικά κόμματα και τους πολιτικούς, αλλά και με την ελληνική κοινωνία. Διότι το 61% ψήφισε όχι, ενώ πάνω από το 70%, σύμφωνα με τις δημοσκοπήσεις εκείνης της εποχής, ήταν υπέρ του ευρώ. Οι άνθρωποι δεν ξέρανε τι και γιατί ψήφισαν. Ήταν δε τόσο ακατανόητο το ερώτημα, που, αν δεν είχες ειδικές γνώσεις, δεν καταλάβαινες τίποτα.

— Αυτά τα χρόνια έγιναν και τρομακτικές μετακινήσεις από την πλευρά του εκλογικού σώματος. Μόνο η ΝΔ κράτησε μια σχετική σταθερότητα. Πού πιστεύεις πως οφείλεται αυτό;

Πραγματικά είδαμε ένα εκλογικό σώμα το οποίο άλλαζε τελείως την εκλογική του συμπεριφορά. Ο ΣΥΡΙΖΑ, από 4,5% που είχε το 2009, βρέθηκε στο 36% το 2015 και σήμερα έχει διαλυθεί σε πέντ' έξι αποκόμματα. Το ΠΑΣΟΚ, από το 44% του 2009, βρέθηκε στο 4,5% το 2015. Η Χρυσή Αυγή, από το 0,29% του 2009, βρέθηκε στο 7% το 2015. Κάποια στιγμή ήταν τρίτο κόμμα και σε ευρωεκλογές και σε εθνικές εκλογές. Μόνο η Νέα Δημοκρατία κράτησε κάποια σταθερότητα. Δηλαδή κινήθηκε από το 33% του Καραμανλή το 2009 έως το 40% του Μητσοτάκη το 2019 και ενδιάμεσα κινούνταν λίγο κάτω από το 30%. Που σημαίνει ότι η ΝΔ τελικά, ήταν το μόνο αστικό, γερό κόμμα που έχει ρίζες στην ελληνική κοινωνία. Ούτε ο ΣΥΡΙΖΑ είχε σταθερή βάση αλλά ούτε και το ΠΑΣΟΚ, παρά το γεγονός ότι κυβέρνησε τόσα χρόνια. Γι' αυτό εγκαταλείφθηκε, πήγαν στον ΣΥΡΙΖΑ, στη συνέχεια έφυγαν και από εκεί, και τώρα βλέπεις να τρέχουν στην Κωνσταντοπούλου και σε διάφορα αποκόμματα. Αυτή τη στιγμή, πέρα από την πολυδιάσπαση και την κατάρρευση του ΣΥΡΙΖΑ, το άλλο φαινόμενο είναι η κατάρρευση του ΠΑΣΟΚ, εκλογική και δημοσκοπική.

— Εκτός από τη δημοσκοπική άνοδο της Ζωής Κωνσταντοπούλου, παρατηρείται και πάλι μια έξαρση αντισυστημισμού. Πώς το εξηγείς;

Πρώτη φορά ζούμε σε τόσο μεγάλη ανασφάλεια. Βλέπουμε αυτό το δημοσκοπικό φαινόμενο όπου η Κωνσταντοπούλου, από το 3%, εκτινάσσεται πάνω από το 17%. Γίνεται δηλαδή αξιωματική αντιπολίτευση ένα κόμμα προσωποπαγές, με έξι βουλευτές, με αρχηγό ένα πρόσωπο επιθετικό, οξύ, συγκρουσιακό, το οποίο συνεχώς δημιουργεί ζητήματα ακόμα και στην κοινοβουλευτική διαδικασία και το οποίο δεν έχει καμία άλλη παρουσία πλην της μονοθεματικής σύγκρουσης γύρω από τα Τέμπη. Όταν βλέπεις ότι αυτό το πράγμα συγκεντρώνει τέτοια αποδοχή, πρέπει να ανησυχήσεις. Δεν είχαμε ανησυχήσει όταν ο ΣΥΡΙΖΑ του Τσίπρα ξεκινούσε αυτή την αντιμνημονιακή περιπέτεια. Λέγαμε καλά σαχλαμάρες, αλλά –σαχλαμάρες, σαχλαμάρες– έγινε κυβέρνηση και οδήγησε τον τόπο στο χείλος της κα-

ταστροφής. Μην ξεχνάμε τι ζήσαμε εκείνα τα χρόνια – το γεγονός ότι προσπάθησαν να βάλουν φυλακή τους πολιτικούς τους αντιπάλους στην υπόθεση Novartis ή την υπόθεση με τις τηλεοπτικές άδειες. Όλο αυτό το απαράδεκτο ύφος της εξουσίας, συχνά αλήτικο. Στην αρχή λέγαμε όμως, εντάξει, δεν είναι και τίποτα. Και τώρα πολλοί λένε για την Κωνσταντοπούλου δεν είναι και τίποτα. Πολλοί μέσα στη Νέα Δημοκρατία, μάλιστα, υποστηρίζουν ότι συμφέρει η Κωνσταντοπούλου να βοηθηθεί. Την υποστηρίζει η Νέα Δημοκρατία με μέσα ενημέρωσης που μπορεί να ελέγχει, με ένα σκεπτικό ότι αποδυναμώνει τα ακροδεξιά κόμματα από τη μία πλευρά και αφαιρεί ψήφους από το ΠΑΣΟΚ κι από τον ΣΥΡΙΖΑ από την άλλη. Αλλά εδώ μπορεί να εκτραφεί ένα τέρας, ένας Φρανκενστάιν. Και γι' αυτό, με βάση και ό,τι γίνεται στον διεθνή περίγυρο πραγματικά δεν ξέρουμε τι θα μας ξημερώσει. Το εκλογικό σώμα, η χώρα, η πολιτική ζωή δεν είναι αυτό που ήταν. Κι αυτό δεν είναι μόνο ελληνικό φαινόμενο. Υπάρχει παντού στην Ευρώπη και πολύ περισσότερο στην Αμερική. Και δεν είναι μόνο ο Τραμπ, είναι και ο τραμπισμός. Γίνεται μια απόπειρα, επιτυχημένη αυτή τη στιγμή, να τον κάνουν «εξαγωγή» στην Ευρώπη. Γι' αυτό και παρεμβαίνουν υπέρ των ακροδεξιών κομμάτων. Επίσης γίνεται εξαγωγή και στη Μέση Ανατολή.

— Υπάρχουν σήμερα αναλογίες μ' εκείνη τη δεκαετία; Πιστεύεις πως μπορεί να ξαναμπούμε σ' έναν φαύλο κύκλο βίας και «αγανακτισμένων»;

Γίνεται μια πολιτική προσπάθεια να δοθεί στην υπόθεση των Τεμπών μια τέτοια διάσταση που να οδηγήσει πάλι σε «αγανακτισμένους». Αρπάζονται από μια καταστροφή κόμματα και αρχηγοί κομμάτων, προσπαθώντας να σωρεύσουν εκεί πολιτικό κεφάλαιο. Αυτό που είχαν κάνει με τον αντιμνημονιακό αγώνα, ενώ τα μνημόνια ήταν η θεραπεία, δεν ήταν η νόσος, η νόσος ήταν η χρεοκοπία. Άφησαν τη χρεοκοπία απέξω κι έγινε η μετωπική επίθεση θεραπεία. Πράγμα τρελό, διότι, αν δεν υπήρχαν τα μνημόνια, δεν θα είχαμε δανεικά. Αν δεν είχαμε δανεικά, θα είχαμε χρεοκοπήσει. Αν είχαμε χρεοκοπήσει, θα είχαμε γυρίσει σε κάποιο νόμισμα που κανείς δεν ξέρει τι θα ήταν. Τα φαρμακεία δεν θα είχαν φάρμακα, τα μπακάλικά δεν θα είχαν τρόφιμα. Δεν έχουμε συνειδητοποιήσει και κάτι ακόμα πιο σοβαρό: ότι η βία φέρνει βία. Οι συγκρούσεις, όπως αυτές που γίνονται αυτή τη στιγμή γύρω από τα Τέμπη, δημιουργούν τους αγανακτισμένους, καταλήψεις, καταστροφές. Δεν έχουμε καταλάβει ότι κάθε βήμα τέτοιου τύπου κουβαλάει κάποιες συνέπειες. Δεν μαθαίνουμε κι εμείς, δεν μαθαίνει και το πολιτικό προσωπικό. Νομίζω ότι η κυβέρνηση διαχειρίζεται με κάποια σοβαρότητα τα θέματα, παρά το γεγονός ότι γίνονται πολλά λάθη. Για παράδειγμα, δεν έχει αλλάξει η μνημονιακή νομοθεσία, ούτε οι ρυθμίσεις στους μισθούς, στις συντάξεις, στα εργασιακά δικαιώματα, στη φορολογία, στον ΦΠΑ, στα κόκκινα δάνεια, στους πλειστηριασμούς. Είμαστε ακόμα μέσα στα μνημόνια κι ας μην είμαστε τυπικά. Γι' αυτό υπάρχει δυσανεμία. Ο κόσμος αντιλαμβάνεται ότι κάτι δεν πάει καλά. Το κράτος γίνεται πλούσιο εις βάρος κυρίως των μεσαίων και χαμηλών στρωμάτων. Αυτό στέλνει κόσμο στα αντισυστημικά κόμματα και οδηγεί και στο να γίνονται τυφλές εκρήξεις στην κοινωνία. Ομολογώ ότι δεν αντιλαμβάνομαι τη λογική που κρύβεται πίσω από αυτά τα υπερπλεονάσματα. Δεν αντιλαμβάνομαι γιατί αφήνουν τον ΦΠΑ στο 24%, κάτι που παγώνει την αγορά. Δεν παγώνει τις μεγάλες επιχειρήσεις, αλλά τους μικρούς και τους μεσαίους τους έχει τσακίσει. Ακόμη και ο Σόιμπλε, που εδώ πέρα τον έλεγαν Χίτλερ, έλεγε στις ελληνικές κυβερνήσεις φορολογήστε τον πλούτο. Αυτοί δεν φορολογήθηκαν ποτέ πέρα από το κανονικό όριο. Ακόμα και κάτι έκτακτες εισφορές που τους βάζουν, με το άλλο χέρι τούς τις επιστρέφουν με επιδοτήσεις, όπως ας πούμε στην ενέργεια. Αυτά ο κόσμος τα βλέπει και αγανακτεί. Κι

αυτό οδηγεί στην Κωνσταντοπούλου, στον Βελόπουλο. Δεν ξέρω πού αλλού. Διάβαζα μια έρευνα ότι μετά το 2032 θα επανέλθουμε περίπου σε μια κατάσταση σαν κι αυτήν όπου ήμασταν το 2007. Είναι πάρα πολλές οι στρεβλώσεις που μας άφησε η περίοδος των μνημονίων και οι οποίες εξακολουθούν να υπάρχουν.

— Τελικά, η κρίση του 2009-2019 υπήρξε περισσότερο οικονομική ή πολιτική στο βάθος της;

Ήταν οικονομική, όμως σε πάρα πολύ μεγάλο βαθμό ήταν μια πολιτική κρίση. Ήταν μια κρίση του πολιτικού συστήματος. Ήταν μια κρίση που βρήκε τη χώρα με ένα πολιτικό σύστημα εξαιρετικά αδύνατο. Αν θυμάστε, καμία ελληνική κυβέρνηση δεν βγήκε να πει ότι κάποιες μεταρρυθμίσεις πρέπει να γίνουν, διότι έτσι θα σώσουμε την ελληνική οικονομία και δεν θα φτάσουμε σε άτακτη χρεοκοπία. Έλεγαν ότι οι κακοί ξένοι ήρθαν να μας καταληστέψουν. Έλεγαν ότι δεν είναι σωστά μέτρα, εμείς δεν συμφωνούμε, αλλά τι να κάνουμε, για να πάρουμε τη δόση του δανείου πρέπει να τα εφαρμόσουμε. Αυτό στον κόσμο δημιούργησε μια οξυτάτη αντίδραση κι έδωσε ώθηση στο αντιευρωπαϊκό, αντιδυτικό ρεύμα. Αυτό το βλέπουμε τώρα πάλι στα ελληνικά κόμματα, στη ρητορική τους. Δηλαδή ξαφνικά στην Ελλάδα βρέθηκαν φιλοποιντικοί. Ξαφνικά στην Ελλάδα βρέθηκαν άνθρωποι που υποστηρίζουν τα ακροδεξιά κόμματα της Ευρώπης.

— Αν η χρεοκοπία γινόταν στην εποχή του Καραμανλή, του Αντρέα, του Σημίτη, θα ήταν διαφορετικά τα πράγματα;

Εάν ήταν πρωθυπουργός ο Καραμανλής, ο κανονικός, ή ο Ανδρέας Παπανδρέου, δεν θα είχαν γίνει τέτοια πράγματα. Θα ήταν τελείως διαφορετικοί οι χειρισμοί. Ακόμη κι αν αντί για τον Γ. Παπανδρέου είχε εκλεγεί πρόεδρος του ΠΑΣΟΚ ο Βενιζέλος και αντί για τον Σαμαρά η Μπακογιάννη, πιστεύω, γνωρίζοντας και τους δυο καλά, ότι αυτοί οι δύο θα είχαν συνεννοηθεί και θα είχε βγει κι η Ελλάδα πολύ πιο γρήγορα και με πολύ μικρότερο κόστος από την περιπέτεια. Αντ' αυτού βγήκε ο Σαμαράς, ο οποίος ήταν ο πρώτος που ξεκίνησε τον αντιμνημονιακό αγώνα και μετά ο Τσίπρας πάτησε στην αντιμνημονιακή ιστορία που είχε ξεκινήσει ο Σαμαράς κι έγινε αυτός ο σημαιοφόρος του αντιμνημονιακού αγώνα.

— Ο Α. Τσίπρας είχε συνείδηση του μεγέθους του προβλήματος; Και πώς η «πρώτη φορά Αριστερά» συμμάχησε με ένα ξενοφοβικό ακροδεξιό κόμμα όπως αυτό του Π. Καμμένου;

Αυτή η κρίση μάς βρήκε με ανθρώπους οι οποίοι ήταν περιορισμένων ικανοτήτων. Αν ο Τσίπρας γνώριζε και καταλάβαινε, είναι απίστευτα βαριές οι ευθύνες που φέρει. Νομίζω ότι το καλό σενάριο είναι ότι δεν καταλάβαινε. Και καθώς δεν ήξερε και ξένες γλώσσες, προφανώς δεν είχε καμία πρόσβαση και στο τι συμβαίνει στο εξωτερικό και πώς λειτουργούν τα συστήματα, γι' αυτό και δεν ήξερε τι του γινόταν. Κι όμως κλήθηκε να κυβερνήσει με μια κυβέρνηση ανεκδίκητη, αρκετερό-ακροδεξιά, μαζί με τον Καμμένο. Ενώ μπορούσε να συνεργαστεί με τον Σταύρο Θεοδωράκη, η επιλογή του από πριν ήταν να συνεργαστεί με την Ακροδεξιά. Γι' αυτό και η συμφωνία τους κλείστηκε μέσα σε μισή ώρα. Και είναι κωμικό σήμερα να βγαίνει στην Ευρώπη και να λέει ότι δίνει μάχη εναντίον της ανόδου της Ακροδεξιάς, όταν είναι ο πρώτος στην Ευρώπη που σχημάτισε κυβέρνηση μαζί της.

— Στο βιβλίο σου κατέγραψες τι έγινε τη δεκαετία της κρίσης, πώς οδηγηθήκαμε στον διχασμό της ελληνικής κοινωνίας, στην πόλωση, στις συγκρούσεις. Πώς οι μισοί γίναμε μνημονιακοί και οι άλλοι μισοί αντιμνημονιακοί, πώς σχηματίστηκε η κυβέρνηση με την Ακροδεξιά. Εσύ έχεις ζήσει τη Νέα Δημοκρατία και ως δημοσιογράφος και ως πολιτικός. Υπάρχει κάποια εξήγηση για την τόσο εύκολη σύμπτωση τμήματος της Νέας Δημοκρατί-

◄ **ας, των λεγόμενων καραμανλικών με τον Α. Τσίπρα, σε σημείο που κάποιοι να μιλούν για «καραμανλική συνιστώσα του ΣΥΡΙΖΑ»;** Ζήσαμε έναν αφόρητο αριστερό και δεξιό εθνολαϊκισμό όλα αυτά τα χρόνια, που δεν οδήγησε πουθενά. Η ιστορία της βίας και η ιστορία αυτού του είδους των συνεργασιών ξεκίνησε το 2008, όταν ο Παυλόπουλος άφησε να καεί η Αθήνα. Όταν πήγε η Κωνσταντοπούλου, ως πρόεδρος της Βουλής, να του ανακοινώσει ότι εξελέγη Πρόεδρος της Δημοκρατίας, του είπε ότι έπαιξε τεράστιο ρόλο στην απόφασή μας και το γεγονός ότι τότε, στα γεγονότα του Γρηγορόπουλου, κρατήσατε την αστυνομία και δεν την αφήσατε να επέμβει. Όταν επί δύο τρεις μέρες έβγαине όλη η ελληνική και αλλοδαπή αλητεία της Αθήνας στους δρόμους, έσπαγε τα μαγαζιά, κατάκλεβε ό,τι υπήρχε στις βιτρίνες και την άλλη μέρα τα πουλούσε στη μαύρη αγορά στους δρόμους, ως επιβράβευση έγινε Πρόεδρος της Δημοκρατίας. Προφανώς ήταν από τους ανθρώπους που λειτουργούσε ως γέφυρα μεταξύ του ΣΥΡΙΖΑ και του Κ. Καραμανλή. Διότι ο ΣΥΡΙΖΑ επιτέθηκε εναντίον όλων, δεν άφησε κανέναν έξω από το στόχαστρό του, πλην του Κώστα Καραμανλή και της περιόδου του. Κυνήγησαν όλους τους ανθρώπους οι οποίοι προσπάθησαν να αποδείξουν ότι η καταστροφή ξεκινάει από την κυβέρνηση Καραμανλή και όχι από τον Γιώργο Παπανδρέου. Στον Παπανδρέου παραδόθηκε μια οικονομία εκτροχιασμένη κι ένα κράτος διαλυμένο. Αυτό ο ΣΥΡΙΖΑ το είχε αποκρύψει και όποτε τέθηκε το θέμα να γίνουν εξεταστικές επιτροπές και για την περίοδο αυτή, ο ΣΥΡΙΖΑ το μπλόκαρε. Από κει και πέρα μπορεί κανείς να υποθέσει ότι, θέλει και για τον ρόλο που έπαιξε αυτό που ονομάζουν «καραμανλική συνιστώσα», ότι πιθανώς το αντάλλαγμα ήταν κάντε ότι θέλετε με όλους τους άλλους, αλλά μην πειράξετε τον μικρό Καραμανλή και τη δική μας περίοδο.

— **Η ιδέα ήταν η συνέχιση του δικομματισμού αντικαθιστώντας το ΠΑΣΟΚ με τον ΣΥΡΙΖΑ;** Ναι, εσείς τώρα και μετά να ξανάρθουμε εμείς. Και βάζουμε τοποτηρητή τον Παυλόπουλο, ο οποίος ελέγχει και μεγάλο χώρο στη δικαιοσύνη, έχει όλες τις προσβάσεις στους δικαστικούς και ο οποίος φαίνεται ότι έχει παίξει επίσης τον ρόλο του σε πράγματα που έγιναν.

— **Αυτό που γίνεται πεντακάθαρο στο βιβλίο σου είναι ότι ο Παπανδρέου βιαζόταν να πάρει τη χρεοκοπία από τον Καραμανλή, ο Σαμαράς να πάρει το μνημόνιο από τον Παπανδρέου και ο Τσίπρας να πάρει δύο μνημόνια από τον Σαμαρά! Ήταν τόσο αφελείς και οι τρεις; Γιατί δεν περίμεναν ο καθένας τους να κάνει τη δύσκολη δουλειά ο προηγούμενος, να φθαρεί ολοκληρωτικά, ώστε μετά να κυβερνήσει χωρίς βάρη, αυτοτονότα σχεδόν, αλώβητος; Τι τους ώθησε, υπέρμετρη φιλοδοξία ή απόλυτη άγνοια της πραγματικότητας;** Ένδειξη ακριβώς του πόσο ανίκανο ήταν το πολιτικό σύστημα αυτής της περιόδου και πόσο δεν μπορούσε να προβλέψει το τι γινόταν είναι ότι ο Παπανδρέου ανέτρεψε τον Καραμανλή για να κυβερνήσει έναν χρόνο συντομότερα, πάνω στην προεδρική εκλογή. Ενώ ήξερε από τον Προβόπουλο το χάλι της οικονομίας. Και όχι μόνο έκανε αυτή την ανοησία, την απρονοησία, αλλά βγήκε και με σύνθημα «λεφτά υπάρχουν» και περίμενε ο κόσμος να γίνει μοιρασιά. Τον Παπανδρέου από την αρχή τον υπονόμεισε και στο τέλος τον ανέτρεψε ο Σαμαράς, αντί να τον βοηθήσει να αντιμετωπίσει την κρίση. Και βέβαια τον Παπανδρέου τον ανέτρεψαν και μέλη της κοινοβουλευτικής του ομάδας και οι δικοί του άνθρωποι, όταν αντιλήφθηκαν ότι δεν είναι σε θέση να διαχειριστεί την κρίση. Τότε είχε ξεκινήσει κι αυτός την άλλη ανεκδίκητη ιστορία με το δημοψήφισμα, όπου τον καθύβρισε ο Σαρκοζί στις Κάννες. Όταν ανετράπη ο Παπανδρέου, έγινε η κυβέρνηση Παπαδήμου. Ο Παπαδήμος ήταν σε θέση να διαχειριστεί πολύ καλύτερα την κρίση. Ήταν πολύ γνωστός στην Ευρώπη, στους οικονομικούς κύκλους, του είχαν εμπιστοσύνη. Εάν δεν τον είχε εκδιώξει πριν της ώρας του και αυτόν ο Σαμαράς, πιθανώς θα ήταν πολύ καλύτερες οι εξελίξεις. Κι όμως δεν τον άφησε να ολοκληρώσει αυτό που θα μπορούσε να κάνει. Έγιναν οι δύο δίδυμες εκλογές του 2012, που έδωσαν τρελά αποτελέσματα, τα οποία κανείς δεν περίμενε. Στην πραγματικότητα

έγινε η πλήρης απομυθοποίηση και διάλυση του κομματικού συστήματος. Μετά ακολούθησε η κυβέρνηση Σαμαρά - Βενιζέλου, που έφτασε σ’ ένα σημείο το 2014, όπου για πρώτη φορά καταφέραμε να δανειστούμε, έστω και με σχετικά υψηλό επιτόκιο. Ήταν η πρώτη φορά που είχε αρχίσει η εθνική οικονομία να μπαίνει σε ράγες κάποιας ισορροπίας. Την κυβέρνηση αυτή, με πρόσχημα την προεδρική εκλογή, την ανέτρεψε ο Τσίπρας, γνωρίζοντας κι αυτός – δεν μπορεί να μη γνώριζε, τι συμβαίνει και ποια είναι τα δεδομένα. Τι κέρδισε ο Τσίπρας; Διαλύθηκε το κόμμα του. Πήγε σε δεύτερες πρόωρες εκλογές το 2015 πάλι μαζί με τον Καμμένο, με αποτέλεσμα σήμερα, ενώ είναι νεότερος, να είναι ένας απόμαχος, ο οποίος ψάχνει ευκαιρίες για να επανέλθει και δεν τις βρίσκει.

— **Όλα αυτά τα πρόσωπα, Καραμανλής, Παπανδρέου, Σαμαράς, Τσίπρας, ήταν εντελώς ανεπαρκή να χειριστούν μια τόσο μεγάλη κρίση, αλλά και οι προηγούμενες κυβερνήσεις δεν έχουν ευθύνη;** Είχαμε μια κρίση που πάει πολλά χρόνια πιο πίσω από την αλλοπρόσαλη οικονομική πολιτική του Καραμανλή ως τον τελικό εκτροχιασμό της οικονομίας επί Τσίπρα. Πηγαίνει στα χρόνια του Ανδρέα Παπανδρέου. Οι πρώτες αλόγιστες παροχές και η πρώτη κατασπατάληση των ευρωπαϊκών πόρων που είχαν έρθει με τα πακέτα Ντελόρ κ.λπ. στην Ελλάδα έγινε από την εποχή του Ανδρέα. Βεβαίως έζησε καλύτερα ο κόσμος, αναπτύχθηκε η επαρχία, πλούτισαν κάποιοι, αλλά ήταν η πρώτη πιστολιά εναντίον της οικονομίας. Αρκούσε να δει κανείς την ελληνική επαρχία. Εγώ τότε γύριζα στην επαρχία και παρακολουθούσα τις εκλογές. Κάθε βράδυ έβλεπες τα Datsun παρκαρισμένα έξω από τα σκυλάδικα, που ξεφύτρωναν σαν μανιτάρια παντού στην Ελλάδα. Έπαιρναν τις επιδοτήσεις και τις τρώγανε στα σκυλάδικα. Από εκεί ξεκινάει. Όταν ο Παπανδρέου, στην τρίτη θητεία του, προσπάθησε να μαζέψει τα πράγματα, ήταν πολύ πιο δύσκολο. Ο Μητσοτάκης προσπάθησε επίσης, όταν ανέλαβε το 1990, κάπως να ελέγξει την οικονομία, να κάνει κάποιες ιδιωτικοποιήσεις. Τον ανέτρεψε ο Σαμαράς πριν προλάβει να κάνει μια πολιτική που, αν είχε γίνει μέχρι τέλους, μπορεί κάπου να είχε οδηγήσει. Θέλω να πω ότι φτάσαμε στα μνημόνια μέσα από διαδικασίες και μέσα από πρόσωπα τα οποία είτε λειτούργησαν ανεύθυνα, είτε ήταν ανεπαρκή. Σε όλα τα χρόνια της μεταπολίτευσης σοβαροί άνθρωποι αποδείχτηκαν ο Κωνσταντίνος Καραμανλής ο κανονικός και ο Σημίτης. Απομένει να αποδειχτεί αν ένας τρίτος μπορεί να είναι ο Κυριάκος Μητσοτάκης. Ειδάλλως ό,τι άλλο πέρασε, σε μεγάλο βαθμό έκανε κακό και όχι καλό στον τόπο.

— **Το πολιτικό προσωπικό αποδείχτηκε κατώτερο των περιστάσεων, αλλά και η ελληνική κοινωνία φάνηκε ότι ήταν «βαθιά νυχτωμένη». Υπήρξε στιγμή του 2015 που φοβήθηκες ότι μπορεί να βρισκόμασταν εκτός ευρώ, σε καθεστώς Βενεζουέλας;** Υπήρξε απόλυτος αποπροσανατολισμός του ελληνικού λαού. Κανείς δεν βγήκε να πει την αλήθεια. Ενώ τα ξέρανε, πολλά ήταν και δημόσια. Δηλαδή οι εκθέσεις της Τράπεζας της Ελλάδος του Προβόπουλου ήταν δημόσιο κτήμα. Αλλά ποιος τις διάβαζε; Όλοι πίστευαν ότι λεφτά υπάρχουν. Φτάσαμε σ’ ένα σημείο που θα μπορούσαμε να γίνουμε Βενεζουέλα. Δύο τρεις φορές βρεθήκαμε στο όριο να μας πετάξουν έξω από το ευρώ. Αυτό, πέραν όλων των άλλων, σήμαινε ότι θα ήταν και περιέργες οι γενικότερες σχέσεις μας με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Ο Σόιμπλε, όχι τυχαία, είχε πει να σας δώσουμε ένα μεγάλο ποσό για να φύγετε από τη μέση, να ξεμπερδεύουμε, γιατί δεν γίνεται δουλειά μ’ εσάς. Φτάσαμε στο όριο της καταστροφής. Και πραγματικά δεν είδα να αντιδρά το πολιτικό σύστημα με ένα υγιές πρόσωπο και να βάζει τα πράγματα στη θέση τους.

— **Στο πολιτικό προσωπικό της κρίσης ξεχωρίζεις κάποιους που δούλεψαν πραγματικά για την πατρίδα;** Σε όλη αυτή την περίοδο εγώ έχω ξεχωρίσει τρία πρόσωπα. Το ένα είναι ο Βαγγέλης Βενιζέλος, ο οποίος δέχτηκε να γίνει υπουργός Οικονομικών και χειριστής των Μνημονίων τη χειρότερη περίοδο της κυβερνήσεως Παπανδρέου και στη συνέχεια σχημάτισε κυβέρνηση με τον Σαμαρά, γνωρίζοντας ότι ο κόσμος του

ΠΑΣΟΚ δεν θα το αποδεχόταν και ότι θα ήταν η προσωπική πολιτική του καταστροφή. Ένα άλλο πρόσωπο το οποίο έπαιξε θετικό ρόλο ήταν η Ντόρα Μπακογιάννη. Ήταν η μόνη από τη Νέα Δημοκρατία που ψήφισε το πρώτο μνημόνιο και η μόνη που βγήκε και είπε την αλήθεια. Και αυτή το πλήρωσε. Τη διέγραψε ο Σαμαράς. Και ένα τρίτο πρόσωπο που έχει παίξει θετικό ρόλο είναι ο Βαγγέλης Μείμαρκης, ο οποίος, ως μεταβατικός Πρόεδρος της ΝΔ, δεν έριξε την κυβέρνηση του Τσίπρα. Θα μπορούσε τον Αύγουστο του 2015 να κέρδιζε τις εκλογές. Αυτό όμως σημαίνει ότι αυτομάτως θα μας είχαν πετάξει έξω απ’ το ευρώ. Εάν δηλαδή δεν υπογραφόταν έως τότε το τρίτο, το αριστερό μνημόνιο που λέμε, θα μας είχαν πετάξει με μαθηματική βεβαιότητα έξω. Ο Μείμαρκης σαφώς έβαλε μπροστά το εθνικό συμφέρον και όχι το κομματικό. Αυτά τα τρία πρόσωπα ξεχώρισαν. Όλοι οι άλλοι από τα πρόσωπα που βρέθηκαν σε κορυφαίους ρόλους ζημιά έκαναν.

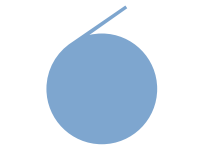
— **Το βιβλίο σου θα το χαρακτήριζα ένα ταχύρρυθμο «μάθημα» της δεκάχρονης εμπειρίας ώστε να μην τα ξαναζήσουμε. Τελικά πήραμε το μάθημα;** Φαίνεται πάλι ότι δεν παίρνουμε το μάθημα. Εγώ, για παράδειγμα, προσπάθησα να καταγράψω τη βία. Είχαμε τον μεγαλύτερο αριθμό διαδηλώσεων που είχε υπάρξει ποτέ σε ευρωπαϊκή χώρα. Τέσσερις χιλιάδες μέσα σε δύο μήνες. Είχαμε τις καταστροφές στο κέντρο της πόλης, τα μαγαζιά που σπάσανε, είχαμε τη Μαρφίν με τους νεκρούς, την Κερατέα που δεν ήθελαν τον ΧΥΤΑ και έβαζαν φουρνέλα και οπλοφορούσαν και είχαν εκρηκτικά μαζί τους. Η ΓΣΕΕ, η ΑΔΕΔΥ, το ΠΑΜΕ, οι κομματικές συνδικαλιστικές οργανώσεις στην πραγματικότητα διέλυσαν τον τόπο και ο κόσμος δεν έδειχνε να αντιδρά. Τους άφηναν, όπως άφηναν τότε με τον Αλέξη Γρηγορόπουλο να καεί η Αθήνα, να καίνε, να λεηλατούν, να σπάνε. Η βία περίπου κανονικοποιήθηκε κι έγινε μέρος της καθημερινότητας. Κάθε φορά που πιάνανε αυτούς που έκαναν τις καταστροφές, πήγαιναν οι δικηγόροι του ΣΥΡΙΖΑ κι αυτός ο περίφημος Πάνος Λάμπρου, που ήταν μέλος της Πρωτοβουλίας για τα Δικαιώματα των Κρατουμένων, να τους βγάλουν από τη ΓΑΔΑ και τους άφηναν. Είχαν εντολή από τις κυβερνήσεις να τους αφήνουν. Θεωρήθηκε φυσικό να πηγαίνει ένας υπουργός του ΠΑΣΟΚ να μιλήσει κάπου και να δέρνουν οι διάφοροι τραμπούκοι όσους είχαν πάει να παρακολουθήσουν. Θεωρήθηκε κανονικό να βρίζουν τον Κ. Παπούλια, Πρόεδρο της Δημοκρατίας, στη Θεσσαλονίκη και να μην αφήνουν να γίνει παρέλαση. Βγήκε ο ΣΥΡΙΖΑ να πει ότι αυτό είναι μια δίκαιη απάντηση της οργής του ελληνικού λαού σε αυτά που συμβαίνουν. Γίνανε πράγματα απίστευτα, τα οποία συνεχίζονται και σήμερα. Ίσως το Σύνταγμα των Αγανακτισμένων ήταν ο πρόλογος της κυβέρνησης ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ. Εκεί έγινε η ώσμωση.

Σήμερα δεν βλέπω αυτή τη μαχητικότητα. Ίσως όλοι αυτοί οι οποίοι πήγαν στις διαδηλώσεις για τα Τέμπη εξέφραζαν μια προσωπική αγωνία και μια αντίδραση για το γεγονός ότι δεν είχε γίνει τίποτε τόσα χρόνια. Μιλάμε για την τραγωδία, αλλά δεν λέμε ότι αυτά τα συστήματα υπήρχαν από το 2004 και όλες οι κυβερνήσεις που πέρασαν δεν τα εγκατέστησαν. Από αμέλεια, από αδιαφορία... Αντί λοιπόν να επικεντρώσουμε εκεί, γιατί οι κυβερνήσεις από την εποχή του Σημίτη έως και σήμερα δεν κάνανε αυτό που έπρεπε να κάνουν, συζητάμε τώρα αν είχε ξυλόλιο ή δεν είχε ξυλόλιο; Λες και θα φέρουν πίσω στη ζωή τα νεκρά παιδιά. Το ίδιο όπως συζητούσαμε για το μνημόνιο και όχι για τη χρεοκοπία.

— **Ποιο είναι το τελικό συμπέρασμα για τη δεκαετία 2009-2019 και γι’ αυτούς που μας κυβέρνησαν;** Μας κυβέρνησαν άνθρωποι που είχαν άγνοια και ανικανότητα, και λόγω της άγνοιάς τους είχαν την εντύπωση ότι μπορούσαν να τα καταφέρουν. Δηλαδή ένας άνθρωπος που δεν είναι ιδιαίτερος νοήμων πιστεύει ότι οι άλλοι είναι λίγο βλάκες, ενώ αυτός είναι πιο έξυπνος και μπορεί να τα καταφέρει. Δεν μπορεί να πιστέψω ότι σκόπιμα οδήγησαν τον τόπο στην καταστροφή. Μάλλον ήταν από νοητική υστέρηση και αδυναμία σύλληψης των πραγματικών καταστάσεων. Και ο Παπανδρέου και ο Σαμαράς και ο Τσίπρας θεωρούσαν ότι είναι βλάκες οι άλλοι, ενώ αυτοί τόσο έξυπνοι, που θα τα κατάφερναν. Βεβαίως δεν ήταν τόσο έξυπνοι και δεν τα κατάφεραν. Και βεβαίως όλοι μαζί εξαφανίστηκαν. **■**



Το βιβλίο του Πάνου Λουκάκου «Αλλαγές και ανατροπές - Μια πολιτική ανατομία της κρίσης 2009-2019» κυκλοφορεί από τις Εκδόσεις Μεταίχμιο



Υπήρξε απόλυτος αποπροσανατολισμός του ελληνικού λαού. Κανείς δεν βγήκε να πει την αλήθεια. Ενώ τα ξέρανε, πολλά ήταν και δημόσια.



Master Franchisor in Greece: CALIN S.A.
Tel: 210.68.40.005 - E-mail: info@calingroup.gr - website: calin.gr

CALZEDONIA

SCULTURA SWIMWEAR

CALZEDONIA.COM



Plāsmata ονείρου στο Πε

Η μεγάλη έκθεση της Στέγης επιστρέφει στο πάρκο της Αθήνας με 25 έργα Ελλήνων και
Της ΝΙΚΗΣ-ΜΑΡΙΑΣ ΚΟΣΚΙΝΑ

Πεδίον του Άρεως

ξένων καλλιτεχνών και πλήθος παράλληλων δράσεων



Τα «**Plāsmata 3**» προσγειώνονται στο Πεδίον του Άρεως, στον τόπο όπου ξεκίνησε το όλο πρότζεκτ τρία χρόνια πριν. Η μεγάλη έκθεση της Στέγης Ιδρύματος Ωνάση, σε επιμέλεια της καλλιτεχνικής διευθύντριας **Αφροδίτης Παναγιωτάκου**, με 25 έργα Ελλήνων και ξένων καλλιτεχνών, θα είναι ανοιχτή στο κοινό για 20 μέρες, από τις 27 Μαΐου έως και τις 15 Ιουνίου. Είτε βρεθείτε επί τούτου στο πάρκο για την έκθεση, είτε περνάτε τυχαία για δουλειά ή για διασκέδαση, αξίζει να δώσετε λίγο χρόνο στον εαυτό σας, να έρθετε σε επαφή με τα Plāsmata και –γιατί όχι– να «συνομιλήσετε» μαζί τους μέσα σε μια ατμόσφαιρα ονείρου.

Το μότο της φετινής διοργάνωσης εμπνέεται από το σύμπαν του Ντέιβιντ Λιντς: «*Κάπου έχουμε ξαναβρεθεί, σωστά;*». Άλλωστε το ίδιο το Πεδίον του Άρεως αποπνέει όλη αυτήν την ατμόσφαιρα μυστηρίου και σουρεαλισμού που ενυπάρχει στις ταινίες του μεγάλου σκηνοθέτη. Με τα Plāsmata, αλλά και με τις παράλληλες δράσεις που τα παισιώνουν, αυτή η ατμόσφαιρα γίνεται ακόμα πιο ονειρική. Μέσα στο Πεδίον του Άρεως θα συναντήσεις πλάσματα που δεν ξέρεις αν είναι αληθινά ή αν έχουν ξεφύγει από κάποιο παραμύθι ή κάποιο πίνακα ζωγραφικής. Εδώ το αλλόκοτο μπλέκεται με το γνώσιμο και το ονειρικό, δημιουργώντας μια ιδιαίτερη συνθήκη, σε ένα πάρκο που ενώ μοιάζει φυσικό είναι και εκείνο κατασκευασμένο.

Η χρήση της τεχνολογίας αποτελεί το κύριο εργαλείο που μας μεταφέρει σε ένα κλίμα που κινείται ανάμεσα στο πραγματικό και το φανταστικό.

Γύρω από τα έργα έχει στηθεί μια μεγάλη γιορτή που έχει τα πάντα: μουσική, με DJ από την Ελλάδα και όλον τον κόσμο, ραδιοφωνικές εκπομπές από το Stegi Radio, προβολές ταινιών, αλλά και συζητήσεις με τη συμμετοχή φορέων και οργανώσεων από την ευρύτερη γειτονιά.

Ανάμεσα στα... ψηφιακά Plāsmata, υπάρχει και μια live περφόρμανς του διάσημου Γάλλου χορογράφου Γιοάν Μπουρζουά, που έρχεται για πρώτη φορά στην Ελλάδα με το έργο του «*Approach 17. Opening*». Τι γυρεύει ένα κοπάδι πρόβατα από τον Λίβανο στο Πεδίον του Άρεως; Σε τι χρησιμεύει το Πνεύμα του Πάρκου και πώς συνδέεται με τα υπόλοιπα πλάσματα; Πώς μας βοηθά ένα χρυσό Datsun να ατενίζουμε τον ουρανό και να σκεφτόμαστε τον χρόνο που κυλά; Πώς μπορούν τα μαρμάρια πεζοδρόμια να χρησιμοποιηθούν για να φτιάξουν ένα γλυπτό με το όνομα «*Punkthenon*»; Τέτοια ερωτήματα και πολλά ακόμη τίθενται στον κόσμο μέσα από τα Plāsmata του πάρκου. Εμείς μιλήσαμε με 7 καλλιτέχνες από τις ελληνικές συμμετοχές στο πρότζεκτ και μας περιέγραψαν το πώς εμπνεύστηκαν τα έργα τους, πώς τα δικά τους Plāsmata αλληλεπιδρούν με το Πεδίον και τους επισκέπτες και ποια μέσα χρησιμοποίησαν ώστε να πετύχουν αυτήν την ατμόσφαιρα ονείρου.

● **Ναταλία Μαντά, «Mother»**

Το έργο αυτό είναι το κεντρικό στοιχείο μιας ευρύτερης σειράς με τίτλο «*Under our Bones*», στην οποία εξερευνώ υβριδικές μορφές μιας χθόνιας αισθητικής που κινείται ανάμεσα στην επιστημονική φαντασία και τη βιολογία. Μέσα από το «*Mother*» γεννιούνται μικρότερες οντότητες (babies), ως παράγωγα μιας λανθάνουσας κυοφορίας, με απρόβλεπτα χαρακτηριστικά. Αποτελούμενο από οπτικές αντίθεσης, το σώμα του «*Mother*» είναι επιβλητικό λόγω του ύψους του, που ξεπερνά τα 3 μέτρα, αλλά και ευάλωτο λόγω της ντελικάτης σιλουέτας του. Φέρει στοιχεία που θυμίζουν ρίζες, αυγά, οστά, σπονδύλους και μηχανικά μέρη. Αναδύεται μέσα από το έδαφος, σαν να φυτρώνει μέσα στο τοπίο του Πεδίου με τρόπο φυσικό, σαν να προσγειώθηκε από τον ουρανό ή να ήταν εκεί από πάντα. Και προσκαλεί τους θεατές να έρθουν σε επαφή με το «άλλο/other».





Όσον αφορά τα υλικά μου, με απασχολεί η πλαστικότητα τους, αλλά και οι σχέσεις μεταξύ τους, που μπορεί να ανανεώνονται συνεχώς από νέα μέσα. Επιδιώκω συνεργασίες με καλλιτέχνες από το πεδίο του χορού, της μουσικής ή τα ψηφιακά μέσα, με τους οποίους δοκιμάζουμε διαδραστικές σχέσεις, επεκτείνοντας τα όρια της γλυπτικής και της ύλης. Σε κάποια στάδια των γλυπτών χρησιμοποιώ ψηφιακά μέσα όπως 3D scanning, modeling και simulations των έργων σε ονειρικούς χώρους. Αυτό μου δίνει τη δυνατότητα να κατασκευάζω έργα που αναδύονται από ενδιάμεσα τοπία. Το «Mother», ως μέρος της σειράς «Under our bones», κατοικεί σε κόσμους υδάτινους όπου όλα αναδιαμορφώνονται, καθώς βρίσκονται σε συνεχόμενη κίνηση και παλμό.

● Αίας Κόκκαλης «Ares Awakening»

Η ιδέα για το έργο γεννήθηκε μέσα από μια εσωτερική ανάγκη να μιλήσω για την έννοια της καταστολής και του εγκλεισμού. Εμπνέεται από τον Φουκώ και τα διαγράμματα εξουσίας που διατρέχουν τα σωφρονιστικά τοπία – από τις φυλακές ως τα πάρκα-μνημεία. Τα πλάσματα που αποδισράσκουν δεν είναι προϊόντα φαντασίας: είναι ίχνη του αποκλεισμένου, του περιθωρίου που επιμένει. Εκεί όπου παρήλαυνε η εξουσία, τώρα παρελαύνει το παράξενο. Ο τίτλος που επέλεξα είναι ένας ειρωνικός συνδυασμός. Από τη μία, η λέξη «Άρης» παραπέμπει στον θεό του πολέμου, αλλά και στο Πεδίο του Άρεως, ένα πάρκο με φορτισμένη ιστορία, καθώς δημιουργήθηκε επί δικτατορίας Μεταξά. Από την άλλη, η «Αφύπνιση» είναι τόσο η έξοδος των πλάσμάτων από

© MOVE TO MOVE - INTERNATIONAL DANCE FESTIVAL



«Approach17.Opening»
Γιούλν Μπουρζουά

Plasmata



«Ares Awakening»
Αίας Κόκκαλης

τον υπόγειο εγκλεισμό, όσο και μια αλληγορία για το ξύπνημα της μνήμης, της φύσης, αλλά και των αποσιωπημένων ιστοριών του πάρκου. Η εφήμερη, τεχνολογικά έντονη, παρουσία μιας LED οθόνης μέσα στη φύση λειτουργεί σαν ρήγμα στον χρόνο και την ιστορία – μια πύλη που ανοίγει και δεν κλείνει εύκολα.

Το έργο δημιουργήθηκε σε διάρκεια 4,5 μηνών με εργαλεία 3D animation. Κάθε ζώο, με επιρροές από anime και κυβερνοφεμινισμό, μοντελοποιήθηκε, σχεδιάστηκε η κίνησή του, η γούνα του, το δέρμα του, και ενσωματώθηκε σε μια προσομοίωση της χλωρίδας του πάρκου. Στο έργο εντάσσεται ένα ψεύτικο δελτίο ειδήσεων, όπου οι ηθοποιοί Κωνσταντίνος Γεωργιόπουλος και Kristof ενσαρκώνουν έναν παρουσιαστή και έναν επιστήμονα αντίστοιχα, που σχολιάζουν τις φανταστικές εικόνες απόδρασης. Ένα ειρωνικό σχόλιο στα media, την επιστήμη και την «αλήθεια» της εικόνας. Τέλος, η θρυλική Σαβίνα Γιαννάτου, μαζί με τον Πάνη Αναστασάκη και τον Die Arkitekt συνέθεσαν ένα ηχητικό τοπίο που ισορροπεί ανάμεσα στο τελετουργικό και το μεταβιομηχανικό.

● Kalos & Klio «The Keeper of the Garden»

Αντλώντας έμπνευση από το Πεδίο του Άρεως, έναν δημόσιο χώρο φορτισμένο με ιστορι-



«TheSleightoftheMachine»
Μαρία Μαυροπούλου

κές μνήμες και συλλογικές αφηγήσεις, που τον αντιλαμβάνομαστε ως ένα εύφορο έδαφος όπου η φροντίδα γίνεται ριζοσπαστική πράξη και η φαντασία θεμέλιο της δημοκρατίας, ο τίτλος προέρχεται από το μοτίβιλο χειροποίητο χαλί της νέας μας δουλειάς, το οποίο ενσαρκώνει το Genius Loci. Εδώ, ο «Φύλακας» ξαναγεννιέται: αποχωρίζεται την υλική του μορφή και αναδύεται ως τρισδιάστατο ψηφιακό σαμανικό τοτέμ από φωτεινά pixels, που ξυπνά στο πάρκο, τη φυσική του εστία. Ο Φύλακας συνδέει την προστατευτική δύναμη των αποτροπαϊκών συμβόλων με τη διαρκή ανάγκη για ειρήνη και ενότητα, καλώντας μας να «φυτέψουμε» σπόρους συλλογικής φροντίδας «Plant Peace Now», γιατί τα όνειρα δεν αντανακλούν απλώς τον κόσμο· τον διαμορφώνουν.

Το έργο δεν στέκεται πάνω στο μονοπάτι, αλλά κάτω από τα δέντρα, μέσα στη σκιά και τη γαλήνη του Πεδίου του Άρεως. Ως ένα διττό πλάσμα, βρίσκεται στα όρια φυσικού και πνευματικού κόσμου και λειτουργεί ως γέφυρα ανάμεσα στα ορατά και αόρατα πλάσματα του κήπου, δημιουργώντας έναν αόρατο δεσμό με τα υπόλοιπα Plāsmata. Η θέση και η φύση του διαμορφώνουν μια τελετουργική εμπειρία συλλογικής μνήμης και φαντασίας μέσα στο αστικό περιβάλλον.

Ο «Φύλακας του Κήπου» κατοικεί ταυτόχρονα στο φυσικό και φανταστικό πεδίο, ενώνει οργανικό και τεχνολογικό, παρελθόν και μέλλον. Αξιοποιεί ψηφιακά μέσα και 3D τεχνολογία εστιάζοντας στον Άξονα Mundi, τον αέναο σαμανικό στροβιλισμό, που θυμίζει πως όλα επιστρέφουν και τίποτα δεν μένει οριστικό. Το φως και ο ήχος δημιουργούν μια ονειρική μετάβαση ανάμεσα στα άλλα Plāsmata, προσφέροντας μια ρευστή, ενιαία αφήγηση στον χώρο.

● **Μαρία Μαυροπούλου**
«**The Sleight of the Machine**»

Το έργο ξεκίνησε ως ένας πειραματισμός μου με τις δυνατότητες της τεχνητής νοημοσύνης. Ο τίτλος αναφέρεται στην ικανότητα της ΤΝ να μας μαγεύει και να μας ξεγελά, αλλά και στο γεγονός ότι, ενώ γνωρίζουμε πως πρόκειται για ένα εξαιρετικά εξελιγμένο στατιστικό μοντέλο, συχνά τείνουμε να ξεχνάμε τη μηχανική και υπολογιστική του φύση, αφήνοντας τους εαυτούς μας πρόθυμα να «μαγευτούν» από την παράστασή του. Στον χώρο του πάρκου, πιστεύω πως το πρώτο στοιχείο που θα προσελκύσει τον περαστικό είναι η γνωρίμη μουσική του έργου, που θα τον οδηγήσει προς την οθόνη, όπου εκτυλίσσεται μια παράσταση μαγικών κόλπων – όπως εκείνες που κάποιοι από εμάς ίσως θυμούνται από την παιδική τους ηλικία. Ο Μάγος του έργου μου δεν ζητά τίποτα περισσότερο από λίγη προσοχή και ένα χειροκρότημα για κάθε επιτυχημένο κόλπο· σε αντάλλαγμα, προσφέρει ένα καθηλωτικό, νοσταλγικό θέαμα γεμάτο ανατροπές.

Αυτή η μικρού μήκους ταινία δημιουργήθηκε εξ ολοκλήρου με τη χρήση προγραμμάτων τεχνητής νοημοσύνης: τη γεννήτρια βίντεο Sora της OpenAI (text-to-video) και το Suno AI για τη μουσική. Το έργο αυτό είναι η πρώτη μου απόπειρα σε μια πιο αφηγηματική μορφή βίντεο. Χρησιμοποιώντας την ΤΝ, κατάφερα να δημιουργήσω σκηνές που υπό άλλες συνθήκες θα απαιτούσαν μεγάλο συνεργείο και τεράστιο budget. Όμως αυτό που σίγουρα δεν θα μπορούσα να πετύχω με κανέναν άλλο τρόπο είναι τα ταχυδακτυλουργικά που εμφανίζονται στο έργο – τα οποία (spoiler!) δεν είναι ποτέ αυτά που περιμένουμε...

● **Dionysios**
«**Meditation on Time**»

Το έργο δημιουργήθηκε σε μια φάση που ο χρόνος έμοιαζε να έχει κολλήσει. Προσπαθούσα να θεραπεύσω πράγματα μέσα μου, αλλά ο χρόνος δεν συνεργαζόταν. Άρχισα να τον σκέφτομαι σαν κάτι κυκλικό, σαν να ταξιδεύω σε παράλληλα timelines, κουβαλώντας κάθε φορά διάφορες εκδοχές του εαυτού μου.

Η ιδέα στήνεται γύρω από ένα παλιό αγροτικό Datsun, επιλεγμένο σχεδόν ενστικτωδώς. Σύμβολο ελληνικότητας, εργαλείο δουλειάς, χρηστικότητα, καθημερινότητας. Είχε πάντα κάτι το τίμιο και ανεπιτήδευτο. Ο πρώτος «διαλογισμός» έγινε σε ένα χωράφι στην Αρχαία Ολυμπία, όπου

δουλεύω. Καλύπτοντάς το με φύλλο χρυσού, σε μια επαναληπτική διαδικασία, λειτουργεί σαν διαλογισμός για εμένα και για το κοινό. Οι περαστικοί με βοήθησαν να το «χρυσώσω», μετατρέποντάς το έτσι σε ιερό αντικείμενο, συλλογικό, βαθιά αληθινό.

Το έργο υπάρχει μέσα σε έναν ηχητικό κόσμο που μπλέκει ΑΙ ειδήσεις από εναλλακτικές πραγματικότητες, συνδυασμένες με ήχους από τη φύση, διαλογιστικά field recordings, ψαλμούς και παραμορφωμένα samples. Είναι σαν να βρίσκεσαι μέσα στη Μήτρα. Ανάμεσα σε μνήμη και matrix. Το φως και ο ήχος λειτουργούν μαζί, το ένα ως χρόνος, το άλλο ως μνήμη. Σταθμευμένο για τώρα σε ένα τεχνητό πάρκο στο κέντρο της πόλης, αλλά ταυτόχρονα έτοιμο να ξεκινήσει, γίνεται το ίδιο το όχημα του ταξιδιού. Ένα μέσο εξερεύνησης ανάμεσα σε χρόνους, τόπους και Plāsmata.

● **Έφη Γούση, «Tectonic Riders»**

Το έργο γεννήθηκε από τη μνήμη των Ταυροκαθαψίων, ενός τελετουργικού ακροβατικού αγώνισματος της μινωικής Κρήτης και από έναν μύθο που ήθελε την τελετή να γίνεται για να αποτρέψει μεγάλους σεισμούς. Αυτή η ιδέα, σε συνδυασμό με ένα ερώτημα που με απασχολούσε: «*Σε ποια Γη θα θαφτούμε, αν αυτή φέρνει στην επιφάνεια τους νεκρούς;*», αποτέλεσε τον πυρήνα της σύλληψης και τελικά τον τίτλο της ταινίας.

Το «*Tectonic Riders*» δεν είναι απλώς μια αναφορά στον τεκτονικούς κραδασμούς της γης, αλλά και σε εκείνους που συμβαίνουν μέσα μας, ιδιαίτερα όταν ερχόμαστε αντιμέτωποι με την απώλεια, την αλλαγή και την ανάγκη επανασύνδεσης με τη φύση. Μέσα στο φυσικό τοπίο του πάρκου τοποθετείται ως εξής: ένα κομμάτι πράσινου περιβάλλει μια LED οθόνη που προβάλλει μια ξερή, ραγισμένη γη, σαν να κοιτάζει κανείς με X-Ray τα βαθύτερα στρώματα του τόπου.

Το δικό μου «Πλάσμα» έχει γυναικεία μορφή, αλλάζει σχήματα, κινείται με μοτοσικλέτα, χορεύει με τον άνεμο, διασχίζει τον χώρο σαν να ανήκει σε άλλο χρόνο. Βασικό στοιχείο που όρισε την ταυτότητα του έργου ήταν το ίδιο το μέρος των γυρισμάτων, μια περιοχή της Φωκίδας, όπου η λίμνη έχει υποχωρήσει, αφήνοντας πίσω της μια γυμνή, ξερή γη. Η στάθμη του νερού έχει κατέβει τόσο, που από τον πυθμένα αναδύονται ξανά τα σπίτια ενός παλιού οικισμού, φαντάσματα από έναν κόσμο που κάποτε χάθηκε και τώρα επιστρέφει. Η εικόνα αυτή, σχεδόν αποκαλυπτική, έδωσε στην ταινία το δικό της στίγμα. Σαν ψυχές που δεν βρίσκουν ησυχία, τα σπίτια στέκονται ανάμεσα σε δύο χρόνους κι αυτό ακριβώς πραγματεύεται και το «*Tectonic Riders*»: τη συνάντηση ανάμεσα στη μνήμη και στο μέλλον, στο τραύμα και στην αναγέννηση, στη γη που ξεσκεπάζει ό,τι πήγε να σβήσει. Ο χώρος αυτός δεν λειτουργεί απλά ως φόντο, αλλά ως δραματουργικός άξονας, ένας χαρακτήρας από μόνος του.

● **Ανδρέας Αγγελιδάκης, «Αναρχαιολογική Αναπαράσταση»**

Εμπνεύστηκα το έργο μου από αυτό που ονομάζουμε ελληνική πραγματικότητα, πρόκειται για μια αφήγηση μέσα στην αφήγηση. Στο Πεδίον του Άρεως στήνω ένα κεντρικό χώρο που φέρει σε σχήμα αρχαίας κολόνας ξαπλώνουν πάνω στα δέντρα και πάνω τους ξαπλώνουν οι επισκέπτες. Παράλληλα στον κεντρικό χώρο της έκθεσης, οι πουφοκολόνες μοιάζουν σαν να ποζάρουν και αφήνουν τους επισκέπτες να ποζάρουν μαζί τους ή απλά να κάτσουν εκεί, να ζαποστάσουν και να φάνε το κολατσιό τους. Ανάμεσα σ' αυτές τις δύο τοποθεσίες, οι πουφοκολόνες μετακινούνται, έτσι ώστε να εναλλάσσεται η βάρδια με το ρεπό. Το έργο λειτουργεί ως μια αλληγορία καταστάσεων που ζούμε σήμερα αλλά και καταστάσεων που υπήρξαν σημαδιακές στην ιστορία του έθνους.

Τα βασικά μου υλικά είναι οι επισκέπτες, το Πεδίον και οι πουφοκολόνες, και βέβαια ο σύγχρονος τρόπος ζωής που σιγά σιγά μετατρέπεται σε προϊόν τεχνητής νοημοσύνης. Οι πουφοκολόνες, αντικείμενα που ξεκίνησαν τη ζωή τους στον ψηφιακό κόσμο και αργότερα μεταπήδησαν στον πραγματικό, είναι φτιαγμένες με την τεχνική του texture mapping, όπως όλα τα τρισδιάστατα αντικείμενα που συναντάμε στις οθόνες μας. **A**

ONASSIS STEGI

Plāsmata 3

We've met before, haven't we?

ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ ΑΠΟ ΤΙΣ 18:00

ΕΙΣΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗ

ΠΕΔΙΟΝ ΤΟΥ ΑΡΕΩΣ

27.05.25 — 15.06.25

ΨΗΦΙΑΚΗ ΤΕΧΝΗ — ΜΟΥΣΙΚΗ — ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΟΣ —

ΠΕΡΦΟΡΜΑΝΣ — ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ

5C XPONIA ONASSIS

QR CODE ONASSIS.ORG

ΜΕΤΑΛΟΣ ΧΟΡΗΓΟΣ

ΔΕΗ

ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΑΤΤΙΚΗΣ

ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

ΧΟΡΗΓΟΣ

NEPOS THE EKΘESIS PLASMATA 3 ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΑΡΑΛΑΒΗΝ ΑΡΧΕΙΩΝ, ΥΠΟΚΟΝΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ TMLAB, EUROPEAN DIGITAL DEAL ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΜΒΟΥ ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ SMART ATTICA (ΕΠΙΧΕΙΡ. ΤΑ ΟΠΟΙΑ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΝ ΕΝΩΣΗ)

EUROPEAN DIGITAL DEAL

SMART ATTICA

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΜΒΟ ΨΗΦΙΑΚΗΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑΣ

Co-funded by the European Union

ΕΣΠΑ 2021-2027

TRANSNATIONAL MUSIC LAB

COMPETITIVENESS

2021 - 2027

22 - 28 ΜΑΪΟΥ 2025 A.V. 17



© ΙΚΑΡΟΣ ΜΠΑΜΠΙΑΣΑΚΗΣ

Εύα Στεφανή Ξεγυμνώνοντας τις ψευδαισθήσεις

Συναντήσαμε την πολυβραβευμένη κινηματογραφίστρια και μιλήσαμε για τη ζωή της, τη δουλειά της και για το πώς αισθάνεται που, τόσα χρόνια τώρα, το έργο της δημιουργεί άβολα συναισθήματα, σε βαθμό... μηνύσεως

Της ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ ΓΛΥΝΙΑΔΑΚΗ

ΜΕ ΤΗΝ ΕΥΑ ΣΤΕΦΑΝΗ ΓΝΩΡΙΖΟΜΑΣΤΕ ΧΡΟΝΙΑ. Αγαπώ πολύ τη δουλειά της –την εικαστική, τα βίντεο, τα ντοκιμαντέρ της–, γιατί δεν δειλιάζει να ιχνηλατήσει δημοσίως τις πιο μύχιες και ζωτικές αλήθειες: την ντροπή, το τραύμα, τον ερωτισμό, τις ανάγκες του σώματος, τον θάνατο, το παιχνίδι των ρόλων, την ανακούφιση που προσφέρει η τέχνη από τις κοινωνικές συμβάσεις.

Τη συνάντησα στο Φίλιον. Ήρθε με το ωραίο της, πετρόλ πουλόβερ και το ντροπαλό, μα πάντα ειλικρινές, χαμόγελό της κι αυτό το ονειροπόλο βλέμμα που με κάνει να πιστεύω

ότι μονίμως κατοικεί και σ' έναν άλλο κόσμο, δημιουργικό, σουρεαλιστικό, στο πίσω μέρος του μυαλού της.

Ήθελα να μάθω πώς και γιατί στράφηκε στον κινηματογράφο και πώς της φαίνεται που η τέχνη της συνεχίζει να κάνει ορισμένους στη χώρα μας να αισθάνονται άβολα – προσφάτως, ο Δημήτρης Νατσιός της «Νίκης» κατέθεσε μήνυση κατά της Εθνικής Πινακοθήκης επειδή φιλοξενεί, μεταξύ άλλων, βίντεο της Στεφανή που, κατά τη γνώμη του, «προσβάλλει τα ιερά και τα όσια».

«Το έλεγε κι ο Γονατάς: “Το παν είναι πώς διατηρείς την ψευδαίσθηση”. Από την πολύ μεγάλη, ότι δεν θα πεθάνεις –δίχως την οποία δεν θα ζούσες–, μέχρι τις μικρές καθημερινές, όπως για παράδειγμα ότι έχει νόημα αυτό που κάνουμε τώρα».

— **Σκέψου πως όλοι αυτοί οι διαπρύσιοι φορείς της χριστιανοσύνης που βεβηλώνουν έργα τέχνης, αυτό προσπαθούν να κάνουν: να διατηρήσουν την ψευδαίσθηση ότι ο Θεός αναγνωρίζει τις πράξεις τους ως ηθικά ορθές.** Μα αυτοί δεν έχουν καμία σχέση με την πίστη. Εμπορεύονται την πίστη, εκμεταλλεύονται και συμπερασύρουν με τα ανόητα κηρύγματα τους περί χριστιανικής ηθικής ανθρώπους που είναι πολύ συχνά άδολοι, αναγκασμένοι οικονομικά ή ψυχικά με ιερά αισθήματα. Αυτοί είναι έμποροι ψήφων. Οι μεν δεν έχουν καμία σχέση με τους δε.

— **Δεν είμαι σίγουρη πως δεν παλεύουν κι οι ίδιοι να διατηρήσουν τις ψευδαισθήσεις τους: την ψευδαίσθηση του Θεού, πρώτον, της μετά θάνατον ζωής, δεύτερον, της ανταμοιβής τους, τρίτον.**

Η πιο άσχημη είναι αυτή της ανταμοιβής. Γιατί κάνει τη σχέση συναλλακτική. Έχω φίλους που πιστεύουν πραγματικά στον Θεό, στο Καλό, στην Αγάπη. Κι εγώ η ίδια πιστεύω, αλλά χάνω την πίστη μου, μετά την ανακτώ. Είμαι αδύναμη και στην πίστη και στην απιστία. Αρκετοί φίλοι μου, που είναι χριστιανοί ορθόδοξοι, είδαν το έργο που μνήνυσε ο Νατσιός χωρίς να βρουν τίποτε το ανίερο. Ίσα ίσα, αντιλαμβάνονται ότι αυτό που προσπαθούσα να εκφράσω είναι κάτι από την ιερότητα του έρωτα. [*Στο «Εγερτήριο» (2001), ένα ζευγάρι ερωτοτροπεί πρώτα υπό τους ήχους στρατιωτικού εμβατηρίου και κατόπιν υπό τον ήχο προσευχής: «Βασιλεῦ ουράνιε [...] Ελθέ και σκήνωσον εν ημίν και καθάρισον ημὰς ἀπὸ πάσης κηλίδος και σώσον αγαθέ, τὰς ψυχὰς ἡμῶν».*] Μια φορά είπα στις φοιτήτριες και στους φοιτητές μου να κάνουμε μια άσκηση: να πάμε στον Εθνικό Κήπο και να κάνουμε ερωτήσεις στους περαστικούς για μεγάλα ζητήματα, όπως η ζωή κι ο θάνατος. Αποφάσισαν να τους ρωτήσουν πώς φαντάζονταν τον Θεό. Οι περισσότερες/οι μιλούσαν για έναν σοφό γέροντα με γενειάδα –η γενειάδα ήταν απαραίτητο στοιχείο (γελάει)– ο οποίος είναι από πάνω μας και μας προστατεύει. Ένας μπαμπάς. Με γαλάζια μάτια, επίσης. Στον δε διάβολο, δεν μπορούσαν να κάνουν περιγραφή. Έλεγαν ότι ήταν κάτι σαν καλικάντζαρος και σίγουρα μαύρος: υπήρχε αυτή η αντίθεση του λευκού με το μαύρο, που έχει φυσικά σχέση και με το πώς αντιλαμβανόμαστε τους εαυτούς μας ως λευκούς: τα λευκά δέρματα, τα λευκά μάρμαρα της Ακρόπολης, τις λευκές απαρχές του δυτικού πολιτισμού. Κι εκεί έρχονται μετά τα φασιστικά καθεστώτα της ιστορίας να χρησιμοποιήσουν την έννοια του λευκού ως ιδεολόγημα.

— **Ποια είναι η πιο έντονη παιδική ανάμνηση που έχεις;**

Ότι είχα ένα κουτί, ολόδικό μου, στο οποίο έκρυβα διάφορα πράγματα: ένα κομμάτι της σερπαντίνας, ένα κομμάτι από ένα δαχτυλίδι της μαμάς μου που είχε σπάσει. Το κλείδωνα κι ήταν το προσωπικό μου, απαράβατο αντικείμενο. Έτσι κι άνοιγε από άλλους ή έχανα το κουτί, ήταν σαν να έχανα τον εαυτό μου.

— **Πες μας σε δέκα προτάσεις τη ζωή σου από τότε που γεννήθηκες, μέχρι την τυπική ενήλικιση των 18 ετών.**

Γεννήθηκα στην Αμερική. Η μαμά μου μανιωδώς ήθελε να κάνει κορίτσι – δεν θα σταματούσε να μένει έγκυος, αν δεν έκανε. Ο μπαμπάς μου δούλευε ως ερευνητής στην Αμερική κι η μαμά, που είναι χημικός, σταμάτησε να δουλεύει γιατί δεν μπορούσε να τα φέρει βόλτα με τρία παιδιά, 11 μήνες διαφορά ο ένας από τον άλλον. Εγώ είμαι η τρίτη στη σειρά. Είμαι πολύ συνδεδεμένη με τα αδέρφια μου.

Συντόμως γυρίσαμε στην Ελλάδα, χωρίς τον μπαμπά στην αρχή, κι η μητέρα μου, για να τα βγάλει πέρα, μας είχε σε μια κατάσταση λίγο στρατιωτική. Μας πήγαινε στον κουρέα και κάναμε όλοι το ίδιο κούρεμα· ήμουν πάντα σαν αγόρι. Κάναμε τα πάντα μαζί, μέχρι και μπάνιο, μέχρι που μια μέρα μας χώρισε ο μπαμπάς μου, και για μας ήταν πολύ πληγωτικό. Το μόνο που θυμάμαι διαφορετικό ήταν πως εγώ είχα κάτι κόκκινα παπουτσάκια ενώ οι άλλοι καφέ, και τα κόκκινα παπουτσάκια μου τα φύλαγα με τρομερή θέρμη και τρυφερότητα γιατί ήταν κάτι δικό μου, κάτι που με ξεχώριζε από τα αδέρφια μου. Κοιμόμασταν όλοι μαζί και παίζαμε παιχνίδια της φαντασίας: ότι το τραπέζι δεν είναι τραπέζι, αλλά κάστρο ή υποβρύχιο. Ή ψάχναμε τα ζεστά κομμάτια του ξύλου στο πάτωμα απ’ όπου περνούσαν οι σωλήνες και ξαπλώναμε εκεί μέχρι να κοιμηθούμε, χέρι-χέρι με το μεσαίο μου αδερφό.

Πήγαμε κι οι τρεις στο Μοντεσόρι – ο παράδεισος των παιδικών μας χρόνων. Κάποια στιγμή οι γονείς μου αποφάσισαν ότι έπρεπε να πάμε σε «κανονικό» σχολείο γιατί πώς θα τα βγάζαμε πέρα στην αληθινή ζωή; Το «κανονικό» σχολείο μάς φάνηκε μαρτύριο. Εγώ κατουριόμουν στην τάξη γιατί στην τουαλέτα μπορούσαμε να πάμε μόνο στο διάλειμμα κι έλεγα α, τι περίεργα νερά πέφτουν από την οροφή για να δικαιολογηθώ και με κοροϊδεύανε φυσικά όλοι.

Στο τέλος του σχολείου είχα έναν μεγάλο έρωτα. Με συγκλόνισε και με διέλυσε, με οδήγησε σε βαριά κατάθλιψη. Και δεν είχα και δημιουργικό αντιστάθμισμα, γιατί είχα μπει στο Πολιτικό της Νομικής, με το οποίο δεν είχα καμία σχέση, αυτά τα τέσσερα χρόνια τα θυμάμαι σαν μαύρα χρόνια – να μην μπορώ να σηκωθώ απ’ το κρεβάτι, να μην μπορώ να κάνω μπάνιο, να γίνετα κρύο το νερό και να μην μπορώ να το κλείσω... Νομίζω πολλοί άνθρωποι που περνούν κατάθλιψη καταλαβαίνουν αυτό που εννοώ, ότι δεν μιλάμε απλώς για θλίψη, αλλά για ένα πέρασμα στην άλλη όχθη, που έχει μόνο να κάνει με τον θάνατο. Ευτυχώς σιγά-σιγά άρχισα να πηγαίνω σε έναν ψυχίατρο που ήταν πάρα πολύ γλυκός και με βοήθησε πολύ. Και μαζί με μια πολύτιμη φίλη μου, τη Βούλα, στην οποία είμαι πάντα ευγνώμων, σαν να βγήκα δειλά από αυτή τη μαύρη χοάνη και μπόρεσα κι έδωσα κάτι μαθήματα και τελείωσα τη σχολή, πάντα με το τραύμα αυτής της σχέσης κι αυτή τη μαύρη τρύπα μέσα μου.

— **Ο πατέρας σου κι ο αδερφός σου είναι ψυχίατροι, ο άλλος σου αδερφός νευρολόγος, εσύ έχεις κάνει τόσα χρόνια ψυχανάλυση. Γιατί δεν σκέφτηκες τότε ν’ ακολουθήσεις τα χνάρια τους;**

Δεν υπήρχε περίπτωση. Πρώτα απ’ όλα, δεν είχα καμία όρεξη να ασχοληθώ με την Ιατρική. Ούτε ήθελα να ασχοληθώ μόνο με την Ψυχολογία, γιατί ήθελα να έχω βαθιά γνώση του ανθρώπινου σώματος. Οπότε το απέκλεισα τελείως. Ήθελα κάτι που να σχετίζεται με τις ανθρωπιστικές σπουδές και κάτι που να έχει να κάνει με ανθρώπους και τέχνη, αλλά δεν ήξερα πώς να τα συνδυάσω. Αγαπούσα πολύ τον κινηματογράφο αλλά φοβόμουν να γίνω κινηματογραφίστρια, αισθανόμουν πάντα πιο ασφαλής στο παρασκήνιο. Πηγαίνοντας στη Νέα Υόρκη –ίσως επειδή ήμουν έξω από το γονεϊκό περιβάλλον, ίσως επειδή ο φίλος μου ήταν ζωγράφος κι αυτό με βοήθησε πολύ–, σπούδασα τελικά ανθρωπολογία και θεωρία κινηματογράφου, και μετά πήγα για τρεις μήνες στο Παρίσι στη Σχολή Κινηματογράφου Varagn, η οποία με μύπησε στο cinéma verité. Κατόπιν τούτου πήγα για τέσσερα χρόνια στο Λονδίνο, στο National Film and Television School.

— **Και τι βρήκες λοιπόν στον κινηματογράφο, συγκεκριμένα;**

Στον κινηματογράφο, κι ιδιαίτερα στο ντοκιμαντέρ, βρήκα τη χαρά και το παιχνίδι. Τη δυνατότητα να έρθω με κάποιον πολύ κοντά και να μπω στον κόσμο του, να παρεισφρέουμε ο ένας μέσα στον άλλον και να μπορούμε να παίξουμε. Αυτό είναι το παιχνίδι: μιμείται την αληθινή σχέση, αλλά μετεξελίσσεται σε αληθινή σχέση, μάλιστα συχνά πολύ βαθιά. Το ντοκιμαντέρ αποκαλύπτει, όπως αποκαλύπτει το παιχνίδι. Για να γνωρίσεις έναν άλλο άνθρωπο και να ανοιχτεί, πρέπει εσύ ν’ αποκαλυφθείς. Από αυτή την αινιγματική σχέση που ποτέ δεν έχει στόχο μόνο το ίδιο το ντοκιμαντέρ αλλά και κάτι άλλο, κάτι βγαίνει, κάτι ανεξίτηλο, που δεν έχεις a priori. Μιλάμε βέβαια πάντα για το ντοκιμαντέρ παρατήρησης, που είναι τελείως διαφορετικό από άλλα είδη ντοκιμαντέρ.

— **Θα έκανες ντοκιμαντέρ για έναν άνθρωπο σαν τον Παπαδόπουλο, της ΝΙΚΗΣ; Εάν αγαπιόμασταν.**

— **Ας υποθέσουμε ότι υπήρχε ένας άνθρωπος φαινομενικά κακός, γοητευτικός όμως στις πράξεις του, που θα σε προσέλκυε και θα κάνατε ένα ντοκιμαντέρ μαζί.** Κι αυτό θα λειτουργούσε –όπως όλα τα ντοκιμαντέρ που έχεις κάνει– λίγο εξωπραγματικά. Θα είχες ηθικό δίλημμα να το κάνεις; Παρόλο που μπορεί να ήταν ένα τέρας; Δεν θα ‘χα, όχι. Στο ντοκιμαντέρ δείχνεις πτυχές του άλλου. Δεν δείχνεις ποτέ ολόκληρο τον άλλον. Δείχνεις ποιον άνθρωπο βλέπεις εσύ, γιατί σε διακινεί, δεν κάνεις ένα αντικειμενικό πορτρέτο, που άλλωστε δεν υπάρχει. Ο άλλος μπορεί να είναι δολοφόνος, εγώ όμως μπορεί να τον βλέπω με μάτια αγάπης γιατί έχω αντιληφθεί ΚΑΙ κάτι άλλο. Οι άνθρωποι είναι σύνθετοι. Ξέρεις πόσες φορές έχει κανείς αμφιθυμία για ένα πρόσωπο που κινηματογραφεί; Εγώ πειραματίζομαι όλο και περισσότερο με το να εκφράσω την αμφιθυμία μου απέναντι στον άνθρωπο μπροστά στην κάμερα, αλλά και την αμφιθυμία γι’ αυτό που κάνω. Δειλιάζω όμως.

— **Γιατί σου αρέσει να συνδυάζεις στα βίντεό σου τη δική σου οπτική με ηχητικά τοπία, όπως ο Εθνικός Ύμνος, στρατιωτικά εμβατήρια, εκκλησιαστικούς ψαλμούς;** Παίζω με κάποια από τα εθνικά σύμβολα, αλλά συγχρόνως προσπαθώ να τα εκφράσω με τρυφερότητα επειδή μου θυμίζουν πράγματα από την παιδική μου ηλικία. Από τη μία, είναι σαν να είμαι φυλακισμένη σε έναν δημόσιο λόγο κι απ’ την άλλη, νιώθω σαν να δραπετεύω από ένα κλειδωμένο δωμάτιο.

— **Ψυχανεμίζομαι ότι μέρος του μένους που «ξυπνούν» τα έργα σου έχει να κάνει και με το ότι το ιδιωτικό που εσύ προβάλλεις δημοσίως είναι το σωματικό, το ερωτικό, το σεξουαλικό – για αυτά τα πράγματα οι άνθρωποι ντρέπονται να μιλήσουν.** Γιατί δεν ξέρουμε πώς να μιλήσουμε για το σώμα. Εγώ η ίδια έχω τεράστια ντροπή για το σώμα μου. Την είχα από πολύ μικρή. Τώρα, επειδή έχω κάνει και μαστεκτομή, θα προτιμούσα να πηγαίνω με κελεμπία στη θάλασσα (κι όλοι οι άλλοι επίσης, για να μην είμαι η μόνη). Αντιλαμβάνομαι ότι αυτό που λέω είναι εντελώς βλακώδες και χιλιάδες γυναικών με μαστεκτομή είναι περήφανες για το τραύμα τους, αλλά εγώ δεν έχω φτάσει σ’ αυτό το σημείο ωριμότητας ή, αν θέλεις, αγάπης προς τον εαυτό. Και μόνη μου να είμαι, πάλι δεν αισθάνομαι ελεύθερη. Σκέφτομαι δε γυναίκες που υφίστανται μαστεκτομή και τυχαίνει να έχουν άνδρες που δεν μπορούν να το αντιμετωπίσουν, ούτε κάνουν κάτι για να το αντιμετωπίσουν, ούτε μπορούν να το συζητήσουν καν, κι είναι πάρα πολύ τραυματικό. Να ζεις με την ντροπή μέσα στο σπίτι σου.

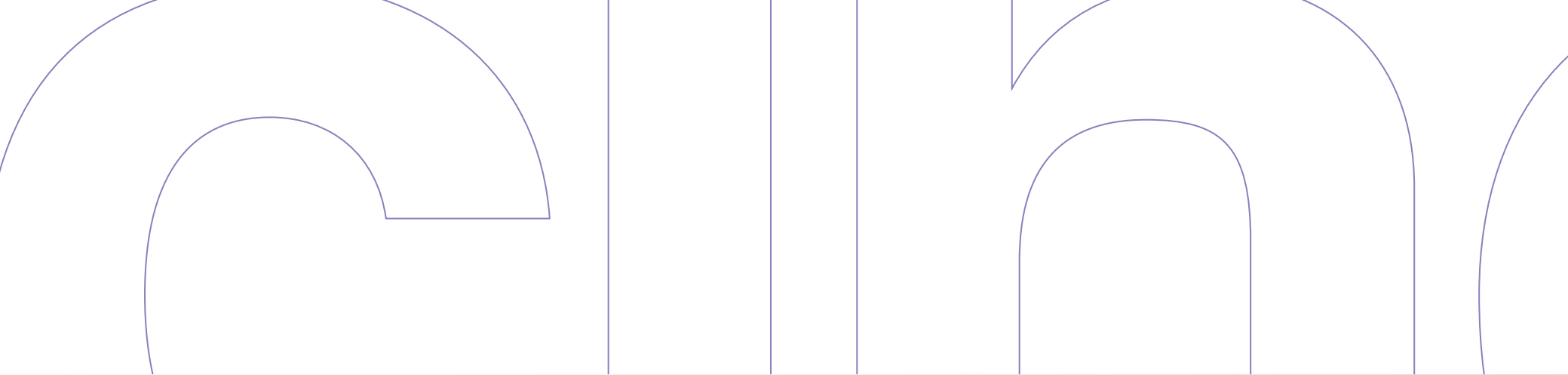
— **Εύα, όλα αυτά τα χρόνια που η πρόσληψη του έργου σου στην Ελλάδα είναι θετική αλλά και αθλιότατη ώρες ώρες, πώς σε κάνει να νιώθεις; Δεν σου δημιουργείται ποτέ αμφιθυμία από τα αρνητικά σχόλια;**

Κοίτα, δεν μου είναι ευχάριστη η αρνητική κριτική! Αλλά ειδικά η κριτική περί προσβολής ιερών συμβόλων, οικογένειας, πατρίδας... πώς είναι δυνατόν να συζητάμε ακόμα γι’ αυτά τα ζητήματα; Από την άλλη, ούτε το θετικό σχόλιο είναι πανάκεια: μια καλή κουβέντα για ένα έργο σου που εσύ δεν εκτιμάς ιδιαίτερω, σε κάνει να νιώθεις σαν κλέφτης. Ενώ όταν αναγνωρίζεις τη μουσούδα σου σε κάτι και σου κάνουν θετικά σχόλια, είναι σαν να σε αναγνωρίζουν πραγματικά. Φυσικά, υπάρχουν και αρνητικά σχόλια που σε προχωράνε, ειδικά όταν είναι δίκαια. Κι υπάρχουν και μερικοί που σε πατάνε πάτω, επίτηδες. Θυμάμαι στην αρχή που έκανα αυτά τα ντοκιμαντέρ παρατήρησης, πριν αρχίσουν εδώ να τα κάνουν όλοι μετά μανίας, το τι άκουγα, δεν λέγεται. Αλλά ούτε η πρώτη είμαι ούτε η τελευταία.

— **Σε απογοητεύει που δημιουργείς στην Ελλάδα; Θα προτιμούσες να δημιουργείς σε άλλη χώρα;**

Όχι βέβαια. Εδώ εμπνέομαι, εδώ είναι οι φίλοι μου, εδώ θέλω να ζω.

Παίζω με κάποια από τα εθνικά σύμβολα, αλλά συγχρόνως προσπαθώ να τα εκφράσω με τρυφερότητα επειδή μου θυμίζουν πράγματα από την παιδική μου ηλικία



Κωστής Χαραμουντάνης «Χωρίς το κοινό, ο κινηματογράφος δεν έχει κανένα νόημα»

Ο σκηνοθέτης μιλάει για την πρώτη μεγάλου μήκους ταινία του, που έκανε πρεμιέρα πέρυσι στις Κάννες και κέρδισε τρία βραβεία στο Φεστιβάλ Θεσσαλονίκης

ΤΟΥ ΓΙΩΡΓΟΥ ΔΗΜΟΥ - ΦΩΤΟ: ΤΑΣΟΣ ΑΝΕΣΤΗΣ

Μετά από έξι ταινίες μικρού μήκους, ο 31χρονος σκηνοθέτης Κωστής Χαραμουντάνης έκανε το μεγάλου μήκους ντεμπούτο του, με την ταινία «Κιούκα: Πριν το τέλος του καλοκαιριού», που συμμετείχε επίσημα στο τμήμα L'ACID του Φεστιβάλ Καννών 2024 και πραγματοποιήσε την αθηναϊκή της πρεμιέρα στον θερινό κινηματογράφο Cine Paris στις 15 Μαΐου, με την υποστήριξη του Cinobo.

Διαθέτοντας όλα τα στοιχεία που έκαναν τις ταινίες του [«Το μάτι και το φρύδι» (2016), «ΤΟ ΤΕΡΑΣ κοιμάται» (2017), «Κιόκου: Πριν έρθει το καλοκαίρι» (2018), «Ο σκύλος του Χαμομήλι» (2019), «Ανθολόγιο μιας πεταλούδας» (2020) και «Σύννεφα πάνω από την αυλή μου» (2021)] να αναγνωριστούν σε σημαντικά φεστιβάλ κινηματογράφου της Ελλάδας και να κερδίσουν βραβεία, η νέα του ταινία αφηγείται την ιστορία ενός πατέρα και των δύο έφηβων παιδιών του, κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών διακοπών τους με το οικογενειακό ιστιοφόρο στον Πόρο. Χωρίς να το γνωρίζουν, τα αδέρφια συναντούν τη βιολογική τους μητέρα, η οποία τα εγκατέλειψε όταν ήταν μωρά. Η συνάντηση αυτή καταλήγει σε μια γλυκόπικρη ιστορία ενηλικίωσης για όλους τους εμπλεκόμενους. Συναντώ τον Κωστή —με τον οποίο έχουμε σχεδόν την ίδια ηλικία— λίγο πριν ξεκινήσει η πρώτη προβολή της ταινίας και, παρά το σχετικό άγχος του, η κουβέντα μας κυλάει ευχάριστα. Η συζήτησή μας περιστρέφεται γύρω από τον κινηματογράφο, τις επιρροές του, τα πρώτα του βήματα και τις σκέψεις του για το μέλλον, ενώ ενδιάμεσα αναγκαζόμαστε πολλές φορές να κάνουμε μικρές παύσεις, γιατί παρεμβαίνει κάποιο soundcheck, με ηχητικά κλιπ από διαφημίσεις.

— **Η ταινία «Κιούκα: Πριν το τέλος του καλοκαιριού» είναι η πρώτη μεγάλου μήκους. Ήταν πολύ διαφορετική η εμπειρία των γυρισμάτων συγκριτικά με τις μικρού μήκους ταινίες σου;** Τα γυρίσματα δεν έχουν καμία σχέση μεταξύ τους. Πρώτα απ' όλα, τις μικρού μήκους τις έκανα μόνος μου —ήμουν στην κάμερα, το μοντάζ, την παραγωγή κ.λπ.—, με δυο τρεις ή χωρίς καθόλου ηθοποιούς, ενώ τώρα είχαμε ένα συνεργείο είκοσι ατόμων. Στην περίπτωση της μεγάλου μήκους ταινίας η διαδικασία ήταν άλλη, το ρίσκο μεγάλο, τα χρήματα πολλά, κι έπρεπε να συντονιστούν πολλοί άνθρωποι. Πήρε επτά χρόνια από την αρχή της σύλληψης της ιδέας και του σεναρίου μέχρι να ολοκληρωθεί εντελώς η ταινία και να προβληθεί στις Κάννες στο ACID. Ξεκίνησα να τη γράφω το 2017. Οι ηθοποιοί, βέβαια, μεγάλωναν στο μεταξύ, όμως αυτό το προσάρμοσα στο σενάριο, καθώς είναι μια ταινία που έχει να κάνει με την ενηλικίωση. Κατάλαβα ότι η βιολογική ηλικία δεν έχει τόσο μεγάλη σημασία. Όλοι οι χαρακτήρες περνάνε από μια μορφή ενηλικίωσης, μέσα από κάποια γεγονότα, από το κοριτσάκι που είναι πέντε χρονών, μέχρι τον πατέρα που είναι πενήντα. Μου άρεσε, λοιπόν, το γεγονός ότι τα παιδιά δεν ήταν δεκαοκτώ, αλλά είκοσι πέντε.

— **Γράφεις ο ίδιος τα σενάρια σου. Αφήνεις και κάποια περιθώρια αυτοσχεδιασμού ή είσαι αυστηρός σ' αυτό το θέμα;** Η ταινία έχει λίγο αυτοσχεδιασμό. Κατά βάση είναι 160 σελίδες σενάριο και θέλαμε να το ακολουθήσουμε πιστά, καθώς ήταν ένα σενάριο που είχε δουλευτεί αρκετά, όμως υπήρχε περιθώριο να προτεθούν και κάποια ζωντανά στοιχεία. Το κοριτσάκι, για παράδειγμα, ήταν πολύ μικρό και δεν μπορούσε να μάθει λόγια, οπότε προσπαθήσαμε να αυτοσχεδιάζουμε γύρω από τις σκηνές στις οποίες εμφανίζεται. Συνεπώς, όπου βλέπουμε το κοριτσάκι είναι αυτοσχεδιασμός, το υπόλοιπο είναι μέρος του σεναρίου. Εκόμα και σενάριο, όμως, να υπάρχει, μου άρεσε να υπάρχει μια ελευθερία που να δίνει στον ηθοποιό το έναυσμα να προσθέσει κάτι δικό του και να είναι ελεύθερος να παίξει περισσότερο με τη συνθήκη κι όχι τόσο να πει ακριβώς τα λόγια. Υπάρχει μια σκηνή όπου τρώνε μακαρόνια και τ' αδέρφια πρέπει να τσακωθούνε, μέχρι να φτάσουν σ' ένα συγκεκριμένο σημείο όπου κορυφώνεται ο τσακωμός. Εκεί αυτοσχεδίασαν βασιζόμενοι στη σχέση που είχαν τότε. Μετά συνέχισαν βάσει σεναρίου. Χρησιμοποιήσαμε, δηλαδή, τον αυτοσχεδιασμό περισσότερο ως εργαλείο.

— **Εκτός από τη σκηνοθεσία έχεις ασχοληθεί και με το θέατρο. Συγκεκριμένα, έχεις εργαστεί ως ηθοποιός, μουσικοσυνθέτης, σχεδιαστής ήχου, μοντέρ, β' βοηθός σκηνοθέτη και βοηθός παραγωγής. Έχουν επηρεάσει όλες αυτές οι ιδιότητες τον τρόπο με τον οποίο δουλεύεις σήμερα;**

Έχω τελειώσει τη Δραματική Σχολή του Ωδείου Αθηνών το 2015, αλλά η ηθοποιία δεν μου άρεσε και έτσι δεν έπαιξα ποτέ επαγγελματικά σε παραστάσεις. Είχα αρχίσει όμως να γράφω μουσική για το θέατρο και τον κινηματογράφο. Βεβαίως και με έχουν επηρεάσει οι εμπειρίες μου αυτές, γιατί, τόσο στις πρώτες μικρού μήκους ταινίες όσο και εδώ, υπάρχουν θεατρικά στοιχεία. Μπορεί, δηλαδή να τοποθετήσω την κάμερα πάνω σε ράγες και έτσι να φαίνεται πιο παραστατικός ο τρόπος με τον οποίο παίζουν οι ηθοποιοί —όχι όσον αφορά την υποκριτική, αλλά σχετικά με τον τρόπο που κινηματογραφείται μια σκηνή. Επίσης, στις μικρού μήκους υπήρχε η αίσθηση ότι τα κάνουμε όλα μόνοι μας —βρίσκαμε μόνοι μας τα ρούχα, κάναμε το μακιγιάζ κ.λπ.—, όπως ακριβώς και στις παραστάσεις στο Ωδείο, στη Δραματική Σχολή. Αυτή η έννοια της φιλίας ή της οικογένειας που δημιουργείται όταν κάνεις μια ταινία ή μια παράσταση είναι σε κάθε περίπτωση κοινή. Όσον αφορά τη δουλειά μου στη μουσική για ταινίες, είναι κάτι που συνεχίζεται. Τη μουσική γι' αυτή την ταινία την έχω γράψει ο ίδιος.

— **Τι σημαίνει, αλήθεια, ο τίτλος «Κιούκα» και ποια είναι η σχέση της ταινίας αυτής με τη μικρού μήκους; «Κιόκου: Πριν έρθει το καλοκαίρι» του 2018;**

Το «Κιόκου: Πριν έρθει το καλοκαίρι» είναι η πρώτη ταινία, ψήγμα-τα από την οποία υπάρχουν και στη μεγάλου μήκους. Το «Κιούκα: Πριν το τέλος του καλοκαιριού», λοιπόν, είναι η συνέχεια της πρώτης. «Κιόκου» σημαίνει «αναμνήσεις» στα ιαπωνικά, γιατί η μικρού μήκους έχει να κάνει με ένα αναμνησιακό κολάζ δύο αδερφών που περιμένουν να έρθει το καλοκαίρι, και «Κιούκα» σημαίνει «διακοπές», οπότε τώρα θα δούμε τις διακοπές των χαρακτήρων. Δεν υπάρχει κάποιος ιδιαίτερος λόγος που επέλεξα μία ιαπωνική λέξη για τον τίτλο. Είναι περισσότερο σαν παιχνίδι. Παρόλα αυτά οι ταινίες είναι μέρη μιας τριλογίας, οπότε το τρίτο μέρος θέλω να ονομάζεται «Κιέρου» —η «διαδικασία του να εξαφανίζεσαι».

— **Οι ταινίες σου θυμίζουν νουβέλ βαγκ και γενικότερα arthouse κινηματογράφο. Ο στόχος είναι να έχεις τον πλήρη καλλιτεχνικό έλεγχο, όπως οι «auteurs» που ασχολούνται με αυτό το είδος κινηματογράφου;**

Δεν είναι θέμα ελέγχου, νιώθω πιο άνετα όταν δουλεύω έτσι. Μου αρέσει πιο πολύ η διαδικασία. Δηλαδή μου αρέσει να μοντάρω, να γράφω το σενάριο, να κάνω τα γυρίσματα, να σχεδιάζω την αφίσα, να γράφω τη μουσική, τους τίτλους. Έχω κάνει πολλά διαφορετικά πράγματα στις ταινίες μου, αλλά περισσότερο επειδή μου αρέσει να μαθαίνω, μου βγαίνει αυθόρμητα. Άλλωστε, έτσι δημιουργείς και μια πολύ συγκεκριμένη καλλιτεχνική ταυτότητα.

Οι ταινίες με τις οποίες μεγάλωσα δεν είχαν καμία σχέση με αυτό το σινεμά. Έβλεπα, όπως όλοι, «Χάρι Πότερ», «Άρχοντα των δαχτυλιδιών», «Alien», «Πειρατές της Καραϊβικής». Επίσης αγαπούσα πολύ τα κινούμενα σχέδια. Όταν άρχισα να ασχολούμαι με τον κινηματογράφο, μου άρεσε πολύ ο Βέρνερ Χέρτζογκ, η Ανιές Βαρντά, ο Χάρμον Κορίν, ο Λιντς, ο Πίτερ Τσερκάσκι —άρχισα να βλέπω τέτοιο σινεμά και οι περισσότερες επιρροές μου προέρχονται από εκεί. Είδα, δηλαδή, όλες τις ταινίες του Χέρτζογκ, διάβασα όλα τα βιβλία του, είδα όλες του τις συνεντεύξεις —πήρα ό,τι μπορούσα να πάρω. Ωστόσο, περισσότερο με τραβάει η ματιά του Χέρτζογκ και το όραμά του, παρά η θεματολογία των ταινιών του αυτή καθαυτή.

— **Το «Κιούκα» γυρίστηκε στον Πόρο και αφορά την περιπέτεια μιας οικογένειας που κάνει διακοπές εκεί μ' ένα ιστιοφόρο. Υπάρχουν και ορισμένα αυτοβιογραφικά στοιχεία στην ταινία;** Στον Πόρο πήγα να τα καλοκαίρια ως παιδί, με τους γονείς μου. Μένναμε σε ένα παλιό ιστιοφόρο του πατέρα μου (ψιλο-σαράβαλο) και ήμασταν μια τετραμελής οικογένεια σ' ένα πολύ περιορισμένο χώρο για δυο τρεις βδομάδες, μέσα στο κατακαλόκαιρο. Υπήρχε, λοιπόν, ένταση, αγάπη, χιούμορ, υπήρχαν όλα. Υπήρχε επίσης πολλή ηρεμία. Υπό αυτή την έννοια, η ταινία είναι βασισμένη σ' αυτές τις προσωπικές μου αναμνήσεις, με τον τρόπο που τις βίωσα. Δεν έχει να κάνει με ακριβή γεγονότα —το «Κιούκα» είναι μια ταινία μυθοπλασίας—, αλλά περισσότερο με την αίσθηση και τις εικόνες που μου έμειναν από την εποχή εκείνη.

— **Ιδιαίτερη είναι και η φωτογραφία της ταινίας, που αφήνει μια ρετρό αίσθηση. Ήταν δική σου ιδέα ή του διευθυντή φωτογραφίας Κωνσταντίνου Κουκουλιού;**

Αρχικά ήθελα να γυρίσω την ταινία με Hi-8, μια παλιά βιντεοκάμερα από τη δεκαετία του 1990, με την οποία είχαμε γυρίσει και τη μικρού μήκους. Ο ένας λόγος ήταν η αισθητική —μου αρέσει όλη αυτή η νοσταλγία και τα χρώματα που βγάζει αυτή η παλιά κάμερα. Το άλλο κομμάτι ήταν η πρακτικότητα, γιατί ήμασταν ολόκληρο συνεργείο πάνω σε ένα σκάφος, οπότε δεν μπορούσαμε να έχουμε πολλές κάμερες, φακούς κ.λπ. Όμως ο Κωνσταντίνος είχε μια καλύτερη ιδέα. Πρότεινε να γυρίσουμε την ταινία με μια κανονική κάμερα, την Alexa mini, και να της προσθέσουμε vintage φακούς. Αυτό έδωσε στην ταινία τη ρετρό αισθητική, χωρίς να την πειράξουμε ιδιαίτερα στο μοντάζ. Επίσης, εξαιρετική δουλειά έκανε και ο Μάνθος Σαρδής, που ανέλαβε το coloring, τονίζοντας τα χρώματα και δίνοντας αυτή την έντονη αίσθηση του καλοκαιριού στην ταινία. Φτιάξαμε επίσης το κάδρο έτσι ώστε να μοιάζει με καρτ ποστάλ, οπότε όλο αυτό ήρθε και έδεσε.

— **Πώς έγινε η επιλογή του καστ για την ταινία; Ήθελες να δουλέψεις με τους συγκεκριμένους ηθοποιούς από την αρχή ή μερικούς τους ανακάλυψες στην πορεία;**

Με τον Κωνσταντίνο Γεωργόπουλο και την Έλσα Λεκάκου ήμασταν μαζί στη Δραματική Σχολή του Ωδείου Αθηνών, οπότε γνωριζόμαστε πολλά χρόνια. Την Αφροδίτη Καποκάκη την ανακάλυψα στην πορεία, η Έλενα Τοπαλίδου ήρθε επίσης στην πορεία και ο Συμεών Τσακίρης, που παίζει τον μπαμπά, ήρθε στο τέλος. Η Ιόλη, που παίζει το μικρό κοριτσάκι, είναι ανιψιά μου. Το σενάριο είχε γραφτεί πάνω στα παιδιά, τον Κωνσταντίνο και την Έλσα, και ψάχναμε πολύ καιρό να βρούμε ποιος θα παίξει τον ρόλο του πατέρα. Όταν ήρθε στο κάστινγκ —περισσότερο για να διαβάσει το σενάριο και να μας δώσει κάποιο feedback— ο Συμεών δεν ταίριαζε καθόλου στον ρόλο, το είχε πει και ο ίδιος. Το διάβασε όμως και ενθουσιάστηκε, οπότε ήρθε ξανά την επόμενη μέρα και μας απαγόρευσε να δώσουμε τον ρόλο σε οποιονδήποτε εκτός από εκείνον! Αποφάσισε ν' αφήσει γένια, να πάρει κιλά, να σταματήσει το γυμναστήριο. Κάθε βδομάδα μου έστελνε selfie για να μου δείξει ότι έμοιαζε ολοένα και περισσότερο στον χαρακτήρα. Τελικά, όχι μόνο πήρε τον ρόλο, αλλά έκανε και εξαιρετική δουλειά.

— **Γεννήθηκαν στην Αθήνα και όλες τις ταινίες σου τις γύρισες μένοντας εδώ. Πιστεύεις ότι είναι μια πόλη φιλόξενη για νέους σκηνοθέτες και δημιουργούς γενικότερα;**

Αν θες να ζήσεις κάνοντας κινηματογράφο, δεν μπορείς. Πρέπει να κάνεις πολλά πράγματα ταυτόχρονα. Δεν θα έλεγα ότι η Αθήνα είναι ιδιαίτερα φιλόξενη για τους νέους καλλιτέχνες, αλλά υπάρχει πολύς κόσμος που ασχολείται με τις τέχνες περισσότερο επειδή του αρέσει και όχι τόσο για να ζήσει απ' αυτό. Υπό αυτή την έννοια υπάρχουν ευκαιρίες, αλλά σίγουρα τα πράγματα δεν είναι ιδανικά. Από το κοινό, μέχρι στιγμή τουλάχιστον, έχω εισπράξει πολύ καλό feedback. Η ιδέα μου ήταν να φτιάξω ταινίες που να ισορροπούν κάπου μεταξύ του arthouse και του εμπορικού σινεμά. Έτσι πιστεύω πως έχω πετύχει οι ταινίες μου να έχουν μια ευρύτερη αποδοχή. Υπάρχουν καινούργια πράγματα για να δεις και πιο συμβατικά, ούτως ώστε να μπορείς να ταυτιστείς με τους χαρακτήρες και την ιστορία. Για μένα το κοινό έχει πολύ μεγάλη σημασία —χωρίς κοινό ο κινηματογράφος δεν έχει κανένα νόημα.

— **Έχεις ξεκινήσει ήδη να δουλεύεις σε κάποιο επόμενο πρότζεκτ;**

Έχω διάφορες ιδέες. Αυτή τη στιγμή γράφω ένα σενάριο, που δεν έχει καμιά σχέση με την τριλογία. Το λέω: «Η εκστατική παραφροσύνη του θλιμμένου βοσκού» και θα είναι κάτι ανάμεσα σε μαύρη κωμωδία και «folk horror», βασιζόμενη σε ελληνικά δημοτικά τραγούδια. Οπωσδήποτε, αυτό θα πάρει κάποιο καιρό μέχρι να ολοκληρωθεί. Γενικά σκοπεύω να δώσω χρόνο στον εαυτό μου, καθώς φέτος είμαι και επικεφαλής στο Διεθνές Σπουδαστικό Τμήμα του Φεστιβάλ Δράμας, οπότε πρέπει να δω πολλές ταινίες, δεν έχω τον χρόνο που απαιτείται για να κάτσω να γράψω. **■**



Χρήστος Μασσαλάς

«Οτιδήποτε αποκλείει το χιούμορ δεν είναι αληθινό»

Ομολογώ ότι διασκέδασα πολύ με τη νέα ταινία του Χρήστου Μασσαλά «Killerwood», που έρχεται δύο χρόνια μετά το επιτυχημένο του σκηνοθετικό ντεμπούτο, το «Broadaway», και φιλοδοξεί να είναι ένα πρωτότυπο θρίλερ στο οποίο η σινεφιλία, το χιούμορ και το μυστήριο συναντιούνται με αρκετή ευρηματικότητα

Του ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΪΜΑΚΗ

— Με το «Killerwood» δηλώνετε τη λατρεία σας για τα σλάσερ φιλμ, με δράστες σίριαλ κίλερ. Αλήθεια, ποια είναι τα πιο αγαπημένα σας σλάσερ;

Το πρώτο «Halloween» του Τζον Κάρπεντερ είναι το αγαπημένο μου. Το είχα δει σε μικρή ηλικία, οπότε είναι μια από τις ταινίες που με έχουν καθορίσει γενικώς. Βέβαια το πρώτο σλάσερ που θυμάμαι να βλέπω ήταν μάλλον το «Scream» του '96, σε ηλικία 10 ετών. Κρυφά από τους μεγάλους, που θεωρούσαν ότι έβλεπα παιδικές ταινίες. Μετά άρχισα να ψάχνω και προς τα πίσω, κι έτσι ανακάλυψα τον Κάρπεντερ και το «Black Christmas». Σίγουρα αυτή η αναγέννηση των σλάσερ, που ξεκίνησε με το «Scream» και συνεχίστηκε με τα «Ξέρω τι κάνετε πέρσι το καλοκαίρι», «UrbanLegend», «Halloween: 20 χρόνια μετά», έχει επηρεάσει τη γενιά μου, καθώς αυτές οι ταινίες βγήκαν πάνω στη φάση που περνούσαμε από την παιδική στην προ-εφηβική ηλικία. Οπότε είναι και προσωπικό, αλλά είναι και θέμα γενιάς. Δεν είναι τυχαίο το ότι σήμερα βλέπουμε τόσα reboots των ταινιών εκείνης της περιόδου. Είναι σαν να έχει έρθει το πλήρωμα του χρόνου, και τώρα πλέον οι άνθρωποι που είναι 30-40 χρονών, επισκέπτονται ξανά –όχι απλώς ως θεατές αλλά και ως σκηνοθέτες– τα κινηματογραφικά είδη που στιγμάτισαν τα παιδικά και εφηβικά χρόνια τους. Το «Corycat» που αναφέρεται στο σενάριο, παρότι δεν είναι σλάσερ αλλά ψυχολογικό θρίλερ, είναι κι αυτό μια ταινία που θυμάμαι να βλέπω στην τηλεόραση μικρός. Τη θυμήθηκα γράφοντας το σενάριο του «Killerwood». Εκτός από τη Sigourney Weaver στο «Corycat» παίζει και η Holly Hunter, την οποία λατρεύω, και με την οποία θεωρώ ότι κάπως συγγενεύει ερμηνευτικά η Έλσα.

— Ο σκηνοθέτης του πρώτου «Φρανκενστάιν», Τζέιμς Γουέιλ, έλεγε πως θρίλερ χωρίς χιούμορ δεν είναι καλό θρίλερ.

Για μένα οτιδήποτε αποκλείει το χιούμορ είναι ελλιπές, ή μάλλον δεν είναι αληθινό. Κι όταν λέω χιούμορ, δεν εννοώ απαραίτητως κάτι που θα οδηγήσει στο γέλιο, δηλαδή ένα punchline. Εννοώ ακόμη και μια αιχμή που θα υπονομεύσει την απολυτότητα μιας κατάστασης – είτε σε μια ταινία είτε σε μια συζήτηση. Οπότε ναι, και το θρίλερ χρειάζεται το χιούμορ σε ορισμένες δόσεις, και το δράμα, και ο Μπέργκμαν ακόμη, που έχει μερικά ωραία χιουμοριστικά ευρήματα σε σκηνές ακραία δραματικές.

— Κάποιοι δεύτεροι ρόλοι είναι απολαυστικοί. Όπως της ψυχιάτρου, της παραγωγού και της ενδυματολόγου. Ήταν οι Πατεράκη, Ευείδη και Κουμαριανού οι πρώτες σας επιλογές;

Όλοι οι χαρακτήρες ενσαρκώθηκαν από τους ηθοποιούς που είχα στο μυαλό μου όταν έγραφα το σενάριο. Μόνο μία ηθοποιός που ήθελα για έναν ρόλο δεν μπόρεσε να είναι στην ταινία, και τελικά, αντί να πάω σε μια δεύτερη επιλογή, ουσιαστικά άλλαξα τον ρόλο, τον αναδιομόρφωσα σε κάτι άλλο. Με αρκε-



IUMAN
intimissimi uomo

New boxer

"The Indestructible"

Στα καταστήματα και στο intimissimi.com



τούς από τους ηθοποιούς του «Killerwood» είχα ξαναδουλέψει – με την Έλσα Λεκάκου προφανώς, τον Φοίβο Παπαδόπουλο, τον Μιχάλη Πητίδη, τον Rafael Papad, τον Νίκο Αρβανίτη –, με κάποιους όμως όχι, όπως τη Ρούλα Πατεράκη, την Τζους Ευείδη και την Ευά Κουμαριανού. Οπότε το ότι τελικά όλοι αυτοί άνθρωποι δέχτηκαν ήταν σαν να κέρδισα το τζακ ποτ. Και παρότι πρόκειται για το μεγαλύτερο ensemble με το οποίο έχω δουλέψει ως τώρα και το πιο ετερόκλητο φαινομενικά, υπήρξε μια φοβερή αρμονία – που είναι βέβαια και αποτέλεσμα των πολλών προβών που κάναμε. Ο μόνος χαρακτήρας για τον οποίο δεν είχα κάποιον ηθοποιό στον νου μου όταν έγραφα το σενάριο ήταν ο Τίτος, ο «σκυνοθέτης». Ωσπου έπεσα τυχαία πάνω σε μια συνέντευξη του Βαγγέλη Δαούση στο YouTube, τον οποίο δεν γνώριζα ούτε είχα δει να παίζει, κι αμέσως έγινε το κλικ. Και μαζί ήρθε κι ένα ακόμη τζακ ποτ, γιατί ο Βαγγέλης είναι πραγματικά ταλαντούχος, με φοβερό κωμικό timing και ένας πολύ αφοσιωμένος συνεργάτης.

— Προφανώς και δεν έχετε σε περίοπτη θέση τους κριτικούς, όπως βλέπουμε στην αρχή του έργου. Γιατί;

Δεν θα το 'λεγα. Αρχικά να πω ότι, πριν από τη σκηνοθεσία, σπούδασα Ιστορία και Θεωρία του Κινηματογράφου. Οπότε ίσως σε μια άλλη εκδοχή της ζωής μου να είχα γίνει κριτικός. Μ' ενδιαφέρει πολύ το κομμάτι της κριτικής ανάλυσης, μ' ενδιαφέρει το δοκίμιο. Για μένα τα ερωτήματα ξεκινούν όταν αυτό πρέπει να γίνεται σε εβδομαδιαία βάση, στον Τύπο, υπό τη μορφή συνοπτικού άρθρου που πρέπει να καταλήγει σε μια ετυμηγορία. Όλο αυτό μου προκαλεί αμηχανία, γιατί πιστεύω ότι οι ταινίες θέλουν τον χρόνο τους για να μεταβολιστούν. Δεν θεωρώ ότι η ταχύτητα μεταβολίσης σχετίζεται με την εξυπηνάδα του δέκτη ή την εμπειρία του στο αντικείμενο. Αυτά μπορεί να σου δώσουν τη δυνατότητα να σκαρφιστείς πολύ γρήγορα μια φαινομενικά πειστική επιχειρηματολογία για να υπερασπιστείς ή να κατακρίνεις ένα έργο. Αλλά για να φτάσεις στην ουσία ενός έργου, χρειάζεται να μπορείς να αφεθείς σε μια σταδιακή αποκάλυψή του – και μετά την προβολή. Να το σκεφτείς, να το ξεχάσεις, να το ξαναδείς.

— Διαβάζω από το δελτίο Τύπου πως το φιλμ είναι «μια ιστορία μυστηρίου σε μορφή mockumentary, ένα σαρκαστικό μετα-αφήγημα για το backstage των ελληνικών ταινιών, ένα θρίλερ για μια σειρά ανεξιχνίαστων φόνων στη σύγχρονη Αθήνα». Πότε και πώς σας ήρθε η ιδέα του φιλμ;

Μ' ενδιαφέρει το μυστήριο στα σενάρια που γράφω, και δεν το εννοώ με τη στενή ερμηνεία του whodunnit – στο οποίο συνήθως λαμβάνεις μια σαφή και αδιαπραγμάτευτη απάντηση στην ερώτηση «ποιος είναι ο δολοφόνος» στο τέλος της ταινίας. Αλλωστε, το «ποιος είναι ο δολοφόνος;» μπορεί να είναι η λιγότερο σημαντική παράμετρος ενός μυστηρίου. Μπορεί να είναι πιο ενδιαφέρον να εξιχνιάσεις μια δολοφονία χαρακτήρα, σε ηθικό επίπεδο δηλαδή, ή η εξιχνίαση μιας αιγιματικής απόφασης που παίρνει ο πρωταγωνιστής μιας ιστορίας. Αυτές οι σκέψεις γύρω από το μυστήριο ήρθαν και συναντήθηκαν με την ανάγκη μου να γυρίσω κάτι για το backstage του σινεμά, το οποίο είναι και ο κόσμος στον οποίο ζω. Η ιδέα για ένα mockumentary που θα μπλέκει το θρίλερ μπροστά και πίσω από τις κάμερες με τρόπο κωμικοτραγικό αποσαφηνίστηκε στο μυαλό μου λί-



Έλσα Λεκάκου

γο μετά την έξοδο του «Broadway», μιας ταινίας που πήρε πολλά χρόνια για να γίνει και από την επήρεια της οποίας ήθελα επειγόντως να βγω. Και ο μόνος τρόπος που μπορούσα να φανταστώ ήταν να κάνω μια τέτοια αυτο-σαρκαστική ταινία όσο πιο ενδιαφέρουσα μπορούσα.

— Αναρωτιέμαι πόσα απ' αυτά που περιγράφετε στην ταινία έχουν συμβεί και στην προσωπική σας ζωή.

Σίγουρα τα πράγματα που μου έχουν συμβεί δεν έχουν συμβεί ακριβώς έτσι. Η αλήθεια είναι ότι δεν εκτροχιάζομαι τόσο εύκολα όσο ο Τίτος, ο σκυνοθέτης μέσα στην ταινία. Και αυτό, το ότι κρατιέμαι, έχει ένα ψυχικό κόστος γιατί συσσωρεύω θυμό που, όσο δεν εξωτερικεύεται, τόσο βρίσκει ψυχοσωματική έκφραση, γίνεται χρόνια αϋπνία και λοιπά και λοιπά... Εκείνος βγάζει όλο τον θυμό του στη φόρα χωρίς να σκέφτεται τις επιπτώσεις στους άλλους. Και αυτή ουσιαστικά ήταν και η κομβική απόφαση που πήρα για τον χαρακτήρα. Ότι δηλαδή θα τον βάλω σε καταστάσεις γνώριμες σ' εμένα, αλλά θα τον αφήσω αχαλίνωτο να δώ μέχρι πού θα πάει, πόσο θα τον ανεχτούν οι γύρω του ή πώς θα μπορέσουν να τον διαχειριστούν. Μέσα απ' αυτή τη διαδικασία συνειδητοποιήσα ότι το πιο επικίνδυνο στοιχείο του Τίτου δεν είναι οι εκρήξεις του, που ανήκουν περισσότερο στη σφαίρα του θεατρινισμού, αλλά η αδιαφορία του. Ότι δηλαδή, προκειμένου να ολοκληρώσει την ταινία του, θα κάνει τα στραβά μάτια, ότι δεν ακούει τον κώδωνα του κινδύνου, ώσπου τελικά θα πάψει να τον ακούει. Και αυτή η αδιαφορία του μπορεί να έχει καταστροφικές επιπτώσεις.

— Αναφέρετε τον Λάνθιμο σε μία τις πιο απολαυστικές σκηνές. Ποια είναι η άποψή σας για το σινεμά που κάνει ο διεθνούς φήμης πλέον Έλληνας σκυνοθέτης;

Μ' αρέσουν οι ταινίες του, τον εκτιμώ πολύ. Δεν τον γνωρίζω προσωπικά. Το έργο του είναι σίγουρα επιδραστικό παγκοσμίως. Στην Ελλάδα θεωρώ ότι πιο επιδραστική είναι η ιδέα της επιτυχίας του, που έχει δημιουργήσει ένα κομφούζι στους κόλπους του ελληνικού σινεμά, γιατί όλοι πλέον έχουν ένα μέτρο σύγκρισης. Οπότε, θα πρότεινα ψυχραιμία. Κάντε ένα διάλειμμα, κάντε ένα «Killerwood».

— Είναι τρομακτική η ζωή ενός κινηματογραφιστή;

Είναι! Γιατί πέρα από τον μπαμπούλα της επιτυχίας που αναφέραμε πριν, έχεις πάνω απ' το κεφάλι σου και τον μπαμπούλα της γραφειοκρατίας, τον μπαμπούλα της εργασιακής και οικονομικής αβεβαιότητας, τον μπαμπούλα του χρόνου που περνάει και δεν ξέρεις τι να πρωτοπρονλάβεις – και όλοι αυτοί γεννούν μικρότερους υπο-μπαμπούλες, και πάει λέγοντας. Αλλά θα ζήσεις και κάποιες πολύ δυνατές στιγμές μέσα από τη δημιουργική διαδικασία και μπορεί, αν είσαι τυχερός, να συναντήσεις κάποιους ξεχωριστούς ανθρώπους που ίσως γίνουν συνοδοιπόροι στην καλλιτεχνική σου ζωή.

— Συνεργάζεστε ξανά με την Έλσα Λεκάκου. Ποιο είναι το στοιχείο που εκτιμάτε περισσότερο σ' αυτήν, ώστε να την κάνετε και πάλι πρωταγωνίστριά σας;

Είναι η τρίτη μας συνεργασία. Πρώτη φορά συνεργαστήκαμε στη μικρού μήκους «Copa-Loca», μια ταινία κομβική στη δική μου πορεία. Ήταν η πρώτη κινηματογραφική εμφάνιση της Έλσας, η οποία ήταν τότε τελειόφοιτη του Ωδείου Αθηνών. Αλλά, εκτός από τις τρεις ταινίες που έχουμε ήδη γυρίσει, έχω γράψει ρόλους για εκείνη και σε άλλα σενάρια, που ακόμη δεν έχουν γυριστεί. Οπότε στο μυαλό μου μετράει αλλιώς το εύρος αυτής της συνεργασίας, όχι μόνο από αυτά που έχετε δει. Δεν ξέρω καν αν η λέξη συνεργασία είναι και η πιο σωστή, με την έννοια ότι η Έλσα πλέον αποτελεί δομικό στοιχείο του κινηματογραφικού μου σύμπαντος. Δηλαδή κι αν αύριο αποφασίζαμε ότι δεν θα κάνουμε μια επόμενη ταινία μαζί, η θέση της στον κόσμο μου είναι πλέον παγιωμένη και μη αναστρέψιμη. Αλλά θα κάνουμε και αύριο ταινία μαζί, οπότε...

— Τι σας φοβίζει περισσότερο;

Αυτό που φοβάμαι περισσότερο σε αυτή τη φάση της ζωής είναι ο ψυχαναγκασμός, οι ψυχαναγκαστικές σκέψεις. Αυτή η λούπα που μπορεί να παίζει στο κεφάλι σου ακόμη και για πράγματα άνευ ουσίας και να μη σ' αφήνει να ψυχάσεις.

— Πότε αποφασίσατε να ασχοληθείτε επαγγελματικά με το σινεμά και ποια είναι τα πρώτα βήματα που κάνατε στην καριέρα σας;

Όταν τελείωσα το σχολείο πήγα κατευθείαν για σπουδές στο Λονδίνο, πρώτα θεωρητικές κι έπειτα πρακτικές στο London Film School. Έμεινα εκεί για λίγα χρόνια μετά το τέλος των σπουδών μου, ψάχτηκα και τελικά επέστρεψα στην Ελλάδα το 2013 στο peak της κρίσης. Δεν ήθελα ποτέ να ασχοληθώ με κάτι άλλο πέρα απ' το σινεμά, από παιδάκι. Στην αρχή βέβαια νόμιζα ότι θα γίνω κινηματογραφικός συνθέτης. Έπειτα συνειδητοποιήσα ότι ήθελα να γράφω σενάρια και να σκηνοθετώ, ίσως να μοντάρω κιόλας. Και τελικά φτάσαμε στο «Killerwood» σήμερα, όπου τα έκανα όλα αυτά μαζί. Αυτό τώρα κάποιοι θα το ονομάσουν συγκεντρωτισμό, κάποιοι άλλοι ίσως μοναχοφαισμό και κάποιοι μπορεί, πιο καλοπροαίρετα, να το δουν ως παράδειγμα αναγεννησιακού ανθρώπου. Για μένα είναι απλώς μια φυσική κατάσταση, ότι δηλαδή θα κάνω ό,τι μπορώ προκειμένου να υλοποιήσω μια ταινία. Και το να έχεις διαφορετικές δεξιότητες είναι σίγουρα βοηθητικό, όταν κάνεις μια ταινία τόσο μικρού budget όπως το «Killerwood». **A**



Για να φτάσεις στην ουσία ενός έργου, χρειάζεται να μπορείς να αφεθείς σε μια σταδιακή αποκάλυψή του – και μετά την προβολή. Να το σκεφτείς, να το ξεχάσεις, να το ξαναδείς...



INFO
Η ταινία «Killerwood» κυκλοφορεί στις αίθουσες από τις 29 Μαΐου σε διανομή Weirdwave



ΦΟΡΕΑΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΛΑΪΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

με το βλέμμα στο μέλλον

1^ο ΣΥΝΕΔΡΙΟ ΛΑΪΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ

Το Παρόν και το Μέλλον των Λαϊκών Αγορών

ΕΡΕΥΝΑ ΓΝΩΜΗΣ ΘΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙ

Ο Δ/ΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ ΤΗΣ METRON ANALYSIS

Κ.ΣΤΡΑΤΟΣ ΦΑΝΑΡΑΣ

Συντονίζει ο δημοσιογράφος
κ.Ντίνος Σιωμόπουλος

Κυριακή
**01
/06
/25**



ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ **TITANIA**
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ 52, ΑΘΗΝΑ

ΠΡΟΣΕΛΕΥΣΗ 09:30 | ΕΝΑΡΞΗ 10:00

www.foreaslaikon.gov.gr

ATHENS VOICE

1st GREEN EXPERIENCE MUSIC EVENT

Η Athens Voice δημιουργεί έναν καταπράσινο κήπο
στο κέντρο της Αθήνας και το ADAF τον ζωντανεύει!
Ένα μοναδικό μουσικό AR event για πρώτη φορά
στην πόλη μας.

ΕΙΣΟΔΟΣ
ΕΛΕΥΘΕΡΗ

29 ΜΑΪΟΥ 2025,
20:00 – 23:00

MUSIC BY



ΣΤΟΑ ΕΜΠΟΡΩΝ, ΒΟΥΛΗΣ 8 ΑΘΗΝΑ



ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΗΣ

my::garden

ΧΟΡΗΓΟΣ



Black & White®

♦ auto voice

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΟΣ ΘΩΜΑΣ Κ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ



Όλα είναι δρόμος...

ΣΕ ΜΙΑ ΖΩΗ ΓΕΜΑΤΗ ΜΕ ΕΞΩΤΕΡΙΚΕΣ ΠΙΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΥΣ,
Η ΟΔΗΓΗΣΗ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΕΙ ΟΔΟ ΑΥΤΟΔΙΑΘΕΣΗΣ ΚΑΙ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ



22 - 28 ΜΑΪΟΥ 2025 Α.Υ. 27



EDITORIAL

On the road again

ΟΛΑ ΕΙΝΑΙ ΔΡΟΜΟΣ! ΚΑΙ ΜΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ...

Οδήγηση! Σπάνιο αγαθό! Αλήθεια. Μην το υποτιμάμε. Δεν είναι μια απλή ρουτίνα, αλλά μια συμμετοχική ενέργεια με τεράστια ανταποδοτικότητα. Και ναι, είναι αλήθεια ότι η οδήγηση, για πολλούς, δεν είναι απλώς μια μέθοδος μετακίνησης, αλλά μια πηγή χαράς και ικανοποίησης. Αυτή η χαρά πηγάζει από μια συνύφανση φυσικών, ψυχολογικών και κοινωνικών παραγόντων.

Σε φυσιολογικό επίπεδο, η οδήγηση ενεργοποιεί διάφορες αισθήσεις. Η αίσθηση του ελέγχου πάνω σε ένα μηχανήμα, η αίσθηση της ταχύτητας και της δύναμης, η οπτική αντίληψη του περιβάλλοντος, η ακουστική εμπειρία του κινητήρα και του δρόμου, όλα συντελούν σε μια ολοκληρωμένη αισθητηριακή εμπειρία που μπορεί να είναι εξαιρετικά ευχάριστη. Η αίσθηση της ελευθερίας που προσφέρει η οδήγηση, η δυνατότητα να εξερευνήσεις νέα μέρη και να απομακρυνθείς από την καθημερινότητα, ενισχύει αυτή την αίσθηση ευφορίας. Ψυχολογικά, η οδήγηση μπορεί να προσφέρει μια αίσθηση αυτονομίας και ελέγχου. Σε μια ζωή γεμάτη με ε-

ξωτερικές πιέσεις και περιορισμούς, η οδήγηση μπορεί να αποτελέσει μια στιγμή αυτοδιάθεσης και ελευθερίας. Η επίτευξη ενός δύσκολου ελιγμού, η ολοκλήρωση ενός μακρινού ταξιδιού, ή απλώς η ομαλή κυκλοφορία στην πόλη μπορούν να προσφέρουν μια αίσθηση ικανοποίησης και επιτεύγματος. Για κάποιους, η οδήγηση μπορεί να αποτελέσει μια μορφή διαλογισμού, μια ευκαιρία να αποσυνδεθούν από τις σκέψεις και τις ανησυχίες τους.

Τέλος, η κοινωνική διάσταση της οδήγησης δεν πρέπει να παραγνωριστεί. Η οδήγηση μπορεί να αποτελέσει μια ευκαιρία για κοινωνική αλληλεπίδραση, είτε πρόκειται για ένα ταξίδι με φίλους είτε για μια συζήτηση με συνοδηγό. Η κοινή εμπειρία ενός road trip, η ανακάλυψη νέων τοποθεσιών μαζί, ενισχύουν την αίσθηση της κοινότητας και της φιλίας.

Η χαρά που προσφέρει η οδήγηση είναι ένα πολύπλοκο φαινόμενο που συνδυάζει φυσικές, ψυχολογικές και κοινωνικές διαστάσεις. Είναι μια εμπειρία που μπορεί να είναι τόσο προσωπική όσο και κοινωνική, τόσο απλή όσο και συναρπαστική.

Περιεχόμενα

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

- 30. Audi Q5
- 32. Hyundai Tucson
- 34. smart #1 & #3
- 36. Honda Jazz
- 38. Renault Symbioz
- 42. Opel Rocks Electric
- 44. Citroen C3 Aircross

- 46. Blink charge
- 48. Volvo EX40
- 49. Peugeot 208 & 2008
- 52. VW T-Cross
- 54. Fiat 600
- 56. Toyota Yaris Hybrid 130
- 58. Skoda Elroq
- 62. Ford EVs

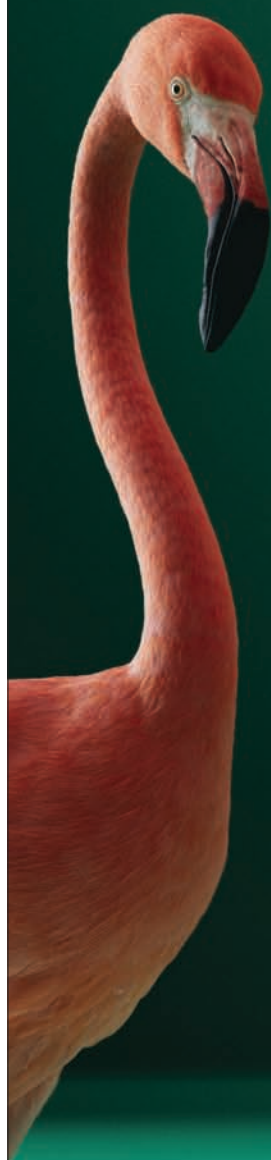
ΣΤΗΛΕΣ

- 28. Θωμάς Κ. Ευθυμίου Editorial
- 33. Ελένη Χελιώτη: Η αυτοκίνηση εμπνέει
- 40. Σώτη Τριανταφύλλου: Η αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία το 2025
- 50. Ελένη Χελιώτη: Οι κοινωνικές πτυχές ορίζουν τη μετακίνηση
- 60. Στέφανος Τάρλας: Πως μαθαίνω να οδηγώ;
- 61. Άννα Ματζοχωρίτη: Steer-by-wire: Ξεχάστε την κολώνα τιμονιού...
- 64. Κωνσταντίνος Λεμονής: Χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων το καλοκαίρι
- 65. Άννα Ματζοχωρίτη: Ένα εμβληματικό μοντέλο που έγινε ένας ζωντανός θρύλος
- 66. Άννα Ματζοχωρίτη: Σμιλευμένο από τον αέρα
- 67. Άννα Ματζοχωρίτη: Η τεχνητή νοημοσύνη αλλάζει ραγδαία την αυτοκίνηση

“Τα φλαμίνγκο μπορούν να περπατούν στο νερό
σε βάθη αδύνατα για άλλα ζώα”

ΖΗΛΕΥΕΙΣ ΦΛΑΜΙΝΓΚΟ;

Μεγάλη απόσταση από το έδαφος



BE MORE ELROQ

Audi

**ΒΡΙΣΚΕΤΑΙ ΣΤΗ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΗ ΦΑΣΗ ΠΡΟΪΟΝΤΙΚΗΣ ΑΝΑΝΕΩΣΗΣ
ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΗΣ**

Του Κωνσταντίνου Λεμονή



μέχρι το 2033, διευρύνοντας ακόμα περισσότερο τη βάση του πελατολογίου της.

Η Audi σε προϊόντική και τεχνολογική επίθεση

Με μια πληθώρα νέων μοντέλων και καινοτόμων τεχνολογιών που ξεκίνησαν να παρουσιάζονται σταδιακά από το 2024, η Audi επιβεβαιώνει τον στρατηγικό της προσανατολισμό: να ηγηθεί και στην εποχή της ηλεκτροκίνησης, προσφέροντας μοναδικά προϊόντα, ασυμβίβαστης ποιότητας και προηγμένης τεχνολογίας. Στο πλαίσιο της μετάβασης προς μια νέα εποχή κινητικότητας, η οικογένεια **Audi e-tron** βρίσκεται στο επίκεντρο. Με την εισαγωγή της νέας ηλεκτρικής πλατφόρμας **PPE (Premium Platform Electric)**, η Audi ανοίγει ένα νέο κεφάλαιο σε σχεδίαση, απόδοση και ψηφιακή εμπειρία.

Τα νέα e-tron μοντέλα δεν αποτελούν απλώς μια εναλλακτική πρόταση, επαναπροσδιορίζουν την έννοια της premium ηλεκτροκίνησης. Προσφέρουν ευελιξία στον σχεδιασμό και την τεχνολογία, ενσωματώνουν λύσεις κυκλικής οικονομίας με ανακυκλώσιμα υλικά και βιώσιμες διαδικασίες παραγωγής, ενώ παράλληλα αξιοποιούν την ανάπτυξη λογισμικού και τις **over-the-air ενημερώσεις** για τη συνεχή αναβάθμιση της εμπειρίας του χρήστη.

Εγγυημένη επιδότηση Audi 9.000 ευρώ

Η Audi, πρωτοστατώντας στην προσπάθεια για απρόσκοπτη απόκτηση ηλεκτρικού αυτοκινήτου, προσφέρει εγγυημένη επιδότηση 9.000 ευρώ, επιπλέον του όποιου κρατικού προγράμματος «Κινοῦμαι Ηλεκτρικά». Έτσι, η Audi σας καλεί να ζήσετε την εμπειρία της ηλεκτροκίνησης Audi, άμεσα, χωρίς συμβιβασμούς, μια και πλέον μπορείτε να αποκτήσετε το ηλεκτρικό Audi που ονειρεύεστε, με άμεση παράδοση και εγγυημένη επιδότηση έως 9.000 ευρώ αποκλειστικά από την Audi για όλα τα μοντέλα e-tron και με δώρο τον οικιακό φορτιστή Audi Wallbox Plus. Τι σημαίνει αυτό; Επιλέγετε το Audi e-tron που σας ταιριάζει και επωφελείστε άμεσα, χωρίς καθυστερήσεις, με 9.000 ευρώ επιδότηση, ενώ απαλλάσσετε από το άγχος εξωτερικών εγκρίσεων επιδότησης, εξασφαλίζετε δωρεάν τον οικιακό φορτιστή Audi Wallbox Plus, και μπορείτε να αιτηθείτε την τρέχουσα κρατική επιδότηση μέσω του προγράμματος «Κινοῦμαι Ηλεκτρικά», επιπλέον της Εγγυημένης Επιδότησης Ηλεκτρικών 9.000 ευρώ από την Audi. ●

Η Audi εξελίσσει δυναμικά την γκάμα της, υλοποιώντας τη μεγαλύτερη στρατηγική ανανέωση μοντέλων έως σήμερα. Με νέα μοντέλα όπως τα A5, A6, Q5, A6 e-tron και Q6 e-tron, επανακαθορίζει την premium κινητικότητα, με έμφαση στην καινοτομία και την οδηγική εμπειρία.

Η φράση «Vorsprung durch Technik», που μεταφράζεται ως «Πρόοδος μέσω της Τεχνολογίας», αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της φιλοσοφίας της Audi. Με αυτή την ιδέα στοχεύει να προσφέρει όχι απλώς οχήματα, αλλά μια ολόκληρη εμπειρία που συνδυάζει τεχνολογική καινοτομία, βιωσιμότητα, ασφάλεια και πολυτέλεια.

Και σήμερα η κραταιά premium μάρκα βρίσκεται στο μέσο της μεγαλύτερης προϊόντικής metamorphosis στην ιστορία της, με το λανσάρισμα περισσότερων από 20 νέων μοντέλων το διάστημα 2024-2025, συμπεριλαμβανομένων ηλεκτρικών, plug-in hybrid και θερμικών εκδόσεων. Με τον τρόπο αυτό «απλώνει» την παλέτα των μοντέλων της σε τεράστιο εύρος, με αποτέλεσμα να υπάρχει μία πρόταση για κάθε έναν ενδιαφερόμενο αγοραστή και τις επιλογές του.

Μέχρι το 2030, η Audi θα λανσάρει 30 συνολικά εξηλεκτρισμένα μοντέλα και τον μεγαλύτερο αριθμό νέων μοντέλων στην ιστορία της, ενώ παράλληλα θα συνεχίσει να παράγει μοντέλα με κινητήρες εσωτερικές καύσης τουλάχιστον

Μπορείτε να αποκτήσετε το ηλεκτρικό Audi που ονειρεύεστε με άμεση παράδοση και εγγυημένη επιδότηση έως 9.000 ευρώ, αποκλειστικά από την Audi για όλα τα μοντέλα e-tron και με δώρο τον οικιακό φορτιστή Audi Wallbox Plus





Νέο T-Roc Dream

Τεχνολογία υπεροχής, εμπειρία ζωής.

Ανακάλυψε τη νέα έκδοση Dream με 1.500 κυβικά, 150 άλογα, αυτόματο κιβώτιο DSG, ασυναγώνιστο εξοπλισμό και συνολικό όφελος 5.000€.



KOSMOCAR
Επίσημος Εισαγωγέας

Μέση κατανάλωση: 6,0 - 6,4 lt/100km.
Μέσες εκπομπές CO₂: 137 - 146 gr/km



Νέο Hyundai Tucson

ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΑΝΑΝΕΩΜΕΝΟ ΚΑΙ ΠΛΗΡΩΣ ΕΞΗΛΕΚΤΡΙΣΜΕΝΟ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το Tucson, από το λανσάρισμά του το 2004, αποτελεί αιχμή του δόρατος για τη Hyundai. Αυτό αποδεικνύεται κι από το γεγονός ότι οι πωλήσεις του έχουν ξεπεράσει τα 1,4 εκατομμύριο στην Ευρώπη και τα 7 εκατομμύρια παγκοσμίως. Τώρα, στην τέταρτη γενιά του, διατίθεται σε δικινητές και τετρακίνητες εκδόσεις με ανανεωμένη εξωτερική σχεδίαση, η οποία περιλαμβάνει επανασχεδιασμένους προφυλακτήρες, μεγαλύτερα φώτα ημέρας, καινούργιες ζάντες αλουμινίου και νέες χρωματικές επιλογές. Παράλληλα, το πλήρως ανασχεδιασμένο εσωτερικό περιλαμβάνει αναβαθμίσεις στο ταμπλό, το τιμόνι, τα καθίσματα και το σύστημα infotainment, με στόχο τη βελτίωση της άνεσης και της ευκολίας για όλους τους επιβάτες, όπως επίσης και τριζωνικό κλιματισμό, θερμαινόμενα καθίσματα εμπρός και πίσω, καθώς και αεριζόμενα εμπρός καθίσματα.

Στο ταμπλό, η θέση του επιλογέα ταχυτήτων έχει μεταφερθεί στην κολόνα του τιμονιού ως λεβιές, απελευθερώνοντας χώρο ακόμα και για την τοποθέτηση μιας ασύρματης βάσης φόρτισης του κινητού τηλεφώνου.

Προς την κατεύθυνση εξοικονόμησης επιπλέον χώρου, τα πίσω καθίσματα μπορούν να αναδιπλωθούν σε αναλογία 4:2:4 με το πάτημα ενός κουμπιού ή εξ αποστάσεως για ακόμα μεγαλύτερη ευκολία.

Την ίδια στιγμή η χωρητικότητα πορτμπαγκάζ κυμαίνεται από 546 έως και 620 λίτρα (ανάλογα τον κινητήρα) που φθάνουν τα 1.795 με αναδίπλωση των πίσω καθισμάτων.

Tech

Στον τεχνολογικό τομέα που είναι υπερπλήρης, οι ενημερώσεις Over-the-Air (OTA) και η πρόσβαση

στα Features on Demand εξασφαλίζουν πως θα χρησιμοποιείται το πιο πρόσφατο λογισμικό και οι αντίστοιχες δυνατότητες infotainment, ενώ διαθέτει την τελευταία γενιά συστήματος infotainment της Hyundai, το Connected Car Navigation Cockpit (ccNC). Η νέα κυρτή πανοραμική οθόνη συνδυάζει τον ψηφιακό πίνακα οργάνων των 12,3" και την οθόνη αφής των επίσης 12,3" του συστήματος infotainment σε μια ενιαία μονάδα, ενώ υπάρχει μία ακόμα οθόνη αφής 6,6" για τον έλεγχο του κλιματισμού. Τη διαδρομή μας κάνει πιο ευχάριστη το κορυφαίο ηχοσύστημα Krell, όπως και τα ανανεωμένα γραφικά του νέου συστήματος και πρωτοποριακές υπηρεσίες Bluelink Connected Car Services, που διαθέτουν χαρακτηριστικά όπως Connected Routing, Hyundai Live Services και σύνδεση σε πραγματικό χρόνο με την εφαρμογή Bluelink. Να σημειώσουμε εδώ ότι η κορυφαία εφαρμογή Hyundai Bluelink είναι ένα σύστημα τηλεματικής της Hyundai, που χρησιμοποιεί μια εφαρμογή για κινητά, προκειμένου να επιτρέπει στον χρήστη να ανακτήσει πληροφορίες για το όχημά του και να εκτελεί βασικές απομακρυσμένες λειτουργίες και το οποίο είναι διαθέσιμο σε όλα τα μοντέλα της μάρκας.

Κινητήρια σύνολα

Όλοι οι κινητήρες αποτελούνται από 4-κύλινδρα υβριδικά σύνολα με ισχύ από 136-265 ίππους, ενώ υπάρχουν δικίνητες και τετρακίνητες εκδόσεις. Το plug-in υβριδικό σύστημα του Tucson προσφέρει μέγιστη οικονομία καυσίμου και έντονες οδηγικές συγκινήσεις. Κι αυτό επειδή βασίζεται στον συνδυασμό του κινητήρα 1.6 λίτρων T-GDi Smartstream με έναν ηλεκτροκινητήρα 98 ίππων, ο οποίος τροφοδοτείται από μια μπαταρία πολυμερών λιθίου 13,8 kWh. Συνδυαστικά, ο βενζινοκινητήρας και ο ηλεκτροκινητήρας αποδίδουν μέγιστη ισχύ 252 ίππων και μέγιστη ροπή 367 Nm. Φυσικά, εκτός από την πιο ισχυρή Plug-In έκδοση των 252 ίππων, η γκάμα του νέου Tucson περιλαμβάνει επίσης κινητήρα βενζίνης 1.6 Turbo 48V Hybrid, με 160 ίππους, κινητήρα diesel 1.6 Turbo 48V Hybrid, με 136 ίππους και αυτοφορτιζόμενη Full Hybrid έκδοση, με κινητήρα 1.6 Turbo με ισχύ 215 ίππους. Διατίθενται επίσης χειροκίνητα ή αυτόματα κιβώτια και δικίνητες (2WD) ή τετρακίνητες (4WD) εκδόσεις. Να σημειώσουμε εδώ ότι οι τετρακίνητες εκδόσεις έχουν υψηλές δυνατότητες 4x4, χάρη και στη λειτουργία Terrain Mode, ενώ επιπλέον, οι υβριδικές και plug-in υβριδικές εκδόσεις στη λειτουργία ECO προσφέρουν Paddle Regenerative Braking Mode.

Τιμή

Οι τιμές της γκάμας του ανανεωμένου Tucson αρχίζουν από τις 29.99 ευρώ για την έκδοση 1.6T 48V 150ps 6MT 2WD Premium. Επίσης, όλα τα νέα Hyundai Tucson συνοδεύονται από εργοστασιακή εγγύηση 5 ετών απεριορίστων χιλιομέτρων, 5 χρόνια δωρεάν οδική βοήθεια, ετήσιο τεχνικό έλεγχο και εγγύηση βαφής. ●

Από 2 Μαΐου 2025 και έως 31 Ιουλίου 2025, οι προτεινόμενες τιμές πώλησης του Tucson HEV 4x2 και 4x4 με αυτοφορτιζόμενο Full Hybrid σύστημα, μειώνονται έως και 1.000 ευρώ μετά τις νέες προσφερόμενες εκπτώσεις πελατών





Η αυτοκίνηση εμπνέει

ΑΡΡΗΚΤΑ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΟ ΜΕ ΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΟ, ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ, ΠΕΡΑ ΑΠΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ, ΕΜΠΝΕΕΙ ΔΙΑΧΡΟΝΙΚΑ ΤΟΥΣ ΚΑΛΛΙΤΕΧΝΕΣ

Της **Ελένης Χελιώτη** - Φωτό: Jordan Griska, Wim Delvoye/Galerie Perrotin

Οι καλλιτέχνες συχνά εμπνέονται από ό,τι έχουν γύρω τους και, ακόμα πιο συχνά, απ' ό,τι έχουν μέσα τους. Είτε επιλέγουν να αποτυπώσουν τον εσωτερικό τους κόσμο σε ένα αντικείμενο ρεαλιστικό, κάτι υπάρχον, είτε προτιμάνε να δημιουργήσουν κάτι που αψηφά όσα ξέρουμε για τον κόσμο μας, το αποτέλεσμα είναι πάντα κάτι ανθρώπινο, αφηρημένο ή μη. Ακόμα και τα τέρατα, άλλωστε, φτιαγμένα από τη φαντασία μας είναι, μερικές φορές όμως τα βρίσκουμε και στην πραγματικότητα.

Δύο καλλιτέχνες που φαίνεται να έχουν επηρεαστεί ή εμπνευστεί από την αυτοκίνηση είναι ο Αμερικανός Τζόρνταν Γκρίσκα (Jordan Griska) και ο Βέλγος Γουίμ Ντελβόγιε (Wim Delvoye).

Ο Τζόρνταν Γκρίσκα με έδρα το Μπρούκλιν, μετακόμισε στη Φιλαδέλφια των ΗΠΑ το 2012 και το 2016 δημιούργησε το έργο του «Wreck» το οποίο βασίζεται σε ένα μοντέλο ενός πολυτελούς sedan που δημιουργήθηκε από υπολογιστή, τροποποιήθηκε ώστε να μοιάζει σαν να έχει εμπλακεί σε ένα ατύχημα με αποτέλεσμα τον θάνατο κάποιου. Λαμβάνοντας ένα τρισδιάστατο μοντέλο της Mercedes Benz S550 και αφού το δούλεψε με ψηφιακό λογισμικό, ο Γκρίσκα κατάφερε με επιτυχία να μεταφράσει το πολυτελές αυτοκίνητο σε ένα ασύνδετο έργο τέχνης, χωρίς να χάσει την ομοιότητα με το αυτοκίνητο στο οποίο βασίστηκε.

Κατασκευασμένο εξολοκλήρου από ανακλαστικό ανοξείδωτο ατσάλι, το έργο, το οποίο αποτελείται από σχεδόν 12.000 μεμονωμένα μέρη, έχει στόχο να αναδείξει τόσο την πολυτέλεια όσο και τη θνητότητα από μια απομακρυσμένη οπτική γωνία. Κατά την έρευνά του για το έργο, ο Γκρίσκα είχε ως αναφορά εμπνευσης επίσης τις έγχρωμες μεταξοτυπίες «αυτοκινητιστικού ατυχήματος» του Άντι Γουόρχολ. Με το έργο του επιδιώκει να αντικατοπτρίσει την ακμή της σημερινής αυτοκινητοβιομηχανίας, χρησιμοποιώντας ψηφιακή τεχνολογία και σχολαστική χειροτεχνία για να ανατρέψει τόσο τα ουτοπικά όνειρα όσο και την πραγματικότητα.

Καουτσούκ

Η έκθεση «Design Milk» παρουσίασε τα σκαλιστά ελαστικά του Βέλγου καλλιτέχνη Γουίμ Ντελβόγιε, λίγα χρόνια πριν, το 2012. Τα ελαστικά αυτά έχουν το αρχικό κυκλικό τους σχήμα, αλλά αποκτούν την εμφάνιση χυτού μετάλλου ή σκαλιστού ξύλου. Το εύκαμπτο λάστιχο φαίνεται στερεωμένο και ανθεκτικό, ωστόσο οι δαντελωτές μεταμορφώσεις του Ντελβόγιε δίνουν στο υλικό μια λάμψη που υποδηλώνει ότι είναι κατασκευασμένο από ένα πιο ανθεκτικό και συμπαγές υλικό. Σμιλεύοντας προσεκτικά το λάστιχο κάθε ελαστικού, ο Ντελβόγιε αφαιρεί διαβαθμισμένα τμήματα της επιφάνειας του υλικού, δημιουργώντας μια απίστευτη σειρά διακοσμητικών ανάγλυφων.

Λίγα χρόνια αργότερα, σε μια νέα του έκθεση που παρουσιάστηκε στην Galerie Perrotin στη Νέα Υόρκη, το κεντρικό κομμάτι της έκθεσης ήταν το πραγματικό αγωνιστικό αυτοκίνητο Maserati 450S της δεκαετίας του 1950, το οποίο είχε χαραχθεί περίτεχνα στο χέρι από Ιρανούς τεχνίτες που προσέλαβε ο Ντελβόγιε.

Γουίμ Ντελβόγιε,
Dunlop Geomax



Wim Delvoye - Twisted Cement Truck



Γουίμ Ντελβόγιε,
Dunlop Geomax

Μέταλλο

Ένα τρίτο του έργο, εμπνευσμένο από το σύμπαν της αυτοκίνησης, είναι ένα φορτηγό Mercedes με τον τίτλο «Twisted Cement Truck». Με ύψος σχεδόν 3,5 μέτρα και μέρος μιας μεγαλύτερης σειράς με τον τίτλο «Gothic Works», το φορτηγό χαρακτηρίζεται από γοθικά αρχιτεκτονικά στοιχεία, φαίνεται να είναι αποδομημένο και διαστρεβλωμένο – κρέμεται από τη «μύτη» του. Κατασκευάστηκε από εκατοντάδες κομμάτια από ανοξείδωτο ατσάλι, κομμένα με λείζερ, ενώ ο σχεδιασμός και η κατασκευή του από μια ομάδα εργαστών χρειάστηκαν πάνω από έναν χρόνο για να ολοκληρωθούν.

Τα γλυπτά είναι μια διαφορετική μορφή τέχνης, πρόκειται μια δημιουργίες τρισδιάστατες και υπάρχει τεράστια ποικιλομορφία στα υλικά που χρησιμοποιούνται. Παλαιότερα τα υλικά ήταν πιο γήινα – μάρμαρο, πέτρα, πηλός και αργότερα μέταλλο–, στις μέρες μας οι επιλογές υλικού είναι πολυάριθμες και οι συνδυασμοί αμέτρητοι. Ανάλογα με τη διάθεση, την ψυχοσύνθεση, το μήνυμα που θέλει να αποδώσει ή να περάσει ο καθένας, το ταβάνι της υλοποίησης έχει να κάνει μόνο με τα όρια της φαντασίας του κάθε δημιουργού. Βλέποντας κάποια από αυτά τα γλυπτά, συνειδητοποιούμε ότι κάποιοι καλλιτέχνες δεν έχουν όρια. ●

Σμιλεύοντας προσεκτικά το λάστιχο κάθε ελαστικού, ο Ντελβόγιε αφαιρεί διαβαθμισμένα τμήματα της επιφάνειας του υλικού, δημιουργώντας μια απίστευτη σειρά διακοσμητικών ανάγλυφων



Νέα smart #1 & #3

ΤΑ SMART ΑΛΛΑΞΑΝ ΠΟΛΥ, ΑΛΛΑ ΠΑΡΑΜΕΝΟΥΝ FUNKY ΚΑΙ ΞΕΧΩΡΙΣΤΑ

Της **Ελένης Χελιώτη**

Με DNA καθαρόαιμου αυτοκινήτου πόλης, που άλλαξε τον τρόπο μετακίνησης μέσα σε αυτές και δημιούργησε μια τάση η οποία καθιερώθηκε στην αυτοκίνηση, αυτή της μικροκινητικότητας, τα νέα smart είναι μεγαλύτερα, πιο ευρύχωρα και αποκλειστικά ηλεκτροκίνητα.

Το αρχικό smart μάς συστήθηκε ως ένα μικροσκοπικό διαθέσιμο αυτοκίνητο, σχεδιασμένο στη Γερμανία, κατασκευασμένο στην Ευρώπη και τροφοδοτούμενο από έναν μικροσκοπικό βενζινοκινητήρα. Αποτέλεσε σημείο αναφοράς για τη μετακίνηση και ήταν το απόλυτο «lifestyle icon», καθώς συνδύαζε την ευθύνη προς το περιβάλλον πληρώνοντας υψηλά οικολογικά στάνταρ, με τη «χαρά της ζωής» προσφέροντας μεγάλες δόσεις διασκέδασης.

Τώρα είναι ένα πλήρως ηλεκτρικό πενταθέσιο SUV, κατασκευασμένο στην Κίνα.

Μετά από αυτήν την επιτυχημένη πορεία, η εταιρεία αποφάσισε να κάνει μια επανεκκίνηση δημιουργώντας διαφορετικές προοπτικές για τη νέα εποχή που διαμορφώνεται στην αυτοκίνηση. Χωρίς να χάσει ίχνος από το συναίσθημα που αποπνέει η μάρκα, πέρασε στη φάση της ενηλικίωσής της. Στηρίζεται στο θεμέλιο του παρελθόντος της και δημιουργεί νέα, καινοτόμα και συναρπαστικά προϊόντα, εκφράζοντας τη φιλοσοφία της χωρίς συμβιβασμούς, για ένα πολλά υποσχόμενο μέλλον.

Τα smart #1 και smart #3, τα πρώτα μοντέλα της

μάρκας, «πάτησαν» Ελλάδα εδώ και καιρό, συστήθηκαν με επιτυχία στο ελληνικό κοινό και ξεκίνησαν την εμπορική τους πορεία.

smart #1

Το νέο smart #1 σηματοδοτεί την επανεκκίνηση της μάρκας smart και αποτελεί το πρώτο δείγμα γραφής της αναγεννημένης smart. Είναι ένα SUV το οποίο σπάει το καλούπι που ξέραμε για τα αυτοκίνητα πόλης – πλέον είναι πολύ περισσότερο «αυτοκίνητο». Ναι μεν χάνει μέρος της αστικής ταυτότητάς του, αλλά κερδίζει σε



παρουσία, χρηστικότητα και ευελιξία, πάντα με τα δεδομένα ενός καθαρού ηλεκτρικού αυτοκινήτου, διαθέσιμου σε πισωκίνητες και τετρακίνητες εκδόσεις.

Η εμφάνισή του χαρακτηρίζεται από νέα σχεδίαση, νέα τεχνολογία και μια νέα προσέγγιση όσον αφορά την αστική του ταυτότητα, μια και η smart οραματίζεται τα νέα της αυτοκίνητα όχι μόνο ως μέσα μεταφοράς, αλλά και ως το τρίτο κατά σειρά μέρος, μετά το σπίτι και τον χώρο εργασίας, όπου όλοι μας περνάμε πολύ χρόνο.

Το εξωτερικό του χαρακτηρίζεται από στοιχεία όπως οι κρυφές ηλεκτρικές χειρολαβές, οι πόρτες χωρίς πλαίσιο και η μεγάλη πανοραμική ηλιοροφή, που δεν θα περίμενε κανείς σε ένα αυτοκίνητο αυτής της κατηγορίας. Το ολοκαίνουργιο smart #1, με μήκος 4,27 μ., μεταξόνιο 2,75 μ. και ζάντες έως 19 ιντσών, διαθέτει ένα εντυπωσιακά ευρύχωρο εσωτερικό με θέα 360°, με το σύνολο να ισορροπεί ανάμεσα στην αισθητική και την αεροδυναμική, διατηρώντας την κληρονομιά της μάρκας smart.

Η πόρτα χωρίς πλαίσιο και η επιλογή της διακόσμησης είναι χαρακτηριστικά της smart από την αρχή της πορείας της, ενώ οι κρυφές χειρολαβές αναδύονται αυτόματα όταν πλησιάζουμε το αυτοκίνητο. Την εικόνα συμπληρώνουν τα εντυπωσιακά φώτα CyberSpark+, με λειτουργία προσαρμοζόμενου μακρινού φωτισμού και ένα εντυπωσιακό εφέ πυροτεχνημάτων στο πίσω μέρος, που προσφέρει πραγματικά μοναδικά γραφικά στα φωτιστικά σώματα.

Με τα νέα smart, ο χώρος επαναπροσδιορίζεται, με την ευρυχωρία και τον premium χαρακτήρα να αποτελούν τα κύρια χαρακτηριστικά τους – και το smart #1 είναι γνή-

σιος εκπρόσωπος αυτής της προσέγγισης. Το μεγάλο μεταξόνιο επιτρέπει μια μεγάλη απόσταση μεταξύ των αξόνων, μεγιστοποιώντας έτσι τον εσωτερικό χώρο του αυτοκινήτου, ενώ παρέχεται δυνατότητα εξατομίκευσης στο εσωτερικό σύμφωνα με το στίλ και τις ανάγκες του κάθε ιδιοκτήτη. Ο πίσω πάγκος-κάθισμα διαιρείται σε ποσοστό 60:40, με δυνατότητα ενδιάμεσης φόρτωσης, ενώ μετακινείται και οριζόντια για να παρέχει διαφορετικό χώρο μεταξύ της δεύτερης σειράς καθισμάτων και του χώρου φόρτωσης. Εν προκειμένω οι χώροι αποσκευών είναι πίσω 370 λίτρα που με αναδιπλωμένα τα καθίσματα φθάνει τα 986 λίτρα και εμπρός κάτω από το καπό (frunk) υπάρχουν διαθέσιμα 15 λίτρα. Μπροστά ένας ψηφιακός πίνακας οργάνων Full HD LCD 9,2 ιντσών, ένα Head Up Display 10 ιντσών και μια κεντρική οθόνη Infotainment 12,8 ιντσών δίνουν τη διάσταση υψηλής τεχνολογίας στο εσωτερικό. Το #1 διαθέτει πλήρη γκάμα συστημάτων ενημέρωσης και προστασίας του οδηγού, ενώ πέτυχε βαθμολογία 5 αστέρων στο τεστ της EuroNCAP. Παράλληλα, ως «έξυπνο» αυτοκίνητο, διαθέτει τεχνητή νοημοσύνη, ώστε οι εφαρμογές να μαθαίνουν και να βελτιώνονται για να καλύπτουν τις επιθυμίες και τις ανάγκες του οδηγού. Η δε αλεπού που εμφανίζεται στην κεντρική οθόνη, είναι το άβαταρ του #1 που αλληλεπιδρά με τους επιβάτες και ανταποκρίνεται στις φωνητικές τους εντολές.

Το smart #1 προσφέρεται σε τέσσερα set-up μπαταριών και ιπποδυνάμεων. Οι βασικές πισωκίνητες εκδόσεις (Pure, Pure+, Pro, Pro+, Premium) διαθέτουν ηλεκτροκίνητη 272 ίππων και μπαταρία 49 kWh, προσφέροντας αυτονομία 310 χλμ., ενώ οι τετρακίνητες εκδόσεις (Pulse και BRABUS)

διαθέτουν συνδυαστική ισχύ 360 και 428 ίππων αντίστοιχα. Να σημειώσουμε ότι η BRABUS (με σπορ προφίλ οδήγησης που «βάζει φωτιά στην ασφάλτο») έχει επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα σε μόλις 3,9 δευτερόλεπτα. Οι αυτονομίες κυμαίνονται από 310-440 χλμ. ανάλογα με την έκδοση

smart #3

Το #3 είναι το coupe SUV της smart, με εξαιρετικές επιδόσεις και δυναμική σχεδίαση, ένα αυτοκίνητο που εντυπωσιάζει με την αυτονομία, την επιτάχυνση και τον σύντομο χρόνο φόρτισής του. Είναι το μοντέλο που τοποθετείται στην κατηγορία των premium αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων ως ένα ιδιαίτερα συναισθηματικό σπορ, coupe SUV, του οποίου τη σχεδίαση, όπως και του #1, έχει επιμεληθεί το Design Studio της Mercedes. Διαθέσιμο σε πέντε γραμμές εξοπλισμού, Pro, Pro+, Premium, Pulse και BRABUS, έχει μήκος 4,4 μ. και πλάτος 1,8 μ., με τις σπορ του γραμμές και τη δυναμική «μύτη καρχαρία» στη μάσκα να ξεχωρίζουν. Η εμφάνισή του ολοκληρώνεται από τη φαρδιά σχάρα σε σχήμα A, τους λεπτούς προβολείς LED και τους μεγάλους τροχούς 19 ή 20 ιντσών. Η πανοραμική, θερμοαπορροφητική οροφή συνδέει το εξωτερικό περιβάλλον με την καμπίνα του αυτοκινήτου για να δημιουργήσει μια φιλόξενη ατμόσφαιρα που περνάει διαδοχικά και στο εσωτερικό. Ένα εσωτερικό που είναι ποιοτικό και ταυτόχρονα εργονομικό, με μαλακά υλικά στο πάνω μέρος του ταμπλό και στις επενδύσεις στις πόρτες. Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων full HD 9,2" και το head-updisplay των 10,25" ενημερώνουν τον οδηγό για τα πάντα, ενώ η κεντρική οθόνη αφής full HD 12,8" για το σύστημα infotainment περιλαμβάνει όλες τις απαραίτητες λειτουργίες από τη διαρκή συνδεσιμότητα. Ο χώρος αποσκευών εμπρός είναι 15 λίτρα και

Μπορείτε να αποκτήσετε το δικό σας smart #1 ή #3 με smart bonus από 5.000 ευρώ, επιπλέον του ισχύοντος προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά»

πίσω 370 λίτρα, ενώ με αναδιπλωμένα τα καθίσματα φθάνει τα 1.160 λίτρα. Παρόντα φυσικά και όλα τα σύγχρονα συστήματα ασφαλείας και υποβοήθησης οδήγησης. Το σπορ εξωτερικό αντανακλάται και στις επιδόσεις του #3. Το #3 κινεί ηλεκτροκίνητη μονίμου συγχρονισμού μαγνήτη και η δύναμη περνάει στον δρόμο μέσα από αυτόματο κιβώτιο μίας σχέσης. Σε τέσσερις από τις πέντε γραμμές εξοπλισμού, η μέγιστη ισχύς είναι 272 ίπποι, στην BRABUS φτάνει στους 428 ίππους, ενώ η ροπή είναι κοινή στα 343 Nm. Στην επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα, το #3 στην έκδοση BRABUS πετυχαίνει χρόνο 3,7", ενώ στη γραμμή Pro+, που θεωρείται η βασική για το #3, επιταχύνει από 0-100 χλμ./ώρα σε 5,8". Η δε μέγιστη ταχύτητα σε όλες τις εκδόσεις 180 χλμ.

Το smart #3 έχει αυτονομία η οποία κυμαίνεται από 455 έως 325 χλμ. ανάλογα την έκδοση, οι εκδόσεις Pro, Pro+, Premium είναι πισωκίνητες, ενώ οι Pulse και BRABUS τετρακίνητες. Το βελτιωμένο σύστημα ανάρτησης και το μεταξόνιο 2.785 mm σε συνδυασμό με το αεροδυναμικό αμάξωμα και τον συντελεστή οπισθέλκουσας 0,27 που πετυχαίνει το μοντέλο, προσφέρουν μια δυναμική οδηγική εμπειρία, η οποία απογειώνεται στην έκδοση BRABUS, που παραδοσιακά έχει τα πιο σπορ χαρακτηριστικά απ' όλες τις υπόλοιπες. Διαθέτει μεγαλύτερους τροχούς, σπορτίφ πεντάλ οδήγησης και έναν ειδικά διαμορφωμένο ήχο κινήτηρα, που της προσδίδει αίσθηση motorsport και τετρακίνηση (AWD).

Το smart #3 διατίθεται με δύο διαφορετικές εκδόσεις μπαταρίας: μία 49 kWh που προσφέρει αυτονομία έως 325 χλμ. και μία 66 kWh για αυτονομία έως 455 χλμ. Με τη φόρτιση τεχνολογίας DC έως 150 kW/h, το smart #3 φορτίζει από το 10% στο 80% σε λιγότερο από 30 λεπτά. ●

Η smart οραματίζεται τα νέα της αυτοκίνητα, όχι μόνο ως μέσα μεταφοράς, αλλά και ως το τρίτο κατά σειρά μέρος, μετά το σπίτι και τον χώρο εργασίας, όπου όλοι μας περνάμε πολύ χρόνο





Honda Jazz Crosstar e:HEV

ΜΙΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΡΟΤΑΣΗ ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΤΩΝ SUPERMINI ΠΟΥ ΞΕΠΕΡΝΑ ΤΑ ΚΑΘΙΕΡΩΜΕΝΑ

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**

Η Volvo είναι γνωστή για την εστίασή της στα συστήματα ασφαλείας και την καινοτομία, και οι πολλές εφευρέσεις της έχουν γίνει βιομηχανικά πρότυπα κι έχουν σώσει αμέτρητες ζωές σε όλο τον κόσμο.

Αν και ο βασικός λόγος να αποκτήσει κάποιος ένα Jazz είναι η λέξη αξιοπιστία, που τοποθετείται δικαίως δίπλα σε αυτή του ονόματος Honda, εντούτοις υπάρχουν και αρκετοί άλλοι λόγοι για τους οποίους κάποιος θα μπορούσε να επιλέξει ένα Honda Jazz Crosstar.

Το νέο Jazz, στην τέταρτη γενιά του, είναι ένα supermini που δεν κάνει καμία παραχώρηση σε ποιότητα, τεχνολογία και ασφάλεια. Αντιπροσωπεύει πλήρως τη φιλοσοφία της Honda, προσφέροντας σε compact διαστάσεις την εμπειρία οδήγησης και την ποιότητα κατασκευής που βρίσκουμε συνήθως σε μεγαλύτερες κατηγορίες. Μάλιστα η σχεδίαση του Crosstar παραπέμπει σε μια ελαφρώς πιο δυναμική και adventure εμφάνιση σε σχέση με το standard Jazz, χάρη σε στοιχεία όπως οι προστατευτικές ποδιές και οι ράγες οροφής. Είναι ένα αυτοκίνητο που συνδυάζει την πρακτικότητα με μια πιο μοντέρνα και ελκυστική αισθητική, που απευθύνεται σε χρήση από τις καθημερινές μετακινήσεις στην πόλη, μέχρι κάποια εκδρομή με ήπιους χωμάτινους δρόμους.

Το Jazz μάς έγινε γνωστό για το ευρύχωρο εσωτερικό του και την ευελιξία του, ενώ η κεντρική οθόνη αφής HMI 9" και η TFT 7" του πίνακα οργάνων –που περιλαμβάνονται στον βασικό εξοπλισμό– είναι απλές και ευανάγνωστες. Το εσωτερικό των ανανεωμένων Jazz και Jazz Crosstar έχει επίσης αναβαθμιστεί με νέα υλικά επιφανειών και επιλογές καθισμάτων που διατηρούν τη μοντέρνα μινιμαλιστική αισθητική. Οι πίσω θέσεις, γνωστές και ως Magic Seat, προσφέρουν πολλαπλούς τρόπους διάταξης του χώρου, καθιστώντας το ιδανικό για μεταφορά αντικειμένων διαφόρων μεγεθών,

ενώ διαθέτει χώρο αποσκευών 304 λίτρων, με τη χωρητικότητα να μπορεί να αυξάνεται στα 1.205 λίτρα με τα πίσω καθίσματα κατεβασμένα.

Τεχνολογίες και ασφάλεια κορυφαίου επιπέδου

Το Jazz Crosstar αποτελεί μια ολοκληρωμένη πρόταση στην κατηγορία των supermini, που ξεπερνά τα καθιερωμένα, ενσωματώνοντας πλεονεκτήματα και τεχνολογίες τις οποίες συναντάμε στα μεγαλύτερα μοντέλα της Honda. Πέρα από τα ήδη γνωστά και εμφανή χαρακτηριστικά του, όπως η προηγμένη υβριδική τεχνολογία e:HEV, το Crosstar διακρίνεται για την αναβαθμισμένη του τεχνολογική βάση.

Βασίζεται δε στην ίδια πλατφόρμα με το μεγαλύτερο Honda HR-V, κάτι που έχει συντελέσει καθοριστικά στη συνολική αναβάθμιση του μοντέλου. Σε σχέση με τις προηγούμενες γενιές, υπάρχει σημα-



Το Honda Jazz Crosstar είναι μια καλή επιλογή για όσους αναζητούν ένα πρακτικό, οικονομικό, αξιόπιστο και ευχάριστο στην οδήγηση αυτοκίνητο, με ελαφρώς πιο adventure αισθητική

ντικό ποιοτικό και τεχνολογικό άλμα, ενώ όλα τα συστήματα προέρχονται από τα μεγαλύτερα μοντέλα της Honda. Ανάμεσα σε αυτά, το υβριδικό σύστημα, το σύστημα διεύθυνσης, η ανάρτηση, καθώς και διάφορα συστήματα άνεσης και υποστήριξης.

Το νέο Jazz Crosstar προσφέρει ένα από τα κορυφαία και πιο ολοκληρωμένα πακέτα ασφάλειας στην κατηγορία του. Για του λόγου το αληθές, ενσωματώνει την κορυφαία σουίτα συστημάτων υποβοήθησης οδηγού Honda Sensing, που περιλαμβάνεται στον βασικό εξοπλισμό, ενώ το σύστημα SRS περιλαμβάνει 10 αερόσακους, με την προσθήκη του μπροστινού κεντρικού αερόσακου (πρώτο supermini που τοποθετήθηκε στην αγορά) και τους πίσω πλαϊνούς. Επίσης, η λειτουργία Traffic Jam Assist έχει αναβαθμιστεί και διαθέτει υποστήριξη του τιμονιού από 0 km/h, μειώνοντας την επιβάρυνση του οδηγού εν μέσω της κυκλοφορίας.

Στον δρόμο

Η Honda εξελίσσει συνεχώς τη βραβευμένη της τεχνολογία e:HEV, αξιοποιώντας την εμπειρία άνω των 20 ετών στον σχεδιασμό, την κατασκευή και τη βελτιστοποίηση υβριδικών συστημάτων κίνησης. Το Jazz έγινε το πρώτο μοντέλο της Honda με προηγμένο υβριδικό σύστημα κίνησης που πωλείται αποκλειστικά σε όλη την Ευρώπη, όταν παρουσιάστηκε το 2020, ενώ το σύστημα κίνησης e:HEV του νέου Honda Jazz / Jazz Crosstar προσφέρει αυξημένη μέγιστη ισχύ με βελτιωμένη επιτάχυνση και πιο πολιτισμένη λειτουργία. Η συνολική ισχύς του συστήματος κίνησης ανέρχεται στους 122 ίππους και αυτό επιτυγχάνεται μέσω της αύξησης της ισχύος του ηλεκτροκινητήρα κατά 10kW, ενώ και η ισχύς του βενζινοκινητήρα έχει επίσης αυξηθεί στους 107 ίππους, τιμές που μας δίνουν κατανάλωση καυσίμου από 4,5 l/100km στο Jazz. Τέλος, το εξαιρετικό πλαίσιο προσφέρει κορυφαία ποιότητα κύλισης σε αυτοκινητόδρομους αλλά και σε επαρχιακό οδικό δίκτυο, αφού με την ελαφρώς αυξημένη απόσταση από το έδαφος προσφέρει επιπλέον πρακτικότητα για ελαφρώς πιο δύσβατους δρόμους ή για πιο εύκολη πρόσβαση σε ψηλότερα σημεία.

Τιμές

Οι τιμές της γκάμας Jazz e:HEV αρχίζουν από τις 25.490 ευρώ και για το Jazz Crosstar e:HEV από τις 28.970 ευρώ, ενώ παρέχεται εργοστασιακή εγγύηση 5 χρόνων ή 100.000km (όποιο από τα δύο έρθει πρώτο) για το υβριδικό σύστημα. ●

ΝΕΟ CITROËN C3

ΕΡΩΤΑΣ ΜΕ ΤΗΝ ΠΡΩΤΗ ΜΑΤΙΑ



Το νέο **Citroën C3**, το πιο δημοφιλές μοντέλο στην κατηγορία του, προσφέρει προσιτή κινητικότητα, χωρίς συμβιβασμούς στη **σχεδίαση**, την **άνεση** και την **τεχνολογία**. Γνωρίστε σήμερα το νέο Citroën C3 – **βενζίνη, hybrid, 100% ηλεκτρικό** – στο Επίσημο Δίκτυο της **Citroën** σε όλη την Ελλάδα και μπίε στην επανάσταση της αυτοκίνησης.

ΝΕΟ CITROËN C3

ΑΠΟ 16.900€



CITROËN

ΑΦΟΙ Η. ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΙ ΕΠΕ
ΕΠΙΣΗΜΟΣ ΔΙΑΝΟΜΕΑΣ & ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΗΣ
CITROËN / OPEL / MG

ΕΚΘΕΣΗ & SERVICE:
22ο Χλμ. Ε.Ο. Αθηνών - Λαμίας, Κόμβος Αγ. Στεφάνου, Τ.Κ. 14565
Τηλ.: 210 81 40 440



Νέο Renault Symbioz

ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΓΙΑ ΝΑ «ΣΥΜΒΙΩΝΕΙΣ» ΜΑΖΙ ΤΟΥ ΚΑΘΕ ΣΤΙΓΜΗ

Του Κωνσταντίνου Λεμονή

«Ζώντας μαζί!». Ναι, η Renault επέστρεψε στην επιλογή ελληνικών ονομασιών στα μοντέλα της, πάντα με φόντο την αρχαιοελληνική λαμπρότητα αλλά και τον πλούτο του λεξιλογίου μας. Δεν μπορεί... Στη Regie Renault κάποιοι έχουν βαθιά ελληνική παιδεία και για μία ακόμα φορά επέλεξαν ελληνική ονομασία για το νέο τους οικογενειακό SUV! Το όνομα Symbioz είναι πολύ ενδιαφέρον από ετυμολογικής άποψης, μια και είναι εμπνευσμένο από τη λέξη «συμβίωση», η οποία προέρχεται από την αρχαία ελληνική γλώσσα. Ουσιαστικό από το πρόθεμα «συν», που σημαίνει «μαζί» ή «με», και «βίος», που σημαίνει «ζωή». Η σύνθετη αυτή λέξη σημαίνει «ζώντας μαζί».

Τι είναι το Symbioz;

Μόλις παρουσιάστηκε επίσημα το νέο Symbioz, το ερώτημα που τοποθετήθηκε άμεσα στη Renault ήταν το εξής: «Ήταν όντως απαραίτητο τελικά ένα ακόμα SUV στην γκάμα της;» Σύμφωνα με τις επιταγές του μάρκετινγκ, σίγουρα ναι. Με βάση την επιμυημένη έκδοση της πλατφόρμας των μικρών μοντέλων του ομίλου (CMF-B), το Symbioz ταιριάζει τέλεια ανάμεσα στα δύο άλλα μοντέλα της στην ίδια κατηγορία, τα Captur και Austral. Ωστόσο, προϊόντικά το Symbioz, πά-

νω απ' όλα, έρχεται να καλύψει ένα κενό στην οικογένεια της Renault, από τότε που το κρατιό Scenic αντικαταστάθηκε αποκλειστικά από την 100% ηλεκτρική έκδοση E-Tech. Και η Renault, με τεράστια εμπειρία στην αγορά αυτοκινήτου, θέλησε να καλύψει αυτό το κενό, κρατώντας τους πελάτες της εντός μάρκας.

Από το R16 στο Symbioz

Ένας πραγματικός εκπρόσωπος της κατηγορίας «αυτοκίνητο συμβίωσης» (voiture à vivre), το Renault 16 σχεδιάστηκε για να ξεχωρίσει από τον ανταγωνισμό. Κυκλοφόρησε το 1965 και παρουσίασε για πρώτη φορά ένα νέο στυλ αμαξώματος, με πρόσβαση στο πορτμπαγκάζ, όπως σε ένα hatchback. Από τότε η Renault συνέχισε να πρωτοπορεί παρουσιάζοντας οικογενειακά αυτοκίνητα που έπιασαν τον παλμό της εποχής τους. Αυτό συνέβη και τη δεκαετία του 1980 με το Espace, ένα αυτοκίνητο που με την πρωτοποριακή του σχεδίαση και την ευέλικτη διάταξη του εσωτερικού του, έδωσε το έναυσμα για μια αυτοκινητιστική επανάσταση. Στη δεκαετία του 1990, η Renault το έκανε ξανά με το Scénic, το πρώτο compact MPV. Σχεδιασμένο για να μοιάζει με «κάψουλα διαβίωσης», το Scénic διέθετε ένα εσωτερικό σχεδιασμένο με γνώμονα την ευημερία των επιβατών.

Το Symbioz διαθέτει το ίδιο DNA. Με δυνατότητα προσαρμογής του χώρου, αποσκευών και επιβατών στις ανάγκες μιας οικογένειας, με χρήσιμες τεχνολογίες που προσφέρουν προστιθέμενη αξία στον άνθρωπο και συμπαγείς διαστάσεις, που είναι ιδανικές για οδήγηση στην πόλη, εντάσσεται σε μια μεγάλη γκάμα ευέλικτων οχημάτων συμβίωσης («voitures à vivre»), που αντικατοπτρίζουν ιδανικά την εποχή μας. Προβάλλοντας τη νέα σχεδιαστική γλώσσα της Renault, το Symbioz συμβαδίζει σχεδιαστικά με το ηλεκτρικό Scenic E-Tech και το Captur.

Σοφιστικέ design

Τα χαρακτηριστικά της νέας σχεδιαστικής «γλώσσας» της Renault ξεχωρίζουν αμέσως, τόσο στο μπροστινό όσο και στο πίσω μέρος του Symbioz, πλαισιώνοντας αρμονικά τις ομαλές, λιτές γραμμές των πλαϊνών τμημάτων. Οι καθαρές γραμμές στις άκρες του μπροστινού και του πίσω πάνελ προσελκύουν το φως, δημιουργώντας ένα έντονο παιχνίδισμα με τις πλευρικές επιφάνειες. Το νέο λογότυπο της Renault είναι πανταχού παρόν σε διάφορες μορφές και ενσωματώνεται αρμονικά με το μοτίβο της γρίλιας και τη νέα φωτιστική υπογραφή της μάρκας. Το

Το Symbioz αποτελεί τον ιδανικό συμβιβασμό μεταξύ της οικογενειακής άνεσης και της αστικής ευελιξίας



πρωτοποριακό design του Symbioz συμπληρώνεται από τις μεγάλες ζάντες των 19" στις εκδόσεις Esprit Alpine και Iconic.

Οι κωνικοί προβολείς χαρίζουν στο αυτοκίνητο μία έντονα διαπεραστική εικόνα. Μια μαύρη λωρίδα που ενώνει νοερά τα φωτιστικά σώματα, κάνει το μπροστινό μέρος, και κατ' επέκταση ολόκληρο το αυτοκίνητο, να φαίνεται πιο φαρδύ.

Εντυπωσιακή είναι και η εμφάνιση στο πίσω μέρος, «αихμαλωτίζοντας συνεχώς το φως». Τα πίσω φωτιστικά σώματα κάνουν το αυτοκίνητο να φαίνεται πιο φαρδύ, δίνοντάς του μια δυναμική παρουσία, ενώ στην πραγματικότητα εκείνο έχει τις διαστάσεις που του επιτρέπουν να περνά με άνεση από τα στενά μιας πόλης. Η κάθετη πίσω πόρτα προϊδεάζει για τους γενναιόδωρους εσωτερικούς χώρους, οι οποίοι και δεν φείδονται πρακτικότητας.

Εσωτερικό & τεχνολογία

Με μήκος μόλις 4,41 μέτρα, το νέο μοντέλο ολοκληρώνει την γκάμα full hybrid E-Tech που περιλαμβάνει ήδη τα Arkana (4,57 μέτρα) και Austral (4,51 μέτρα).

Χωρίς να θυσιάζει τις compact εξωτερικές του διαστάσεις, το Symbioz προσφέρει γενναιόδωρους εσωτερικούς χώρους, συνδυάζοντας την αρθρωτή διάταξη, το συρόμενο πίσω κάθισμα και μια μεγάλη γκάμα συστημάτων, όπως η ηλιοροφή Solarbay και η ηλεκτρικά ανοιγόμενη πίσω πόρτα, που συμβάλλουν στην άνεση των επιβατών.

Το πίσω κάθισμα έχει σχεδιαστεί για να μετακινείται/σύρεται σε διαδρομή πάνω από 16εκ., αφήνοντας 2,21 εκ. χώρο για τα γόνατα των πίσω επιβατών, ενώ ακόμα και τραβηγμένο τέρμα πίσω, διατηρεί αναλλοίωτη τη χωρητικότητα των 492 λίτρων του πορτμπαγκάζ. Όταν τα πίσω καθίσματα δεν καταλαμβάνονται από ενήλικες, η έδρα του καθίσματος ολισθαίνει προς τα εμπρός, αυξάνοντας τη χωρητικότητα του πορτμπαγκάζ στα 624 λίτρα, η οποία μπορεί να φτάσει έως και τα 1.582 λίτρα όταν τα πίσω καθίσματα είναι πλήρως αναδιπλωμένα (και με δυνατότητα ασύμμετρης αναδίπλωσης 60:40), ενώ παράλληλα διαθέτει και 24,7 λίτρα αποθηκευτικούς χώρους στον χώρο των επιβατών, συμπεριλαμβανομένων και των 7 λίτρων στο ντουλαπάκι του συνοδηγού.

Το Symbioz ενσωματώνει τις καλύτερες τεχνολογίες της Renault. Διαθέτει το σύστημα πολυμέσων OpenR Link με ενσωματωμένες λειτουργίες της Google, καθώς και τη φιμέ ηλιοροφή Solarbay με κρύσταλλο που σκουραίνει ηλεκτρικά, καθιστώντας περιττή την ύπαρξη και χρήση κουρτίνας, ενώ περιορίζει επίσης το φαινόμενο του θερμοκηπίου στην

καμπίνα των επιβατών, εξασφαλίζοντας τη θερμική άνεση τόσο το καλοκαίρι όσο και το χειμώνα, πιο αποτελεσματικά από ένα συμβατικό σκίαστρο.

Το Symbioz ενσωματώνει τεχνολογία ανώτερης κατηγορίας για τα συστήματα δικτύωσης, υποβοήθησης οδήγησης και τις κινητήριες μονάδες και συμπεριλαμβάνει έως 29 συστήματα υποβοήθησης οδήγησης νέας γενιάς. Το Active Driver Assist είναι ένα σύστημα αυτόνομης οδήγησης επιπέδου 2.

Άξιο αναφοράς είναι και το σύστημα πολυμέσων OpenR Link, με ενσωματωμένες λειτουργίες της Google, που βασίζεται στο λογισμικό Android Automotive 12. Με τις έξυπνες λειτουργίες της Google, το OpenR Link είναι σε θέση να κάνει τις σωστές προτάσεις για την πλοήγηση και την ατμόσφαιρα στο εσωτερικό, πάντα με βάση τις συνήθειες του οδηγού. Η κάθετη κεντρική του οθόνη αφής των 10,4" (σε όλες τις εκδόσεις) επιτρέπει στον οδηγό και τους επιβάτες να εκμεταλλευθούν πλήρως ένα δικτυωμένο περιβάλλον.

Κινητήριο σύνολο full hybrid E-Tech

Το Renault Symbioz διατίθεται με το υβριδικό κινητήριο σύνολο full hybrid E-Tech 145, που είναι εξαιρετικά αποδοτικό και οικονομικό στη χρήση, προσφέροντας την άνεση και την

αθόρυβη λειτουργία της ηλεκτροκίνησης στην πόλη, χωρίς όμως την ανάγκη επαναφόρτισης. Για την τεχνολογία Full Hybrid E-Tech έχουν κατατεθεί πάνω από 150 πατέντες. Η πλήρης αξιοποίηση της τεχνογνωσίας και της εμπειρίας της Renault από τη Formula 1, ιδιαίτερα στην ανάκτηση και αναγέννηση ενέργειας, προσφέρει δυναμικές επιδόσεις και οικονομία στην οδήγηση. Η υβριδική αρχιτεκτονική συνδυάζει δύο ηλεκτροκινητήρες (έναν ηλεκτροκινητήρα 36 kW και έναν 18 kW HSG), γεννήτρια/μίζα υψηλής τάσεως, με έναν 4κύλινδρο βενζινοκινητήρα 1,6 L 94 ίππων και ένα έξυπνο κιβώτιο ταχυτήτων πολλαπλών επιλογών.

Το κιβώτιο ταχυτήτων έχει 4 σχέσεις για τον βενζινοκινητήρα και 2 για τον κύριο ηλεκτροκινητήρα. Το κινητήριο σύνολο full hybrid E-Tech 145 συνδυάζει τη λειτουργία του κινητήρα εσωτερικής καύσεως και του ηλεκτροκινητήρα, με έως και 14 διαφορετικούς τρόπους, επιτυγχάνοντας βελτιστοποιημένη οικονομία και αποδοτικότητα.

Το Symbioz ξεκινά πάντα με πρόγραμμα ηλεκτροκίνησης, επιτρέποντας στον οδηγό να κινείται αμιγώς ηλεκτρικά, έως και στο 80% του χρόνου στην πόλη, με εξοικονόμηση καυσίμου έως και 40% σε σύγκριση με έναν συμβατικό βενζινοκινητήρα σε αστικό κύκλο. Στον αυτοκινητόδρομο η κινητήρια μονάδα έχει σχεδιαστεί για να επιτρέπει στον κινητήρα εσωτερικής καύσεως να κινεί απευθείας τους τροχούς, χωρίς να λειτουργεί καθόλου τους ηλεκτροκινητήρες, όπως στα συμβατικά υβριδικά συστήματα. Με αυτήν την τεχνολογία της Renault, το Symbioz βελτιστοποιεί την κατανάλωση, ανεξάρτητα με το είδος της διαδρομής και του δρόμου, με κατανάλωση βάσει κύκλου WLTP, που υπολογίζεται στα 4,6 λίτρα/100 χλμ. ●

Το Symbioz διατίθεται ήδη στην ελληνική αγορά με τιμή από 28.900€, 5 χρόνια ερροστασιακή εγγύηση και 5 έτη δωρεάν οδική βοήθεια



Η αμερικανική αυτοκίνη

Η ΣΤΑΘΕΡΗ ΑΝΘΗΣΗ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΝΑΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ ΕΞ ΑΙΤΙΑΣ ΤΩΝ ΔΑΣΜΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ

Της Σώτης Τριανταφύλλου - Φωτό: Cadillac Media



Φέτος η αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία κινείται σε ένα σύνθετο τοπίο που διαμορφώνεται από μερικές αλλαγές στην εμπορική πολιτική, από τις εξελισσόμενες στρατηγικές παραγωγής και από τη σταδιακή μετάβαση στα ηλεκτρικά οχήματα (EVs).

Η κατάσταση θυμίζει εκείνη της δεκαετίας του 1980, όταν πολλές εργοστασιακές μονάδες μετεγκαταστάθηκαν στο Μεξικό και σε άλλες χώρες προκειμένου να μειώσουν τις δαπάνες παραγωγής. Έκτοτε, η παγκοσμιοποίηση άλλαξε την έννοια του αμερικανικού αυτοκινήτου: αν και η τελική συναρμολόγηση γίνεται συνήθως στις ΗΠΑ, τα διάφορα εξαρτήματα προέρχονται από διεθνείς αλυσίδες εφοδιασμού. Εκτός του ότι μεγάλες εταιρείες όπως η GM και η Ford έχουν εργοστάσια στο Μεξικό, πολλοί κινητήρες, κιβώτια ταχυτήτων, ηλεκτρονικά μέρη και καλώδια κατασκευάζονται επίσης στο Μεξικό, ενώ στην Κίνα κατασκευάζονται αισθητήρες, μπαταρίες ηλεκτρικών οχημάτων και πλαστικά εσωτερικά εξαρτήματα. Από τον Καναδά έρχονται κινητήρες και κιβώτια ταχυτήτων (ιδίως για GM και Ford), από τη Γερμανία αξεσουάρ υψηλής ποιότητας που προορίζονται για πολυτελή μοντέλα (π.χ. Cadillac), από την Ιαπωνία ηλεκτρονικά συστήματα, μπαταρίες, εξαρτήματα ασφαλείας, από τη Νότια Κορέα οθόνες, συστήματα infotainment, εξαρτήματα μπαταριών, κυρίως σε συνεργασία με τη Hyundai-Kia και την GM Korea. Έτσι, ένα Ford F-150 μπορεί να έχει transmission από το Μεξικό, αισθητήρες από την Κίνα, ηλεκτρονική μονάδα από τη Ν. Κορέα, και να συναρμολογείται στο Μίσιγκαν. Τα Tesla χρησιμοποιούν μπαταρίες από την Panasonic (Ιαπωνία/Νεβάντα) και μικροτσίπ από την Ταϊβάν.

Τον Απρίλιο του 2025 η διοίκηση του Ντόναλντ Τραμπ επέβαλε δασμούς 25% στις εισαγωγές οχημάτων και εξαρτημάτων, με στόχο την ενίσχυση της εγχώριας παραγωγής και της εθνικής ασφάλειας. Αν και η πολιτική έχει στόχο την ενίσχυση της παραγωγής εντός ΗΠΑ, δημιουργεί προβλήματα για τις αυτοκινητοβιομηχανίες, όπου εδώ και δεκαετίες δεν εφαρμόζονται οι παλιές μέθοδοι του φορντισμού: όπως είπα, το αμερικανικό αυτοκίνητο είναι παγκοσμιοποιημένο και ενσωματώνει τεχνολογία και εργασία από πολλές χώρες. Απορεί κανείς που η αμερικανική κυβέρνηση δεν καταλαβαίνει ότι οι σημερινές συνθήκες της αυτοκινητοβιομηχανίας διαφέρουν ριζικά από εκείνες της Studebaker στο Σάουθ Μπεντ της Ιντιάνα στα βάρη του 20ού αιώνα. Εν πάση περιπτώσει, στις 29 Απριλίου εκδόθηκε εκτελεστικό διάταγμα που προέβλεπε προσωρινά μέτρα ελάφρυνσης: οι κατασκευαστές με παραγωγή

στις ΗΠΑ μπορούν να λάβουν πιστώσεις έως 15% της αξίας ενός οχήματος για να αντισταθμίσουν το κόστος των εισαγόμενων εξαρτημάτων. Επίσης, οι δασμοί σε χάλυβα και αλουμίνιο δεν θα προστίθενται στους δασμούς αυτοκινήτων.

Ωστόσο, φαίνεται ότι η αμερικανική ηγεσία δεν κατανοεί καθόλου πόσο έχει προχωρήσει η παγκοσμιοποίηση· καλλιεργεί στον λαό αίσθημα νοσταλγίας για την ένδοξη εποχή της αμερικανικής αυτοκινητοβιομηχανίας και γενικότερα της κουλτούρας bluecollar. Το να νοσταλγεί κανείς το παρελθόν είναι νόμιμο και σε πολλές περιπτώσεις δικαιολογημένο· όμως, το όνειρο της επιστροφής στη δευτερογενή παραγωγή, ενώ οι ΗΠΑ έχουν εξελιχθεί σε ψηφιακό γίγαντα παραδίδοντας μεγάλο μέρος της βιομηχανίας σε άλλες χώρες, είναι άπιαστο. Για να υλοποιηθεί πρέπει να αλλάξει ολόκληρος ο κόσμος. Έτσι, η πολιτική του Ντόναλντ Τραμπ, όπως κάθε πολιτική που στηρίζεται σε ανορθολογισμό και ευσεβείς πόθους, είναι βολονταριστική και υπεραπλουστευτική: μια έρευνα του Κέντρου Έρευνας Αυτοκινητοβιομηχανίας εκτιμά ότι οι αμερικανικές επιχειρήσεις ενδέχεται να επιβαρυνθούν με πρόσθετο κόστος έως και 108 δισεκατομμύρια δολάρια, κι ότι η Ford, η General Motors και η Stellantis ίσως πληγούν περισσότερο. Καθώς η Stellantis είναι ένας από τους μεγαλύτερους παγκόσμιους ομίλους (υπενθυμίζω ότι δημιουργήθηκε από τη συγχώνευση της Fiat Chrysler Automobiles και του γαλλικού συμπλέγματος Peugeot Société Anonyme), αν πληγεί, θα σημειωθούν αυξήσεις τιμών σε πολλές δημοφιλείς μάρκες: Fiat, Lancia, Alfa Romeo, Maserati, Abarth, Peugeot, Citroën, DS Automobiles, καθώς και τις αμερικανικές Jeep, Chrysler, Dodge και Ram.

Όπως ήταν φυσικό, οι αυτοκινητοβιομηχανίες αντέδρασαν, αν και χλιαρά, στην πολιτική του Ντόναλντ Τραμπ. Ο Jim Farley, ο CEO της Ford, τόνισε ότι το πλεονέκτημα της εταιρείας έγκειται στο ότι πάνω από το 80% των πωλούμενων οχημάτων στις ΗΠΑ συναρμολογείται εντός της χώρας. Αν άλλες εταιρείες εφάρμοζαν αυτή την τακτική, θα μπορούσαν να παραχθούν 4 εκατομμύρια επιπλέον οχήματα ετησίως στο αμερικανικό έδαφος, δημιουργώντας εκατοντάδες χιλιάδες νέες θέσεις εργασίας. Η GM αναμένει επιβάρυνση 4 έως 5 δισ. δολαρίων λόγω των δασμών και αναθεώρησε την πρόβλεψη της κερδοφορίας της. Τώρα, σχεδιάζει να ενισχύσει την παραγωγή στις ΗΠΑ, ιδίως στο εργοστάσιο της Ιντιάνα, και να επεκτείνει τη συναρμολόγηση μονάδων μπαταριών EVs εντός της χώρας. Όσο για τη Stellantis, προχώρησε σε αναστολή των εργασι-



Αυτοκινητοβιομηχανία το 2025

ών της στις μονάδες του Καναδά και του Μεξικού και απέλυσε 900 εργαζομένους στις ΗΠΑ. Αυτές τις μέρες η εταιρεία επανεξετάζει την εφοδιαστική της αλυσίδα και τις στρατηγικές παραγωγής.

Προστίθεται η μετ' εμποδίων ανάπτυξη των ηλεκτρικών οχημάτων. Αλλά, παρά τα εμπόδια, η αγορά EVs δεν φαίνεται να επιβραδύνεται: το ηλεκτρικό Cadillac Escalade IQ της GM βγήκε στην αγορά από τα τέλη του 2024, διαθέτοντας μπαταρία 24 μονάδων, άνω των 200 kWh και αυτονομία άνω των 400 μιλίων. Η νεοφυής επιχείρηση Slate Auto (την οποία υποστηρίζει ο Jeff Bezos) παρουσίασε το Slate Truck, ένα ηλεκτρικό pickup με τιμή μικρότερη των \$27.500 (προ κρατικών επιδοτήσεων), που μπορεί να μετατραπεί σε πενταθέσιο SUV με kit που εγκαθιστά ο ίδιος ο πελάτης.

Η μεγαλύτερη ανησυχία είναι η τάση αύξησης των τιμών που μπορεί να καταστήσει πολύ δύσκολη την αγορά αυτοκινήτου. Σε αναρτήσεις στο Reddit αναφέρεται πως ένα Toyota Tacoma του 2013 πωλείται σήμερα για 20.000 δολάρια, ενώ φαίνεται πως οι προσιτές επιλογές λιγοστεύουν στην αγορά μεταχειρισμένων. Παρ' όλα αυτά, οι πωλήσεις ελαφρών οχημάτων αναμένεται να φτάσουν τις 16,2-16,4 εκατομμύρια μονάδες το 2025. Θα δούμε. Η διαμόρφωση

των τιμών εξαρτάται, μεταξύ πολλών παραγόντων, από την έκταση της αυτοματοποίησης κι από το αν η ενθάρρυνση της εγχώριας παραγωγής θα την αυξήσει. Το εργοστάσιο των \$7,6 δισ. της Hyundai στη Σαβάνα της Τζόρτζια χρησιμοποιεί αυτόνομα ρομπότ για logistics και έχει στόχο παραγωγή 500.000 οχημάτων και 8.500 θέσεις εργασίας. Από την πλευρά της η Ένωση Εργαζομένων UAW τάσσεται υπέρ της αυτοματοποίησης που βελτιώνει την ασφάλεια αλλά ζητά συμμετοχή στον σχεδιασμό για την ενσωμάτωση των ρομπότ και γενικότερα των τεχνολογικών καινοτομιών.

Παρά τις αναταράξεις, ο δυναμισμός της αμερικανικής αυτοκινητοβιομηχανίας δεν πρέπει να υποτιμάται. Οι αυτοκινητοβιομηχανίες επενδύουν σε οχήματα οριζόμενα από λογισμικό, ενσωματώνοντας AI και διασυνδεσιμότητα. Η Stellantis και η Mercedes-Benz χρησιμοποιούν πλέον το Chat gpt για την αλληλεπίδρασή τους με τους επιβάτες. Κι εδώ χρειάζεται προσοχή: η υπερβολική χρήση οθονών αφής οδηγεί σε διάσπαση της προσοχής και σε κινδύνους. Πολλοί κατασκευαστές επανα-

φέρουν τα κουμπιά για τις βασικές λειτουργίες.

Οι διεθνείς αντιδράσεις στην πολιτική της αμερικανικής κυβέρνησης είναι εντονότερες από εκείνες στο εσωτερικό των ΗΠΑ. Η Porsche που σημείωσε μείωση 40% στα κέρδη και η Volvo που σημείωσε πτώση 59% –καταστροφή δηλαδή– προειδοποιούν για τις αυξήσεις τιμών στις ΗΠΑ. Τέλος, οι ιαπωνικές αυτοκινητοβιομηχανίες εξετάζουν τη μεταφορά παραγωγής στις ΗΠΑ για να περιορίσουν τις επιπτώσεις των δασμών, ανησυχώντας για πιθανή μείωση στις πωλήσεις τους.

Υπάρχει συμπέρασμα; Δεν ξέρω! Αυτό που ξέρω είναι ότι το 2023 και το 2024 οι αμερικανικές αυτοκινητοβιομηχανίες είχαν καλές επιδόσεις. Το 2023 η General Motors πούλησε 2,7 εκατομμύρια οχήματα στις ΗΠΑ, σημειώνοντας αύξηση 4% σε σχέση με το 2022. Το 2024 οι πωλήσεις παρέμειναν σταθερές. Οι πωλήσεις EVs αυξήθηκαν κατά 50% το 2024 (114.432 μονάδες), με κορυφαίο μοντέλο το Chevrolet Equinox EV. Ομοίως, η Ford πούλησε 2,08 εκατομμύρια οχήματα το 2023, σημειώνοντας αύξηση 4% σε σχέση με το 2022. Και για τη Ford οι πωλήσεις παρέμειναν σταθερές το 2024. Στον τομέα των ηλεκτρικών και υβριδικών οι πωλήσεις αυξήθηκαν κατά 38% το 2024, φτάνοντας τις 285.291 μονάδες, με τα Mustang Mach-E και F-150 Lightning να σημειώνουν σημαντική άνοδο. Πράγματι, το πρώτο τρίμηνο του 2025, τα καθαρά κέρδη μειώθηκαν κατά 64%, κυρίως εξαιτίας ζημιών στον τομέα των ηλεκτρικών οχημάτων και εξαιτίας των νέων δασμών. Όσο για τη Stellantis, το 2023 πούλησε περίπου 1,5 εκατομμύρια οχήματα στις ΗΠΑ, σημειώνοντας μείωση 1,2% σε σχέση με το 2022. Το 2024 οι πωλήσεις της παρέμειναν σταθερές. Η Stellantis αντιμετωπίζει δυσκολίες στην υιοθέτηση της ηλεκτροκίνησης και στην ανανέωση των μοντέλων της. Τέλος, το 2023 η Tesla πούλησε περίπου 674.000 οχήματα στις ΗΠΑ, σημειώνοντας αύξηση 25,4% σε σχέση με το 2022, αλλά το 2024 παρουσίασε μείωση, για πρώτη φορά από το 2011, λόγω ελάττωσης της ζήτησης για ηλεκτρικά οχήματα και βεβαίως λόγω των πολιτικών παραγόντων που συνδέονται με τον Ίλον Μασκ. Πάντως, η συνολική αγορά στις ΗΠΑ ανθίζει: 15,6 εκατομμύρια καινούργια οχήματα το 2023 –αύξηση 12,3% σε σχέση με το 2022– συν τα ηλεκτρικά, οι πωλήσεις των οποίων, παρά τις τσουχτερές τιμές, αυξήθηκαν κατά 47% το 2023, φτάνοντας τα 1,19 εκατομμύρια οχήματα. Ο αριθμός των τροχοφόρων αυξάνεται περίπου 8-9% ετησίως: αν το 2015, ο αριθμός των εγγεγραμμένων οχημάτων στις Ηνωμένες Πολιτείες ήταν 263,6 εκατομμύρια, σήμερα είναι 290 εκατομμύρια. ■

cadillac-celestiq-325

Το αμερικανικό αυτοκίνητο είναι παγκοσμιοποιημένο και ενσωματώνει τεχνογνωσία και εργασία από πολλές χώρες



Νέο Opel Rocks Electric

ΓΕΦΥΡΩΝΕΙ ΤΟ ΚΕΝΟ ΜΕΤΑΞΥ SCOOTER ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΙΚΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Της Άννας Ματζχωρίτη

Αλήθεια, πείτε μου. Εάν ζούσατε σε μία πόλη με μεγάλο εύρος καθημερινής μετακίνησης, σας έδειχναν το Opel Rocks Electric και σας έλεγαν ότι μπορεί να οδηγηθεί από άτομα ηλικίας από 16 ετών και χωρίς δίπλωμα αυτοκινήτου, ότι είναι αμιγώς ηλεκτροκίνητο και φορτίζει σε οποιαδήποτε οικιακή πρίζα με ηλεκτρική αυτονομία έως 75 χλμ., τότε δεν θα το βάζατε στα πλάνα σας για να λύσετε το θέμα των μετακινήσεών σας; Αυτό ακριβώς προσφέρει και σε αυτό ακριβώς αποσκοπεί το «παιχνιδιάρικο» Opel Rocks-e, το οποίο σηματοδοτεί την έναρξη της εποχής της Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (Sustainable Urban Mobility-SUM). Ναι, το νέο Opel Rocks Electric συμβολίζει τη νέα κινητικότητα και γεφυρώνει το κενό μεταξύ scooter και επιβατικού αυτοκινήτου. Είναι ένα αμιγώς ηλεκτρικό όχημα SUM που τοποθετείται κάτω από το Corsa-e και είναι προσιτό σε όλους σχεδόν τους οδηγούς, από νεαρούς αρχάριους μέχρι εργαζόμενους που χρειάζονται ένα καθημερινό μέσο μετακίνησης.

Το πρώτο μου Opel: Έξυπνη, μοντέρνα κινητικότητα στην πόλη

Το νέο Opel Rocks Electric είναι ένα μικρό όχημα μηδενικών ρύπων για δύο άτομα, με στιλ και μικρό ενεργειακό αποτύπωμα στην πόλη. Έχει μήκος 2,41 μ., πλάτος 1,39 μ. (χωρίς εξωτερικούς καθρέπτες) και ζυγίζει μόλις 471 κιλά, συμπεριλαμβανομένης της μπαταρίας κίνησης, που σημαίνει ότι επίσημα κατατάσσεται ως ένα ελαφρύ αυτοκινούμενο όχημα. Είναι το έξυπνο «εισιτήριο εισόδου» της Opel στην ηλεκτρική κινητικότητα, αφού μπορεί να οδηγηθεί από την ηλικία των 16 ετών με δίπλωμα μοτοποδηλάτου (κατηγορία AM), προσφέρει αυτονομία έως 75 χλμ. κατά το πρότυπο WLTP2, αναπτύσσοντας έως 45 χλμ./ώρα. Αυτό το καθιστά ιδανικό για καθημερινή χρήση στην πόλη, όχι μόνο για νεαρούς οδηγούς, αλλά και για όσους επιθυμούν να ηγηνοέχρονται στη δουλειά με μηδενικούς ρύπους και δεν θέλουν να χάνουν χρόνο αναζητώντας χώρο στάθμευσης. Οι τροχοί 14" και ο κύκλος στροφής των 7,20 μ. καθιστούν το Rocks Electric ιδανικό για την πόλη,

Το Rocks-e είναι το εισαγωγικό μοντέλο της Opel στον κόσμο της ηλεκτροκίνησης και απαντά στις τρέχουσες απαιτήσεις κινητικότητας, προσφέροντας ηλεκτροκίνηση με προστασία από τον αέρα και τη βροχή

ικανό να διαχειριστεί τις κλειστές στροφές και να χωρέσει σε μικρούς χώρους στάθμευσης. Ο ηλεκτροκινητήρας του Opel Rocks Electric αποδίδει ισχύ 6 kW/8 hp, ενώ η μπαταρία 5.5 kWh του μπορεί να φορτίζεται πλήρως σε 4 ώρες περίπου μέσω μιας στάνταρ οικιακής πρίζας. Το συνοδευτικό καλώδιο φόρτισης μήκους τριών μέτρων βρίσκεται συνεχώς μέσα στο όχημα – απλά το τραβάς από την πόρτα του συνοδηγού όταν χρειάζεται. Η Opel προσφέρει επίσης έναν αντάπτορα για φόρτιση σε δημόσιο σταθμό.

SUM με στιλ

Το Rocks Electric υιοθετεί το νέο πρόσωπο της μάρκας Opel Vizor. Οι πόρτες και στις δύο πλευρές είναι ίδιες, στοιχείο που αναδεικνύει τη Bold & Pure σχεδιαστική φιλοσοφία της μάρκας. Η πόρτα του συνοδηγού ανοίγει προς τα εμπρός όπως συνήθως, ενώ η πόρτα του οδηγού ανοίγει προς τα πίσω, προς την αντίθετη δηλαδή κατεύθυνση.

Στο εσωτερικό, τα δύο καθίσματα είναι έκκεντρα τοποθετημένα, ώστε ο συνοδηγός να έχει αρκετό χώρο στην περιοχή των ποδιών και ο οδηγός να μπορεί να μετακινεί το κάθισμά του εμπρός-πίσω. Παρά τις συμπαγείς διαστάσεις του, το Rocks Electric προσφέρει χώρο αποσκευών 63 λίτρων στην περιοχή των ποδιών του συνοδηγού.

Το cockpit είναι λιτό και εστιάζει στα βασικά και απαραίτητα. Στην οθόνη προβάλλονται συνοπτικά η ταχύτητα, το πρόγραμμα οδήγησης (Drive, Neutral, Reverse), η κατάσταση φόρτισης της μπαταρίας και η υπολειπόμενη αυτονομία. Υπηρεσίες όπως η εφαρμογή «my Opel» παρέχουν περαιτέρω πρακτικές πληροφορίες. Χάρη στα μεγάλα παράθυρα, ο οδηγός του Opel Rocks Electric απολαμβάνει άριστη ορατότητα προς όλες τις κατευθύνσεις. Τη φωτεινή, ευχάριστη ατμόσφαιρα στο εσωτερικό ενισχύει η πανοραμική κρυστάλλινη οροφή.

Το όνομα «Rocks» έχει γράψει ιστορία στους κόλπους του Γερμανού κατασκευαστή. Μέχρι πρόσφατα, τα Opel Adam Rocks και Opel Karl Rocks πρόσθεταν τη δική τους ξεχωριστή λάμψη στη μάρκα, με ιδιαίτερο εξοπλισμό και εντυπωσιακά off-road χαρακτηριστικά. Πλέον, με το νέο Rocks Electric η Opel κάνει την ηλεκτροκίνηση απλή και προσιτή σε όλους. Το μοντέλο διατίθεται σε τρεις εκδόσεις, Rocks, Tekno και Klub, με τιμές που ξεκινούν από τις 11.200 ευρώ για την έκδοση Rocks. ●



V O L V O

Νέο EX30 Μικρό, αλλά μεγαλειώδες.



Ανακαλύψτε το νέο μας, αμιγώς ηλεκτρικό SUV: Ασφαλές όσο περιμένετε από ένα Volvo, με έως 475 χλμ. αυτονομία, το νέο EX30 είναι σχεδιασμένο για να έχει το μικρότερο αποτύπωμα CO₂ από οποιοδήποτε άλλο Volvo έως σήμερα. Με ενιαίο hi-end soundbar, κεντρική οθόνη 12,3" με ενσωματωμένες υπηρεσίες Google* και έξυπνους χώρους αποθήκευσης, το νέο EX30 είναι μικρό μόνο σε διαστάσεις.

Volvo EX30 Single Motor Extended Range 272 hp RWD: Εκπομπές CO₂ 0 g/km. Κατανάλωση (WLTP) μικτή: 17,0-17,2 kWh/100 km. Αυτονομία (WLTP) μικτή: έως 475 km, πόλη: έως 613 km. Volvo Line: 210-6241833

*Google, Google Play και Google Maps είναι σήματα κατατεθέντα της Google LLC.



Νέο Citroën C3 Aircross

ΤΟ ΣΥΜΠΑΓΕΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟ SUV ΜΕ ΤΙΜΗ ΠΡΟΚΛΗΣΗ 18.900 ΕΥΡΩ

Του Κωνσταντίνου Λεμονή

Λάμπει από μακριά, «χτυπάει» θετικά στο μάτι, το θέλεις και το επιλέγεις χωρίς πολλές πολλές σκέψεις! Είναι το νέο υβριδικό Citroën C3 Aircross. Είναι η ολοκαίνουργια έκδοσή του B-SUV της γαλλικής μάρκας, που στοχεύει σταθερά να προσφέρει ένα ολοκληρωμένο, σύγχρονο και άρτιο αυτοκίνητο σε μια προσιτή τιμή για να ανταγωνιστεί παλιούς και νέους «αντιπάλους» στον χώρο. Και η Citroën γνωρίζει άριστα τον τρόπο να μετεξελίσσεται κάθε φορά που χρειάζεται. Μα κάθε φορά!

Και κάπως έτσι, το νέο C3 Aircross διαθέτει πιο δυναμικό σχεδιασμό τύπου SUV, ευρύχωρο εσωτερικό και δυναμική εικόνα, χάρη στην αυξημένη απόσταση από το έδαφος και τους μεγάλους τροχούς, τις προστατευτικές ποδιές εμπρός και πίσω και τις κομψές μπάρες οροφής. Ως ένα εντελώς νέο μοντέλο στην κατηγορία των compact SUV, το C3 Aircross έρχεται να δώσει μια μοντέρνα, έξυπνη, λειτουργική και προσιτή πρόταση, που θα προσελκύσει τις οικογένειες αλλά και όποιον υιοθετεί ένα δραστήριο lifestyle.

Με μεγαλύτερο αμάξωμα, με μήκος 4.39 μ., το μοντέλο προσφέρει, εκτός από άνεση στην οδήγηση, και έναν χώρο με γενναιοδωρες διαστάσεις για τους επιβάτες του. Ήδη σημείο αναφοράς για την ευρυχωρία που προσφέρει στους πίσω επιβάτες της 5-θέσιας έκδοσης, το C3 Aircross προσφέρεται πλέον και σε έκδοση με 7

θέσεις, για πρώτη φορά στην κατηγορία του. Αναβαθμισμένη είναι η άνεση και στο εσωτερικό. Ανάρτηση και νέας γενιάς καθίσματα Citroën Advanced Comfort, με επιπλέον αφρό πάχους 1 έως 1,5 εκ., αρχιτεκτονική εσωτερικής διάταξης C-Zen Lounge, με σύστημα Head-Up Display (HUD), που ενσωματώνει τα τελευταίας γενιάς συστήματα infotainment και δικτύωσης, αλλά και οτιδήποτε άλλο θα περίμενε κανείς από ένα μοντέλο αυτής της κατηγορίας.

Το οριζόντιο ταμπλό χωρίζεται σε δύο επίπεδα, με λειτουργικές πληροφορίες στο πάνω μέρος και χειριστήρια άνεσης στο κάτω. Η οθόνη πληροφοριών στη βάση του παρμπρίζ εξαλείφει την ανάγκη για διπλή οθόνη, δίνοντας στον ο-



Το νέο Citroën C3 Aircross προσφέρεται με μια πληθώρα κινητήριων συνόλων σε εξαιρετικά ανταγωνιστικές τιμές και διατίθεται σε έκδοση βενζίνης, υβριδική και αμιγώς ηλεκτρική

δηγό όλες τις πληροφορίες που χρειάζεται χωρίς να παίρνει τα μάτια του από τον δρόμο.

Η 5-θέσια έκδοση προσφέρει όχι μόνον τιμές ρεκόρ του χώρου για τους επιβάτες της 2ης σειράς, αλλά και πορτμπαγκάζ με χωρητικότητα που φτάνει τα 460 λίτρα. Να σημειώσουμε εδώ ότι με το 93% των Ευρωπαίων κατόχων B-SUV να οδηγεί σε αποστάσεις λιγότερο από 80 χλμ. την ημέρα, τα δύο πίσω καθίσματα της 7-θέσιας έκδοσης είναι η ιδανική μεταφορική λύση.

Το νέο C3 Aircross έχει σχεδιαστεί με γνώμονα τον καλύτερο συμβιβασμό μεταξύ άνεσης και απόλαυσης, είτε μεταφέρει ένα, είτε επτά άτομα. Στην επιτυχία αυτού του αποτελέσματος, καθοριστικό ρόλο παίζει η καινοτόμος ανάρτηση Advanced Comfort της Citroën, που διατίθεται στο βασικό εξοπλισμό όλων των εκδόσεων.

Τέλος, το νέο C3 εφοδιάζεται με σύστημα infotainment και όλες τις δυνατότητες συνδεσιμότητας που θα περίμενε κανείς από ένα τέτοιο μοντέλο, ενώ η καθημερινότητα γίνεται ευκολότερη και ασφαλέστερη με πλήθος τεχνολογιών υποβοήθησης.

Προσιτή γκάμα

Ακολουθώντας τη φιλοσοφία της Citroën σε προσιτές και ανθρωποκεντρικές λύσεις, το νέο Citroën C3 Aircross προσφέρεται με μια πληθώρα κινητήριων συνόλων σε εξαιρετικά ανταγωνιστικές τιμές.

Υβριδικό: Το νέο C3 Aircross διατίθεται με την έκδοση Hybrid 145 ίππων, ένα νέο σύστημα κίνησης, που συνοδεύεται με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων e-DCT διπλού συμπλέκτ. Το υβριδικό σύστημα κίνησης των 48V χρησιμοποιεί τον βενζινοκινητήρα 1.2 Turbo νέας γενιάς και διαθέτει turbo μεταβλητής γεωμετρίας. Ο ηλεκτροκινητήρας βοηθά τον κινητήρα εσωτερικής καύσης συμβάλλοντας στη μείωση της κατανάλωσης και δίνει τη δυνατότητα της 100% ηλεκτρικής οδήγησης στο 50% σχεδόν της αστικής χρήσης, ενώ η επαναφόρτιση της μπαταρίας γίνεται αυτόματα κατά την επιβράδυνση. Τιμή εκκίνησης από 24.500 ευρώ.

Βενζίνη: Παράλληλα με αυτό το σύστημα ηλεκτροκίνησης, η Citroën προχωρά και στην εξέλιξη του C3 Aircross με ένα Turbo βενζινοκινητήρα 100 ίππων. Αυτός ο 3κύλινδρος Turbo κινητήρας Pure Tech 100, συνδυάζεται με χειροκίνητο κιβώτιο έξι σχέσεων και διατίθεται με τιμή εκκίνησης από 18.900 ευρώ.

Αμιγώς ηλεκτρικό: Η Citroën προσφέρει μια ηλεκτρική έκδοση του 5-θέσιου C3 Aircross, η οποία διαθέτει έναν κινητήρα 113 ίππων που συνδυάζεται με μία μπαταρία LFP (φωσφορικού σιδήρου λιθίου) 44 kWh. Αυτή η τεχνολογία πετυχαίνει αυτονομία 306 χλμ. σε συνδυασμένο κύκλο, με τιμή εκκίνησης από 27.400 ευρώ (η τιμή δεν περιλαμβάνει την κρατική επιδότηση). ●



EVERY ECONOMIST CAN DRIVE



NEO
TOYOTA YARIS CROSS
HYBRID 130



Blink Charging RFID Tag

Η BLINK ΛΑΝΣΑΡΕΙ ΤΑ RFID TAGS ΓΙΑ ΓΡΗΓΟΡΗ ΚΑΙ ΕΥΚΟΛΗ ΦΟΡΤΙΣΗ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Η **Blink Charging Hellas**, η εταιρεία πρωτοπόρος στις υπηρεσίες φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε όλη την Ελλάδα, έχει δημιουργήσει περισσότερες από 800 θέσεις φόρτισης πανελλαδικά. Η στρατηγική τοποθέτηση των σημείων με διασπορά έχει ως αποτέλεσμα ο οδηγός να μπορεί να φορτίζει το ηλεκτρικό του όχημα χωρίς να παρεκκλίνει από το καθημερινό του πρόγραμμα, με «βοηθό» πάντα το 24ωρο καθημερινό πρόγραμμα υποστήριξης της Blink «24/7 customer support».

Τώρα, η Blink Charging Hellas αλλάζει ξανά τα δεδομένα στον τομέα της φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων, λανσάροντας τα RFID Tags για γρήγορη και εύκολη φόρτιση.

Έχοντας εισάγει για πρώτη φορά το 2019 την τεχνολογία RFID στις υπηρεσίες φόρτισης, η Blink Charging Hellas γράφει μια νέα σελίδα στην ιστορία της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα, αποτελώντας την πρώτη εταιρεία που αντικαθιστά τις παραδοσιακές RFID κάρτες με τα νέα RFID tags, εξελίσσοντας την εμπειρία φόρτισης.

Πλέον οι οδηγοί ηλεκτροκίνητων οχημάτων έχουν τη δυνατότητα να αποκτήσουν το RFID tag από την Blink Charging Hellas, το οποίο είναι ακόμη πιο εύχρηστο και βολικό, καθώς έχει τη μορφή μπρελόκ, επιτρέποντάς τους να το έχουν πάντα μαζί με τα κλειδιά του οχήματός τους. Η διάθεση του πρωτοποριακού RFID tag γίνεται εντελώς δωρεάν στους ενδιαφερόμενους οδηγούς, με μια πολύ απλή διαδικασία, είτε μέσω της εφαρμογής Blink Charging Hellas ή μέσω του εξειδικευμένου customer support της Blink Charging Hellas. Έχοντας στο DNA της την πρωτοπορία, η Blink Charging Hellas συνεχίζει να επενδύει στην ανάπτυξη νέων τεχνολογιών για την υποστήριξη της ηλεκτροκίνησης και της βιωσιμότητας και να καινοτομεί με λύσεις που διευκολύνουν την καθημερινότητα των οδηγών ηλεκτρικών οχημάτων, προσφέροντας στους χρήστες μια αναβαθμισμένη εμπειρία που συνδυάζει καινοτομία και ευκολία.

Στην ερώτηση γιατί ένας οδηγός ή μία επιχείρηση να επιλέξουν τη Blink για τη φόρτιση ενός ηλεκτρικού οχήματος, η απάντηση είναι: η καινοτομία, η τεχνολογία, το δίκτυο, το After Sales Support και το Customer Support.

Η βραβευμένη εφαρμογή Blink Charging Hellas App

Η Blink Charging Hellas, ηγετική εταιρεία στον τομέα της φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων στην Ελλάδα, έλαβε τη διάκριση «Προϊόν της Χρονιάς» 2025, στην κατηγορία Εφαρμογή Ηλεκτροκίνητου Οχήματος, για το καινοτόμο Blink Charging Hellas App. Η βράβευση αυτή, που προέκυψε από την ψήφο του καταναλωτικού κοινού στο πλαίσιο ανεξάρτητης καταναλωτικής έρευνας, αποτελεί μία σημαντική αναγνώριση της συνεχούς καινοτομίας της εταιρείας και της συμβολής της στην ανάπτυξη της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα.

Η εφαρμογή Blink Charging Hellas App, με την εύχρηστη και λειτουργική της πλατφόρμα, επιτρέπει στους χρήστες να εντοπίζουν εύκολα σταθμούς φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε όλη την Ελλάδα, να παρακολουθούν τη διαθεσιμότητα των φορτιστών σε πραγματικό χρόνο, καθώς και να διαχειρίζονται τη φόρτιση του οχήματός τους, απλά και γρήγορα από το κινητό τους.

Μάλιστα η διάκριση του Blink Charging Hellas App ως «Προϊόν της Χρονιάς» είναι μία αναγνώριση του έργου και της στρατηγικής της Blink για την ανάπτυξη ενός καινοτόμου και χρήσιμου εργαλείου για τους χρήστες ηλεκτρικών οχημάτων. Με το βραβείο αυτό η εταιρεία ενισχύει την παρουσία της στην αγορά, ενθαρρύνοντας περισσότερους χρήστες να στραφούν στην ηλεκτροκίνηση και να απολαύσουν την καινοτομία και την ευκολία που προσφέρει η εφαρμογή.

Για να έχουμε μία εικόνα της αξίας του θεσμού «Προϊόν της Χρονιάς», να πούμε ότι αυτός ξεκίνησε το 1987 στη Γαλλία και αναγνωρίζεται ως ο μεγαλύτερος και πιο σημαντικός θεσμός διεθνώς στον τομέα των καινοτόμων καταναλωτικών προϊόντων και υπηρεσιών. Οι διακρίσεις απονέμονται μέσω ψηφοφορίας του καταναλωτικού κοινού, κάτι που καθιστά τα βραβεία ιδιαίτερα σημαντικά, καθώς η αξιολόγηση προέρχεται απευθείας από τους χρήστες των προϊόντων, ενώ το λογότυπο «Προϊόν της Χρονιάς» λειτουργεί ως ισχυρό μήνυμα για την ποιότητα και την αξιοπιστία, βοηθώντας τους καταναλωτές να κάνουν τις καλύτερες επιλογές και προσφέροντας αναγνωρισιμότητα στην αγορά. **A**



Η Blink Charging Hellas γράφει μια νέα σελίδα στην ιστορία της ηλεκτροκίνησης στην Ελλάδα, αποτελώντας την πρώτη εταιρεία που αντικαθιστά τις παραδοσιακές RFID κάρτες με τα νέα RFID tags, εξελίσσοντας έτσι την εμπειρία φόρτισης

ΖΗΣΕ ΤΗΝ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΗΣ
ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ...ΑΛΛΙΩΣ!

Κατέβασε δωρεάν την εφαρμογή Blink Charging Hellas
και ξεκίνα το ταξίδι της ηλεκτροκίνησης με τη blink!

blink®

*Ανεξάρτητη καταναλωτική έρευνα,
που διεξήχθη από την Circana σε δείγμα
3.200 καταναλωτών στην Ελλάδα.
Προϊόν της Χρονιάς στην κατηγορία
Εφαρμογή Ηλεκτροκίνητου Οχήματος





Το Volvo EX40 διατίθεται σε τιμές που αρχίζουν από τις 42.712 ευρώ. Στην τιμή συμπεριλαμβάνεται η επιδότηση Volvo των 7.000 ευρώ, η οποία είναι ανεξάρτητη από το πρόγραμμα «Κινούμαι Ηλεκτρικά».

Volvo EX40

ΚΑΙΝΟΤΟΜΟ ΒΕΝ, ΜΕ ΦΙΛΟΣΟΦΙΑ ΜΙΝΙΜΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΟΜΨΟΤΗΤΑΣ

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**

Ως μέλος της οικογένειας των ηλεκτρικών οχημάτων της Volvo, το EX40 εδραιώνει τη σημαντική στροφή της μάρκας προς τη βιωσιμότητα και την τεχνολογία αιχμής στον τομέα της αυτοκίνησης, όντας ένα από τα νεότερα και πιο καινοτόμα μοντέλα στην γκάμα της σουηδικής αυτοκινητοβιομηχανίας. Η σχεδίαση του EX40 ακολουθεί τη φιλοσοφία της μινιμαλιστικής κομψότητας που χαρακτηρίζει όλα τα μοντέλα της Volvo. Οι γραμμές του είναι ρευστές και δυναμικές, με μια επιβλητική εμπρός όψη που χαρακτηρίζεται από τα φωτιστικά σώματα LED, τα οποία προσθέτουν μια σύγχρονη αίσθηση. Η καλαισθησία του EX40 δεν περιορίζεται μόνο στην εξωτερική του εμφάνιση, αλλά συνεχίζεται και στο εσωτερικό, όπου οι επιλεγμένες πρώτες ύλες –με ευρεία χρήση ανακυκλώσιμων υλικών– και η εργονομία, προσφέρουν μια άνετη και ποιοτική οδηγική εμπειρία.

Βιωσιμότητα

Με τον αυξανόμενο προβληματισμό γύρω από την προστασία του περιβάλλοντος, το EX40 συμβάλλει στη βιώσιμη κινητικότητα. Η Volvo έχει δεσμευτεί να μειώσει την εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα και να προωθήσει την ηλεκτροκίνηση μέσω των προϊόντων της, και η παραγωγή του EX40 όχι απλά κινείται προς αυτή την κατεύθυνση, αλλά περιλαμβάνει πρακτικές φιλικές προς το περιβάλλον, προσδιορίζοντας την εταιρεία ως ηγέτιδα στον τομέα της βιώσιμης αυτοκίνησης. Ο εσωτερικός χώρος του EX40 είναι σχεδιασμένος για να προσφέρει μέγιστη άνεση και δυνατότητα αξιοποίησης. Με ευρύχωρους χώρους για επιβάτες και αποθήκευση (χωρητικότητα χώρου αποσκευών 410 λίτρα και κάτω από το εμπρός καπό άλλα 31 λίτρα), το EX40 είναι ιδανικό για οικογενειακές μετακινήσεις ή ταξίδια μεγάλων αποστάσεων. Το

σύστημα ήχου υψηλής ποιότητας και οι διάφορες δυνατότητες κλιματισμού διασφαλίζουν μια ευχάριστη εμπειρία για όλους τους επιβάτες. Βέβαια, ένα από τα πιο εντυπωσιακά στοιχεία του EX40 είναι η τεχνολογία του, με τη Volvo να έχει εστιάσει επίσης στη συνδεσιμότητα, με μία σειρά από ψηφιακές δυνατότητες που επιτρέπουν στους οδηγούς να παραμένουν συνδεδεμένοι οποιαδήποτε στιγμή. Η κεντρική οθόνη αφής προσφέρει πρόσβαση σε έναν μεγάλο αριθμό εφαρμογών και υπηρεσιών, επιτρέποντας στους επιβάτες να απολαμβάνουν μια πλήρως ψηφιακή εμπειρία. Βέβαια μπορείτε να αξιοποιήσετε στο έπακρο το αμιγώς ηλεκτρικό SUV της Volvo με το Volvo Cars app. Μπορείτε να βρείτε σταθμούς φόρτισης, να παρακολουθήσετε την κατάσταση φόρτισης και να προγραμματίσετε τη φόρτιση στο σπίτι. Επίσης, να προετοιμάσετε το αυτοκίνητο πριν ξεκινήσετε,



ρυθμίζοντας τον κλιματισμό στην καμπίνα, εκτελώντας έναν κύκλο καθαρισμού αέρα και πολλά άλλα. Ξεχάσατε τα κλειδιά σας; Κανένα πρόβλημα, αφού μέσω της εφαρμογής μπορείτε να κλειδώσετε και να ξεκλειδώσετε το αυτοκίνητό σας. Παράλληλα, γνωστή για την εστίασή της στην ασφάλεια, η Volvo εξόπλισε το EX40 με προηγμένα συστήματα υποβοήθησης οδηγού, που συνεργάζονται για να προλαμβάνουν ατυχήματα και να προστατεύουν τους επιβάτες και τους πεζούς, όπως το Pilot Assist και το City Safety – παρέχοντας έναν ασφαλή και αξιόπιστο τρόπο μεταφοράς.

Στον δρόμο

Υπάρχουν τρία διαθέσιμα κινητήρια σύνολα. Το Volvo EX40 Single Motor και Single Motor Extended Range (μπαταρία 66 kWh ή 82 kWh αντίστοιχα) που κινεί ένας ηλεκτροκινητήρας μόνιμου μαγνήτη, απόδοσης 238 και 252 ίππων αντίστοιχα με κοινή ροπή τα 420 Nm, ενώ η κίνηση μεταδίδεται στους πίσω τροχούς μέσα από ένα αυτόματο κιβώτιο μιας σχέσης. Η ηλεκτρική αυτονομία φθάνει από τα 479 έως και τα 797 χλμ. (μεικτή Single Motor και εντός πόλης Single Motor Extended Range). Εάν θέλετε τετρακίνηση, τότε για εσάς υπάρχει το EX40 Twin Motor με ακόμα πιο ισχυρή απόδοση, με δύο ηλεκτροκινητήρες, έναν σε κάθε άξονα και συνδυασμένη ισχύ 408 ίππους και ροπή 670 Nm. Εδώ η αυτονομία κυμαίνεται από 538-717 χλμ. Σε επίπεδο κατανάλωσης, αυτή ξεκινάει από τα 12,1 kWh/100 χλμ. Το σύνολο επιταχύνει από 0-100 χλμ./ώρα σε 4,8", ενώ η τελική ταχύτητα –με περιοριστή– αγγίζει τα 180 χλμ./ώρα, τιμή που ισχύει και για τις πίσωκίνητες εκδόσεις. Η φόρτιση στο σπίτι (AC) γίνεται σε 7 με 8 ώρες, ενώ 28' είναι αρκετά για να φορτίσετε από 10-80% σε συνεχές ρεύμα (DC). Οι τιμές για το Volvo EX40 αρχίζουν από τις 49.588 ευρώ και καλύπτονται από εργοστασιακή εγγύηση 5 ετών ή 100.000 χιλιομέτρων, με τις μπαταρίες τους να έχουν επιπλέον εγγύηση 8 ετών (ή 160.000 χλμ.), ενώ καλύπτονται και από 5 χρόνια οδική βοήθεια Volvo Assistance. ●



Peugeot 208 & 2008

ΣΥΓΚΑΤΟΙΚΗΣΗ ΣΤΗΝ ΚΟΡΥΦΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΩΝ

Του Θωμά Κ. Ευθυμίου

Αμφότερα best seller στην κατηγορία των supermini και των B-SUV αντίστοιχα, έχουν σημειώσει εξαιρετικά νούμερα πωλήσεων, κοιτάνε τον ανταγωνισμό από την κορυφή, αλλά, το κυριότερο, εδραιώθηκαν στη συνείδηση του αγοραστικού κοινού ως αυτοκίνητα που αποτελούν σημείο αναφοράς: στην ποιότητα κατασκευής και κύλισης, στο design, αλλά και στην προστιθέμενη αξία. Και τα δύο διακρίνονται για τον κομψό, μοντέρνο και ιδιαίτερα γαλλικό σχεδιασμό τους, τη γοητεία και τη μηχανική αριστεία, με το κοινό να τα κατατάσσει σταθερά ανάμεσα στα αυτοκίνητα με τις καλύτερες πωλήσεις της χώρας.

Peugeot 208

Το 208 ήταν από την αρχή αισθητικά συγκινητικό από όποια γωνία και αν το έβλεπες, ωστόσο τώρα έρχεται ανανεωμένο, με πιο ελκυστικό εμπρός μέρος και με πρόσφατη τεχνολογία φωτιστικών σωμάτων Full LED.

Η γκάμα του νέου Peugeot 208 περιλαμβάνει 3 εκδόσεις εξοπλισμού –Style, Allure, GT– και 5 επιλογές κινητήρων, συμπεριλαμβανομένης και της νέας αμιγώς ηλεκτρικής έκδοσης των 156 ίππων, με αυτονομία 433 χλμ., αλλά και των νέων εκδόσεων Hybrid 110 και Hybrid 145 με αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη 6 σχέσεων, που σε οδήγηση σε αστικό περιβάλλον μπορούν να κινηθούν περισσότερο από το 50% του χρόνου ως αμιγώς ηλεκτροκίνητα. Στη βάση των επιλογών παραμένει ο βραβευμένος βενζινοκινητήρας των 100 ίππων με χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων.

Το εσωτερικό του νέου 208 είναι όμορφο, ποιοτικό και ενισχύεται από τις νέες υφασμάτινες ταπετσα-

ρίες των καθισμάτων, ενώ έχει δοθεί μεγάλη προσοχή και στην παραμικρή λεπτομέρεια.

Το εμβληματικό i-Cockpit με το μικρό πολυλειτουργικό τιμόνι, που παρουσιάστηκε στην πρώτη γενιά 208, σήμερα είναι ακόμα πιο προηγμένο τεχνολογικά και εργονομικά, με δυνατότητες δικτύωσης, ενώ εξακολουθεί να παραμένει ο πυρήνας της οδηγικής απόλαυσης που προσφέρει το νέο 208. Ο πίνακας οργάνων βρίσκεται ιδανικά τοποθετημένος στο ύψος των ματιών του οδηγού, διαθέτει και ψηφιακή οθόνη, ενώ η αντίστοιχη μεγάλη ψηφιακή, νέας σχεδίασης οθόνη των 10" στάνταρ σε όλα τα μοντέλα του νέου 208, με το ιδανικό interface, διευκολύνει τον έλεγχο των τελευταίας γενιάς συστημάτων infotainment, Peugeot i-Connect και Peugeot i-Connect Advanced.

Οι τιμές της γκάμας 208 αρχίζουν από τις 19.500 ευρώ για την έκδοση 1.2 PureTech 100 Style μετά την επιδότηση της ενέργειας Peugeot Hybrid Days.



Peugeot 2008

Το Peugeot 2008 φέρνει αέρα ανανέωσης, με περισσότερη κομψότητα και εντυπωσιακή σχεδίαση, ακόμα καλύτερη ποιότητα κύλισης και κορυφαία ενημέρωση χάρη στο πρωτοποριακό i-Cockpit 3D. Δεν είναι βέβαια μυστικό ότι η επιτυχία του συγκεκριμένου μοντέλου οφείλεται και στο E-2008, το οποίο υπήρξε πρωτοπόρος στον εξηλεκτισμό της κατηγορίας από το 2019, με την παραγωγή του να έχει καταγράψει πάνω από 75.000 μονάδες. Με το νέο 2008, η Peugeot συνεχίζει να ενισχύει την τεχνολογική και αιλουροειδή της ταυτότητα, και ένα από τα βασικά στοιχεία της σχεδιαστικής δουλειάς είναι η διάταξη της εμπρός πλευράς, η οποία ενισχύει την υπογραφή των 3 ονύχων.

Στο κορυφαίο ποιοτικής πρωτοποριακό i-Cockpit 3D διακρίνουμε νέο design στον ψηφιακό πίνακα οργάνων των 10" και 3D απεικόνιση, καθώς και κεντρική οθόνη αφής 10" που μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον έλεγχο των λειτουργιών του ηχοσυστήματος και του τηλεφώνου ή της τελευταίας γενιάς των συστημάτων ψυχαγωγίας Peugeot i-Connect και i-Connect Advanced.

Στην γκάμα του 2008 περιλαμβάνονται επιλογές κινητήρων βενζίνης, υβριδικών συνόλων αλλά και αμιγώς ηλεκτροκίνησης. Συγκεκριμένα ο εισαγωγικός κινητήρας είναι 3-κύλινδρος turbo βενζινοκινητήρας 1.2 PureTech 100, με ισχύ 100 ίππους και χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων. Το μεγάλο όμως βήμα το κάνει το νέο υβριδικό σύνολο 1.2 Hybrid 145 ίππων με αυτόματο κιβώτιο e-DCS6 και μέση κατανάλωση από 4,9 λίτρα /100 χλμ., κάτι που απορρέει από την 20% μείωση στην κατανάλωση καυσίμου, ενώ στην πόλη πάνω από το 50% της οδήγησης είναι ηλεκτρικό.

Η είδηση βέβαια είναι ότι το νέο E-2008, πρωτοπόρος στην αγορά των 100% ηλεκτρικών B-SUV, εφοδιάζεται με νέο ηλεκτροκινητήρα. Οι αυτονομίες κυμαίνονται από 400 έως 406 χλμ. (το 156 ίππων), με τη νέα μεγαλύτερη μπαταρία.

Οι τιμές της γκάμας 2008 αρχίζουν από τις 22.700 ευρώ για την έκδοση 1.2 PureTech 100 Style και 23.900 ευρώ για την αντίστοιχη υβριδική έκδοση των 145 ίππων. ●

**Πρόσφατα
ανανεωμένα,
τα Peugeot
208 και 2008
συνεχίζουν
να βλέπουν
τον ανταγω-
νισμό από τα
ρετιρέ των
κατηγοριών
τους, αφού
έχουν γίνει
σημεία ανα-
φοράς στις
αντίστοιχες
κατηγορίες
τους**



Οι κοινωνικές πτυχές ορίζουν τη μετακίνηση, όχι οι τεχνολογικές

Η ΤΡΕΧΟΥΣΑ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΔΕΝ ΕΞΑΡΤΑΤΑΙ ΠΛΕΟΝ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΑ ΑΠΟ ΜΙΑ ΟΜΑΔΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ, ΑΛΛΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΚΑΤΑΝΟΗΣΗ ΤΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ ΤΩΝ ΧΡΗΣΤΩΝ

Της **Ελένης Χελιώτη** - Φωτό: Federico Enni/unsplash

Η κινητικότητα εξελίσσεται ραγδαία, ειδικά στην Ευρώπη, και οι αλλαγές αυτές δεν αντικατοπτρίζονται μόνο στους τύπους οχημάτων που χρησιμοποιούνται, αλλά και στους ίδιους τους πολίτες, καθώς μεταβάλλονται τόσο τα κίνητρα κι οι προτιμήσεις όσο και οι κοινωνικές αξίες. Η εξέλιξη της τεχνολογίας δεν είναι η μόνη αιτία της αλλαγής· ο τρόπος που σκεφτόμαστε και οι εναλλασσόμενες προτεραιότητές μας μεταβάλλουν επίσης τον τρόπο που σκεφτόμαστε. Για να λειτουργήσουν τα μελλοντικά συστήματα μεταφορών, πρέπει να κατανοήσουμε το πώς διαφορετικοί άνθρωποι βλέπουν, χρησιμοποιούν και προσαρμόζονται σε αυτούς τους νέους τρόπους μετακίνησης. Περισσότερο από την τεχνολογία, η κινητικότητα διέπεται πάντα από κοινωνικές τάσεις και πολιτισμικά πρότυπα που εξελίσσονται με την πάροδο του χρόνου. Η τρέχουσα επανάσταση στις μεταφορές δεν εξαρτάται πλέον αποκλειστικά από μια ομάδα μηχανικών, αλλά από την κατανόηση των πραγματικών αναγκών των χρηστών.

Η αποδοχή των καινοτομιών

Οι καινοτομίες των τελευταίων ετών, όπως τα ηλεκτρικά και τα αυτόνομα αυτοκίνητα, συνοδεύονται από την υπόσχεση και τη δέσμευση να κάνουν τις μεταφορές μας πιο βιώσιμες, αποτελεσματικές και καθαρές. Ως αποτέλεσμα, οι δημόσιες πολιτικές και ο διάλογος επικεντρώνονται πλέον στην καθοδήγηση και την προετοιμασία της κοινωνίας γι' αυτή τη νέα γενιά οχημάτων.

Δεν αρκεί όμως οι μεταφορές να είναι γρήγορες ή απλά φιλικές προς το περιβάλλον, πρέπει επίσης να είναι προσβάσιμες και οικονομικά προσιτές για όλους, λαμβάνοντας υπόψη τις μοναδικές ανάγκες της εκάστοτε κοινωνίας και των πολιτών. Αυτό σημαίνει ότι οι κυβερνήσεις και οι βιομηχανίες θα πρέπει να συνεργαστούν, διότι η τεχνολογία δεν μπορεί να αποσυνδεθεί από την πραγματική ζωή. Πέραν της προσφοράς των καινούργιων αυτών τεχνολογιών, θα πρέπει να διδάξουμε στους ανθρώπους πώς να χρησιμοποιούν τα ψηφιακά αυτά εργαλεία, να διασφαλίσουμε ότι όλοι έχουν πρόσβαση



Για πολλούς ανθρώπους που ζουν εκτός των δυνατοτήτων των δημόσιων συγκοινωνιών και των παράλληλων δομών κινητικότητας ως Υπηρεσία, όπως σε αγροτικές ή προαστιακές περιοχές, το ιδιωτικό αυτοκίνητο παραμένει απαραίτητο και περιζήτητο

σε νέες υπηρεσίες και να σχεδιάσουμε συστήματα που ταιριάζουν στον τρόπο ζωής του καθένα.

Η εκθετική αύξηση των υπηρεσιών κοινής χρήσης οχημάτων όπως η Uber και η Cabify, καθώς και των εφαρμογών ενοικίασης ηλεκτρικών ποδηλάτων, σκούτερ και μοτοποδηλάτων όπως η Lime, οι οποίες είναι γνωστές συλλογικά ως MaaS (Mobility-as-a-Service), έχει φέρει στην επιφάνεια το γεγονός ότι οι άνθρωποι σήμερα ανησυχούν λιγότερο για τον τύπο του οχήματος με το οποίο ταξιδεύουν και περισσότερο για το πόσο χρήσιμο είναι ως μέσο. Για πολλούς από εμάς αυτό που έχει μεγαλύτερη σημασία είναι απλώς να φτάσουμε εκεί που πηγαίνουμε αποτελεσματικά και γρήγορα, και όχι το πώς θα φαινόμαστε ενώ οδηγούμε.

Η βασική ιδέα πίσω από την Κινητικότητα ως Υπηρεσία (MaaS) είναι να θέσει τον χρήστη στο επίκεντρο των υπηρεσιών μεταφορών, προσφέροντάς του εξατομικευμένες λύσεις κινητικότητας με βάση τις ατομικές του ανάγκες. Η MaaS είναι η ενσωμάτωση διαφόρων μορφών μέσων μεταφοράς σε μια ενιαία υπηρεσία κινητικότητας, προσβάσιμη κατόπιν αιτήματος (on demand). Συνδυάζει όλα τα πιθανά μέσα μεταφοράς, επιτρέποντας στους χρήστες να έχουν πρόσβαση σε υπηρεσίες μέσω μίας μόνο εφαρμογής.

Σκοπός της MaaS είναι να αντικαταστήσει τα τρέχοντα επιχειρηματικά μοντέλα ιδιοκτησίας με υπηρεσίες συνδρομής, που επιδιώκουν να ενσωματώσουν διαφορετικές υπηρεσίες μεταφοράς. Στόχο έχει να παρέχει εναλλακτικές λύσεις στη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων που βελτιώνουν την άνεση, τη βιωσιμότητα και την οικονομική αποδοτικότητα.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι σημερινοί νεότεροι Ευρωπαίοι δεν αισθάνονται πλέον ότι τους αντιπροσωπεύει η κατοχή ή η χρήση ενός συγκεκριμένου τύπου οχήματος. Μάλιστα, στατιστικά στοιχεία από τις τελευταίες δεκαετίες αποκαλύπτουν μια απότομη πτώση στον αριθμό των ατόμων που αποκτούν άδειες οδήγησης.

Μετά τη στέγαση και τη διατροφή, οι μεταφορές είναι συχνά η τρίτη μεγαλύτερη δαπάνη ενός νοικοκυριού, καθιστώντας τη χρήση αυτοκινήτου μια διαρκή πηγή ερωτημάτων, ειδικά για τους νέους: Γιατί να αγοράσεις αυτοκίνητο αν μπορείς να το νοικιάσεις; Γιατί να μη στραφείς σε άλλες λύσεις όπως Uber, Cabify ή ταξί; Γιατί καν να βγάλεις άδεια οδήγησης εάν δεν μπορείς να αντέξεις οικονομικά τις δαπάνες ενός αυτοκινήτου; Οι πρακτικές, προσωπικές αλλά και οικονομικές παράμετροι που πλέον επηρεάζουν την πιθανή αγορά ενός αυτοκινήτου είναι οι αξίες, οι προσωπικές συνθήκες, η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση, το αίσθημα ελευθερίας, η ηλικία, το εισόδημα ή η γεωγραφική θέση. Αυτά είναι που πλέον υπερικχύουν της κατοχής ενός συγκεκριμένου είδους οχήματος.

Η μείωση των πωλήσεων οχημάτων και η άνοδος νέων επιλογών μεταφοράς ρίχνουν φως στις τρέχουσες ανάγκες και προτιμήσεις των ανθρώπων. Ένα από τα πιο ξεκάθαρα παραδείγματα αυτής της μετατόπισης είναι η αλλαγή στον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι αντιλαμβάνονται τα ιδιωτικά αυτοκίνητα. Ενώ οι παλαιότερες γενιές ονειρεύονταν να κατέχουν αυτοκίνητο –κυρίως επειδή αυτό συμβόλιζε το κοινωνικό στάτους, την ελευθερία και την ενηλικίωση–, οι νέοι σήμερα συχνά το βλέπουν ως περιττό κόστος, ακόμα και ως περιβαλλοντική επιβάρυνση.

Επιθυμία και πάθη – πού πήγαν;

Τι συμβαίνει όμως με την επιθυμία και τα πάθη; Πώς ισοπεδώνονται; Η οδήγηση όπως τη γνωρίζαμε πριν από την άφιξη των ηλεκτρικών αυτοκινήτων μαζικής παραγωγής, περιλάμβανε γνωστές τελετουργίες που είχαν θέση στη συλλογική μας ψυχή. Γυρίζατε ένα κλειδί ή πατούσατε ένα κουμπί, νιώθατε έναν βρυχηθμό από δόνηση στο κάθισμα και το τιμόνι, βάζατε ταχύτητα στο κιβώτιο ταχυτήτων κι ακούγατε τις στροφές να ανεβαίνουν και να πέφτουν με τα ανεβάσματα και τα κατεβάσματα. Η οδήγηση και το αυτοκίνητο γενικότερα είναι συσχετισμένα και με μυρωδιές – λαδιού και βενζίνης – ντίτζελ, όχι ευχάριστες, αλλά όχι κι εντελώς δυσάρεστες.

Για τους ανθρώπους που αγαπούν τα αυτοκίνητα, ακόμα και για εκείνους που δεν τα αγαπούν, αυτή η διέγερση των αισθήσεων συνδέεται με την ελευθερία που παρέχουν τα οδικά ταξίδια, τα πρώτα ραντεβού και οι μικρές σύντομες αγγαρείες για τις οποίες χρησιμοποιούμε το αυτοκίνητο. Αυτό όμως που φαίνεται να μην αντιλαμβάνονται οι αυτοκινητοβιομηχανίες είναι ότι η επόμενη γενιά δεν θα γίνει λάτρης των ηλεκτρικών αυτοκινήτων.

Τα παιδιά που μεγαλώνουν τώρα δεν θα διώξουν από πάνω τους αυτοάματα το παλιό για να ενστερνιστούν με χαρά το καινούργιο. Στην καλύτερη, θα θεωρήσουν την όλη ιδέα του αυ-

τοκινήτου ως κάτι αδιάφορο, ένα μέσο που εξυπηρετεί έναν σκοπό. Και εάν το μέσο αυτό περικλείεται από δυσκολίες –όπως η αυτονομία και η ασφάλεια– ή οικονομικό βάρος, η νέα γενιά θα το εγκαταλείψει εντελώς και θα στραφεί σε άλλα μέσα, πιο εύκολα, πιο προσιτά και πιο οικονομικά.

Οι αυτοκινητοβιομηχανίες προσπαθούν να καταλάβουν πώς να ανακτήσουν την αίσθηση της ξεχωριστής προσωπικότητας ενός αυτοκινήτου, πώς να αναβιώσουν τον ήχο –ένα βασικό στοιχείο που λείπει από τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα–, ειδικά σε γρήγορα και δυνατά οχήματα όπως τα muscle cars. Η BMW επιλέγει κάτι φουτουριστικό, μ' ένα soundtrack του Hans Zimmer, όπου, πατώντας το γκάζι, το μοντέλο iX γεμίζει με τον θόρυβο ενός συνθεσάιζερ-διαστημόπλοιου. Η Toyota αναπτύσσει έναν εξομοιωτή χειροκίνητου κιβωτίου ταχυτήτων για ηλεκτρικά αυτοκίνητα, για να επιστρέψει μέρος της οδηγικής απόλαυσης. Θα μπορέσουν όμως ποτέ όλες αυτές οι φρούδες προσπάθειες να προσφέρουν ό,τι πρόσφερε το realthing, ή θα είναι πάντα φθηνά υποκατάστατα που κανείς δεν ζήτησε και που δεν ικανοποιούν κανέναν;

Ηλεκτρικά και αυτόνομα αυτοκίνητα – Ηθικά διλήμματα και ρεαλιστικές δυσκολίες

Στην περίπτωση των ηλεκτρικών οχημάτων είναι πολλοί που εξακολουθούν να μην εμπιστεύονται την αυτονομία τους και, παρά τα ευρέως αναγνωρισμένα περιβαλλοντικά οφέλη τους, το κόστος παραμένει πολύ υψηλό για πολλούς, ιδίως για τους νέους. Υπάρχουν επίσης σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με την εύρεση σταθμών φόρτισης. Ως αποτέλεσμα, η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση συχνά τίθεται σε δεύτερη μοίρα.

Τα αυτόνομα οχήματα εγείρουν επίσης ηθικά ερωτήματα. Ποιος είναι υπεύθυνος σε περίπτωση ατυχήματος; Πώς λαμβάνονται οι αποφάσεις σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης; Ποιον θα προσπαθήσει να σώσει το όχημα εάν ένα ατύχημα είναι αναπόφευκτο; Θα πρέπει λοιπόν να καθοριστεί ένα πρότυπο σύμφωνα με το οποίο τα αυτόνομα οχήματα προγραμματίζονται, και να υπάρξει μία ενιαία νομοθεσία για τα αυτόνομα οχήματα σε όλες τις ευρωπαϊκές χώρες.

Υπάρχει επίσης μια αυξανόμενη ανησυχία για την ιδιωτικότητα. Για να χρησιμοποιήσουμε ένα αυτόνομο όχημα, πρέπει να του πούμε πού πηγαίνουμε. Αυτό εγείρει σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το ποιος έχει πρόσβαση σε αυτές τις πληροφορίες και πώς χρησιμοποιούνται.

Θα πρέπει, ωστόσο, να αναγνωριστεί ότι για πολλούς ανθρώπους που ζουν εκτός των δυνατοτήτων των δημόσιων συγκοινωνιών και του MaaS, όπως σε αγροτικές ή προαστιακές περιοχές, το ιδιωτικό αυτοκίνητο παραμένει απαραίτητο και περιζήτητο. Το ίδιο μπορεί να ειπωθεί και για οικογένειες με μικρά παιδιά ή ηλικιωμένους ή ανάπηρους συγγενείς.

Κατακλείδα

Τα ερευνητικά δεδομένα δείχνουν ότι η τεχνολογική εξέλιξη δεν είναι πάντα κοινωνικά αποδεκτή. Ο μετασχηματισμός που εδώ και λίγα χρόνια βιώνει ο κλάδος της κινητικότητας θα απαιτήσει μια ισορροπία μεταξύ τεχνολογίας και κοινωνικής πραγματικότητας, τόσο οικονομικά και περιβαλλοντολογικά όσο και ηθικά. Παρ' όλα αυτά, οι τεχνολογικές τάσεις και οι τάσεις στην κινητικότητα συνεπάγονται αβεβαιότητα και για τους χρήστες, και οι επιχειρήσεις, οι τεχνικές και φυσικές υποδομές, οι δημόσιες υπηρεσίες και οι κανονισμοί είναι μεταξύ των τομέων που επηρεάζονται σε μεγάλο βαθμό από αυτή την εξέλιξη.

Έτσι, η ανάλυση των τεχνολογιών και των σχετικών τάσεων είναι σημαντική για την επίτευξη μιας γενικής κατανόησης των νέων χαρακτηριστικών και των κοινωνικών οφελών που μπορούν να διαμορφώσουν τις τάσεις της κινητικότητας και να προσφέρουν μια καλύτερη εμπειρία. Παρά τα πλεονεκτήματα αυτών των τάσεων, αυτές οι καινοτομίες θα υποστηριχθούν μόνο από συγκεκριμένες ομάδες πληθυσμού και υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, εκτός εάν παρουσιάζουν παρόμοια οφέλη με τα παραδοσιακά μέσα κινητικότητας.

Καμία λύση δεν πρόκειται να πετύχει αν οι άνθρωποι δεν την εμπιστευτούν, ούτε αν αποκλείει μεγάλα τμήματα του πληθυσμού –νέους ή ηλικιωμένους, αστικούς ή αγροτικούς, μεμονωμένα άτομα ή οικογένειες– ή δεν καλύπτει τις ποικίλες ανάγκες τους. Μονάχα θέτοντας τους ανθρώπους στο επίκεντρο αυτών των αλλαγών, μπορεί η Ευρώπη να επωφεληθεί πλήρως από την επανάσταση της κινητικότητας που βρίσκεται ήδη σε πλήρη εξέλιξη. **A**



Νέο Volkswagen T-Cross

ΑΚΟΜΑ ΚΑΛΥΤΕΡΟ ΚΑΙ ΠΙΟ ΠΡΑΚΤΙΚΟ

Της **Λυδίας Αλικάκου**

Ανεξάρτητα από τα λανσαρίσματα των μοντέλων και τη χρονική στιγμή που αυτά γίνονται, και ανεξάρτητα από το πώς τα προσεγγίζουν οι αυτοκινητοβιομηχανίες που τα κατασκευάζουν, ο τελικός κριτής της αποδοχής είναι ο καταναλωτής. Η αγορά. Και εν προκειμένω η αγορά «μίλησε», αφού μέσα σε μόλις πέντε χρόνια το T-Cross έχει κατακτήσει κορυφαία θέση μεταξύ των compact SUV. Συγκεκριμένα 1,5 εκατομμύριο πελάτες έχουν ήδη επιλέξει αυτό το ευέλικτο Volkswagen. Και όπως μας ενημερώνει η Volkswagen, με μέσο όρο παραγωγής 300.000 μονάδων τον χρόνο, το T-Cross είναι αυτή τη στιγμή ένα από τα πιο επιτυχημένα μοντέλα της μάρκας παγκοσμίως.

Το σημαντικά ανανεωμένο και εμπορικά επιτυχημένο compact SUV της Volkswagen είναι διαθέσιμο σε τρία επίπεδα εξοπλισμού και τρεις εκδόσεις κινητήρα βενζίνης, και παραμένει όπως το γνωρίσαμε: λειτουργικό, με υψηλή θέση οδήγησης, ευρύχωρο, πρακτικό, ουσιαστικά ιδανικό για καθημερινή χρήση και, πλέον, με περαιτέρω βελτιωμένη ποιότητα υλικών και ανανεωμένη σχεδίαση του εσωτερικού.

Ο εξοπλισμός είναι πλούσιος από τη βασική έκδοση, νέα τεχνολογικά χαρακτηριστικά συμπληρώνουν το πακέτο συνδεσιμότητας και ασφάλειας, ενώ προαιρετικά είναι διαθέσιμο και το σύστημα υποβοήθησης οδηγού Travel Assist, που επιτρέπει την ημιαυτόνομη οδήγηση.

Το νέο T-Cross είναι διαθέσιμο σε έκδοση Life, More και R-Line και οι τιμές της γκάμας αρχίζουν από τις 22.380 ευρώ για την έκδοση T-Cross 1.0 TSI 95PS Life, ενώ παρέχεται και εργοστασιακή εγγύηση 4 χρόνων

Design

Εξωτερικά, το ανανεωμένο T-Cross διακρίνεται από τη νέα σχεδίαση εμπρός και πίσω με τους νέους ενσωματωμένους προβολείς LED, τα φώτα ημέρας LED και τα πίσω LED φωτιστικά, και διατίθεται με νέα χρωματική παλέτα αλλά και με R-Line «πινελιές» στην ομώνυμη έκδοση. Το εσωτερικό παραμένει υψηλής ποιότητας, με το κεντρικό στοιχείο στο εσωτερικό του νέου T-Cross να είναι η ανεξάρτητα τοποθετημένη οθόνη με επίσης νέα γενιά συστημάτων infotainment. Το ταμπλό στο T-Cross έχει επανασχεδιαστεί και διαθέτει μαλακές επενδύσεις, ενώ το προαιρετικά αυτόματο σύστημα κλιματισμού Air Care Climatronic είναι με διακόπτες αφής.

Το T-Cross πάντα είχε ένα από τα πιο ευρύχωρα και ευέλικτα εσωτερικά ανάμεσα στα compact SUV, με πλεονέκτημα την εξαιρετική διαμόρφωση χώρου για έως και πέντε άτομα. Τα τρία πίσω καθίσματα μπορούν ενιαία να μετακινηθούν κατά 14 εκ., δημιουργώντας έτσι έναν εξαιρετικά ευέλικτο χώρο αποσκευών μεταξύ 385 και έως 455 λίτρων. Μάλιστα, με τα πίσω καθίσματα αναδιπλωμένα (δυνατότητα να είναι διαιρούμενο 60:40), δημιουργείται μια επίπεδη περιοχή φόρτωσης με όγκο αποθήκευσης έως και 1.281 λίτρα. Αυτό, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι το κάθισμα του συνοδηγού μπορεί να αναδιπλωθεί, συνεπάγεται ότι η «συνεχόμενη» περιοχή φόρτωσης από πίσω προς τα εμπρός έχει μήκος 2.40 μ. και μπορεί να αποθηκεύσει κανείς από σανίδες του σερφ μέχρι αλεξίπτωτα πλαγιάς!

Επίσης, στο ανανεωμένο T-Cross, η Volkswagen αύξησε το φορτίο έλξης του T-Cross από 55 σε 75 κιλά. Αυτά τα επιπλέον 20 κιλά αυξάνουν το μέγιστο φορτίο που μπορεί να δράσει κατακόρυφα στον αφαιρούμενο κοτσαδόρο (προαιρετικός εξοπλισμός). Το νέο T-Cross προσφέρει επομένως μεγαλύτερη δυνατότητα ρυμούλκησης ενός τρέιλερ. Ταυτόχρονα, αυξάνεται το μέγιστο επιτρεπόμενο βάρος ποδηλάτων που μπορούν να μεταφερθούν σε βάση τοποθετημένη στον κοτσαδόρο – κάτι που είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τη μεταφορά ηλεκτρικών ποδηλάτων.

Tech

Ανάλογα την έκδοση διατίθεται οθόνη αφής infotainment από 8" έως 9,2" με συνεχή συνδεσιμότητα. Παρούσες και οι προηγμένες τεχνολογίες άνεσης και υποβοήθησης οδήγησης, με κορυφαίο το σύστημα προληπτικής προστασίας Pre-Crash. Να σημειώσουμε ότι το νέο T-Cross εξοπλίζεται προαιρετικά με σύστημα υποβοήθησης Travel Assist, που, ανάλογα με την κυκλοφορία εμπρός και την επιτρεπόμενη ταχύτητα, μπορεί να ελέγχει την ταχύτητα του οχήματος με αυτόματη επιτάχυνση και πέδηση. Επίσης μπορεί να εκτελεί αυτόματα λειτουργίες stop-and-go όταν είναι εξοπλισμένο με το κιβώτιο ταχυτήτων DSG.

Το νέο T-Cross τροφοδοτείται από τους γνωστούς κινητήρες TSI της Volkswagen, 1.0 TSI 95 και 116 ίππων, που συνδυάζονται με χειροκίνητο 5 ή 6 σχέσεων και αυτόματο DSG κιβώτιο 7 ταχυτήτων διπλού συμπλέκτη. Είναι επίσης διαθέσιμο με τον 1.5 TSI 150 ίππων, με DSG κιβώτιο 7 ταχυτήτων διπλού συμπλέκτη, ενώ σε επίπεδο μέσων καταναλώσεων ξεκινάει από τα 5,7 λίτρα/100 χλμ. ●





Νέο
JAZZ
e:HEV
Go Full on Hybrid



ΟΜΙΛΟΣ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΣΑΡΑΚΑΚΗ

Honda **e:TECHNOLOGY**



Νέο Fiat 600

ΜΕ ΜΟΝΑΔΙΚΟ ΣΤΙΛ, ΚΟΡΥΦΑΙΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΑΣΥΓΚΡΙΤΟ VALUE FOR MONEY

Της **Λυδίας Αλικάκου**

Η Fiat επέστρεψε στην κατηγορία B-SUV, σε έναν χώρο που δεν γνωρίζει απλά καλά, αλλά διαχρονικά έχει παίξει καθοριστικό ρόλο στη δημιουργία και εδραίωσή της. Κι έχει κάθε λόγο να ισχυρίζεται ότι με το 600 πράττει την ολική επαναφορά στο B-Segment. Και μάλιστα εκπροσωπώντας «δύο» κόσμους, αφού «στέλνει» στην αγορά το αμιγώς ηλεκτρικό 600e και το υβριδικό 600 Hybrid, γεμάτα στιλ, οδηγική απόλαυση και κορυφαίες τεχνολογίες, αγγίζοντας τις σύγχρονες αγοραστικές επιθυμίες.

Το νέο Fiat 600 σχεδιάστηκε σε τρεις πυλώνες. Τι μέγιστη ευρυχωρία σε ένα συμπαγές αμάξι μήκους 4,17 μέτρων, την πανεύκολη οδήγηση στην πόλη και τον συνδυασμό της εμβληματικής σχεδίασης με την υψηλή αποδοτικότητα. Στην αμιγώς ηλεκτρική του εκδοχή, το ηλεκτρικό σύστημα του 600 έχει αυτονομία πάνω από 400 χλμ. σε μεικτές συνθήκες και πάνω από 600 χλμ. σε αμιγώς αστικό περιβάλλον. Από την άλ-

λη, η εξελεγμένη υβριδική τεχνολογία του 600 Hybrid εξασφαλίζει οικονομική, άνετη και ευχάριστη οδήγηση, με δυνατότητα αμιγώς ηλεκτρικής κίνησης. Αμφότερα, διαθέτουν κορυφαίες τεχνολογίες ασφάλειας και υποβοήθησης της οδήγησης.

Key points

Fiat 600e

- > 100% ηλεκτρικό, με ηλεκτροκινητήρα ισχύος 156 ίππων και 260 Nm ροπής και κίνηση στους εμπρός τροχούς.
- > Αναβαθμισμένη αυτονομία 600 χλμ. εντός πόλης –400 χλμ. σε μεικτό κύκλο (WLTP)–, ιδανικό για κάθε διαδρομή, από την πόλη έως την εξοχή.
- > Ταχεία φόρτιση 100 kW DC – 20-80% της πλήρους φόρτισης μπαταρίας σε λιγότερο από 30 λεπτά.
- > Premium τεχνολογία και άνεση – προηγμένα συστήματα ασφαλείας, ψηφιακό cockpit 7",



Το αμιγώς ηλεκτρικό Fiat 600e και το ήπια υβριδικό 600 Hybrid συνθέτουν την πλήρως εξηλεκτρισμένη γκάμα του μοντέλου που σηματοδοτεί την ολοκληρωτική επιστροφή της Fiat στο B-Segment

Infotainment με οθόνη αφής 10,25".

- > Ευρύχωρο και πρακτικό – ιδανικό για την οικογένεια και τα χόμπι.
- > Έμφαση στη διασκέδαση της οδήγησης, με δυνατότητα επιλογής μεταξύ διαφορετικών mode οδήγησης.

Fiat 600 Hybrid

- > Για όσους δεν είναι ακόμα έτοιμοι για ηλεκτροκίνηση.
- > Υβριδικό σύστημα με υπερτροφοδοτούμενο κινητήρα βενζίνης 1.2 με συνδυασμένη ισχύ 110... ή και 145 ίππους (συνδυασμένη ισχύς θερμικού και ηλεκτρικού κινητήρα), αυτόματο κιβώτιο για ευκολία, ηλεκτροκινητήρα 28,6 ίππων και ηλεκτρική κίνηση για οικονομία καυσίμου και δυναμικές επιδόσεις.
- > Το 600 Hybrid ξεκινάει 100% ηλεκτρικά (e-launch) περιορίζοντας ουσιαστικά την κατανάλωση, μπορεί να κινείται με χαμηλές ταχύτητες αποκλειστικά ηλεκτρικά, ενώ πλήρως με ηλεκτρική κίνηση μπορεί να γίνει και το παρκάρισμα.
- > Έμφαση στη διασκέδαση της οδήγησης, με τη δυνατότητα λειτουργίας του αυτομάτου κιβωτίου σε manual mode με τα flaps πίσω από το τιμόνι.
- > Συνδυάζει τεχνολογία και πρακτικότητα, με προστιμή τιμή.
- > Στιλ Fiat με SUV αίσθηση – αυξημένη απόσταση από το έδαφος και compact διαστάσεις.

Καμπίνα Dolce Vita

Οι σχεδιαστές του Fiat 600 πέτυχαν το τέλειο. Το νέο μοντέλο είναι άμεσα αναγνωρίσιμο ως το μεγαλύτερο αδερφάκι του 500e, αποτελώντας μια εξέλιξη του θυρυλικού DNA, με μεγαλύτερες διαστάσεις και πέντε πόρτες για υψηλή πρακτικότητα.

Αντίστοιχοι σχεδιαστικοί δεσμοί με το 500e υπάρχουν και στην καμπίνα, που έχει χώρο για πέντε ενήλικους και 15 λίτρα αποθηκευτικών χώρων για μικροπράγματα, ενώ η χωρητικότητα του πορτμπαγκάζ είναι 385 λίτρα για το Hybrid και 360 λίτρα για το ηλεκτροκίνητο.

Έχει επίσης εύκολη επιβίβαση και αποβίβαση χάρη στο μεγάλο άνοιγμα των θυρών, υψηλή εξατομίκευση και κορυφαία τεχνολογία για την άνεση, την ασφάλεια και την ψυχαγωγία, ενώ ο πλούσιος εξοπλισμός περιλαμβάνει μέχρι ηλεκτρική ρύθμιση και λειτουργία μασάζ στο κάθισμα του οδηγού. Ο ψηφιακός πίνακας οργάνων 7" μαζί με την οθόνη αφής 10,25" του συστήματος infotainment βάζουν στιβαρές βάσεις για την ποιοτική ψηφιακή εμπειρία στην καμπίνα του νέου Fiat 600, ενώ οι υπηρεσίες Connected services την ολοκληρώνουν.

Οι τιμές της γκάμας Fiat 600 αρχίζουν από τις 23.390 ευρώ για την έκδοση 1.2 Hybrid 110CV DCT. Αντίστοιχα οι τιμές της ηλεκτροκίνητης έκδοσης αρχίζουν από τις 31.500 ευρώ για την έκδοση (RED) 156CV. ●

SAY HI TO HYBRID



ΝΕΟ FIAT 600 HYBRID ΜΕ ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΚΙΒΩΤΙΟ.
ΑΠΟΚΤΗΣΤΕ ΤΟ ΜΕ **23.390€**.

ΑΦΘΟΝΟΙ ΧΩΡΟΙ 385LT ΧΩΡΟΥ ΑΠΟΣΚΕΥΩΝ | **ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΗ ΑΝΕΣΗ** ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΑΙ ΑΝΕΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ |
DOLCE VITA COLOR THERAPY & ΚΑΘΙΣΜΑ ΟΔΗΓΟΥ ΜΕ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΜΑΣΑΖ

Κατανάλωση καυσίμου γκάμας FIAT 600 Hybrid 110hp* και 145hp*: 4.8 – 4.9 l/100 km· εκπομπές CO₂ (g/km): 109 g/km. Ηλεκτρική κατανάλωση ενέργειας FIAT 600e: 15.5 kWh/100km, εκπομπές CO₂ (g/km): 0. Αυτονομία: έως 400 km. Οι τιμές είναι καθορισμένες βάσει της μεθόδου μέτρησης/συσχέτισης που αναφέρεται στον σταθμισμένο μικτό κύκλο WLTP.

*Συνδυασμένη ισχύς θερμικού και ηλεκτρικού κινητήρα. Οι τιμές είναι καθορισμένες βάσει της μεθόδου μέτρησης/συσχέτισης που αναφέρεται στον σταθμισμένο μικτό κύκλο WLTP.

www.fiat.gr

FIAT



Toyota multi-pathway

ΕΝΙΣΧΥΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΠΟΛΥΔΙΑΣΤΑΤΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΗΣ ΜΕ ΕΠΙΚΕΝΤΡΟ ΤΟΝ ΠΕΛΑΤΗ

Της **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Στην ετήσια εκδήλωση στρατηγικής προϊόντων της Toyota τον περασμένο Μάρτιο, μια ομάδα στελεχών από όλο τον κόσμο παρουσίασε μια σειρά από νέα οχήματα παραγωγής και πρωτότυπα οχήματα της Toyota και της Lexus. Η ετήσια εκδήλωση παρείχε περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με αυτή τη στρατηγική.

Η πολυδιάστατη προσέγγιση της Toyota για την ουδετερότητα άνθρακα αφορά την παροχή στους πελάτες μιας επιλογής βιώσιμων λύσεων, ανεξάρτητα από το πού ζουν ή τις ατομικές τους συνθήκες. Αυτή η στρατηγική περιλαμβάνει μια πλήρη γκάμα κινητήρων, από υβριδικά flex-fuel στη Νότια Αμερική έως νέα sedan κυψελών καυσίμου στην Ιαπωνία. Στην Ευρώπη, όπου οι πωλήσεις ηλεκτρικών οχημάτων με μπαταρία (BEV) είναι από τις υψηλότερες στον κόσμο, η Toyota εισάγει τρία νέα BEV παραγωγής και τρία ακόμη έως το 2026. Αυτή η προσέγγιση των αναγκών του πελάτη και της προσφοράς μιας επιλογής λύσεων έχει βοηθήσει την Toyota να έχει εξαιρετικά καλές επιδόσεις στην Ευρώπη, με ρεκόρ πωλήσεων 1,217 εκατομμυρίου οχημάτων το 2024.

Η στρατηγική Multi-Pathway

Το Toyota Multi-Pathway δεν είναι ένα συγκεκριμένο προϊόν ή τεχνολογία, αλλά μια στρατηγική της Toyota για την επίτευξη της ουδετερότητας άνθρακα. Δεν αναφέρεται σε ένα συγκεκριμένο μηχανικό σύστημα ή τεχνολογία σε ένα αυτοκίνητο. Αντίθετα, περιγράφει μια πολυδιάστατη προσέγγιση για την μείωση των εκπομπών ρύπων από τα αυτοκίνητα και περιλαμβάνει διάφορες τεχνολογίες και προσεγγίσεις, όπως:

Hybrid (Αυτοφορτιζόμενα Υβριδικά): Η Toyota είναι γνωστή για την ηγετική της θέση στην τεχνολογία υβριδικών οχημάτων. Τα υβριδικά αυτοκίνητα συνδυάζουν έναν βενζινοκινητήρα με έναν ηλεκτροκινητήρα, μειώνοντας την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές ρύπων.

Plug-in Hybrid (Φορτιζόμενα Υβριδικά): Αυτά τα οχήματα προσφέρουν μεγαλύτερη αυτονομία σε ηλεκτρική λειτουργία χάρη στη δυνατότητα φόρτισης από την πρίζα.

Battery Electric Vehicles (BEV - Αμιγώς Ηλεκτρικά): Η Toyota επενδύει και στην ανάπτυξη αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων, αναγνωρίζοντας την αυξανόμενη ζήτηση γι' αυτά.

Fuel Cell Electric Vehicles (FCEVs - Οχήματα με Κυψέλες Καυσίμου): Η Toyota είναι πρωτοπόρος στην τεχνολογία κυψελών καυσίμου, η οποία χρησιμοποιεί υδρογόνο για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.

Συνολικά, το Toyota Multi-Pathway αντιπροσωπεύει μια ολοκληρωμένη στρατηγική, που δεν βασίζεται σε μια μόνο τεχνολογία, αλλά σε έναν συνδυασμό τεχνολογιών για την επίτευξη της ουδετερότητας άνθρακα.

Η εταιρεία πιστεύει ότι η καλύτερη προσέγγιση είναι η προσφορά μιας ποικιλίας επιλογών στους καταναλωτές, ώστε να μπορούν να επιλέξουν την πιο κατάλληλη λύση για τις ανάγκες τους.



Το Toyota Yaris Hybrid Electric των 116 ίππων συνδυάζει με επιτυχία την οικονομία καυσίμου, την άνεση, την ευχάριστη οδήγηση και την κομψή σχεδίαση

Κορυφαία Υβριδική Τεχνολογία Toyota Hybrid Dynamic Force

Το Toyota Yaris Hybrid είναι ένα supermini που συνδυάζει με επιτυχία την οικονομία καυσίμου με την ευχάριστη οδηγική εμπειρία. Χτισμένο πάνω στην πλατφόρμα GA-B της Toyota, το Yaris Hybrid προσφέρει μια σειρά από χαρακτηριστικά που το καθιστούν μια κορυφαία όσο και ελκυστική επιλογή στην κατηγορία του. Το σημαντικότερο πλεονέκτημά του είναι η **υβριδική τεχνολογία 5ης γενιάς**. Ο συνδυασμός ενός 1.5 λίτρου βενζινοκινητήρα με έναν ηλεκτροκινητήρα προσφέρει άριστη οικονομία καυσίμου, με χαμηλές εκπομπές CO2. Το Yaris διατίθεται με δύο υβριδικά συστήματα κίνησης Hybrid Electric, με ιπποδυνάμεις 116 και 130 ίππων, προσφέροντας κορυφαία απόδοση, ομαλή οδηγική εμπειρία, χαμηλές εκπομπές ρύπων, ενώ από το 46% έως το 67% του χρόνου οδήγησης, αυτή γίνεται αποκλειστικά με ηλεκτρική κίνηση.

Hybrid 115: Προσφέρει τον ιδανικό συνδυασμό απόδοσης και οικονομίας καυσίμου.

Hybrid 130: Ένας ισχυρότερος, 5ης γενιάς υβριδικός κινητήρας, σχεδιασμένος για όσους αναζητούν επιπλέον επιδόσεις χωρίς συμβιβασμούς στην κατανάλωση.

Προηγμένη ασφάλεια

Η ασφάλεια της Toyota Yaris ενισχύεται με το **Toyota Safety Sense 3 (TSS3)**, ενός εξελιγμένου πακέτου συστημάτων υποβοήθησης οδηγού, το οποίο περιλαμβάνει Σύστημα Προειδοποίησης Πρόσκρουσης με Ανίχνευση Πεζών (PCS), Προειδοποίηση Αλλαγής Λωρίδας με υποβοήθηση διόρθωσης πορείας (LDA), Intelligent Adaptive Cruise Control (ACC) κ.ά. Παράλληλα, το Yaris διαθέτει σύστημα 8 αερόσακων, εξασφαλίζοντας μέγιστη προστασία σε περίπτωση σύγκρουσης.

Σε μια εποχή όπου η ασφάλεια αποτελεί κύριο μέλημα των καταναλωτών, αυτά τα χαρακτηριστικά καθιστούν τη Yaris ηγέτη στην κατηγορία της, προσφέροντας ηρεμία και προστασία σε κάθε διαδρομή. ●



Η πράσινη μετακίνηση σήμερα είναι ...blue



Η ηλεκτροκίνηση αλλάζει τον τρόπο που κινούμαστε και η **ΔΕΗ blue**, το πιο εκτεταμένο δίκτυο φόρτισης στην Ελλάδα, κάνει την ηλεκτροκίνηση ακόμα πιο προσβάσιμη σε όλους, **με πάνω από 2.600 σημεία φόρτισης που αυξάνονται δυναμικά.**

Σήμερα **περισσότερα από 320 σημεία ταχυφόρτισης** βρίσκονται ήδη σε κομβικά σημεία, για να κάνουν τη φόρτιση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων **ακόμα πιο γρήγορη.**

Κατεβάστε την ανανεωμένη
εφαρμογή PPC blue



blue

Το μέλλον
φορτίζει
deiblue.com





Νέο Skoda Elroq

ΕΥΧΡΗΣΤΟ, ΠΡΟΣΙΤΟ ΚΑΙ ΒΡΑΒΕΥΜΕΝΟ

Της Άννας Ματζοχωρίτη

Μία εξαιρετική επιλογή για **Everyday Explorers** εντός και εκτός πόλης, ένα ολοκληρωμένο αυτοκίνητο, που πετυχαίνει τον στόχο του, από τη Skoda. Όμως τι σημαίνει Elroq; Λοιπόν, το όνομα Elroq συνδυάζει τις λέξεις «Electric» και «Karoq», επειδή είναι ένα ηλεκτρικό SUV μεγέθους Skoda Karoq.

Η αλήθεια είναι ότι η Skoda έχει διαχρονικά μια καθαρή όσο και σαφή προσέγγιση στα αυτοκίνητά της, κι αυτό συνεχίζεται με το Elroq, το οποίο ουσιαστικά συμπυκνώνει όλα όσα μας αρέσουν στο μεγαλύτερο Eneaq, σ' ένα πιο εύχρηστο, πιο προσιτό πακέτο. Ταυτόχρονα, προσφέρει μερικές μοναδικές σχεδιαστικές πινελιές εσωτερικά και εξωτερικά, όντας οι λόγοι

που με τη νέα σχεδιαστική φιλοσοφία Modern Solid (δυναμική σχεδίαση, στιβαρή κατασκευή και βιώσιμα υλικά) απέσπασε το βραβείο σχεδιασμού Red Dot Design Award 2025!

Το πρώτο αμιγώς ηλεκτροκίνητο Compact SUV της Skoda είναι ιδανικό για μέσα στην πόλη αλλά και για μακρινές αποδράσεις, ενώ είναι το πρώτο μοντέλο που διαθέτει τα γράμματα Skoda αντί για το παραδοσιακό σήμα στο καπό και στο τιμόνι.

Μάλιστα, ως το πρώτο αυτοκίνητο με τη νέα σχεδιαστική φιλοσοφία της Skoda Modern Solid, εισάγει το γυαλιστερό μαύρο Tech-Deck Face, που αντικαθιστά την τυπική μάσκα της Skoda, και πίσω από αυτό το γυαλιστερό μαύρο στοιχείο οι μηχανικοί έχουν «κρύψει» αισθητήρες όπως το ραντάρ και την μπροστινή κάμερα.



Με αυτονομία έως 580 χλμ. Ξεχνάς την αγωνία φόρτισης και απολαμβάνεις κάθε διαδρομή, είτε μέσα στην πόλη είτε εκτός

Νέες εκδόσεις φωτισμού LED, με τα στενά επάνω τμήματα των προβολέων να χρησιμεύουν ως φώτα ημέρας, φώτα θέσης και φλας, ενώ οι μεγαλύτερες κάτω μονάδες παρέχουν τις σημαντικές λειτουργίες μεσαίας και μεγάλης σκάλας. Η ήπια κεκλιμένη γραμμή οροφής και πολλές σχεδιαστικές επιλογές, μεταξύ των οποίων ζάντες αλουμινίου 19 έως 21 ιντσών αεροδυναμικά βελτιωμένες, δημιουργούν εξαιρετική αεροδυναμική, με συντελεστή οπισθέλκουσας μόλις 0,26. Με μήκος 4,48 μέτρα και μεταξόνιο 2,76 μέτρα, το Elroq έχει κύκλο στροφής 9,3 μέτρα, διαθέτει γενναϊόδωρους εσωτερικούς χώρους και η σχεδίαση Design Selections χρησιμοποιεί πολλά καινοτόμα βιώσιμα υλικά που περιέχουν σε ποσοστό 78% ανακυκλωμένο PET, το οποίο προέρχεται από μπουκάλια. Digital Cockpit με σαφή επισκόπηση όλων των βασικών δεδομένων οδήγησης, στάνταρ οθόνη infotainment 13", με νέο User Interface και μια μπάρα φυσικών κουμπιών και head-up οθόνη επανυξημένης πραγματικότητας. Τη μεγάλη γκάμα έξυπνων χαρακτηριστικών συνδεσιμότητας συμπληρώνουν η ψηφιακή φωνητική βοηθός Laura, μέσω της ενσωμάτωσης του Chat GPT, αλλά και η εφαρμογή My Skoda app, που διαθέτει διαδικασία στάθμευσης μέσω smartphone. Το πορτμπαγκάζ είναι από τα μεγαλύτερα στην κατηγορία του, με χωρητικότητα 470 λίτρων (έως 1.580 λίτρα με αναδιπλωμένα τα πίσω καθίσματα). Φυσικά θα αποτελούσε μεγάλη παράλειψη αν δεν κάναμε ξεχωριστή μνεία στην ύπαρξη νέων Simply Clever χαρακτηριστικών, μεταξύ των οποίων έξυπνες θήκες που προσφέρουν χωρητικότητα 48 λίτρων και ένα δίκτυ αποθήκευσης για το καλώδιο φόρτισης κάτω από την εταζέρα για τα μικροδέματα.

Κινητήρια σύνολα

Το Skoda Elroq βασίζεται στην Αρθρωτή Πλατφόρμα Ηλεκτροκίνησης (MEB) και είναι διαθέσιμο με τρία μεγέθη μπαταριών: 55 kWh, 60 kWh, 82 kWh, με ηλεκτροκινητήρα και ισχύ που κυμαίνεται από 170 έως 286 ίππους, με τελική ταχύτητα από 160 έως 180 χλμ./ώρα.

Αναλυτικά οι εκδόσεις είναι οι με ηλεκτροκινητήρα στον πίσω άξονα-πισωκίνητες Elroq 50 και Elroq 60, με μπαταρίες 55 και 63 kWh, και ισχύ 170 και 204 ίππων αντίστοιχα, ενώ η κοινή τιμή της μέγιστης ροπής είναι 310 Nm. Η αυτονομία του Elroq 50 είναι άνω των 370 χλμ., του Elroq 60 άνω των 400 χλμ., ενώ και οι δύο εκδόσεις έχουν τελική ταχύτητα 160 χλμ./ώρα.

Επίσης υπάρχει το πισωκίνητο Elroq 85 των 286 ίππων. Στην κορυφή της γκάμας δεσπόζει η κορυφαία έκδοση Skoda Elroq 85x, με επιπλέον ηλεκτροκινητήρα μπροστά και στάνταρ τετρακίνηση. Το Elroq 85 διαθέτει μια από τις μεγαλύτερες μέγιστες αυτονομίες στην κατηγορία έως 580 χλμ. Αυτό κάνει τις εκδόσεις Elroq 85 ιδανικούς συντρόφους για μεγαλύτερα ταξίδια. Οι μπαταρίες του μπορούν να επαναφορτιστούν από 10 έως 80% σε σταθμούς ταχείας φόρτισης DC, σε λιγότερο από μισή ώρα. Φυσικά, παρόντα είναι όλα τα προηγμένα συστήματα υποβοήθησης οδήγησης.

Τιμές

Το Skoda Elroq αντιπροσωπεύει μια ελκυστική πρόταση τιμής-αξίας, καθώς προσφέρει σε πολλούς ενδιαφερόμενους αγοραστές έναν ευκολότερο και πιο προσιτό τρόπο να οδηγούν ηλεκτρικά, ενώ οι τιμές της γκάμας Elroq αρχίζουν από τις 34.500 ευρώ για την έκδοση Elroq 50. ●

All-in... για εμφανίσεις που ηλεκτρίζουν.

Νέο Hyundai INSTER.

Are you in?



함께할래요?

Πες τα όλα χωρίς να πεις λέξη, με το νέο 100% ηλεκτρικό INSTER. Ένα ευέλικτο όχημα, με τολμηρό σχεδιασμό, τόσο μοναδικό όσο εσύ. Με αστική αυτονομία έως 518 χλμ. και γρήγορη φόρτιση που «ηλεκτρίζει» κάθε σου έξοδο, αλλά και έξυπνους χώρους για κάθε σου στιγμή. Η ηλεκτρική γενιά είναι εδώ. Are you in?

Ανακάλυψέ το στο Επίσημο Δίκτυο Hyundai.

hyundai.gr

 **HYUNDAI**

5 ΕΤΗ Εργοστασιακή Εγγύηση
Χωρίς Όριο Χλμ

8 ΕΤΗ Εργοστασιακή Εγγύηση
Μπαταρίας

Η 5ετής Εργοστασιακή Εγγύηση Απεριορίστων Χιλιομέτρων της Hyundai και η 8ετής Εργοστασιακή Εγγύηση ή 160.000 Χιλιομέτρων για τη μπαταρία υψηλής τάσης, ισχύουν μόνο για αυτοκίνητα Hyundai που έχουν αρχικώς πωληθεί από Επίσημο Έμπορο Hyundai σε τελικό πελάτη, όπως ορίζεται στους όρους και τις συνθήκες του βιβλίου εγγυήσεων που είναι διαθέσιμο και στο www.hyundai.gr.

Autohellas Group



Πώς μαθαίνω να οδηγώ;

Η ΑΠΑΝΤΗΣΗ ΙΣΩΣ ΦΑΝΤΑΖΕΙ ΑΥΤΟΝΟΗΤΗ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ. ΕΙΝΑΙ ΠΙΟ ΣΥΝΘΕΤΗ, ΠΙΟ ΒΑΘΙΑ – ΚΑΙ ΑΞΙΖΕΙ ΝΑ ΤΗΝ ΑΝΑΛΥΣΟΥΜΕ.

Του **Στέφανου Τάρλα***

Αν έπρεπε να δώσω μια σύντομη απάντηση, θα έλεγα πως η κοινωνία μαθαίνει να οδηγεί όπως μαθαίνει να περπατά: σταδιακά, με δοκιμές, ασφάλματα και προσαρμογές. Έχοντας δίπλα μας ανθρώπους που θέλουν να μας μάθουν σωστά και με ενδιαφέρον για το αύριο.

Η εκπαίδευση: απαραίτητη αλλά κάπου ξεπερασμένη

Παρά την τεράστια σημασία της και τις υποχρεωτικές της ώρες, κουβαλά μαζί της αρκετά «γερασμένα» στοιχεία. Παράδειγμα; Η οπισθογωνία. Γιατί συνεχίζουμε να την εξασκούμε σε συνθήκες που δεν συναντάμε ποτέ στην καθημερινότητα; Πόσα παρκαρίσματα στον πραγματικό κόσμο προσφέρουν μήκος μιάμισης φοράς του οχήματος; Κι όμως, η εκπαίδευση δεν είναι σημαντική επειδή μαθαίνουμε να χειριζόμαστε ένα όχημα, αλλά επειδή μαθαίνουμε να το οδηγούμε. Και η διαφορά ανάμεσα στο «χειρίζομαι» και στο «οδηγώ» είναι τεράστια.

Προνοητικότητα και παιδεία

Ος εκπαιδευτής ακούω συχνά μαθητές να μου λένε: «Δάσκαλε, καλά δεν τα πήγα; Δεν μου έσβησε ούτε μια φορά σήμερα!» Κι εγώ, ο «κακός», απα-

ντώ: «Να το σκεφτούμε καλύτερα; Δεν είδες ούτε ένα στενό αριστερά ή δεξιά. Ο συμπλέκτης επικράτησε της ασφάλειας». Έτσι ξεκινά η πραγματική διδασκαλία, με την κατανόηση και τη διάκριση αυτών των εννοιών.

Μετά έρχονται η προνοητικότητα και η παιδεία, οι ξεχασμένες αξίες!

Στο πρακτικό σκέλος, η εξοικείωση και η προνοητικότητα είναι αρετές που πρέπει να καλλιεργούνται σε κάθε λεπτό του μαθήματος. Όσο για το θεωρητικό κομμάτι, δεν αρκεί να αποστηθίσουμε πινακίδες. Χρειάζεται να κατανοήσουμε, για παράδειγμα, γιατί η απόσταση ακινητοποίησης μεταβάλλεται ανάλογα με την ταχύτητα.

Πρέπει όλοι μας, με πρώτους εμάς τους εκπαιδευτές, να διαμορφώσουμε μια νέα κουλτούρα στην οδήγηση με θεμέλιο τον σεβασμό.

Μετά το δίπλωμα Η σύγκρουση δύο κόσμων

Παίρνεις το δίπλωμα και βγαίνεις στον δρόμο με χαρά, ένα όνειρο γίνεται πραγματικότητα. Εκεί όμως έρχεται η πραγματική πρόκληση: η σύγκρουση ανάμεσα στη δική σου, νέα, φρέσκια αντίληψη και την κουλτούρα των παλαιότερων οδηγών. Ποιο θα υπερισχύσει;

Θα επιλέξεις να μείνεις ευγενής ή να ενδώσεις στην αγένεια; Θα φοράς ζώνη ή θα προστατεύεις

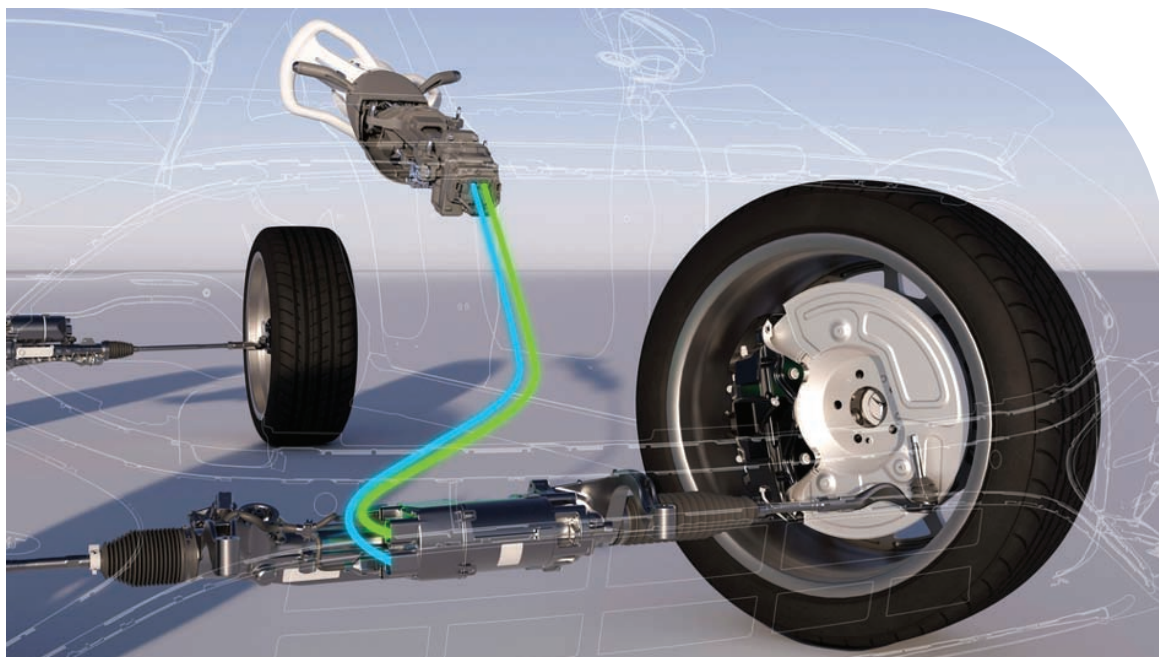
μόνο το κινητό σου με θήκη; Θα τρέχεις αλόγιστα ή θα κόβεις ταχύτητα όταν περνάς δίπλα από όχημα που σου περιορίζει την ορατότητα; Θα σηκώνεις το τηλέφωνο ή θα επιλέξεις να είσαι συγκεντρωμένος; Και πόσα άλλα!

Είμαι βέβαιος πως αν ρωτούσαμε 100 οδηγούς στον δρόμο, όλοι θα συμφωνούσαν θεωρητικά στο τι είναι σωστό. Αλλά στην πράξη; Εκεί τι συμβαίνει; Και αργά αργά μας απορροφά μια κοινωνία του παραλόγου.

Οδήγηση = πράξη κοινωνικής συνύπαρξης

Ζούμε σε μια κοινωνία που χαρακτηρίζει «κακό» έναν δρόμο με στροφές. Γιατί; Επειδή πρέπει να πηγαίνεις με 30 χιλιόμετρα την ώρα, όπως ορίζει το όριο, ενώ εσύ θες να τρέξεις; Μήπως το όριο είναι αυτό ακριβώς που τον καθιστά καλό και ασφαλή δρόμο; Δεν θα σταματήσω να πιστεύω στη νομοσύνη και στην αντίληψη του ανθρώπου. Η οδήγηση, όπως και το περπάτημα, είναι πράξεις κοινωνικής συνύπαρξης. Περιλαμβάνουν συνείδηση, πρόβλεψη και σεβασμό. Και είναι αυτά στα οποία πρέπει να εκπαιδευτούμε. Με εκτίμηση σε κάθε άνθρωπο. ●

* Διευθυντής σπουδών σχολής οδηγών Τάρλας



Steer-by-wire: Ξεχάστε την κολώνα τιμονιού

Η ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΑΥΤΗ ΔΕΝ ΑΠΑΙΤΕΙ ΜΗΧΑΝΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΙΜΟΝΙΟΥ ΚΑΙ ΜΠΡΟΣΤΙΝΩΝ ΤΡΟΧΩΝ, ΑΦΟΥ ΟΙ ΕΝΤΟΛΕΣ ΤΟΥ ΟΔΗΓΟΥ ΜΕΤΑΔΙΔΟΝΤΑΙ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ, ΔΗΛΑΔΗ «ΜΕΣΩ ΚΑΛΩΔΙΟΥ»

Της **Αννας Ματζοχωρίτη**

Τί άλλο θα δούμε... Αυτό είπα μέσα μου όταν διάβασα το επικοινωνιακό υλικό της Mercedes-Benz, η οποία εισάγει την επαναστατική αυτή τεχνολογία στην αυτοκίνηση. Για να είμαι όμως πιο δίκαιη, θα πρέπει να σημειώσω ότι γι' αυτή την τεχνολογία έμαθα για πρώτη φορά όταν μια ιδιωτική γερμανική ομάδα (Armin Schwarz Rally & Driving Experience), σε συνεργασία με τη Schaeffler το 2021, την είχε εξελίξει και τοποθετήσει σε ένα αγωνιστικό Ford Fiesta Rally2 MkII, προκειμένου μέσα από τα ράλι να δημιουργήσουν ακραία φορτία κραδασμών για το τιμόνι και να δουν πώς λειτουργεί το σύστημα αυτό. Αυτό όμως ήταν ένα πειραματικό project, ενώ εν προκειμένω μιλάμε για ένα σύστημα που θα μπει ευρέως σε αυτοκίνητα παραγωγής.

Ο τροχός γυρίζει

Το πρώτο αυτοκίνητο στον κόσμο δεν διέθετε τιμόνι. Το Patent Motorwagen του Carl Benz από το 1886 ήταν εξοπλισμένο με έναν μοχλό διεύθυνσης, καθώς εκείνη την εποχή οι άνθρωποι ήταν εξοικειωμένοι με τις άμαξες και το τράβηγμα των πνίων για να κατευθύνουν τα άλογα προς την επιθυμητή κατεύθυνση. Δεν ήταν πα-

ρά το 1894 που το αυτοκίνητο απέκτησε τιμόνι και πραγματοποιήσει την πρεμιέρα του σε ένα ταξίδι από το Παρίσι στη Ρουέν. Ο Γάλλος μηχανικός Alfred Vacheron είχε εξοπλίσει το όχημά του Panhard & Levassor, το οποίο κινούνταν με κινητήρα Daimler, με ένα τιμόνι. Από τότε έχουν υπάρξει πολλές καινοτομίες στα συστήματα διεύθυνσης και στα βολάν της Mercedes-Benz και της αυτοκινητοβιομηχανίας γενικότερα.

Πραγματικότητα από τη Mercedes-Benz από το 2026

Ένα τιμόνι είναι κάτι πολύ περισσότερο από ένα εξάρτημα του αυτοκινήτου – συνδέει τον οδηγό με τον δρόμο μέσω των ελαστικών. Το τιμόνι παρέχει ανατροφοδότηση για τη συμπεριφορά οδήγησης, επιτρέπει στον οδηγό να νιώσει τις ανωμαλίες του δρόμου και, στο παρελθόν, αποτελούσε τον απαραίτητο μηχανισμό για το παρκάρισμα. Σύντομα όμως μια νέα εποχή πρόκειται να ξεκινήσει για τους πελάτες της Mercedes-Benz – θα είναι ο πρώτος Γερμανός κατασκευαστής που θα προσφέρει από το 2026 όχημα παραγωγής με τεχνολογία steer-by-wire. Η τεχνολογία αυτή δεν απαιτεί μηχανική σύνδε-

ση μεταξύ τιμονιού και μπροστινών τροχών, αφού οι εντολές του οδηγού μεταδίδονται ηλεκτρονικά, δηλαδή «μέσω καλωδίου». Η εντελώς νέα αίσθηση της τεχνολογίας steer-by-wire προσφέρει μια μοναδική εμπειρία, με πολλά πλεονεκτήματα στην καθημερινή οδήγηση: καλύτερος χειρισμός, ευκολότεροι ελιγμοί και παρκάρισμα χωρίς τοποθέτηση των χεριών στο τιμόνι.

Τα οφέλη

Οι ειδικοί στην ανάρτηση μπορούν να επιλέγουν μεταβλητό λόγο διεύθυνσης και να τον προσαρμόζουν ευέλικτα ανάλογα με την περίπτωση. Αυτό επιτρέπει τη βελτιστοποίηση χαρακτηριστικών οδήγησης που προηγουμένως θεωρούνταν αντιφατικά – για παράδειγμα, τον ακόμη καλύτερο συνδυασμό σπορτίφ χαρακτήρα και άνεσης. Παράλληλα, βελτιώνονται ακόμα περισσότερο η ευστάθεια όσον αφορά την κατεύθυνση και η πλευρική ευελιξία, χάρη και στη συνεργασία με την τετραδιεύθυνση (με γωνία διεύθυνσης έως και 10 μοίρες). Οι κραδασμοί από ανωμαλίες στο οδόστρωμα, που μέχρι πρότινος μεταφέρονταν μέσω του τιμονιού, πλέον μπορούν να απορροφούνται σχεδόν πλήρως.

Μάλιστα η τεχνολογία αυτή προσφέρει σημαντικές δυνατότητες εξοικονόμησης, επιτρέποντας στις επιμέρους μάρκες ή σε συγκεκριμένα μοντέλα μιας κατασκευαστικής σειράς να αποκτούν τη δική τους μοναδική αίσθηση διεύθυνσης.

Το steer-by-wire ανοίγει επίσης νέες δυνατότητες σχεδίασης νέων αρχιτεκτονικών, δεδομένου ότι το βολάν του τιμονιού ανεξαρτητοποιείται μηχανικά από το σύστημα διεύθυνσης.

Επιπλέον, το steer-by-wire προσφέρει περισσότερη ευελιξία στον εσωτερικό σχεδιασμό. Πλέον το τιμόνι μπορεί να είναι πιο επίπεδο, δημιουργώντας αίσθηση ευρυχωρίας και καλύτερη ορατότητα στην οθόνη του οδηγού. Διευκολύνεται και η είσοδος/έξοδος από το όχημα, αφού η επίπεδη κάτω πλευρά του τιμονιού δημιουργεί περισσότερο χώρο.

Πώς λειτουργεί

Ανάλογα με την ταχύτητα οδήγησης και την κατάσταση, ένας ενεργοποιητής στο τιμόνι (μονάδα διαχείρισης διεύθυνσης - SFU) στέλνει δεδομένα προς την κρεμαγιέρα (μονάδα συστήματος διεύθυνσης - SRU), η οποία με τη σειρά της κατευθύνει τους τροχούς.

Η SFU δημιουργεί επίσης την αίσθηση συστήματος διεύθυνσης που χαρακτηρίζει τη Mercedes-Benz. Επειδή δεν υπάρχει σύνδεση μηχανικών συνόλων, η επαφή τροχού-δρόμου υπολογίζεται μοντελοποιημένα με τη βοήθεια δυνάμεων επαναφοράς των μπροστινών τροχών.

Το νέο σύστημα έχει ήδη διανύσει πάνω από ένα εκατομμύριο χιλιόμετρα δοκιμών σε δοκιμαστήρια και έναν παρεμφερή αριθμό χιλιόμετρων σε πίστες δοκιμής και δρόμους. Δεδομένων των υψηλών προδιαγραφών ασφαλείας που θέτει η Mercedes-Benz και γι' αυτό το σύστημα εφαρμόζει αρχιτεκτονική με εφεδρικά κυκλώματα, αισθητήρες υψηλής ακρίβειας και πανίσχυρες μονάδες ελέγχου, διασφαλίζοντας λειτουργικότητα ακόμη και σε περίπτωση αστοχίας. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει διπλή διαδρομή σήματος, διπλοί ενεργοποιητές και εφεδρική παροχή ενέργειας. Ακόμη και σε εξαιρετικά απίθανες περιπτώσεις πλήρους βλάβης, η πλευρική καθοδήγηση είναι δυνατή χάρη στην τετραδιεύθυνση και τις παρεμβάσεις του ESP. ●

Το steer-by-wire είναι ένα ακόμη μεγάλο βήμα προς την κινητικότητα του αύριο, που ξεπερνά κατά πολύ τον συμβατικό τρόπο διεύθυνσης





Τα ηλεκτρικά μοντέλα της Ford

ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ ΜΕ 4,9% ΕΠΙΤΟΚΙΟ, 20% ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ ΚΑΙ 8 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ

Της **Λυδίας Αλικάκου**

Η Ford ήταν μεταξύ των πρώτων αυτοκινητοβιομηχανιών που όχι απλά πίστεψε στην εξελικτική πορεία της αυτοκίνησης, αλλά το απέδειξε έμπρακτα καθιερώνοντας στην γκάμα της αμιγώς ηλεκτροκίνητες εκδόσεις. Μάλιστα, με την έλευση του νέου αμιγώς ηλεκτροκίνητου Ford Puma Gen-E, η Ford προσφέρει πλέον μία πλήρη γκάμα αμιγώς ηλεκτρικών επιβατικών, ενισχύοντας περαιτέρω την παρουσία της μάρκας στην κατηγορία των ηλεκτρικών οχημάτων. Τα νέα ηλεκτρικά επιβατικά αυτοκίνητα της Ford είναι διαθέσιμα με 4,9% επιτόκιο, 20% προκαταβολή και 8 χρόνια εγγύηση.

Η γκάμα των ηλεκτρικών της Ford

Η Ford προσφέρει μια αυξανόμενη γκάμα ηλεκτρικών αυτοκινήτων, με στόχο να γίνει ένας από τους κορυφαίους κατασκευαστές ηλεκτρικών οχημάτων παγκοσμίως. Η γκάμα περιλαμβάνει διάφορα μοντέλα, με διαφορετικά χαρακτηριστικά και προδιαγραφές, για να καλύψει ένα ευρύ φάσμα αναγκών και προτιμήσεων.

Νέο Ford Puma Gen-E

Το νέο αμιγώς ηλεκτρικό Puma Gen-E είναι και το πιο πρόσφατο μέλος της γκάμας των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων της Ford και αυτό που εισάγει για πρώτη φορά τη φιλοσοφία μηδενικών εκπομπών ρύπων στο μοντέλο της εταιρείας με τις μεγαλύτερες πωλήσεις στην Ευρώπη. Το Puma Gen-E αξιοποιεί ακόμα περισσότερο τον διαθέσιμο χώρο, χάρη στο συμπαγές σύστημα ηλεκτροκίνησης, οπότε ο ήδη καινοτόμος αποθηκευτικός χώρος MegaBox στο πορτμπαγκάζ του Puma έχει μετατραπεί σε Giga Box, εξασφαλίζοντας συνολική χωρητικότητα για τη μεταφορά αποσκευών έως και 523 λίτρα σε 5-θέσια διαμόρφωση (574 λίτρα φορτωμένο μέχρι την οροφή). Στο εμπρός μέρος, ένα frunk με χωρητικότητα 43 λίτρων είναι ιδανικό για την αποθήκευση αξεσουάρ, τα οποία είναι προσβάσιμα ακόμα και όταν ο χώρος αποσκευών στο πίσω μέρος είναι γεμάτος. Μεταξύ των κορυφαίων γνωρισμάτων του επισημαίνουμε την κορυφαία κατανάλωση 13,1 kWh στην κατηγορία του, τη γρήγορη φόρτιση, σε μόλις 23,2 λεπτά (10-80%, DC), ενώ διαθέτει One Pedal Drive. Επίσης διαθέτει πλήρως ψηφιακό cockpit με 12,8" ψηφιακό πίνακα οργάνων και 12" SYNC4 με ασύρματο Android Auto / Apple CarPlay, όπως και πλούσιο βασικό εργοστασιακό εξοπλισμό.

Νέο Explorer EV

Ένα ηλεκτρικό SUV μεσαίου μεγέθους που προσφέρει άνεση, ευρυχωρία και προηγμένη τεχνολογία. Σχεδιασμένο για οικογένειες και όσους αναζητούν ένα πρακτικό και πολυτελές ηλεκτρικό όχημα, είναι ένα μεσαίου μεγέθους crossover με αμερικανικές ρίζες, το οποίο κατασκευάζεται στη Γερμανία και ξεχωρίζει, μεταξύ πολλών άλλων, για τις κορυφαίες τεχνολογίες ασφαλείας, υποβοήθησης οδηγού και συνδεσιμότητας, τα προηγμένα συστήματα μετάδοσης κίνησης, αλλά και τη φόρτιση επόμενης γενιάς. Διαθέσιμο στην Ελλάδα σε εκδόσεις με μπαταρία εκτεταμένης χωρητικότητας (Extended Range), είτε με κίνηση στους πίσω

τρο-
χούς

(RWD) είτε

με τετρακί-

νση (AWD), κο-

ρυφαία αυτονομία

602 χλμ. και κορυφαία

κατανάλωση 13,9 kWh στην κα-

τηγορία του, γρήγορη φόρτιση σε μόλις 26 λεπτά (10-80%, DC), με πλούσιο βασικό εργοστασιακό εξοπλισμό και καινοτόμους χώρους αποθήκευσης με 17 λίτρα Mega Console και χώρο αποθήκευσης My Private Locker.

Νέο Ford Capri

Είναι το δεύτερο μοντέλο της μάρκας που δανείζεται ένα ένδοξο όνομα από το παρελθόν. Το νέο Capri είναι ένα EV σπορ οικογενειακό όχημα, που, σύμφωνα με τη Ford, μόνο η ίδια θα μπορούσε να κατασκευάσει, μια και για την ίδια το νέο αμιγώς ηλεκτρικό Capri φέρνει στο σήμερα ένα εμβληματικό cult classic όνομα της εταιρείας, επαναπροσδιορίζοντας το μέλλον της με τις ικανότητες και τον πλήρως ανατρεπτικό του χαρακτήρα. Διακρίνεται για την αμερικανική κληρονομιά του και το DNA, ενώ συνδυάζει την «ψυχή» ενός σπορ αυτοκινήτου με την πρακτική λειτουργικότητα ενός Coupe - SUV. Κορυφαία αυτονομία 627 χλμ. και χαμηλή κατανάλωση 13,8 kWh στην κατηγορία του, γρήγορη φόρτιση σε μόλις 26 λεπτά (10-80%, DC), με χώρους για όλους πραγματικά, διαθέτοντας 572 λίτρα πορτμπαγκάζ, 17 λίτρα Mega Console και χώρο αποθήκευσης My Private Locker.

Νέα Mustang Mach-E

Είναι ίσως το πιο γνωστό ηλεκτρικό μοντέλο της Ford. Πρόκειται για ένα SUV με σπορτίφ σχεδίαση, εμπνευσμένο από το θρυλικό Mustang. Προσφέρει άριστες επιδόσεις, μεγάλη αυτονομία και προηγμένη τεχνολογία. Διατίθεται σε διάφορες εκδόσεις, με διαφορετική ισχύ και αυτονομία. Είναι το αυτοκίνητο που εισήγαγε την κορυφαία τεχνολογία αυτόνομης οδήγησης επιπέδου 2 Ford BlueCruise, μια λειτουργία οδήγησης χωρίς χέρια στον αυτοκινητόδρομο, που βασίζεται στο διαθέσιμο Intelligent Adaptive Cruise Control με Stop-and-Go, Lane Keeping Assist και Speed Sign Recognition. Επιδόσεις Mustang με κορυφαία αυτονομία, άμεση και ακαριαία ροπή έως 950 Nm, επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα σε 3,5" (GT), αυτονομία έως 600 χλμ., γρήγορη φόρτιση σε μόλις 32' (10%-80%, DC) και ξεκούραστη οδήγηση με One Pedal Drive. ●

**Για να αντι-
ληφθείτε
την κορυ-
φαία τεχνο-
λογία και
απαράμιλλη
οδηγική
εμπειρία
που προ-
σφέρουν τα
ηλεκτροκί-
νητα αυτοκί-
νητα της
Ford, αξίζει
να προ-
γραμματίσε-
τε μία δοκι-
μή των
μοντέλων
μέσω test
drive**



Η υγεία κάθε άνδρα και κάθε γυναίκας
είναι για εμάς...



Στο ΙΑΣΩ Γενική Κλινική, παρέχουμε ολοκληρωμένες υπηρεσίες υγείας, ακολουθώντας τις πιο σύγχρονες μεθόδους διάγνωσης και θεραπείας. Με έμπειρους γιατρούς όλων των ειδικοτήτων, πρωτοποριακό ιατροτεχνολογικό εξοπλισμό και μοντέρνες εγκαταστάσεις, το ΙΑΣΩ Γενική Κλινική αποτελεί την πρώτη επιλογή στην κορυφαία φροντίδα για άνδρες και γυναίκες κάθε ηλικιακής ομάδας.

Γιατί στόχος μας είναι να φροντίζουμε την υγεία σας, που για εμάς είναι το Α και το Ω.

Λεωφ. Κηφισίας 37-39, 151 23, Μαρούσι Αττικής
Τηλ: 210 6184000 / Fax: 210 6184158
Email: info@iaso.gr

www.iaso.gr

     [omilosiaso](#) [group-iaso](#)

 **ΙΑΣΩ** Γενική Κλινική
Για ό,τι πιο πολύτιμο έχεις.



Χρήση ηλεκτρικών αυτοκινήτων το καλοκαίρι

ΑΛΛΑΖΩ ΚΑΤΙ ΣΤΙΣ ΟΔΗΓΙΚΕΣ ΜΟΥ ΣΥΝΗΘΕΙΕΣ, ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΠΡΟΣΕΧΩ ΚΑΠΟΙΑ ΣΥΓΓΕΚΡΙΜΕΝΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ; ΑΚΟΛΟΥΘΕΙ ΕΝΑ ΧΡΗΣΙΜΟ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΚΑΤΟΧΟΥΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή** - Φωτό: **Skoda Media**

Την ηλεκτροκίνηση τη μαθαίνουμε τώρα. Μπαίνει σιγά σιγά στη ζωή μας και είναι λογικό, ως χρήστες της νέας αυτής τεχνολογίας κίνησης, να έχουμε εύλογα ερωτήματα. Και όταν λέμε ερωτήματα, δεν θα τα ταξινομούσαμε ποτέ σε υψηλής ή χαμηλής σημασίας. Πατί όλα τα ερωτήματα χρειάζονται λογική προσέγγιση και σοβαρές απαντήσεις. Όσα θα διαβάσετε παρακάτω είναι μια ενημερωτική αναφορά που παρέχει συμβουλές για την οδήγηση του ηλεκτρικού σας αυτοκινήτου σε υψηλές θερμοκρασίες και για την αντιμετώπιση της θερμότητας με σκοπό τη βελτίωση της απόδοσης και την παράταση της υγείας της μπαταρίας του. Να ξεκινήσουμε με την πλέον σαφή αναφορά: τα ηλεκτρικά οχήματα είναι απόλυτα ασφαλή για χρήση σε ζεστές καιρικές συνθήκες. Ωστόσο, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι πιο αποτελεσματικά όταν τα οδηγούμε σε θερμοκρασίες περίπου 20-25°C.

Η σχέση μεταξύ ηλεκτρικών αυτοκινήτων και θερμότητας

Οι καιρικές συνθήκες στη χώρα μας είναι αρκετά ήπιες το μεγαλύτερο μέρος του χρόνου. Ωστόσο, τα τελευταία χρόνια, οι καύσωνες έχουν γίνει πιο συνηθισμένο φαινόμενο, πράγμα που σημαίνει ότι πρέπει να γνωρίζετε ορισμένες παραμέτρους όσον αφορά τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τη θερμότητα. Ειδικά δε εάν οδηγείτε σε μεγάλες αποστάσεις, είναι σημαντικό να κατανοήσετε πώς να αξιοποιήσετε στο έπακρο το ηλεκτρικό σας αυτοκίνητο σε ζεστό καιρό.

Η μπαταρία και ο ζεστός καιρός

Μια κοινή ανησυχία μεταξύ των οδηγών ηλεκτρικών οχημάτων είναι η επίδραση της υπερβολικής θερμότητας στην μπαταρία ιόντων λιθίου. Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι λιγότερο αποτελεσματικά σε ζεστό καιρό, επειδή η υψηλή θερμοκρασία μειώνει την ισχύ εξόδου, γεγονός που μεταφράζεται σε χαμηλότερη από τη συνηθισμένη αυτονομία. Όταν η μπαταρία του ηλεκτρικού σας αυτοκινήτου υπερθερμαίνεται, είναι πιο δύσκολο να κρυώσει από ό,τι θα ήταν για έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης. Και πάλι, αυτό οδηγεί σε μειωμένη αυτονομία και μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την υγεία της μπαταρίας μακροπρόθεσμα, εάν δεν αντιμετωπιστεί σωστά. Μπορεί επίσης να παρατηρήσετε ότι όταν ο καιρός είναι ζεστός, το ηλεκτρικό σας αυτοκίνητο χρειάζεται περισσότερο χρόνο για να φορτίσει. Αυτό συμβαίνει για τον ίδιο λόγο που περιγράφεται παραπάνω. Η θερμότητα επιβραδύνει τη διαδικασία φόρτισης της μπαταρίας.

Χρησιμοποιήστε τη λειτουργία eco για να περιορίσετε την ισχύ που διατίθεται στον ηλεκτροκινητήρα. Προσαρμόζει την απόδοση για εξοικονόμηση ενέργειας της μπαταρίας, όπως η μείωση των επιπέδων επιτάχυνσης.

Ποια είναι η καλύτερη θερμοκρασία για το ηλεκτρικό όχημα;

Η βέλτιστη θερμοκρασία περιβάλλοντος για το ηλεκτρικό σας όχημα είναι περίπου 20°C έως 25°C. Σε αυτό το εύρος, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι πιο αποδοτικά και θα σας προσφέρουν μέγιστη απόδοση μπαταρίας, με αποτέλεσμα μεγαλύτερη αυτονομία και μικρότερους χρόνους φόρτισης. Αυτό τα καθιστά παρόμοια με τα αυτοκίνητα με κινητήρα εσωτερικής καύσης, τα οποία επιτυγχάνουν επίσης καλύτερα αποτελέσματα σε ορισμένα εύρη θερμοκρασιών.

Πώς να αποφύγετε προβλήματα με τα ηλεκτρικά οχήματα σε ζεστό καιρό

Η προετοιμασία του ηλεκτρικού σας οχήματος συχνά σχετίζεται με τον κρύο καιρό, αλλά είναι εξίσου σημαντική και σε ζεστό καιρό. Διατηρήστε το όχημά σας συνδεδεμένο στον οικιακό φορτιστή και ρυθμίστε τον ώστε να μειώνει τη θερμοκρασία της μπαταρίας και της καμπίνας σε ένα πιο βέλτιστο εύρος. Θα επεκτείνει την αυτονομία σας και θα δροσίσει την καμπίνα χωρίς να χάσει τη φόρτιση.

Μόλις ξεκινήσετε να οδηγείτε, χαμηλώστε το κλιματιστικό σας. Μπορεί τις ζεστές καλοκαιρινές μέρες να προτιμάτε μια κρύα καμπίνα, αλλά η υπερβολική χρήση του κλιματιστικού θα μειώσει την αυτονομία του οχήματος. Όπως και με τον κλιματισμό, τυχόν πρόσθετα εξαρτήματα ή συσκευές που χρησιμοποιούνται, όπως το σύστημα ψυχαγωγίας, θα μειώσουν την αυτονομία.

Σκεφτείτε να χρησιμοποιήσετε τη λειτουργία eco για να περιορίσετε την ισχύ που διατίθεται στον ηλεκτροκινητήρα. Προσαρμόζει την απόδοση για εξοικονόμηση ενέργειας της μπαταρίας, όπως η μείωση των επιπέδων επιτάχυνσης. Σε αντάλλαγμα, θα απολάυσετε εκτεταμένη αυτονομία.

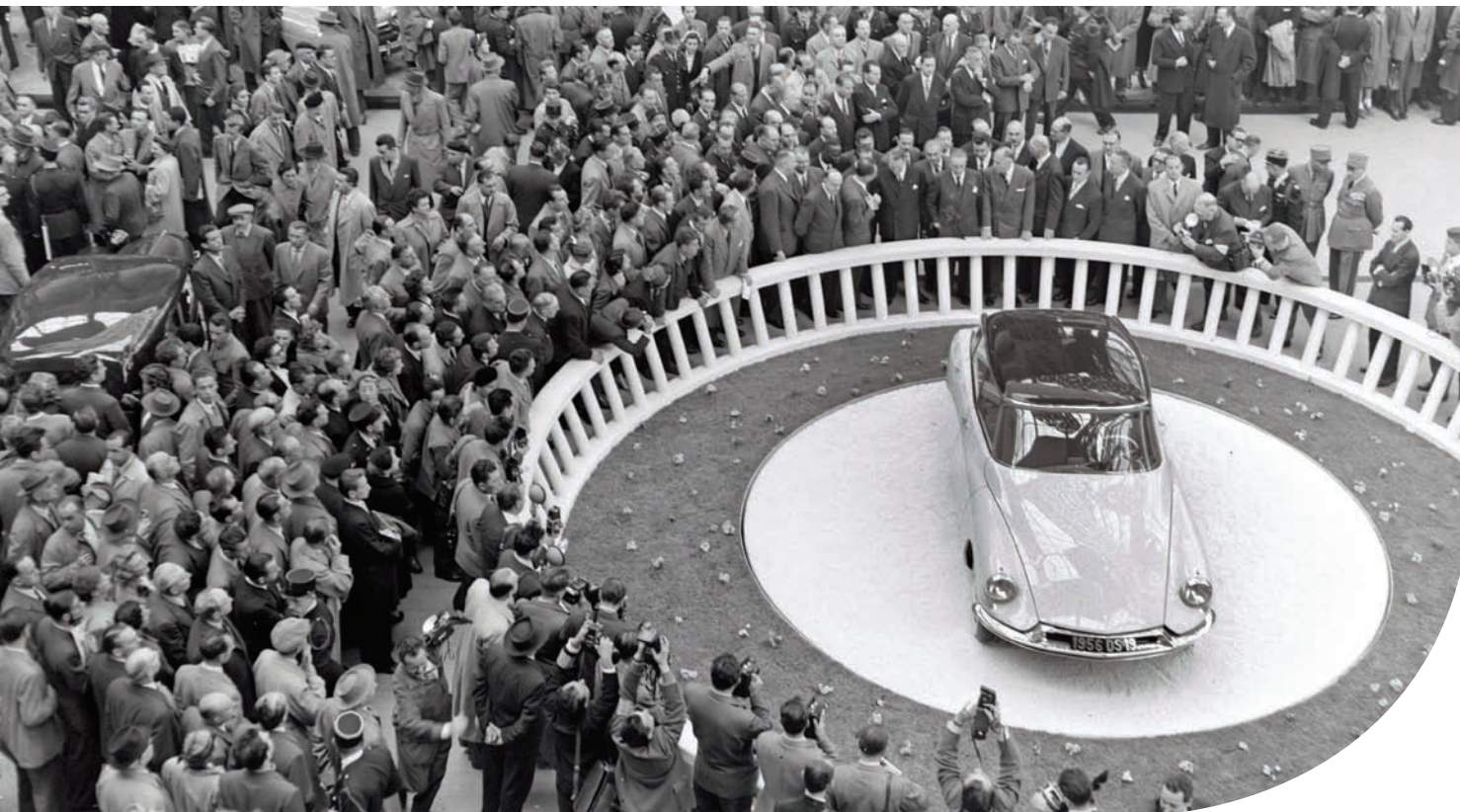
Τέλος, ελέγξτε την πίεση των ελαστικών σας. Τα υποφουσκωμένα ελαστικά μπορούν να αυξήσουν την αναποτελεσματικότητα και η φόρτισή τους στο συνιστώμενο PSI θα βελτιώσει την αυτονομία του οχήματος.

Η σκιά είναι ο καλύτερος φίλος του ηλεκτρικού σας οχήματος

Η ευκολότερη, πιο προφανής, ενδεχομένων και η σημαντικότερη συμβουλή είναι να αποφύγετε να παρκάρετε το όχημα σε άμεσο ηλιακό φως. Αντ' αυτού, επιλέξτε ένα σκιερό σημείο – κάτω από ένα δέντρο, στο γκαράζ ή οπουδήποτε αλλού. Αρκεί το ηλεκτρικό σας όχημα να είναι μακριά από τον ήλιο για παρατεταμένο χρονικό διάστημα (και νόμιμα παρκαρισμένο), αυτό είναι που θα βοηθήσει στην αποτροπή της υπερθέρμανσης της μπαταρίας του αλλά και στη μεγιστοποίηση της αυτονομίας, καθώς το ηλεκτρικό σας όχημα δεν θα καταναλώνει απαραίτητη ενέργεια για την ψύξη του.

Είναι η καλοκαιρινή ζέστη επικίνδυνη για τον φορτιστή μου;

Η ζέστη σε μια συνηθισμένη καλοκαιρινή μέρα δεν αποτελεί κίνδυνο για τον φορτιστή του ηλεκτρικού σας οχήματος. Το σύστημα φόρτισης είναι κατασκευασμένο για να αντέχει σε ένα ευρύ φάσμα καιρικών συνθηκών, συμπεριλαμβανομένων των καλοκαιριών καυσώνων. Είναι ασφαλές για λειτουργία σε θερμοκρασίες έως και 50°C. Οι ειδικοί του κλάδου δηλώνουν ότι η διατήρηση της φόρτισης μεταξύ 20%-80% θα πρέπει να είναι ο κανόνας για τη εξασφάλιση της καλής υγείας της μπαταρίας, αλλά είναι ιδιαίτερα ζωτικής σημασίας κατά τη διάρκεια υψηλών θερμοκρασιών. ●



Ένας ζωντανός θρύλος

Η DS ΤΟΥ 1955 ΕΙΝΑΙ ΕΝΑ ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΠΟΥ ΕΝΣΑΡΚΩΝΕΙ ΠΟΛΛΑ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΑΠΟ ΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ. ΜΕ ΤΟΝ ΑΞΕΠΕΡΑΣΤΟ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ ΤΗΣ, ΕΓΙΝΕ ΕΝΑΣ ΖΩΝΤΑΝΟΣ ΘΡΥΛΟΣ.

Της **Άννας Ματζοχωρίτη** - Φωτό: DS Automobiles/A. Martin/W. Klein

Είναι το αυτοκίνητο που αποτέλεσε μια πραγματική επανάσταση στη βιομηχανία αυτοκινήτου, και που, με τον τολμηρό του σχεδιασμό και την πρωτοποριακή του τεχνολογία, καθιερώθηκε άμεσα ως σύμβολο της γαλλικής κομψότητας και τεχνογνωσίας παγκοσμίως.

Οι δημιουργοί της DS

Η ιδέα της DS γεννήθηκε το 1938 με πρωτοβουλία του Πιερ Μπουλανζέ, διευθυντή της Citroen, και συνεχίστηκε από τον Πιερ Μπερκό από το 1950 και έπειτα. Το πρότζεκτ, γνωστό ως VGD (Vehicule de Grande Diffusion ή όχημα μαζικής παραγωγής), ολοκληρώθηκε το 1955 με την κυκλοφορία της DS 19. Ωστόσο τρεις άνθρωποι διαδραμάτισαν καθοριστικό ρόλο στο να δημιουργηθεί. Πρόκειται για τον αεροναυπη-

γό Αντρέ Λεφρέβρ, που καθιέρωσε την εμπρός κίνηση, την αεροδυναμική και την κατανομή βάρους στο κέντρο, τον Πολ Μαζέ, τον αυτοδίδακτο μηχανικό που εφνύρε την περίφημη υδροπνευματική ανάρτηση μαζί με τα υδραυλικά συστήματα διεύθυνσης, συμπλέκτη και πέδηση, και φυσικά τον σχεδιαστή και γλύπτη Φλαμίνιο Μπερτόνι, που χάρισε στην DS τις επαναστατικές και κομψές γραμμές της. Την Πέμπτη 6 Οκτωβρίου 1955, η DS 19 παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Παρισιού, κάτω από τον επιβλητικό θόλο του Grand Palais. Η εμφάνισή της προκάλεσε δέος και θαυμασμό. Με το καινοτόμο στυλ της καθιερώθηκε ως η νέα αναφορά στην αυτοκινητοβιομηχανία. Λέγεται πως πωλήθηκαν 12.000 αυτοκίνητα την πρώτη ημέρα, ενώ οι παραγγελίες έφτασαν τις 80.000 μέχρι το τέλος της έκθεσης, 10 μέρες αργότερα!

Η κληρονομιά της DS εμπνέει τα μοντέλα που συνεχίζουν να εκπροσωπούν την τέχνη του γαλλικού ταξιδιού

Η καθιέρωση μέσα από το prestige

Στους δρόμους, η εμφάνιση των πρώτων μοντέλων προκάλούσε συχνά συνωστισμούς, καθώς η DS ήταν πρωτοποριακή. Οι καινοτόμες τεχνικές και αισθητικές της λύσεις προκαλούσαν συνεχή περιέργεια. Δεν ήταν μόνο ένα αυτοκίνητο-γλυπτό, αλλά και ένα τεχνολογικό θαύμα. Για παράδειγμα, η εξαιρετική υδροπνευματική ανάρτησή της προσέφερε πρωτοφανή επίπεδα κρατήματος στον δρόμο και άνεση που καμία άλλη αυτοκινητοβιομηχανία δεν είχε καταφέρει μέχρι τότε. Ένα άλλο μοναδικό χαρακτηριστικό ασφάλειας ήταν το υδραυλικά υποβοηθούμενο σύστημα πέδησης με εμπρός δισκόφρενα, όπως και τα φώτα που άλλαζαν γωνία στις στροφές, μέσω του τιμονιού! Το 1958 η DS 19 παρουσιάστηκε με μια διαμόρφωση αντάξια ενός αυτοκινήτου υψηλού κύρους, για χρήση «σοφέρ». Περιλάμβανε διαχωριστικό με ανασυρόμενο γυαλί μεταξύ οδηγού και πίσω επιβατών και μπορούσε να εξοπλιστεί με ενδοεπικοινωνία, ραδιόφωνο και συσκευή τηλεφώνου, ενώ καθιερώθηκε άμεσα ως το όχημα των κορυφαίων ηγετών, τόσο πολιτικών όσο και βιομηχάνων.

DS Presidentielle

Το 1955 η Προεδρία της Δημοκρατίας ανέθεσε στη Citroen την κατασκευή ενός νέου επίσημου κρατικού αυτοκινήτου, το οποίο παραδόθηκε στο Μέγαρο των Ηλυσίων στις 14 Νοεμβρίου 1968. Οι προδιαγραφές απαιτούσαν να είναι μεγαλύτερο από τη Lincoln, που χρησιμοποιούσε τότε ο πρόεδρος των Ηνωμένων Πολιτειών. Κατασκευασμένο από τον αμαξοποιό Ενρί Σαπρόν και σχεδιασμένο από τον Κε ντε Ζαβέλ, αυτό το μοναδικό DS είχε μήκος 6,53 μέτρα. Ήταν εξοπλισμένο με υπερπολυτελείς ανέσεις, όπως διαχωριστικό με κυρτό γυαλί, δερμάτινη επένδυση σε καφέ χρώμα, πτυσσόμενη θέση για διερμηνέα, ηλεκτρικά παράθυρα, κλιματισμό, άμεσο και έμμεσο φωτισμό, ενδοεπικοινωνία και ενσωματωμένο μίνι μπαρ.

Νίκες στο Rallye Monte-Carlo

Τον Ιανουάριο του 1956, μόλις τρεις μήνες μετά την παρουσίασή της, η DS 19 συμμετείχε για πρώτη φορά στο πιο διάσημο ράλι του πριγκιπάτου. Μάλιστα κατέκτησε την πρώτη θέση στην κατηγορία της, έγινε το πρώτο γαλλικό αυτοκίνητο που διακρίθηκε. Το 1959, το πλήρωμα Coltelloni-Alexandre-Desrosiers κατέκτησε την πρώτη θέση στη γενική κατάταξη, ενώ το 1966 η DS στην έκδοση «21» πέτυχε μια δεύτερη νίκη στο Μονακό, χάρη στην απόδοση του φινλανδικού πληρώματος Toivonen-Mikander. ●





Σμιλευμένο από τον αέρα

ΕΜΠΝΕΥΣΜΕΝΟ ΑΠΟ ΤΑ ΘΥΓΛΙΚΑ 40 CV DES RECORDS, NERVASPORT DES RECORDS ΚΑΙ ETOILE FILANTE (1956). ΑΥΤΟ ΤΟ ΜΟΝΟΘΕΣΙΟ ΕΙΝΑΙ ΕΜΠΝΕΥΣΜΕΝΟ ΑΠΟ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

Της Άννας Ματζχωρίτη

Τι φτιάχνει ο άνθρωπος άμα έχει κέφια (και ταλέντο και καλό προ-ϋπολογισμό) και ένα καλό πλάνο... Το δοκιμαστικό αυτοκίνητο Renault Filante Record 2025, που εκτέθηκε στην έκθεση αυτοκινήτου Retromobile στο Παρίσι τον περασμένο Φεβρουάριο, σκοπό έχει να δημιουργήσει νέο ρεκόρ απόδοσης το πρώτο εξάμηνο του έτους. Δεν αποτελεί μόνο μια άσκηση στυλ, αλλά και μια επίδειξη εξαιρετικής αεροδυναμικής απόδοσης και τεχνολογίας αιχμής, υπογραμμίζοντας τη δέσμευση της Renault στην καινοτομία και την πιο βιώσιμη και αποτελεσματική κινητικότητα.

Με σχεδιασμό που επιδιώκει νέα επίπεδα απόδοσης, εμπνευσμένο από την αεροναυπηγική και τα ιστορικά μοντέλα της μάρκας, το Renault Filante Record 2025 είναι ένα επίτευγμα μηχανικής και σχεδιασμού. Αναπτύχθηκε για να ωθήσει τα όρια της αεροδυναμικής και της ενεργειακής απόδοσης και έχει στόχο να καταρρίψει νέα ρεκόρ. Η τολμηρή του εμφάνιση είναι εμπνευσμένη από τα στοιχεία αεροναυτικού σχεδιασμού και την ιστορία της μάρκας. Οι σχεδιαστές ξεκίνησαν να δημιουργούν ένα μονολιθικό γλυπτό καθάρων, ρέουσων γραμμών, που θα μπορούσαν σχεδόν να περιγραφούν ως οργανικά.

Ένα εργαστήριο σε τροχούς για τη δοκιμή νέων τεχνολογιών, υλικών και καινοτομιών, το Renault Filante Record 2025 είναι εξοπλισμένο με μοναδικά ελαστικά μείωσης τριβής, μαζί με τεχνολογίες steer-by-wire και brake-by-wire

Όχημα ως γλυπτό σε κίνηση

Εμπνευσμένο από τα μαχητικά αεροσκάφη και τα ρεκόρ ταχύτητας του 19ου, αντανάκλα τόσο την απόδοση όσο και τη διαχρονική κομψότητα. Κάθε εκατοστό της επιφάνειάς έχει κατασκευαστεί για να αιχμαλωτίζει το φως και να αναδεικνύει τις γραμμές του αμαξώματος, οι οποίες μοιάζουν να λιώνουν στον αέρα. Τα μπλε παράθυρα και η χρωματική παλέτα υπογραμμίζουν περαιτέρω αυτή την ανάλαφρη και αέρινη εντύπωση. Ο σχεδιασμός στο σύνολό του επιδιώκει να μεταφέρει μια εντύπωση ροής και ελαφρότητας. Το Renault Filante Record 2025 διαθέτει αμάξωμα σε Ultraviolet Blue, μια νέα απόχρωση που φαίνεται μπλε ή βιολετί ανάλογα με τις αντανάκλασεις του φωτός και τη γωνία θέασης. Θυμίζοντας το 40 CV des Records, αυτό το χρώμα αναδημιουργήθηκε ειδικά για το Filante Record 2025. Πολλές άλλες λεπτομέρειες θυμίζουν επίσης τα εμβληματικά μοντέλα που ενέπνευσαν τον σχεδιασμό του demo αυτοκινήτου: οι στρογγυλοί προβολείς, οι ζάντες που χωρίζονται από το αμάξωμα (40 CV des Records και Nervasport des Records), καθώς και τα φέρινγκ των τροχών (Etoile Filante), η μυτερή μάσκα, η θέση της καμπίνας και ο ιμάντας ρύθμισης των καθισμάτων (40 CV des Records). Όλα αυτά τα σχήματα και τα μέρη μάς θυμίζουν το παρελθόν, ενώ συνδυάζονται τέλεια με τη σύγχρονη εμφάνιση του Renault Filante Record 2025. Ενσωματώνοντας ομαλά και αρμονικά το φουτουριστικό όραμα του οχήματος, δημιουργούν έναν φυσικό διάλογο μεταξύ παρελθόντος και μέλλοντος. Εν κατακλείδι, το Renault Filante Record 2025 είναι ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο επίδειξης που αναπτύχθηκε για να μεγιστοποιήσει την ενεργειακή απόδοση και να καταρρίψει νέο ρεκόρ κατανάλωσης ενέργειας και αυτονομίας με μπαταρία 87 kWh. Ένα μονοθέσιο με αεροδυναμικό σχεδιασμό αμαξώματος για αεροδυναμική απόδοση, με μήκος 5,12 μ., ύψος 1,19 μ. και βάρος μόλις 1.000 κιλά. ●





Η τεχνητή νοημοσύνη αλλάζει ραγδαία την αυτοκίνηση

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΠΡΟΣ ΑΥΤΟ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΧΩΡΙΣ ΕΜΠΟΔΙΑ, ΑΛΛΑ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΓΙΑ ΘΕΤΙΚΗ ΑΛΛΑΓΗ ΤΟ ΚΑΘΙΣΤΑ ΜΙΑ ΠΟΡΕΙΑ ΠΟΥ ΑΞΙΖΕΙ ΝΑ ΑΚΟΛΟΥΘΗΣΟΥΜΕ

Της **Άννας Ματζοχωρίτη**

Καθώς βρισκόμαστε στο κατώφλι αυτής της νέας εποχής, είναι σαφές ότι τα αυτοκίνητα που κινούνται με τεχνητή νοημοσύνη (TN) αντιπροσωπεύουν κάτι περισσότερο από τεχνολογικά θαύματα. Ενσαρκώνουν ένα όραμα για ένα μέλλον όπου οι μεταφορές είναι πιο πράσινες, πιο έξυπνες και ασφαλέστερες. Η αυγή της TN στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας προαναγγέλλει έναν πολλά υποσχόμενο ορίζοντα, έναν ορίζοντα όπου η συμβίωση ανθρώπου, μηχανής και περιβάλλοντος μπορεί να ανθίσει αρμονικά. Το ταξίδι προς αυτό το μέλλον δεν είναι χωρίς εμπόδια, αλλά η δυνατότητα για θετική αλλαγή το καθιστά μια πορεία που αξίζει να ακολουθήσουμε. Καθώς προχωράμε, ο ρόλος της TN

στη διαμόρφωση του μέλλοντος της αυτοκινητοβιομηχανίας παραμένει ένας φάρος καινοτομίας, καθοδηγώντας μας προς ένα λαμπρότερο, πιο βιώσιμο αύριο.

Το αυτοκινητιστικό τοπίο υφίσταται μια βαθιά μεταμόρφωση, η οποία καταλύεται από την ενσωμάτωση της TN, που με τη σειρά της επηρεάζει σημαντικά τόσο τη σύλληψη όσο και τη λειτουργική ουσία των σύγχρονων οχημάτων. Αυτή η εξέλιξη προς τα αυτοκίνητα που κινούνται με TN δεν είναι απλώς μια τάση, αλλά μια ολοκληρωμένη μετάπτωση που υπόσχεται να επαναπροσδιορίσει τη σχέση μας με τις μεταφορές, δίνοντας έμφαση στην αποδοτικότητα, τη βιωσιμότητα και την ασφάλεια.



Ο ρόλος της ηλεκτροκίνησης

Ένας βασικός παράγοντας σε αυτήν τη μεταμορφωτική εποχή είναι η άνοδος των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Αυτά τα οχήματα, εμβληματικά της δέσμευσης του κλάδου για καλύτερη περιβαλλοντική διαχείριση, αξιοποιούν τη δύναμη της TN για να βελτιστοποιήσουν την κατανάλωση ενέργειας και να βελτιώσουν τη δυναμική οδήγησης. Μέσω εξελιγμένων αλγορίθμων, η TN διαχειρίζεται σχολαστικά τη χρήση της μπαταρίας, επεκτείνει την αυτονομία του οχήματος και βελτιώνει τη συνολική ενεργειακή απόδοση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Αυτή η στροφή προς την ηλεκτροκίνηση, υποστηριζόμενη από την TN, σηματοδοτεί ένα κρίσιμο βήμα προς την ελαχιστοποίηση του αποτυπώματος άνθρακα των προσωπικών μεταφορών, ευθυγραμμισμένη με τις παγκόσμιες προσπάθειες για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής.

Επιπλέον, η επιρροή της TN υπερβαίνει το πεδίο των ηλεκτρικών αυτοκινήτων, διαπερνώντας κάθε πτυχή της αυτοκινητοβιομηχανίας. Στον σχεδιασμό και την κατασκευή οχημάτων, τα εργαλεία που βασίζονται στην TN φέρνουν επανάσταση στις παραδοσιακές μεθοδολογίες, επιτρέποντας τη δημιουργία οχημάτων που δεν είναι μόνο οπτικά εντυπωσιακά αλλά και ανώτερα από άποψη απόδοσης και ασφάλειας. Οι προσομοιώσεις που βασίζονται στην TN προβλέπουν την αεροδυναμική απόδοση, τη δομική ακεραιότητα, ακόμη και την ασφάλεια των επιβατών σε υποθετικά σενάρια σύγκρουσης, διευκολύνοντας την ανάπτυξη αυτοκινήτων που είναι ασφαλέστερα και πιο αξιόπιστα από ποτέ.

Στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, ο ρόλος της TN είναι εξίσου μετασχηματιστικός. Τα έξυπνα εργοστάσια, εξοπλισμένα με ρομποτικές μηχανές που ελέγχονται από την TN, εκτελούν εργασίες με ακρίβεια και ευελιξία, αυξάνοντας δραματικά την αποδοτικότητα και την ποιότητα της παραγωγής. Αυτά τα έξυπνα συστήματα προσαρμόζονται σε πραγματικό χρόνο στις μεταβλητές παραγωγής, διασφαλίζοντας ότι κάθε όχημα πληροί αυστηρά πρότυπα αριστείας.

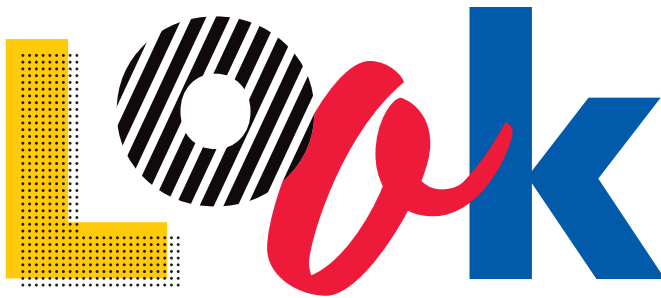
Διλήμματα και απορίες

Η τεχνολογία TN σηματοδοτεί μια δέσμευση για πρωτοπορία, για να ξεπεραστούν τα όρια της σημερινής τεχνολογίας και για να σφυρηλατηθεί ένα μέλλον όπου τα έξυπνα αυτοκίνητα δεν είναι απλώς οχήματα αλλά συνεργάτες σε έναν πιο έξυπνο, καθαρότερο και πιο βιώσιμο κόσμο.

Οι εξελίξεις στις τεχνολογίες αυτόνομης οδήγησης υπογραμμίζουν περαιτέρω τον μετασχηματιστικό αντίκτυπο της TN. Τα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με αυτόνομα συστήματα, που βασίζονται στην TN, υπόσχονται ένα μέλλον όπου η πράξη της οδήγησης είναι ασφαλέστερη, πιο αποτελεσματική και λιγότερο κουραστική για τον οδηγό. Ερμηνεύοντας τεράστιες ποσότητες δεδομένων από αισθητήρες και εξωτερικές πηγές, η TN επιτρέπει στα αυτοκίνητα να πλοηγούνται σε πολύπλοκα περιβάλλοντα, να προβλέπουν πιθανούς κινδύνους και να λαμβάνουν αποφάσεις σε κλάσματα του δευτερολέπτου, μειώνοντας σημαντικά τον κίνδυνο ανθρώπινου λάθους. Ωστόσο, ο δρόμος για την πλήρη ενσωμάτωση της TN στα αυτοκίνητα είναι γεμάτος προκλήσεις. Τα ηθικά διλήμματα, οι ανησυχίες για την προστασία της ιδιωτικής ζωής και η επιτακτική ανάγκη για προηγμένα μέτρα κυβερνοασφάλειας είναι κρίσιμα ζητήματα που πρέπει να διαχειριστεί η βιομηχανία. ●

Η εξέλιξη της τεχνητής νοημοσύνης στην τεχνολογία της αυτοκινητοβιομηχανίας δεν είναι απλώς ένα ταξίδι καινοτομίας, αλλά και μια σύνθετη αλληλεπίδραση τεχνολογικών, κοινωνικών και ηθικών παραμέτρων

Επιμέλεια:
ΜΑΡΙΑ-ΙΩΑΝΝΑ
ΣΙΓΑΛΟΥ



FÜEL

Diamond x Basquiat Ass Killer Track Jacket €199



ZOUMBOULAKIS GALLERIES
Σετ 3 skateboards Skull του Basquiat 81 x 20 cm €590



ZOUMBOULAKIS GALLERIES
Πιάτο από πορσελάνη Trumpet
σε σχέδιο του Basquiat 21cm €115



ZOUMBOULAKIS GALLERIES
Αρωματικό κερί woody-amber σε πορσελάνινο βάζο
με σχέδιο Batman του J.M. Basquiat 16 cm €350



ÉTUDES STUDIO

Basquiat κοντομάνικο πουκάμισο €254



ZOUMBOULAKIS GALLERIES
Ρολόι εμπνευσμένο
από τον Basquiat
20 x 74 x 7cm €120



BRIM

Κάλτσες Athletic Basquiat Heads 1982 €12,90



*A la maniere
de Jean Michel
Basquiat*



WAT?

Τσάντα από
ανακυκλώσιμο υλικό
Skull του J.M.
Basquiat €11,99

ZOUMBOULAKIS GALLERIES
Απίσιν Italian του J.M. Basquiat 90 x 80 cm €130



FÜEL

XaLi Maharishi x Basquiat
Pez Dispenser €1.430



TASCHEN
Βιβλίο/Εικαστική
μονογραφία
του Jean-Michel
Basquiat €150



FÜEL

Διακοσμητικό αντικείμενο Bearbrick
Andy Warhol x Basquiat €1.000



SWATCH

Ρολόι Art Journey 2023
Hollywood Africans
By Jean-Michel Basquiat

Ο Ζαν-Μισέλ Μπασκιά για πρώτη φορά στην Ελλάδα. Με αφορμή την αναμενόμενη έκθεση με έργα του Αμερικανού καλλιτέχνη, ψάξαμε σε μαγαζιά της Αθήνας και βρήκαμε αντικείμενα εμπνευσμένα από την τέχνη του.



© ANDREI LISAKOV/UNSPASH

Μα πόσες τάσεις πια;

Κάθε νέα γενιά ακολουθεί τις νέες τάσεις. Η σημερινή δεν τις προλαβαίνει.

Της ΕΛΕΝΑΣ ΛΑΝΑΡΑ

Μπολερό, animal print, σαμπό, πλατφόρμες, fisherman's aesthetic, στενά τζιν, χαχόλικα τζιν, ξεφτισμένα τζιν, cottage core, old money, πάνινες tote, VSCO girl, downtown girl, Charlie XCX. Κι ακόμη, office siren, eclectic grandpa και Rococo Revival. Τα μισά από τα παραπάνω δεν ξέρω καν τι σημαίνουν. Απλώς πετάγονται μπροστά μου αιφνιδιαστικά. Όταν μπαίνω στα σόσιαλ, νιώθω σαν να βρίσκομαι μπροστά σε έναν χαλασμένο κρουνό της πυροσβεστικής, που εκτοξεύει προς κάθε κατεύθυνση τάσεις μόδας και lifestyle. Με δύναμη.

Κάθε δύο εβδομάδες βγαίνει κι ένα νέο μπουκάλι νερού, που οφείλεις να έχεις, αν σέβεσαι τον εαυτό σου και θέλεις να σε σέβονται κι οι άλλοι. Κάθε μήνα, κάποιος creator σε παροτρύνει να ακολουθήσεις το στιλ ballerina ή σε ενημερώνει ότι το granny chic πέθανε και το λουκ coquette θα είναι αυτό που θα αντικαταστήσει το boho queen. Ή κάτι τέτοιο. Ή ίσως ακριβώς το αντίθετο. Δεν είμαι βέβαιη.

Εκείνο για το οποίο είμαι βέβαιη είναι ότι όλες αυτές οι τάσεις δεν έχουν τίποτα κοινό μεταξύ τους. Εκτός ίσως από το ότι θα κρατήσουν λίγο. Ψέματα, και το ότι προϋποθέτουν κατανάλωση, προϋποθέτουν χρήματα. Αν πεις να τις ακολουθήσεις με τη σειρά που σου τις προτείνουν, θα καταλήξεις φτωχός. Και παραζαλισμένος και αποπροσανατολισμένος.

Βέβαια, οι περισσότερες από αυτές δεν απευθύνονται σ' εμένα. Απευθύνονται στους εικοσάρηδες. Οι οποίοι, πιστεύω, καταλαβαίνουν τι συμβαίνει. Ξέρουν, οι περισσότεροι τουλάχιστον, ότι τα σόσιαλ και το fast fashion

Η ταχύτητα της μόδας έχει ξεφύγει τόσο, που τα ρούχα της νιότης σου κινδυνεύουν να είναι ντεμοντέ μέχρι να γίνεις μεσήλικας

τους ωθούν στο να αγοράζουν, να επιδεικνύουν, να πετούν – και ξανά από την αρχή. Καταλαβαίνουν, πιθανότατα, ότι οι εταιρείες παίζουν με τις ανασφάλειές τους, τις καλλιεργούν και μετά τις εξαργυρώνουν. Αλλά το ότι κατανοούν δεν σημαίνει πως δεν επηρεάζονται.

Φουλ γκάζι

Δεν προλαβαίνεις λοιπόν να παραλάβεις την τσάντα που παρήγγειλες από το Shein και είναι ήδη πασέ. Δεν έχουμε να κάνουμε πια με τάσεις, αλλά με αμέτρητες μικροτάσεις, με λάμψη μεγέθους σούπερ νόβα και ζωή μεγέθους πεταλούδας. Το να ακολουθείς τις τάσεις ήταν πάντα ένας τρόπος να δείξεις ότι συμμετέχεις στο τώρα. Ναι, αυτό πήγαινε πάντα χέρι χέρι με την κουλτούρα της κατανάλωσης, αλλά, από την άλλη, είχε πλάκα. Ήταν κάπως σαν παιχνίδι. Τώρα είναι αγώνας δρόμου και μάλιστα εξουθενωτικός.

Το ονλάιν σύστημα των μικροτάσεων θυμίζει πλέον έναν κυλό, αυτό που προκύπτει όταν πετάς πολλά και αταίριαστα υλικά στο μίξερ. Βλέπε mermaidcore, tweecore, barefoot-boy summer. Δεν μπορείς καν να είσαι σίγουρος ότι τα προφέρει σωστά, πόσο μάλλον τι αντιπροσωπεύουν. Και δεν αντιπροσωπεύουν απαραίτητα κάποια συγκεκριμένα αισθητικά, πιο πολύ μοιάζουν με δυο τρεις λέξεις που τις κόλλησαν επειδή ακούγονται αρκετά πιασάρικες ώστε να τραβήξουν την προσοχή στα σόσιαλ. Για μια δυο εβδομάδες. Μπορεί ωστόσο να αγχώσουν έναν έφηβο. Είναι από μόνο του αγχωτικό το να αποκρυπτογραφήσεις και να επιλέξεις το λουκ που θα υιοθετήσεις. Επικρατεί πανικός όταν ένα νέο λουκ

σου πλάσάζεται κάθε τόσο, όταν ένα τσουνάμι τάσεων караδοκεί στο κινητό σου για να σου επιτεθεί. Βέβαια, πάντοτε γκρινιάζαμε για την ταχύτητα με την οποία αλλάζουν οι τάσεις. Το 1978, ο Κουέντιν Μπελ στο βιβλίο του «On Human Finery» έγραφε προβληματισμένος ότι η ταχύτητα της μόδας έχει ξεφύγει τόσο, που τα ρούχα της νιότης σου κινδυνεύουν να είναι ντεμοντέ μέχρι να γίνεις μεσήλικας. Οκ. Στο λίγο πιο κοντινό, αλλά πολύ αθώο, '90, τα περιοδικά κυκλοφορούσαν κάθε μήνα. Και η μόδα άλλαζε κάθε ένα με δύο χρόνια. Σήμερα αυτό παίρνει μερικές εβδομάδες. Φταίει, βέβαια, ο αλγόριθμος. Προκειμένου να τραβήξει και να κρατήσει την προσοχή μας, παίρνει το δημοφιλές και το κάνει ακόμη πιο δημοφιλές. Το λιγότερο δημοφιλές το στέλνει να το καταπιεί μια μαύρη τρύπα. Η φάση είναι φουλ γκάζι και το αποτέλεσμα είναι κάτι που μέχρι χθες ήταν παγκοσμίως άγνωστο, να γίνεται σε μερικές ημέρες viral – και επιθυμητό, πολυπόθητο. Μέχρι να αντικατασταθεί.

Σε στενή συνεργασία, οι εταιρείες fast fashion μοιάζουν μονίμως έτοιμες να βγάλουν όσο μεγαλύτερη παραγωγή χρειαστεί, προκειμένου να καλύψουν κάθε ανάγκη που δημιουργείται ονλάιν. Και οι πλατφόρμες όπως το TikTok και το Instagram δίνουν πια τη δυνατότητα να αγοράζεις άμεσα το αντικείμενο του πόθου σου, τη στιγμή που το βλέπεις, τη στιγμή που –παρορμητικά– το θέλεις. Πριν προλάβεις να σκεφτείς.

Και λίγο φρένο

Όταν υιοθετείς ένα λουκ, είναι σαν να φοράς μια πανοπλία, ένα προστατευτικό περίβλημα που θα σε βοηθήσει να βγεις στον έξω κόσμο και να τον αντιμετωπίσεις. Είναι επίσης σαν να δηλώνεις ποιος είσαι, με ποιους ταυτίζεσαι, με ποιους θα πας και ποιους θ' αφήσεις πίσω. Και είναι χρήσιμο, ειδικά όταν είσαι σε ηλικία που θέλεις, που έχεις ανάγκη, ν' αυτοπροσδιοριστείς. Κι ας γίνεται αυτός ο αυτοπροσδιορισμός μέσα από το «σωστό» φούτερ ή το «σωστό» μεταλλικό καλαμάκι.

Όταν όμως σου προτείνονται αέναα αμέτρητες και δυσδιάκριτες μεταξύ τους τάσεις και ταυτότητες, μπορεί να βρεθείς ν' αναρωτιέσαι: «Κι εγώ τι απ' όλα αυτά θέλω να είμαι;» Κι αν ακόμη απαντήσεις στο ερώτημα και καταφέρεις να ακολουθήσεις το λουκ που διάλεξες, μπράβο σου, μόλις είχες μια πύρρειο νίκη. Ξόδεψες πολύ χρόνο και πολλά χρήματα για κάτι που θα είναι μη κουλ σε έναν μήνα. Σ' αυτό το παιχνίδι, δύσκολα νικάς. Κι όμως, τα σόσιαλ ξεκίνησαν σαν παιδική χαρά για να παίζουμε, έτσι νιώθαμε. Τώρα, με εξαίρεση το Facebook που κατέληξε σε καφενείο όπου οι πεννητάρηδες μαλώνουν για πολιτική, τα υπόλοιπα σόσιαλ έχουν γίνει τεράστια εμπορικά κέντρα. Κι εμείς θέλουμε αυτό που έχουν οι άλλοι. Και όταν το αποκτήσουν πολλοί, θέλουμε το επόμενο. Στη μόδα αυτό μεταφράζεται σε έναν ορυμαγδό ρούχων χαμηλής ποιότητας, φτιαγμένων για να φορεθούν πολύ λίγο, πριν πεταχτούν στη χωματερή κάποιας χώρας της Λατινικής Αμερικής. Τα τρία στα πέντε, όπως διαβάζω, εκεί καταλήγουν. Κάποιοι χρήστες του TikTok εξέφρασαν την αντίθεσή τους στην υπερκαταναλωτική ηθική της εφαρμογής. Με hashtags του τύπου «underconsumption» και «low-buy year» παροτρύνουν τους άλλους χρήστες να μειώσουν τις αγορές τους και να ποζάρουν στα reels τους με τα λιγότερο trendy και παλιότερα ρούχα τους. Και ξαφνικά η νέα τάση είναι να μην ακολουθείς τις τάσεις.

Αλλά, από την άλλη, το να σνομπάρεις κάπως τη μόδα και τις όποιες επιταγές του lifestyle, πάντοτε ήταν κάπως κουλ. Το στιλ «εγώ βαριέμαι ν' ασχοληθώ με όλα αυτά, είμαι λίγο υπεράνω, έτσι γεννήθηκα» πάντοτε είχε μια υπεροπτική γοητεία που οι υπόλοιποι ζήλευαν. Άλλωστε το να ακολουθείς πιστά τις τάσεις μάλλον πράξη συμβιβασμού είναι, παρά αυτοέκφρασης. Και αυτό που σου πάει και σου δίνει αυτοπεποίθηση θα εξακολουθεί να τα κάνει όλα αυτά και του χρόνου.

Τι θέλουμε να πούμε τελικά με την εμφάνισή μας; Κάτι του τύπου «τρέχω δεξιά αριστερά για να βρω ποιος είμαι κάθε δυο τρεις εβδομάδες;» Μάλλον όχι. Το να είσαι σε διαρκή πανικό ώστε να προλάβεις το τελευταίο must have αξεσουάρ δεν σε κάνει κουλ, σε κάνει πανικόβλητο. Το να προσπαθείς υπερβολικά και να σ' απασχολεί υπερβολικά η γνώμη των άλλων σε κάνει απεγνωσμένο. Η εμμονή με τις τελευταίες τάσεις σε κάνει απλά νευρωτικό. Το «εγώ δεν θα ασχοληθώ και πολύ, πείτε μου όταν αυτό το πανηγύρι τελειώσει» μάλλον έχει την πιο διαχρονική γοητεία. Δεν το πιάνει και ο αλγόριθμος! **A**

LIVE ONE YEAR ANNIVERSARY

Το Μπαλκόνι του Ραφαζό

Πέμπτη
22.05
19:30

στην Πλατεία Δεξαμενής,
Κολωνάκι

voice
voice
102.5

Guests:

Πέννυ Μπαλτατζή, Μιρέλα Πάχου, Billie Kark, Νίνα Μαζάνη, Κατερίνα Λαζαρίδου,
Ody Icon, Γιάννης Μαργάρης, Akylas, Άρτεμις Κυριακοπούλου

powered by

protergia

SKINOS®
Mastiha Spirit

www.apolafste.ypethina.eneap.gr

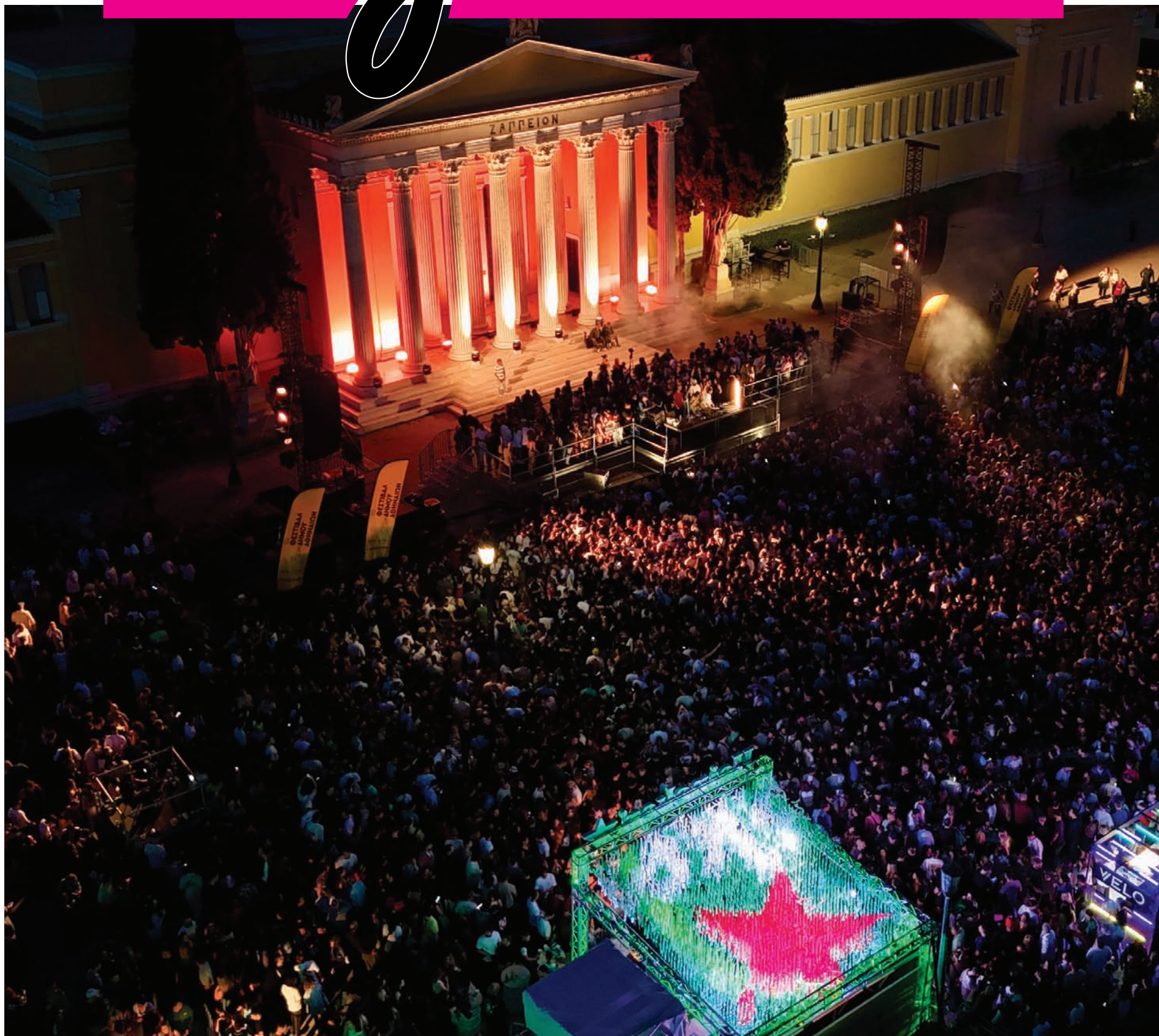


Απολαύστε υπεύθυνα

22
-
28
ΜΑΪ.
2025

City Guide

ΤΕΧΝΗ
ΜΟΥΣΙΚΗ
ΘΕΑΤΡΟ
ΓΕΥΣΗ
ΒΙΒΛΙΟ
ΣΙΝΕΜΑ



ΦΕΣΤΙΒΑΛ ΤΟΥ ΔΗΜΟΥ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

Η πρωτεύουσα μετατρέπεται σε πολιτιστική σκηνή

Όλες οι γειτονιές της πόλης γεμίζουν με τέχνη, μουσική και χορό

Το καθιερωμένο Φεστιβάλ του Δήμου Αθηναίων, που διαρκεί όλο τον Μάιο, φέτος επεκτείνεται και στις 149 γειτονιές της πόλης. Πλατείες, πάρκα και πεζόδρομοι μεταμορφώνονται σε χώρους πολιτισμού, με συναυλίες, χορευτικές παραστάσεις, κινηματογραφικές προβολές και παραδοσιακές εκδηλώσεις. Την τρέχουσα εβδομάδα ξεχωρίζουν οι εκθέσεις «*Clipping Athens*», με επίκεντρο έργα του Γύζη (Εικαστικός Κύκλος ΔΛ), και «*Conquistadors*», όπου δράκοι και θηρία αποβιβάζονται στη Λένορμαν (Πολιτιστικός Χώρος Macart). Παράλληλα, για το Σαββατοκύριακο έχουν προγραμματιστεί ξεναγήσεις και εκπαιδευτικά δρώμενα σε μουσεία της πόλης, αλλά και αφηγήσεις παραμυθιών για μικρούς και μεγάλους. Στα μουσικά, το Σάββατο 24 Μαΐου η Πλατεία Κουμουνδούρου φιλοξενεί street party (17.00-23.00), ενώ το Εν Λευκώ διοργανώνει το μεγάλο Spring Party στο Ωδείο Αθηνών (23.00-05.00). Η *ATHENS VOICE* συμμετέχει στο Φεστιβάλ με το 1st Green Experience Music Event, όπου τεχνολογία, φύση και ήχος συνυπάρχουν σ' ένα σκηνικό με LED οθόνες και ζωντανά φυτά (29 Μαΐου). Τέλος, η πόλη συνεχίζει να προσφέρει κινηματογραφικές εμπειρίες με το Φεστιβάλ Ισπανόφωνου Κινηματογράφου, καθώς και βραδιές ελληνικού σινεμά στο Πάρκο Ελευθερίας (από τις 26 Μαΐου). –**Νίκη-Μαρία Κοσκινά**

INFO Φεστιβάλ Δήμου Αθηναίων, 22-28 Μαΐου

Θέατρο, μουσική, εκθέσεις, προβολές. Πολιτιστικές προτάσεις που μας ιντριγκάρουν αυτό το επταήμερο



«A suggestion for two», Σοφία Παπαδοπούλου

4 καλλιτέχνες «συνομιλούν» μέσω των έργων τους

Η έκθεση «Zabriskie Point», σε επιμέλεια Κωνσταντίνου Θ. Σπυρόπουλου, φέρνει σε διάλογο τα έργα των **Στάθη Φώτη, Ρόζας Ζεϊντάν, Έλενας Κυρκιλή και Σοφίας Παπαδοπούλου**. Ο Φώτης μεταφράζει ζωγραφικά την ένταση και την έκρηξη του Αντονιόνι με δυναμική χειρονομία και χρωματική ένταση. Η Ζεϊντάν ενώνει φωτογραφία και ζωγραφική, διερευνώντας τη μνήμη και την αλλοίωση της εικόνας. Η Κυρκιλή συνθέτει κολάζ-παλίμψηστα που αγγίζουν το απροσδόκητο, ενώ η Παπαδοπούλου φτιάχνει χωρικές αφηγήσεις που συνδέουν την προσωπική εμπειρία με τη συλλογική κατάρρευση. *Artshot - Sophia Gaitani, έως 24 Μαΐου*



© ΓΙΑΝΝΗΣ ΚΑΡΑΜΙΤΡΟΣ

2 Πώς ορίζουμε το τέρας σήμερα;

Ένα αλληγορικό παραμύθι που κινείται ανάμεσα στην πραγματικότητα και τη φαντασία. Μεταφερόμαστε σε μια χώρα που κανείς δεν γνωρίζει και σε μια εποχή που δεν αφορά κανένα. Μια καλόκαρδη κοπέλα αποφασίζει χωρίς λόγο να μεταμορφωθεί σε τέρας, δολοφονώντας όλα της τα αγαπημένα πρόσωπα. Η νέα παράσταση, «**Το τέρας**», σε κείμενο και σκηνοθεσία της **Ηρώς Μπέζου**, φέρνει στην επιφάνεια μια τρομακτική μεταμόρφωση, που, καθώς φαίνεται, είναι ο δρόμος της ηρωίδας προς την ελευθερία. *Θέατρο Τέχνης, Φρυνίχου, έως 30 Μαΐου*

3 Ένα σουρεαλιστικό ταξίδι στους φόβους του αιώνα μας

Η οικογένεια μαζεύεται για ένα δείπνο στη μνήμη του πατέρα. Ωστόσο, κανείς δεν τρώει... Ένα εξαιρετικά τεταμένο κλίμα επικρατεί, όπου κανείς δεν υποχωρεί και όλοι εμμένουν στις θέσεις τους, οδηγώντας τη βραδιά σε απόλυτο αδιέξοδο. Το έβδομο άτομο του τραπέζιού, που είναι ουσιαστικά και ο πρωταγωνιστής της συζήτησης είναι ο αιώνας μας. Το έργο, «**Ο αιώνας μου**», σε κείμενο και σκηνοθεσία του **Παύλου Παυλίδη**, γεμάτο σουρεαλιστικά στοιχεία, με έντονο ρυθμό και συνεχείς μεταπηδήσεις από θέμα σε θέμα, αποδίδει το κλίμα αβεβαιότητας και ανασφάλειας που όλοι βιώνουμε. *Θέατρο Άνεσις, έως 15 Ιουνίου*



© ΧΡΗΣΤΙΝΑ ΘΥΛΑΚΤΟΠΟΥΛΟΥ

4 Οι θαλασσογραφίες της Λίτσας Κασούμη

70 μικρές και μεγάλες ακουαρέλες γύρω από μια κοινή θεματική: τη θάλασσα και όλα όσα την περιβάλλουν. Κάθε έργο κρύβει πίσω του μια διαφορετική ιστορία και μια ξεχωριστή στιγμή. Με δυνατά χρώματα και μεικτές τεχνικές, η καλλιτέχνης μεταφέρει στον καμβά ανθρώπους, τοπία, αλλά πάνω από όλα συναισθήματα, μνήμες και προσωπικές αλήθειες. Τα έργα της Λίτσας Κασούμη στην έκθεση «**Αρμενάκια**» χαρακτηρίζονται από έναν ρεαλισμό που συνδυάζεται με μια γλυκιά παιδικότητα. *Δημοτική Πινακοθήκη του Δήμου Παπάγου Χολαργού, 22 Μαΐου έως 4 Ιουνίου*

5 Μια μαύρη κωμωδία για τις παθολογίες της ελληνικής κοινωνίας

Η παράσταση «**Ο τόννος**» ακολουθεί τη ζωή του Αλέξη, ενός παιδιού που προσπαθεί να βρει τα πατήματά του. Το έργο του **Γιάννη Κεντρωτά**, σε σκηνοθεσία **Μιχάλη Κουλάκου**, γράφτηκε την προηγούμενη δεκαετία της ελληνικής και διεθνούς οικονομικής και πολιτικής κρίσης. Χρησιμοποιώντας πολλά σουρεαλιστικά στοιχεία, εξετάζει με κριτικό τρόπο όλα τα δεινά της σύγχρονης πραγματικότητας. *Ολνίο, έως 31 Μαΐου*



«Tau e Tabatinga»



6 Οι ρωγμές της Αντριάνα Βαρεζάο

Η διάσημη εικαστικός με καταγωγή από τη Βραζιλία παρουσιάζει την πρώτη της ατομική έκθεση στην Ελλάδα, με τον τίτλο «**Historias Moldavas**». Ανατρέποντας τους κανόνες της παραδοσιακής τέχνης, αλλά αντλώντας έμπνευση από την κεραμική τέχνη της Βραζιλίας, της Ελλάδας, της Τουρκίας και της Κίνας, η Βαρεζάο δημιουργεί έργα με την τεχνική craquelure (κρακελέ όψη). Για να πετύχει το επιθυμητό εικαστικό αποτέλεσμα, αναμειγνύει γύψο με το χέρι, ενώ στη συνέχεια τον εφαρμόζει στον καμβά και τον αφήνει να στεγνώσει φυσικά. Από τη διαδικασία αυτή προκύπτουν οι χαρακτηριστικές ρωγμές στα έργα της. *Gagosian, έως 14 Ιουνίου*

«Επιστροφή στις ρίζες - Αφιέρωμα στον Γκρέκο»



7 Οι «Συνάψεις» του Μαρτίνου Γαβαθά

Η πρώτη αναδρομική έκθεση για τον ζωγράφο και χαρακτή Μαρτίνο Γαβαθά, που πέθανε αιφνίδια τον Μάρτιο, φιλοξενεί περίπου 90 έργα του απ' όλες τις περιόδους της καλλιτεχνικής του πορείας. Σε επιμέλεια της **Ελισάβετ Πλέσσα**, οργανώνεται σε 4 ενότητες, ξεκινώντας από την πρώιμη περιόδο του, μέχρι τα έργα της ύστερης δημιουργικότητάς του, όπου χρησιμοποιεί την τεχνική του κολάζ με έναν μοναδικό τρόπο. Ο Γαβαθάς ασχολήθηκε με τη σύνθεση αντιθέτων και την αλληλεπίδραση μεταξύ του φανταστικού και του πραγματικού, του παρελθόντος και του παρόντος. *Πινακοθήκη Δήμου Αθηναίων, έως 29 Ιουνίου*

Για να καταχωριστείτε στους οδηγούς της Α.Υ., στείλτε δελτία Τύπου 2 εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία. Ταχυδρομικώς στη διεύθυνση Χαρ. Τρικούπη 22, 10679 Αθήνα ή στο fax 210 3617310 ή στο avguide@athensvoice.gr



© ΘΟΔΩΡΗΣ ΜΑΡΚΟΥ

8 Η Αθήνα σε ρυθμούς τζαζ

Το 24ο Jazz Festival ξεκινά. Για μία εβδομάδα θα περάσουν από τη σκηνή της Τεχνόπολης 21 σχήματα από 19 χώρες, με ήχο που καλύπτει ένα ευρύ φάσμα: από την ηλεκτρική ενέργεια των Toot Ensemble (Τσεχία) και τους ψυχεδελικούς ΑΥΓΥΚΑ (Τουρκία), μέχρι τους πρωτοποριακούς ΕΑΒΣ (Πολωνία) και τον βραβευμένο Enrico Rava (Ιταλία). Την ελληνική σκηνή εκπροσωπούν οι Valia Calda, Modified Dog και Yiorgos Bereris Trio. Το φεστιβάλ στηρίζει τη σύγχρονη τζαζ και παρουσιάζει ήχους χωρίς γεωγραφικά ή μουσικά σύνορα. *Τεχνόπολη Δήμου Αθηναίων, 26 Μαΐου έως 1 Ιουνίου*

9 Black Coffee στην Βότοχε Arena: Ένα Club Show παγκόσμιου επιπέδου

Ο παγκόσμιος θρύλος της ηλεκτρονικής επιστρέφει στην Αθήνα για ένα ανεπανάληπτο event στην Βότοχε Arena – έναν χώρο που μεταμορφώνεται ειδικά για τη βραδιά. Με ένα δίσωρο+ set, κορυφαίο ήχο και παραγωγή διεθνών προδιαγραφών, υπόσχεται μια εμπειρία γεμάτη ένταση, συναίσθημα και ρυθμό. Ένα exclusive show που δεν μοιάζει με κανένα άλλο.

Βότοχε Arena, 23 Μαΐου



© MIKE RAFAIL

10 Ένα πρωτοποριακό έργο του 15ου αιώνα επί σκηνής

Ένα κείμενο που γράφτηκε πάνω από 500 χρόνια πριν ζωντανεύει φέτος στη σκηνή του ΚΘΒΕ, σε διασκευή και σκηνοθεσία του καλλιτεχνικού διευθυντή Αστέριου Πελέκη. Η «Θελεστίν» του Φερνάντο ντε Ρόχας κατεβαίνει για λίγες παραστάσεις στην Αθήνα. Μια πονηρή μάγισσα – πρώην ιερόδουλη και νυν προαγωγός – που γνωρίζει καλά τα μυστικά του έρωτα δίνει φίλτρα και μαγικά βότανα στον ερωτευμένο ιππότη Καλλίστο, για να κατακτήσει την αγαπημένη του Μελιβέα. Όλη η υποκρισία και η απληστία της εποχής μεταφέρεται επί σκηνής μέσω αυτής της ιλαροτραγωδίας. Στον πρωταγωνιστικό ρόλο η Ελισάβετ Κωνσταντινίδου. *Θέατρο Ηβη, από 22 Μαΐου έως 1 Ιουνίου*

ΜΗΝ ΤΟ ΧΑΣΕΙΣ



© ΕΡΑ / SEBASTIEN NOGIER

11 Μέσα στο μουσικό σύμπαν του Ντέιβιντ Λιντς

Ένα μαγευτικό μελωδικό ταξίδι στον κόσμο του εμβληματικού σκηνοθέτη, μέσα από τα soundtrack των ταινιών του, που άφησαν εποχή. Η εκδήλωση ξεκινά με μια εισαγωγή στο ιδιαίτερο σύμπαν του Λιντς από τους ηθοποιούς Βασιλική Δρίβα και Άλκη Μπακογιάννη. Στη συνέχεια, τον λόγο θα πάρουν οι μουσικοί, υπό τη διεύθυνση του Γιώργου Ζερβού, που θα ερμηνεύσουν αγαπημένα κομμάτια από ταινίες του σκηνοθέτη, όπως το αριστουργηματικό «Blue Velvet» και το «Love me» του Έλβις Πρίσλεϊ από την «Ατίταση καρδιά». *ΚΤΙΣΤΗΝ, Θόλος, 25 Μαΐου*

12 «Συγγνώμη κύριε Μπέκετ» για λίγες ακόμη παραστάσεις

Στο πρώτο θεατρικό έργο της Σοφίας Φιλιππίδου πρωταγωνιστές είναι δυο φίλοι που δραπετεύουν από τα φώτα της πόλης και καταλήγουν σ' ένα δάσος. Η μεγάλη «διαφωνία» της με το έργο του Μπέκετ είναι ότι αυτοί δεν περιμένουν τίποτα ή κανέναν. *Το μαγαζάκι της τέχνης, έως 25 Μαΐου*



© ΝΙΚΗΤΑΣ ΚΑΚΑΚΗΣ

13 Papazó και Voice 102,5 στην πλατεία Δεξαμενής

Ο Papazó, ο καλλιτέχνης που έγινε φαινόμενο μέσα από τις viral διασκευές του στο TikTok, δίνει μια επετειακή συναυλία. Με αυθεντικότητα, χιούμορ και μια ιδιαίτερη ματιά στο ελληνικό τραγούδι, μας προσκαλεί σε μια βραδιά γεμάτη ενέργεια, συναίσθημα και εκπλήξεις. Ο Voice 102.5 και το Φεστιβάλ του Δήμου Αθηναίων γιορτάζουν μαζί του έναν ολόκληρο χρόνο μουσικής από το πιο αγαπημένο μπαλκόνι της πόλης. *Πλατεία Δεξαμενής, 22 Μαΐου, 19:30 - Ο Voice 102.5 είναι χορηγός επικοινωνίας*





critic's CHOICE

Επικίνδυνη Αποστολή: Η έσχατη τιμωρία

(MISSION: IMPOSSIBLE - THE FINAL RECKONING) ***

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Κρίστοφερ Μακ Κουάρι ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Τομ Κρουζ, Βινγκ Ρέιμς, Χέιλι Άτγουελ, Σάιμον Πεγκ, Βανέσα Κέρμπεϊ, Άντζελα Μπάσετ

JUST THE FACTS

Επικίνδυνες αποστολές:
Η έσχατη λύση ***
Συναισθηματικοί υπερκατάσκοποι στο λυκόφως της ζωής

Oh, Canada ***
Η σκληρή εξομολόγηση των Σρέιντερ-Μπανκς

Δεν είμαι εγώ ***
Η αυτοπροσωπογραφία του Καράξ

Νόρα ***
Από τη Σαουδική Αραβία με αγάπη

Λίλο και Στιτς **
Για σέριφινγκ στη Χαβάνη

Μίσος ****
Το χρονικό μιας ατελείωτης πτώσης

Όταν Χαντ βρίσκεται στο μάτι του κυκλώνα όταν ένας νέος, αόρατος –και φαινομενικά ανίκητος– εχθρός απειλεί την ασφάλεια του πλανήτη και το μέλλον της ανθρωπότητας. Ένα εξελιγμένο πρόγραμμα τεχνητής νοημοσύνης αποκτά πρόσβαση στα πυρηνικά συστήματα των πιο ισχυρών χωρών, οι ηγέτες των οποίων νιώθουν τον κλοιό της ολοκληρωτικής καταστροφής να στενεύει επικίνδυνα. Ο Χαντ και η ομάδα του θα προβούν σε μια αψυχολόγητη ενέργεια, που θα προκαλέσει σφοδρές αντιδράσεις και θα εγείρει μια σειρά καίριων ερωτημάτων γύρω από τη σκιά και αμφιλεγόμενη δράση τους.

Τριάντα χρόνια σχεδόν μετά την πρώτη «Επικίνδυνη αποστολή» (του Μπράιαν ντε Πάλμα και του, πιστωτικά τότε, Τομ Κρουζ), που έσκιζε στα ταμεία, έχει μπει αρκετό νερό στο αυλάκι του δημοφιλούς franchise. Τα χρόνια που μεσολάβησαν και οι σχέσεις που σφυρηλατήθηκαν μεταξύ των μελών της ομάδας του Ίθαν αποτέλεσαν το βασικό καύσιμο μιας συνεχιζόμενης, αμείωτης έντασης ιστορίας γύρω από την παγκόσμια ασφάλεια και τα παιχνίδια κατασκοπίας. Χωρίς να οβηίνει τίποτα απ' όσα έχουν προηγηθεί στα υπόλοιπα φιλμ και με μια σαφή νοσταλγική χροιά ως προς τον τρόπο με τον οποίο σχεδίασε το φινάλε των «Επικίνδυνων αποστολών», ο σκηνοθέτης Κρίστοφερ Μακ Κουάρι καταφέρνει να υπογράψει τους άξιους επικούς τίτλους της δημοφιλούς κινηματογραφικής σειράς. Μάλιστα, η σύνδεση της νέας περιπέτειας με το πρώτο φιλμ του 1996 –και ειδικά με τη σκηνή ανθολογίας του κρεμασμένου σαν αράχνη Τομ Κρουζ στην επιχείρηση κλοπής των αρχείων της CIA– περιλαμβάνει μια πολύ ενδιαφέρουσα ιδέα, που γεφυρώνει υποδειγματικά τον παλιό (η περίοδος που σχετίζεται με το τέλος του Ψυχρού Πολέμου) με τον νέο (οι ολοένα και πιο έντονες αντιδράσεις για την αλόγιστη εφαρμογή της Τεχνητής Νοημοσύνης σε όλες τις βαθμίδες της καθημερινότητας) κόσμο, ο οποίος βυθίζεται όλο και περισσότερο σε κλίμα άγχους και αβεβαιότητας. Ο Μακ Κουάρι, που έχει υπογράψει και τα τελευταία τρία φιλμ των «Επικίνδυνων αποστολών», δεν παρεκκλίνει ούτε εκατοστό από την πορεία του. Η «Εσχατη λύση» μπορεί να αργεί να πάρει μπρος όσον αφορά το κομμάτι της δράσης, αλλά από τη στιγμή που ο Ίθαν Χαντ (απτόντος ο 62χρονος Κρουζ, συνεχίζει τα επικίνδυνα παιχνίδια με την αδrenaline) ξεκινάει την κούρσα του απέναντι στο χρονόμετρο, τότε το θέαμα απογειώνεται με μια σειρά απολαυστικών σκηνών. Ειδικά όλη η σεκάνς στα παγωμένα νερά και τη σκοτεινή άβυσσο είναι εκ προοιμίου κλασική. Κυρίως όμως η... έσχατη «Επικίνδυνη αποστολή» μάς αποζημιώνει με τη συναισθηματική φροντίδα με την οποία αποδίδεται η ψυχολογία των κουρασμένων πρακτόρων που ετοιμάζονται να επιστρέψουν στον κόσμο των σκιών. Εκεί δηλαδή ανήκουν, ζουν και εντέλει πεθαίνουν.

ΑΚΟΜΗ

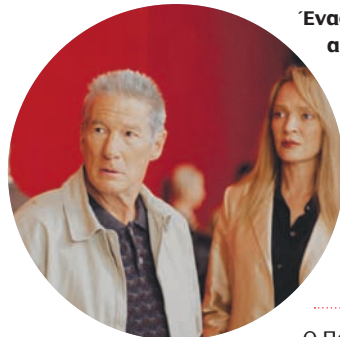
▶▶▶ Στο κατά διαστήματα διασκεδαστικό παιδικό φιλμ «**Λίλο και Στιτς**» (") μαθαίνουμε πώς η μικρή Χαβανέζα Λίλο γνώρισε τον κολλητό της φίλο από το διάστημα.
▶▶▶ Επανεκδοση για το φιλμ-αναφορά του **Ματιέ Κασοβίτς** «**Μίσος**» (**La haine**) (""), που έπεσε σαν κομήτης πριν από τρεις δεκαετίες στον χώρο του σινεμά και ακόμη μας απασχολεί έντονα για τον επίκαιρο προβληματισμό και την αγέραςτη οπτική του.

* ΑΔΙΑΦΟΡΗ
** ΜΕΤΡΙΑ
*** ΚΑΛΗ
**** ΠΟΛΥ ΚΑΛΗ
***** ΕΞΑΙΡΕΤΙΚΗ

Και τον Χρυσό Φοίνικα κερδίζει....

Oh, Canada ***

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Πολ Σρέιντερ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Ρίτσαρντ Γκιρ, Ούμα Θέρμαν, Τζέικομπ Ελόρντι



Ένας νεαρός Αμερικανός, για ν' αποφύγει την υποχρεωτική στρατολόγηση στα χρόνια του πολέμου στο Βιετνάμ, το σκάει στον Καναδά και ξεκινάει μια νέα ζωή. Αρκετά χρόνια μετά, φτασμένος πια αλλά και βαριά άρρωστος σκηνοθέτης ντοκιμαντέρ, καλείται να δώσει συνέντευξη για μια τηλεοπτική δουλειά.

Ο Πολ Σρέιντερ («Μετρητής καρτών», «Master gardener», «Ακρότητες») βασίζεται σε ένα μυθιστόρημα του Ράσελ Μπανκς και ξετυλίγει μια πικρή και μελαγχολική ιστορία. Η κατάθεση ψυχής του ήρωα θα οδηγήσει τον Σρέιντερ σ' ένα σκληρό, μπεργκμανικής υφής ψυχόδραμα, όπου ξεχωρίζει η ερμηνεία του Ρίτσαρντ Γκιρ. Μία ακόμη ιστορία απολύτρωσης από τον σεναριογράφο του «Ταξίτζη», που σκιαγραφεί τη διαμάχη πνεύματος και ενστίκτου, με στοιχεία ενός οριστικού ξεκαθαρίσματος και με φόντο ιστορικά γεγονότα που σημάδεψαν μια ολόκληρη εποχή.

Νόρα (NORAH) ***

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Ταουφίκ Αλζαϊντί ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Γιακούμπ Αλφαρχάν, Αμπντουλάχ Αλσαντάν, Μαρία Μπαχράουι

Στη Σαουδική Αραβία της δεκαετίας του 1990, η καλλιτεχνική έκφραση απαγορεύεται διά νόμου. Όταν ένας νεαρός δάσκαλος-καλλιτέχνης διορίζεται σ' ένα απομακρυσμένο χωριό, βρίσκει στο πρόσωπο της γοπευτικής Νόρας τη χαμένη του έμπνευση.



Ένα διαμαντάκι από τη Σαουδική Αραβία, που απέσπασε ειδική μνεία στο τμήμα «Ένα Κάποιο Βλέμμα» του 74ου Φεστιβάλ των Καννών. Χωρίς υπερβολές που σκοπεύουν στον εντυπωσιασμό του θεατή, απευθύνεται στους σινεφίλ που μπορούν, πίσω από τις ανεπαίσθητες λεπτομέρειες μιας ελάχιστονης «ερωτικής» ιστορίας, να ανιχνεύσουν τα σημαντικά μεγέθη ενός επίκαιρου πολιτικού δράματος. Δεν αναλώνεται σε απλοϊκούς συμβολισμούς, αλλά επιτρέπει στους αυθεντικούς αντιπρώες του να χαθούν στη σαγήνη του μεγαλείου της ψυχής που μπορεί να «φυτρώσει» ακόμη και στα πιο άγονα μέρη της Γης.

Δεν είμαι εγώ (C'EST PAS MOI /IT'S NOT ME)***

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Λεός Καράξ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Ντενί Λαβάν, Κατερίνα Γιούσινα, Νάστια Γκολούμπεβα Καράξ

Άναρχα στιγμιότυπα, όπου η τρομακτική πραγματικότητα και η κινηματογραφική φαντασία αλληλοσυμπληρώνονται χωρίς καμία σύνδεση.



Τούτο το θαυμάσιο και πρωτότυπο κινηματογραφικό πείραμα με τη μορφή δοκιμίου εναλλάσσει ρυθμό, στίλ και ταχύτητα, χωρίς να υπάρχει ξεκάθαρη σύνδεση μεταξύ των οπτικών εμπνεύσεων και των φιλοσοφικών στοχασμών του δημιουργού του. Εκεί λοιπόν που βλέπουμε τον ίδιο τον Καράξ να περπατά στην Αριστερή Όχθη του Παρισιού μαζί με την επτάχρονη κόρη του και να ανταλλάσσουν απολαυστικές στιχομυθίες (μεγάλη μούρη η μικρή), παρεμβάλλονται καθηλωτικές εικόνες από το έργο του Γκοντάρ ή αλληγορικές σκέψεις για την επεισοδιακή ζωή του Πολάνσκι, μαζί με κάποια αντισυμβατικά πρελούδια που πιστοποιούν για μία ακόμη φορά την ασυναγώνιστη εικονοκλαστική δύναμη του δημιουργού των «Εραστών της γέφυρας».

«ΠΩΣ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΟΝ ΣΕ ΕΝΑΝ ΠΟΝΟ ΣΑΝ ΑΥΤΟΝ ΝΑ ΜΗΝ ΥΠΑΡΧΕΙ ΝΟΗΜΑ;» (OH, CANADA)

Τόμας
Μπέρνχαρντ
«Βαδίζοντας»
Σκηνοθεσία
Αλεξάνδρα
Καζάζου,
Ομάδα
Transatlantic
Group,
Θέατρο Δίπυλον



©KAROL JAREK

Βαδίζοντας

Η Αλεξάνδρα Καζάζου σκηνοθετεί με έμπνευση Τόμας Μπέρνχαρντ

Το διήγημα «Βαδίζοντας» του αιρετικού Αυστριακού συγγραφέα Τόμας Μπέρνχαρντ αποτελεί τη βάση για την περφόρμανς που δημιουργεί η Ελληνοπολωνέζα Αλεξάνδρα Καζάζου εντός ενός ηχοκινησιακού περιβάλλοντος υψίστης ακρίβειας, με τη βοήθεια των έξι ηθοποιών της.

Ο γνωστός για την εμμονή στη λεπτομέρεια και στην επαναληπτικότητα του λόγου Μπέρνχαρντ θέτει εδώ το βάδισμα ως μια συνθήκη παραγωγής σκέψης, ανταλλαγής απόψεων, αλλά και έναν μηχανισμό παραγωγής λόγου, ο οποίος κάνει κύκλους γύρω από το ίδιο θέμα σε βαθμό εξαντλήσεως, παραληρηματικό.

Το διήγημα αναφέρεται σε έναν περίπατο του αφηγητή με κάποιον φίλο του ονόματι Όλερ, ο οποίος, με τη σειρά του, αναφέρεται στον περίπατο που έκανε με έναν άλλο γνωστό του, τον Κάρερ, και σε όσα συνέβησαν τότε. Πρόκειται στην ουσία για μια, από αφηγηματικής τεχνικής, αναληπτική αφήγηση, όπου τα όσα ο Όλερ διηγείται ότι συνέβησαν σε παρελθοντικό χρόνο με τον Κάρερ και επαναλαμβάνει τώρα ο αφηγητής, σ’ αυτή τους την επανάληψη εμπλουτίζονται συνεχώς και με κάποιο νέο στοιχείο, με μια αμυδρή διαφοροποίηση, η οποία χάνεται μέσα στην ατέρμονα κυκλωτική αφήγηση.

Εξάλλου, ένα δεύτερο θέμα που υφέρπει στην όλη αφήγηση με αφορμή τον Κάρερ (ο οποίος θα βρεθεί έγκλειστος στο ψυχιατρείο) είναι η διάκριση των ορίων μεταξύ τρέλας και λογικής, ένα θέμα ιδιαίτερα προσφιλές στον Μπέρνχαρντ, ο οποίος, έχοντας ως επίκεντρο του όλου έργου του την αρρώστια, ταυτίζει την ψυχική με τη σωματική ασθένεια: «*Η κάθε αρρώστια μπορεί να ονομαστεί αρρώστια του πνεύματος*» θα βάλει ως προμετωπίδα στο «*Κρύο*» (1981), δανειζόμενος ένα απόφθεγμα του Νοβάλις. Γι’ αυτόν, όλες οι μορφές αρρώστιας είναι εναλλάξιμες και ισότιμες, όπως επιβεβαιώνει άλλωστε και στο άλλο του μυθιστόρημα «*Ο ανιψιός του Βιτγκενστάιν - Μια φίλια*» (1982), όπου η φυματίωση του αφηγητή (Μπέρνχαρντ) και η τρέλα του φίλου του, Πάουλ Βιτγκενστάιν (ανιψιού του γνωστού φιλοσόφου), θεωρούνται ως δύο μορφές του ίδιου νομίσματος: «*Ο Πάουλ έγινε τρελός γιατί ξαφνικά*

κά ορθώθηκε ενάντια σε όλα, και, όπως είναι φυσικό, τότε αναποδογύρισε, όπως αναποδογύρισα κι εγώ μια μέρα, γιατί ορθώθηκα, όπως εκείνος, ενάντια σε όλα, μόνο που εκείνος κατέληξε τρελός για τον λόγο που εγώ κατέληξα φυματικός» (μετ. Δημήτρης Βάρσος, Εστία, 1989, σ. 23).

Ίσως με αυτή την «παράλογη» λογική ενός από τους πλέον ανατρεπτικούς συγγραφείς, την περφόρμανς «Βαδίζοντας» της Αλεξάνδρας Καζάζου κλείνει, εμφανιζόμενος ξαφνικά και παίρνοντας τον λόγο από τους άλλους περφόρμερ, ο **Σταύρος Ζαφείρης**, ηθοποιός και χορευτής ΑμεΑ, πάνω στο αναπηρικό του αμαξίδιο. Καθώς, όπως ειπώθηκε, επίκεντρο της διήγησης του Όλερ που μεταφέρει ο αφηγητής δεν είναι φτιαγμένα από φτηνά τσεχοσλοβάκικα ρετάλια, με αποτέλεσμα να έρθει σε αντιδικία με τον πωλητή, ανιψιό του ιδιοκτήτη. Επιβαρυσμένος ψυχολογικά από την αυτοκτονία ενός φίλου του, θα υπερβεί με την εμμονή του και την προσβλητική συμπεριφορά του κάθε όριο λογικής. Είναι, λοιπόν, αυτό το επεισόδιο της επίσκεψης στο κατάστημα το σημείο στο οποίο θα επικεντρωθεί η περφόρμανς, καθώς θα αναπαραστήσει κινησιολογικά τόσο τον περίπατο του αφηγητή με τον Όλερ, όσο και τον, σε παρελθόντα χρόνο, περίπατο και επίσκεψη στο κατάστημα του Όλερ με τον Κάρερ και την έκκεντρη συμπεριφορά του τελευταίου.

Οι πέντε ηθοποιοί, τοποθετημένοι σε κύκλο, αφού αρχίσουν με ένα υποβλητικό φωνητικό, θα αναλάβουν τους περιπατητικούς τους ρόλους μέσα στον χώρο, ο οποίος ορίζεται περιμετρικά από ενδιαφέρουσες κατασκευές, που, όπως αποδεικνύεται, με την ανάλογη ώθηση γίνονται παραγωγοί ήχων. Ο Πολωνός ηθοποιός και μουσικός Ραφάλ Χαμπέλ, που δίνει και την αρμόζουσα ώθηση στις κατασκευές, θα χρησιμοποιήσει και δοξάρι επάνω τους για την παραγωγή ενός ακόμη, διαφορετικού ήχου, ενώ στις πλέον θορυβώδεις στιγμές τους θα εκφέρει ρυθμικά τον λόγο του κειμένου στα πολωνικά.

Είναι αξιοθαύμαστος ο τρόπος με τον οποίο οι ηθοποιοί καθιστούν το βάδισμα στον χώρο εικονοποίηση των περιγραφόμενων καταστάσεων λόγου που βιώνουν τα δραματικά πρόσωπα. Ενώ όλοι περπατούν ανά δυάδες ή μόνοι, εκφέροντας εναλλάξ τη διήγηση, άλλοτε συντονίζονται μεταξύ τους και άλλοτε ατομικοποιούν το βάδισμα, εκφράζοντας έτσι τις εύθραυστες ψυχικές ισορροπίες των προσώπων, ακροβατώντας στο μεταίχμιο της σωματικής του ισορροπίας, και ειδικότερα του Κάρερ, τον οποίο ως επί το πλείστον υποδύεται, ακροβατώντας στο μεταίχμιο της σωματικής του ισορροπίας, ο καταπληκτικός κινησιολογικά **Σπύρος Δέτσικας**. Δίπλα του, στον ρόλο του συνοδού του, στέκεται ο εκφραστικός στον λόγο και τη μιμική του προσώπου, σταθερά ασταθής **Βασίλης Τρυφουλτσάνης**.

Ωστόσο, τα περιπατητικά δίδυμα αλλάζουν ή απλώς ο λόγος μετατοπίζεται συχνά αλλού, στους με διαφορετικούς κινησιακούς κώδικες **Βασίλη Μπούτσικο**, **Ραφάλ Χαμπέλ** και **Νάντια Μπαϊμπά** με την εντυπωσιακή χορογραφμένη της κίνηση. Είναι αλήθεια ότι όλοι τους εκφέρουν έναν καθαρό, με άσογες παραλλαγές τονικότητας λόγο εντός ενός παράδοξου ηχοτοπίου που μουσικοποιεί την εκφορά του. Ταυτόχρονα, η επιδείξια, απόλυτα ενορχηστρωμένη και δίχως καμία παύση κίνηση ακολουθεί τις αναληπτικές της αφήγησης, διαφοροποιούμενη επανεισάγοντας και ανά πρόσωπο και δημιουργώντας μια κινησιολογική πολυμορφία συνεπή σε μια αθέατη παρτιτούρα γραμμένη για ομιλούντα σώματα που αλληλεπιδρούν καλύπτοντας ολόκληρο τον σκηνικό χώρο.

Θεωρώ ότι η σκηνοθετική προσέγγιση της Αλεξάνδρας Καζάζου συνιστά ένα παραστασιακό επίτευγμα με έμπνευση αλλά και απόλυτη συνέπεια στο κείμενο και τις προθέσεις του, αναδεικνύοντάς το με τον καλύτερο δυνατό τρόπο. Τον σχεδόν ασθμαίνοντα λόγο μετέφρασε ο **Αντώνης Γαλέος**, ενώ τη δραματουργία ανέλαβε ο εκ των συνιδρυτών της Ομάδας **Κάρολ Γιάρεκ**. Την κατασκευή του σκηνικού ανέλαβε ο **Βασίλης Χατζόπουλος**.

Καθόλη τη διάρκεια της περφόρμανς προβάλλεται στον τοίχο βίντεο με δρόμους και καταστήματα, σε σχεδιασμό **Γιώργου Γούση**, αντιπαράβάλλοντας έτσι στη λιτότητα του σκηνικού χώρου την εξωτερική πραγματικότητα. ●

Σημειώσεις Ενός Μονομανούς

CCCXXVII Του ΓΙΩΡΓΟΥ ΦΛΩΡΑΚΗ

**Ian Curtis: Ο έρωτας θα μας χωρίσει.
Ξανά!**

Στις 18 Μαΐου του 1980 ο τραγουδιστής των Joy Division, Ian Curtis, αυτοκτονεί στο σπίτι του στο Μάκλσφιλντ. Είναι μόλις είκοσι τριών ετών.

Η γνωριμία αρκετών από εμάς με τους Joy Division έγινε την ίδια εποχή που ανακαλύπταμε τους **Cure**, τους **Bauhaus**, τη **Siouxsie**, τους **Sisters of Mercy**, όταν δηλαδή ανακαλύπταμε τη σκοτεινή πλευρά του post-punk. Κι επειδή στην Ελλάδα –ειδικά εκείνες τις εποχές– οι μουσικές αργούσαν να φτάσουν, το πιθανότερο είναι ότι ο Ian Curtis ήταν ήδη νεκρός. Άλλωστε, τα δύο πρώτα άλμπουμ των Joy Division, το «*Unknown Pleasures*» και το «*Closer*», κυκλοφόρησαν στην ελληνική αγορά το 1984, με το «*Still*» να έρχεται την επόμενη χρονιά. Βεβαίως πριν κυκλοφορήσουν ελληνικά, πιθανότατα είχαν εμφανιστεί στα δισκοπωλεία κάποιες κóπιες εισαγωγής –όπως λέγαμε εκείνη την εποχή–, όμως προφανώς δεν ήταν αρκετές ώστε να δημιουργήσουν συνθήκες πλατιάς ενασχόλησης.

Ο Ian Curtis είχε αυτοκτονήσει ήδη από το 1980, εγκλωβισμένος σε δύο παράλληλους έρωτες, εκείνον για τη σύζυγό του **Deborah Curtis** κι εκείνον για την **Annik Honoré**, δημοσιογράφο και συνιδιοκτήτρια των δισκογραφικών εταιρειών Les Disques Du Crépuscule και Factory Benelux. Αν ακούσει κανείς προσεκτικά τους στίχους και την ερμηνεία των τραγουδιών των Joy Division, θα καταλάβει αμέσως ότι τα συναι-

σθήματα του Ian Curtis πήγαιναν τόσο βαθιά, που του ήταν αδύνατο να τα ελέγξει. Άλλωστε, όταν αυτοκτόνησε ήταν μόλις είκοσι τριών ετών.

Ο τραγουδιστής των Joy Division, Ian Curtis, εμφανίζεται ζωντανά στη σκηνή του Lantaren Venster στο Ρότερνταμ της Ολλανδίας (16 Ιανουαρίου 1980)

σθήματα του Ian Curtis πήγαιναν τόσο βαθιά, που του ήταν αδύνατο να τα ελέγξει. Άλλωστε, όταν αυτοκτόνησε ήταν μόλις είκοσι τριών ετών.

Στον πρόλογο του βιβλίου που περιλαμβάνει τους στίχους και τα σημειωματάρια του Ian Curtis, «*So, This Is Permanence*», η Deborah γράφει: «*Τον Ian μου τον σύστησε στο Macclesfield, το 1972, ένα αγόρι που τον αποκαλούσε αδελφό του. Αυτός ο μοναδικός έφηβος, που ποτέ δεν πήγαινε στη λέσχη νέων με τα άλλα παιδιά, στεκόταν και πόζαρε στο μπαλκόνι του διαμερίσματος των γονιών του. Φορούσε eye liner, στενό τζιν και ένα παράξενο γούνινο μπουφάν – κάποιος θα γελούσαν, αλλά υπήρχε μια τελετουργία σε εκείνη την πρώτη συνάντηση. Είχε ένα μαύρο ντοσιέ με διαχωριστικά για τα θέματα που έγραφαν: "Στίχοι" και "Μυθιστόρημα". Ένιωσα υπερήφανη που με επισηστεύσαν αρκετά ώστε να με αφήσει να δω ποιες ήταν οι φιλοδοξίες του. Είχα κολλήσει. Ο ρομαντισμός τού ότι ήταν την ίδια στιγμή ποιητής και συγγραφέας ήταν πολύ μεγάλος για να του αντισταθώ και ήταν πολύ ελκυστικό να μπω στον κόσμο του. Εκτός από τη συλλογή με τα βινυλίδια του και τα μουσικά περιοδικά που μάζευε, το υπνοδωμάτιό του ήταν απρόσωπο, ειδικά αν αναλογιστεί κανείς την πολύπλοκη και θεατράλε προσωπικότητά του. Δεν υπήρχαν στοίβες από ρούχα ή μακιγιάζ ή ακαταστασία οποιουδήποτε είδους. Ήταν τακτικός και νοιαζόταν εμμονικά για το πώς έμοιαζαν και πώς ακούγονταν τα πράγματα, προσπαθώντας πάντα για την τελειότητα. Προσέγγιζε δύσκολα θέματα τόσο πλάγια που δεν μπορούσα να καταλάβω αν τον αφορούσαν προσωπικά. Δεν καταλάβαινα γιατί ήθελε τόσο να μιλήσει για ένα αγόρι της περιοχής που λεγόταν ότι έπασχε από διπολική ψύχωση – φαινόταν σαν κουτσομπολιά, πράγμα που δεν τον χαρακτήριζε. Ονόμαζε κάθε δική του ασυνήθιστη συμπεριφορά, απουσία ή επιληπτική κρίση ως "αναδρομή" και γινόταν σε όλους σαφές ότι αυτό το θέμα δεν ήταν προς συζήτηση.*

Το πιο απλό πράγμα του κόσμου είναι να αποδώσει κανείς μια αυτοκτονία σε κάποια ψυχική νόσο, πράγμα που έχει γίνει –στην ιστορία της μουσικής– πολλές φορές. Από την άλλη, ο Curtis δεν είναι ο μοναδικός άνθρωπος στον κόσμο που αντιμετωπίζει μια κρίση στον γάμο του – ο οποίος μάλιστα είχε γίνει όταν εκείνος είχε μόλις κλείσει τα 18. Εκείνο που είναι εμφανές είναι ότι ο τρόπος που βιώνει την κατάσταση μιας σχέσης που φθίνει είναι πολύ βαθύς και πεντακάθαρος: «*When routine bites hard / And ambitions are low / And resentment rides high / But emotions won't grow / And we're changing our ways, taking different roads*». Κι ύστερα: «*Why is the bedroom so cold? / You've turned away on your side*», για να κλείσει μ' έναν τρόπο που μοιάζει να παίρνει πολύ βαθιά υπόψη του και την πλευρά του άλλου: «*You cry out in your sleep / All my failings exposed / Just that something so good just can't function no more*». Ναι, ο έρωτας θα τους χωρίσει. Θα χωρίσει τον Ian τόσο από τη Deborah όσο και από την Annik. Και μάλιστα με τον πιο σκληρό και τον πιο αμετάκλητο τρόπο.

ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ ΜΕ ΑΙΤΙΑ

Μια συναρπαστική εικόνα της εποχής του Στάλιν από τον Τζόφφρυ Ρόμπερτς

Του ΑΡΗ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ

Όταν πριν λίγα χρόνια έφτασα αεροπορικώς στην Τιφλίδα της Γεωργίας, το έκανα όχι σαν άλλος Ιάσων που αναζητούσε το χρυσόμαλλο δέρας, αλλά ως ανήσυχος ταξιδιώτης που έψαχνε διαρκώς νέους προορισμούς για να σβήσει την ακόρεστη δίψα του για καινούργια μέρη. Κι αφού περπάτησα πλάι στο ποτάμι της πρωτεύουσας και δοκίμασα τα ντόπια φαγητά στην παλιά πόλη, αφού ήπια αμέτρητα ροφήματα στα γραφικά καφέ και ατένισα την περιοχή από τον λόφο που δεσπόζει, πήρα το τρένο για το Βατούμι, την αρχαία Κολχίδα, όπου το όνομα των Ελλήνων ξυπνάει μνήμες αλλοτινές – υπάρχει μάλιστα και άγαλμα της Μήδειας, της νεαρής εκείνης μάγισσας που ακολούθησε τον Ιάσωνα στην επιστροφή του στον Παγασπικό. Τώρα που το σκέφτομαι, κολύμπησα και στα νερά της Μαύρης Θάλασσας, που δεν είναι ακριβώς μαύρη, μήτε γαλάζια όμως.

Κάποια στιγμή, αφού πρώτα τίμησα το γεωργιανό κρασί που έπινε ο Στάλιν, κατευθύνθηκα στο χωριό όπου γεννήθηκε και μεγάλωσε – το διαβόητο Γκόρι. Τώρα πια το Γκόρι είναι μια κωμόπολη που φιλοξενεί το μουσείο του ηγέτη εκείνου που ανέλαβε κάποτε τα νήια της Σοβιετικής Ένωσης, μετά τον θάνατο του Λένιν. Το μουσείο διαθέτει κάμποσα παραφερνάλια του πατερούλη Στάλιν, τη νεκρική του μάσκα και το θωρακισμένο βαγόνι που τον μετέφερε στα ταξίδια του.

Τα θυμήθηκα όλα αυτά διαβάζοντας το πόνημα του Ιρλανδού Geoffrey Roberts. Εμείς, οι λάτρες του βιβλίου, όποτε μπαίνουμε σε ξένο σπίτι, κάτι μας τραβάει σαν μαγνήτης στη βιβλιοθήκη του οικοδεσπότη. Ποιος λοιπόν δεν θα ήθελε, ασχέτως πολιτικών πεποιθήσεων, να ρίξει μια ματιά στη βιβλιοθήκη ενός ανθρώπου που κηδεμόνευσε τη Σοβιετική Ένωση με ατσάλενια πυγμή, όπως λέει και το παρτσούκλι του;

Ο μελετητής-συγγραφέας πραγματοποιεί την έρευνά του ανάμεσα στο προσωπικό αρχείο του Στάλιν, μέσα στα χιλιάδες σημειωμένα με ιδιόχειρες εγγραφές βιβλία του, αλλά και στις εντολές που δίνει σε διάφορα όργανα του κόμματος σχετικά βιβλία που πρόκειται να εκδοθούν από τα κρατικά τυπογραφεία.

Μέσα από τις σελίδες αυτού του βιβλίου –σε πολύ καλή μετάφραση του Βαγγέλη Τσίρμπα– ξετυλίγεται ουσιαστικά ολόκληρη η εποχή και ο βίος του Στάλιν, από την εποχή που η μάνα του τον προόριζε για κληρικό έως τον αιφνίδιο θάνατό του στην απομόνωση του γραφείου του. Ο Ιρλανδός συγγραφέας βρίσκει ως αφορμή τη βιβλιοθήκη του Στάλιν για να μας δώσει μια συναρπαστική εικόνα εκείνων των χρόνων, από τη διελκυστίνδα με τον Τρότσκι για τη διαδοχή του Λένιν, έως τα χρόνια της Τρομοκρατίας με τις στημένες δίκες και τους χιλιάδες νεκρούς και εκτοπισμένους. Αποτυπώνεται ανάγλυφα ο χαρακτήρας του, η εμμονή του να μην προβάλλεται ιδιαίτερα ο ίδιος, έως τις στρατηγικές του αποφάσεις τον καιρό που εισβάλλει η ναζιστική Γερμανία στη Ρωσία και φτάνει ως τα προάστια της Μόσχας.

Ο Στάλιν δεν αρέσκειται στη λογοτεχνία, προτιμά να διαβάζει βιογραφίες και ιστορικές μελέτες. Έχει μάλιστα λόγο για τον σκηνοθέτη Αϊζενστάιν και την ταινία του «Ιβάν ο Τρομερός». Είναι απολαυστικά τα σχετικά του σχόλια, ωστόσο δεν σκοπεύω να τα παραθέσω εδώ. Αξίζουν να διαβαστούν μαζί με το υπόλοιπο βιβλίο.



Geoffrey Roberts
Η βιβλιοθήκη
του Στάλιν
εκδ. GUTENBERG

LARA

Voices

FABIAN

CHRISTMAS THEATER

TETARTH 4 ΙΟΥΝΙΟΥ

στις 21:00

TICKETS

more.com

SENS MUSIC

BISCONCERT

Χορηγός επικοινωνίας

ATHENS VOICE

Μίλα μου

Βρόμικα - RELOADED

Της ΤΖΕΝΗΣ ΜΕΛΙΤΑ



Πρώτη φορά μπαίνω στη διαδικασία να σου στείλω, αλλά η στήλη σου είναι το guilty pleasure μου και θα ήθελα πολύ τη γνώμη σου σε κάτι που μου συνέβη. Γνώρισα μια κοπέλα από το Instagram, η οποία είναι make up artist. Στο προφίλ της έχει μόνο φωτογραφίες με μακιγιάζ, αλλά υπερβολικό μακιγιάζ, σε φάση μεταμόρφωσης. Σ' αυτές φαινόταν πολύ εντυπωσιακή. Κανονίσαμε να βγούμε για χαλαρό ποτάκι να τα πούμε καλύτερα. Περνούσαμε πολύ ωραία, το ένα ποτό έφερε το άλλο και καταλήξαμε σπίτι μου. Κάναμε σεξ, μετά μας πήρε ο ύπνος και το επόμενο πρωί ξυπνάω και βλέπω μια άλλη! Τώρα πώς την «κάνουμε σιγά σιγά» που συνεχίζει και μου στέλνει μηνύματα;

Αγαπημένη μου αναγνώστη, Έχεις δικαίωμα στην έκπληξη. Έχεις δικαίωμα να μη νιώσεις έλξη. Αυτό, όμως, που δεν πρέπει –κατά τη γνώμη μου– να κάνεις, είναι να την κάνεις «σιγά-σιγά» σαν να εξαφανίζεσαι από κάποιου είδους crime scene. Δεν είναι έγκλημα το contouring, ούτε η αλήθεια. Πες της την αλήθεια με ευγένεια. Χωρίς ghosting, χωρίς ειρωνεία. Όπως εκείνη στάθηκε μπροστά σου το πρωί, ξεβαμμένη, αλλά αληθινή.

Μανεκέν μου, έχω μπλέξει. Τι εννοώ; Έχω σχέση εδώ και 6 μήνες με έναν κύριο ο οποίος έχει ένα πάθος... τα χαρτιά! Το πρόβλημα στην αρχή δεν ήταν τόσο έντονο. Με τον καιρό άρχισα να πηγαίνω πιο συχνά στο σπίτι του και, χωρίς να μου πει ότι θα είναι κι άλλοι εκεί, έμπαινα μέσα κι έβλεπα μια καταπράσινη τσόχα στην τραπεζαρία και 3-4 άτομα γύρω να παίζουν χαρτιά. Λέω οκέι, θα έτυχε... Το πράγμα επαναλαμβανόταν, και μια φορά, ενώ ήμουν δίπλα του και παρακολουθούσα το παιχνίδι, έχασε κι από τότε με θεωρεί γρουσουζά. Το κακό είναι ότι μου αρέσει πολύ νομίζω πως είμαι ερωτευμένη. Από την άλλη, με έχει κουράσει αυτή η κατάσταση...

Λοιπόν, φίλη μου, άκουσε με προσεκτικά! Αφού η κα-

τάσταση αυτή συνεχίζεται, θα πρέπει εσύ να φύγεις απ' όλο αυτό για το δικό σου καλό και, γιατί όχι, φεύγοντας να του κάνεις και μια σοβαρή συζήτηση επί του θέματος, μπας και ξεκολλήσει. Όταν ο φίλος μας αρχίζει να μπερδεύει το κορίτσι του με την κακή τύχη στο πόκερ, τότε δεν μιλάμε για ρομάντζο, μιλάμε για τοξικότητα. Δεν έχεις γεννηθεί για να είσαι η γρουσουζά στο φόντο, αλλά το τζόκερ κάποιου, κάποιου που θα σε κάνει, όπως κι εσύ αυτόν, να νιώθεις καλά με τον εαυτό σου!

Τζένη, έχω νεύρα! Όταν με έναν άνθρωπο δεν μπορώ να ταυτιστώ στο χιούμορ, δεν αντέχω! Ειδικά όταν πρόκειται για άτομο που μου αρέσει. Εγώ είμαι παιδί των 90s και έχω μεγαλώσει με μεξικάνικες σαπουνόπερες, «Δύο Ξένους», «Κωνσταντίνου και Ελένης», «Είσαι το ταίρι μου» και όλα αυτά, που είναι γνωστά σε όλους. Γνωρίζομαστε, λοιπόν, με το παιδί και, καθώς ήμασταν λίγο αμήχανα στην αρχή, για να σπάσω τον πάγο πετούσα, όταν ταίριαζε, κάποια ατάκα από «Κωνσταντίνου και Ελένης» και «Πάρα 5» και δεν χαμπάριαζε τίποτα! Λέω δεν μπορεί! Τον ρωτάω, δεν έβλεπες τηλεόραση όταν ήσουν μικρός και μου είπε όχι, δεν του άρεσε ποτέ η τηλεόραση. Γενικότερα, δεν μπορούσα να γεφυρώσω με τίποτα το χάσμα μεταξύ μας! Κι αυτός δεν βοηθούσε καθόλου – ήταν και πολύ ντροπαλός! Τι να κάνω, τον βαριέμαι πολύ, αλλά θα ήθελα να τον ρίξω και στο κρεβάτι!

Και κάπως έτσι, ανακάλυψες ότι το μεγαλύτερο εμπόδιο στον έρωτα... δεν είναι η απόσταση, αλλά το χιούμορ. Εσύ, παιδί των 90's, με τον αυθορμητισμό μιας Μαρίνας Κουντουράτου, έπεσες πάνω σε κάποιον που, αντί για cult ατάκες, σου απαντά με κενό βλέμμα και παγωμένο χαμόγελο. Δύσκολα τα πράγματα όταν κάποιος έχει τόσο διαφορετικές καταβολές, ωστόσο τίποτα δεν είναι αγεφύρωτο. Μπορείτε να συζητήσετε κάτι άσχετο, κάτι που ίσως αρέσει και στους δύο, δεν μπορεί, κάποιο κοινό στοιχείο θα βρεθεί! Τι να πω πια!

Μίλα μου βρόμικα.
Μίλα μου αληθινά.
email: info@athensvoice.gr
instagram: @melitajenny



Κριός

20 Μαρτίου - 19 Απριλίου

Καλή σου εβδομάδα, Κριέ! Αν σου πω ότι προβλέπεται –ακόμα– μία έντονη εβδομάδα, θα θες να με βρίσεις; Λογικό. Πάντως αυτά που κυρίως θα σου σπάσουν τα νεύρα θα είναι η καρδιά και η τσέπη σου! Για να τα πας καλά, πρέπει να διαχειριστείς σωστά και το ταμείο σου αλλά και τον εαυτό σου! Μην φοβάσαι να ξεκαθαρίσεις κάποιες καταστάσεις! Στα αισθηματικά σου τώρα, αν είσαι μπακουρομπάκουρο και θες ν' αλλάξει αυτό, εκμεταλλεύσου το ότι τραβάς τα βλέμματα και μαγνητίζεις τους άλλους. Αν, πάλι, δεν είσαι μπακουρομπάκουρο, εστίασε στις πράξεις και όχι στα κούφια λόγια ή στις υποσχέσεις, που, μάλλον, θα μείνουν μόνο υποσχέσεις!



Ταύρος

20 Απριλίου - 19 Μαΐου

Καλή εβδομάδα, Ταύρε μου! Μέρες με διπολικότητα, καθώς, από τη μία, πολλά τα νεύρα και η ένταση, από την άλλη, πολλές και οι ευκαιρίες επίλυσης αρκετών φλεγόντων ζητημάτων. Ειδικά σε οτιδήποτε αφορά τα αισθηματικά ή τα επαγγελματικά, πρέπει να προλάβεις να κάνεις το αναγκαίο ξεσκαρτάρισμα. Στα ερωτικά σου, αν είσαι αδέσμευτος, θα είσαι και fan του μυστικού. Οπότε δεν αποκλείεται είτε να κάνεις μια γνωριμία την οποία θα θες να κρατήσεις κρυφή –γιατί άραγε;– ή να επανέλθεις σε κάποιο παλιό αμόρε. Αν, πάλι, δεν είσαι αδέσμευτος, μην επιτρέπεις στο αμόρε να σου χαλάει την ψυχολογία, γιατί και η υπομονή έχει τα όριά της!



Δίδυμοι

20 Μαΐου - 20 Ιουνίου

Καλή εβδομάδα, Δίδυμε! Η όλη φάση θα σε καλεί να στραφείς προς τον εσωτερικό σου κόσμο. Αυτό θα σε ωφελήσει διπλά, καθώς και θα προετοιμαστείς κατάλληλα για μετά αλλά και θα διευρύνεις τους πνευματικούς σου ορίζοντες. Έμπνευση και καλή διάθεση υπάρχουν, αρκεί να μην πιέσεις καταστάσεις προσπαθώντας να τις φέρεις στα μέτρα σου. Στα θέματα καρδιάς, αν είσαι ελεύθερος, ίσως εξελίξεις θετικά κάποιο ήδη υπάρχον φλερτ ή δεις κάποιον φίλο σου με άλλο μάτι (μπορεί και το αντίστροφο). Αν δεν είσαι ελεύθερος, και όμορφες εξόδους και πολλή διασκέδαση θα έχεις. Αλλά να ξέρεις πως τώρα ευνοούνται και οι συζητήσεις.



Καρκίνος

21 Ιουνίου - 21 Ιουλίου

Καλή σου εβδομάδα, Καρκινάκι μου! Τώρα μπορείς να βάλεις το κεράκι σου και να ηλιοσιάζεις τα άτομα που σε ενδιαφέρουν. Αν θες να το πετύχεις, σταμάτα να κλείνεις με το παραμικρό στο καβούκι σου και δες τι πραγματικά σου παρέχει συναισθηματική ασφάλεια. Από την άλλη, φιλίες και γκομενικά απαιτούν ξεκαθαρίσματα και προσοχή. Σ' αυτό το mood, λοιπόν, αν είσαι χωρίς σχέση, ίσως υπάρξει έλξη ανάμεσα σ' εσένα και σε κάποιον συνάδελφο. Αν είσαι σε σχέση, ξεκόλλα από τα επιφανειακά συναισθήματα και πέρνα στο παρασύνθημα. Μην κρατάς άλλο κρυφές τις σκέψεις σου, πιέζεσαι άδικα.



Λέων

22 Ιουλίου - 22 Αυγούστου

Καλή εβδομάδα, Λεόντά μου! Έντονο θα είναι το ενδιαφέρον σου για την επαγγελματική σου εξέλιξη. Μπορείς, επίσης, να διευρύνεις τις γνώσεις σου μέσω ενός ταξιδιού ή της αλληλεπίδρασης με άτομα άλλης κουλτούρας. Ευνοϊκή περίοδος και για σχέσεις και νέες γνωριμίες. Άρα, αν είσαι αδέσμευτος, φλέρταρε δίχως αύριο. Έτσι ίσως γνωρίσεις κάποιο άκρως περιπετειώδες άτομο, το οποίο θα σου ξυπνήσει την ανάγκη για κάτι πιο μόνιμο. Αν είσαι δεσμευμένος, κάνε πράγματα που μπορούν να σε φέρουν πιο κοντά με το αμόρε, όπως η διοργάνωση κάποιου ταξιδιού ή απλώς μια ανοιχτή κουβέντα.



Παρθένος

23 Αυγούστου - 21 Σεπτεμβρίου

Καλή εβδομάδα, Παρθένε! Θα έχεις κάποια προκλητικά σκηνικά σχετικά με την καθημερινότητά σου, αλλά και ένταση. Μήπως ήρθε η ώρα για τα ξεκαθαρίσματα που καιρό αναβάλλεις; Από την άλλη, πολύ το πάθος, μεγάλη και η δυναμική των αλλαγών, αν βέβαια ακολουθήσεις το ένστικτό σου. Στα γκομενικά, αν είσαι μπακούρι, κάνε επιλογές που βασίζονται στα αληθινά σου συναισθήματα κι όχι με απερισκεψία και θα βρεις σίγουρα κάτι το αξιόλογο! Αν, πάλι, δεν είσαι μπακούρι, μπορείς να επαναφέρεις την εμπιστοσύνη στο ερωτικό παιχνίδι με το να ανοιχτείς στο ταίρι σου για κάποια από τα ζώρια σου.



Ζυγός

22 Σεπτεμβρίου - 22 Οκτωβρίου

Καλή εβδομάδα, Ζυγέ μου! Τι Ζυγός είσαι αν δεν μπορείς να κάνεις σωστό balance; Για παράδειγμα, μη χάνεις την μπάλα σε οικονομικά και ερωτικά. Ταυτόχρονα, μην αφήνεις ξεκαθαρίσματα που πρέπει να γίνουν σ' αυτούς τους τομείς να περιμένουν! Αν έχεις έμπνευση και όρεξη για κάτι νέο, ξεκίνησέ το, καθώς αυτό μπορεί να σε συνοδεύσει για αρκετό καιρό και να σ' αρέσει! Στα προσωπικά, αν δεν έχεις ταίρι, μην κλείνεις σπίτι, καθώς μέσω της παρέας σου ενδέχεται να γνωρίσεις ένα πολύ ενδιαφέρον άτομο. Αν έχεις ταίρι, έντονο το πάθος! Βάλε κι εσύ ένα κεράκι με το να οργανώσεις κοινές δραστηριότητες και θα περάσετε άψογα!



Σκορπιός

23 Οκτωβρίου - 21 Νοεμβρίου

Καλή εβδομάδα, Σκορπιέ μου! Επταήμερο και αναθεώρησης και έντασης, αλλά και ξεκαθαρισμάτων γύρω από τις πιο προσωπικές σου σχέσεις. Εσύ, βέβαια, πιο πολύ θα θες να ασχοληθείς μ' εσένα και με το να ανανεώσεις την εικόνα σου. Επειδή θες να ανέβεις και επαγγελματικά, γιατί δεν παίρνεις και καμιά πρωτοβουλία, μπας και κερδίσεις τις εντυπώσεις; Στα ερωτικά, αν είσαι single, το ότι θα νιώσεις έλξη για κάποιον είναι το μόνο σίγουρο. Τώρα, πρόκειται για κάποιο νέο γκομενάκι, για κάποιον συνάδελφο που θα τον δεις με άλλο μάτι; Εσύ ξέρεις! Αν δεν είσαι single, θα νιώσεις πιο κοντά στο αμόρε κι αυτό θ' ανάψει τα αίματά!



Τοξότης

22 Νοεμβρίου - 20 Δεκεμβρίου

Καλή εβδομάδα σου εύχομαι, Τοξοτάκι μου! Τα της καθημερινότητας, αλλά και τα της υγείας / φυσικής κατάστασής σου απαιτούν προσοχή. Από την άλλη, γιατί να μην πεις ναι στο φλερτ αλλά και σε κάτι πιο καλλιτεχνικό; Βέβαια, αν θες να προχωρήσουν οι στόχοι σου, πρέπει να βάλεις κώλ@ κάτω και να τους οργανώσεις πιο σωστά και πιο συγκεντρωμένα. Στα αισθηματικά τώρα, αν δεν έχεις δεσμό, πολλές γνωριμίες θα κάνεις αυτή την εβδομάδα. Όμως φρόντισε να επιλέξεις άτομα με προοπτική να μείνουν για καιρό κι όχι για μια βραδιά! Αν έχεις δεσμό, κάνε κάτι από κοινού με το αμόρε και θα δεις πώς θα ξαναπάρει μπρος το μεταξύ σας!



Αιγόκερως

21 Δεκεμβρίου - 19 Ιανουαρίου

Καλή σου εβδομάδα, φίλε Αιγόκερε! Πρέπει να πιστέψεις στον εαυτό σου και να βρεις τη δύναμη ν' ασχοληθείς εκ νέου με κάποιους από τους στόχους σου. Παράλληλα, απόφυγε τα δανεικά! Επειδή, όμως, έχεις συσσωρεύσει και αρκετή ένταση μέσα σου, επέλεξε να τη διοχετεύσεις σε κάτι πιο creative! Στα γκομενικά, αν είσαι χωρίς αμόρε, δεν αποκλείεται να γνωρίσεις κάποιο άτομο που θα σε κάνει να νιώσεις ένταση από την αρχή. Είναι για καλό όμως, καθώς πρόκειται να σου ξυπνήσει βαθιά συναισθήματα. Αν έχεις ήδη αμόρε, πρέπει να δουλέψετε μαζί για να επαναφέρετε τη χαμένη εμπιστοσύνη στη σχέση σας – το ξέρεις, έτσι;



Υδροχόος

20 Ιανουαρίου - 17 Φεβρουαρίου

Καλή εβδομάδα, Υδροχόε μου! Ακρως απαιτητικό επταήμερο, κυρίως σε σπίτι και οικογένεια. Έχεις αρκετές φιλοδοξίες μεν, καθόλου όρεξη για οργάνωση και προγραμματισμό αυτών δε. Μήπως, λοιπόν, να ασχοληθείς λίγο και ν' αφήσεις το χαζολόγημα; Γενικώς, άσε πίσω και την τετράγωνη λογική σου και κινήσου κάπως πιο αυθόρμητα, αν θες να μαγνητίζεις τα πλήθη. Στα αισθηματικά, αν είσαι ελεύθερος, μέσω ταξιδιών ή εξόδων, όλο και κάτι το αξιόλογο, παίζει να γνωρίσεις! Να θυμάσαι πως η σωστή επικοινωνία είναι το παν! Αν είσαι δεσμευμένος, φρόντισε να επενδύσεις στον επικοινωνιακό διάλογο κι όχι στις υποσχέσεις ή στον εντυπωσιασμό και μόνο!



Ιχθύες

18 Φεβρουαρίου - 19 Μαρτίου

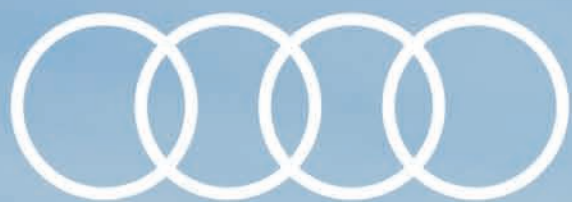
Καλή εβδομάδα, Ιχθύ μου! Ακρως επικοινωνιακό το επταήμερό σου! Απλώς να είσαι προσεκτικός, γιατί πολλοί έχουν μεγάλες απαιτήσεις από σένα! Μην χαωθείς άδικα. Εστίασε και σ' αυτά που θες εσύ. Βρες πιο πρακτικές λύσεις για τα επαγγελματικά σου ζώρια. Παράλληλα, ασχολήσου με δραστηριότητες που σε χαλαρώνουν και σε ανανεώνουν. Στα προσωπικά, αν δεν έχεις ταίρι, ίσως σε προσεγγίσει κάποιο άτομο από τη δουλειά. Πρόσεξε πώς θα το διαχειριστείς. Μην σας πάρουν πρέφα όλοι, ας πούμε! Αν, πάλι, έχεις ταίρι, δείξε το ενδιαφέρον σου με πράξεις και μη μένεις μόνο στα λόγια. Το ίδιο να απαιτείς κι από την άλλη πλευρά βέβαια!



LAURA ASHLEY

SINCE 1953





Καινοτομία και δύναμη χιλιόμετρα μπροστά.

Αυτό είναι το νέο Audi Q5.
This is Audi.



Q5

Audi Vorsprung durch Technik