



ΑΦΙΕΡΩΜΑ

# AutoVoice

Επιμέλεια: Θωμάς Κ. Ευθυμίου

6 - 12 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2025  
ΤΕΥΧΟΣ 976,  
210 Η ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ  
[WWW.ATHENSVOICE.GR](http://WWW.ATHENSVOICE.GR)  
FREE PRESS ΚΑΘΕ ΠΕΜΠΤΗ

**66ο Φεστιβάλ  
Κινηματογράφου  
Θεσσαλονίκης**  
66 πρόσωπα, ταινίες, βραβεία,  
αφιερώματα και φωτεινοί καλεσμένοι  
Του Στέφανου Τσιτσόπουλου

**ATHENS**voice





**Απορροφούμε τον ΦΠΑ**  
**σε όλα τα φρέσκα χοιρινά**  
**και βόεια κρεατικά**



**No.1**  
στη σχέση  
ποιότητας-τιμής

**Από 06.11. έως 03.12.**  
**έκπτωση -13% σε όλα**  
**τα φρέσκα χοιρινά**  
**και βόεια κρεατικά.**

Δες όλα  
τα προϊόντα εδώ





# Info-diet

Της ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ



## ΧΡΟΝΟΔΙΑΚΟΠΤΗΣ ΣΤΗ ΒΟΥΛΗ

Τέρμα στους ατέρμονους λόγους από το βήμα της Βουλής. Ωραία θα ήταν να άνοιγε και μια καταπακτή να τους παίρνει μέσα.

## Η ΝΕΑ ΠΡΟΣΩΠΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΕΘΝΙΚΗΣ ΑΜΥΝΑΣ

Υπέροχος Βαρώτσος! Αρέσει δεν αρέσει, τουλάχιστον βρέθηκε κάποιος να σκεφτεί και να φτιάξει κάτι περίεργο σ' αυτή τη τόσο προβλέψιμη και βαρετή αθηναϊκή αρχιτεκτονική.

## «ΔΙΑΧΩΡΙΣΩ ΤΗ ΘΕΣΗ ΜΟΥ»

Η νέα εκπομπή του Μάνου Βουλαρινού, δέκα λεπτά πριν από το κεντρικό δελτίο ειδήσεων. Αστείος, έξυπνος, καυστικός, δίκαιος, και το καλύτερο: μπήκε στη θέση της εκπομπής της Τατιάνας, που κόπηκε. (στην τηλεόραση του ΣΚΑΪ)

## ZEUS+ΔΙΟΝΕ

Τα φετινά τσολιαδίστικα κεντητά σακάκια της είναι πράγματι αριστούργημα, παρά το γεγονός ότι όλος ο κόσμος λέει ότι είναι αριστούργημα.

## THE FATE OF ORHELIA - TAYLLOR SWIFT

Το «Billie Jean» του 2025. Πιο εθιστικό πεθαίνεις.

## ΟΔΗΓΟΣ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟΥ ΜΕΤΕΦΕΡΕ ΤΗ ΜΗΧΑΝΗ ΤΟΥ ΜΕ ΤΟ ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ

Εδώ αστυνομικός μετέφερε με το περιπολικό το ψυγείο του, ο οδηγός λεωφορείου μας μάρανε;

## ΑΚΟΥΣΤΗΚΕ

«Παιδάκι μου, βάλε μου το μπλου θουτ». (Γιαγιά προς εγγονό)



## ΒΟΡΙΖΙΑ

Εδώ είναι Βορίζια και όχι Ζαπορίζια!

## ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΠΛΑΤΕΡ

- \* Η μεγάλη βεντέτα ξεκίνησε όταν ένας χωριανός πήγε και έσφαξε, κόβοντάς τον λάρυγγα του δασοφύλακα, στο καφενείο του χωριού.
  - \* Η δολοφονία του δασοφύλακα στα Βορίζια προκάλεσε ταραχή στο χωριό και ξεκίνησε μια αιματηρή βεντέτα. Πέντε λεπτά μετά τον πρώτο φόνο, συγγενείς του θύματος έβγαλαν όπλα και άρχισαν να πυροβολούν.
  - \* Ακολούθησαν νέοι φόνοι και επιθέσεις, μεταξύ των οποίων η ρίψη χειροβομβίδας στο σπίτι του δασοφύλακα, με τραγικό απολογισμό 3 νεκρούς και 14 τραυματίες.
  - \* Στη δίκη κατατέθηκε ότι οι κάτοικοι, μόλις άκουσαν την πρώτη πιστολιά, κυριεύτηκαν από αμόκ, έτρεξαν στους δρόμους και άρπαξαν ό,τι όπλο είχαν στα σπίτια τους.
  - \* Ο βασικός κατηγορούμενος υποστήριξε ότι έπινε επί 27 ώρες κρασί και τσικουδιά και ότι είχε μαζί του το φονικό μαχαίρι, καθώς ήταν χασάπης! (Ταραντίνο φάε τη σκόνη μας)
- ΜΟΔΑ ΑΝΟΙΞΗ-ΚΑΛΟΚΑΙΡΙ 2026**  
Μόδα για τα πανηγύρια. Κανείς δεν μίσησε τη γυναίκα όσο οι φετινές προτάσεις των μεγάλων σχεδιαστών.



# Σε βλέπω!

Της ΛΕΝΑΣ ΔΙΒΑΝΗ



## Σε βλέπω να ανατρέφεις το μωρό σου

Κατέβαινα τη Σκουφά και σκεφτόμουν, ως συνήθως, διάφορα κουλά: ποια ήταν λ.χ. η επιδραστικότερη ταινία της δεκαετίας για μένα; Η «Ανω-μαλίζα»; Ναι, αυτή! Κάποια στιγμή άρχισα να αναρωτιέμαι πόσες θετικές κοινωνικές αλλαγές έγιναν εντός της δεκαπενταετίας των κρίσεων: η πρώτη είναι σίγουρα ότι αρχίζουν να μιλάν οι γυναίκες όταν τρώνε ξύλο ή βιάζονται. Όχι στην ντροπή, ναι στην τιμωρία των ενόχων. Η δεύτερη είναι ότι βγήκαν επιτέλους από το ντουλάπι της σιωπής τα τρανς και τα ίντερσεξ άτομα. Η τρίτη είναι ότι τα gay άτομα νομιμοποίησαν τις σχέσεις τους και, άμα λάχει, φιλιούνται και prime time στην τηλεόραση χωρίς να πάθει μίνι εγκεφαλικό ο θεός ο Λάμπρος. Η τέταρτη όμως είναι η μητέρα όλων των άλλων, γιατί αυτή έδωσε τον πολιτικό, ηθικό και ψυχικό χώρο για να επιτελεστούν όλες οι άλλες. Και είσαι Εσύ, ευγενική μου άγνωστε, αυτή η αλλαγή. Εσύ που κρατούσες το μωράκι σου αγκαλιά και πηγαينوερχόσουν στη Σκουφά για να χαλαρώσει και να πάψει να κλαίει. Η γυναίκα σου έπινε καφέ με την παρέα κάπου κοντά, κι εγώ περνούσα να πάω να βρω τους φίλους μου. «Τι γίνεται; Γιατί τόσο χαρούμενη;» με ρώτησαν οι φίλοι. «Γιατί στην άλλη γωνία αυτοκτονεί η πατριархία!» απάντησα και παρήγγειλα τον καπουτσίνο μου. Νόμιζαν βεβαίως ότι σάλταρα, αλλά κανένα πρόβλημα. Η Κυριακή μου είχε μόλις αλλάξει πίστα!

## ΤΟ ΕΞΩΦΥΛΛΟ ΜΑΣ

Αυτή την εβδομάδα το σχεδιάζει ο **Γιάννης Βαλυράκης**. Γεννήθηκε το 1985 στην Αθήνα. Ξεκίνησε τις σπουδές του στην Αρχιτεκτονική και Ανακαίνιση στην Πάτρα. Έκανε μεταπτυχιακά με υποτροφία στις Τέχνες στο Πανεπιστήμιο του Λάμπρορο στην Αγγλία και συνέχισε στην ΑΣΚΤ. Έχει εργαστεί στην Αγγλία, όπου διατηρούσε εργαστήριο στα Backlit Studios, και έχει συνεργαστεί με χώρους τέχνης σε Αθήνα, Λονδίνο και Σαγκάη, ενώ έργα και δράσεις του έχουν παρουσιαστεί σε διεθνείς διοργανώσεις. Μετρά συνεργασίες με οργανισμούς και εταιρείες. Δείτε δουλειά του στο instagram @john\_valyrakis



# Athens Voices

Του ΓΙΑΝΝΗ ΝΕΝΕ  
panikoval500@gmail.com

## Λόγια που ακούστηκαν δημοσίως στην Αθήνα



Τρίχρονο αγοράκι μурμουρίζοντας στη μαμά του: **Μαμααά... θέλω να πάμε στο σιντριβάνι... Μαμά: Είναι αργά τώρα, το σιντριβάνι πήγε για ύπνο.**

(Παρασκευή βράδυ στο MacArthur Glen, Σπάτα)

Παρασκευή βράδυ στο μεζεδοπωλείο Ο Τσέλιγκας, Νέα Μάκρη: Πελάτης: **Καλησπέρα. Θα μπορούσαμε να κάτσουμε εκεί; Κάθεται κανείς;**

Ιδιοκτήτρια μαγαζιού: **Εκεί καθόμαστε εμείς. Εεε, να μην κάτσουμε κι εμείς;**

«**Τα ντελιβεράδικα, άραγε, φτάνουν εδώ πάνω;»**

(Απορία κοπέλας, Αναφιώτικα, Ακρόπολη, Τρίτη απόγευμα)

«**Κι γκω ακούω φουνές στον ύπνου μου αλλά ντε ξυπνάου».**

(Βουλγάρες φίλες, συζητούν στη λαϊκή στη Λαέρτου, στο Παγκράτι, Τρίτη μεσημέρι)

«**Ανυπομονώ να μείνω με το βρακί και να παίζω τέσσερις μέρες στον υπολογιστή Arena Breakout».**

(30άρης στον φίλο του, παραμονή «τετράμερου» 28ης Οκτωβρίου. Μετρό, στάση Νομισματοκοπείο.)

«**Δεν σε κοιτάζε, ρε μ@λ@κα, απλώς ήσουν μπροστά της και της εμπόδιζες τον δρόμο».**

(20χρονοι στην καντίνα της πλατείας Μαβίλη, Σάββατο απόγευμα)





— Πώς μπλέχτηκες με το ραδιόφωνο; Ήταν τυχαίο ή το κυνήγησες;  
Πρώτα το κυνήγησα εγώ και μετά με κυνήγησε αυτό.

— Θυμάσαι την πρώτη φορά που άνοιξες μικρόφωνο;  
Σαν να ζωντάνεψα λίγο πριν την απόλυτη λιποθυμία.

— Αν σου έλεγαν να περιγράψεις τον εαυτό σου χωρίς να πεις τι δουλειά κάνεις, τι θα έλεγες;  
Μονίμως αισιόδοξη, σχετικά μοναχική, αν και πολλοί με έχουν για υπερκοινωνική.

— Σου δίνουν ένα λευκό T-shirt. Τι στίχο θα έγραφες πάνω του για να σε αντιπροσωπεύει; «Έχω μπροστά μου το παράθυρο που θέλω να κοιτάω» ή «Δεν ξέρει ο κόσμος να ζει, κατέβα να πάμε πεζοί».

— Πώς φτιάχνεις το vibe της εκπομπής σου;  
Σκέφτομαι τις πιο όμορφές μου βόλτες στην Αθήνα.

— Είναι ο ραδιοφωνικός σου εαυτός ο ίδιος με τον εαυτό σου εκτός στούντιο;  
Όχι ακριβώς. Στο στούντιο συγκρατώ αρκετά το σούργελο που κρύβω μέσα μου.

— Ποιο είναι το πιο απρόσμενο μήνυμα/αντίδραση ακροατή που έχεις λάβει;  
Μια ωραία ευχή, με αινιγματική υπογραφή.

— Ποιο είναι το πιο πρόσφατο μουσικό «κόλλημά» σου;  
Το «One day» του Γκάρι Μουρ. Το είχα ανακαλύψει ως έφηβη και είχα να το ακούσω από τότε.

— Αν είχες μια χρονομηχανή, σε ποια μουσική δεκαετία θα πήγαινες να κάνεις εκπομπή;  
Το 1980-1990. Καλή μουσική, αυθεντικά ρομαντικές ψυχές και καθόλου πολιτικά κορέκτ λόγος.

— Αν μπορούσες να βάλεις ένα track που να παίζει παντού στην Αθήνα για 24 ώρες, ποιο θα ήταν;



© ΤΑΣΟΣ ΑΝΕΣΤΗΣ

«Veridis Quo» από Daft Punk. Κομμάτι χωρίς στίχους, που όμως το νιώθεις. Ταιριάζει σε ό,τι κι αν κάνεις, όπου κι αν είσαι, 24/7.

— Ποια ήταν η πιο αξέχαστη συναυλία της ζωής σου.  
Των Tokio Hotel στο ΟΑΚΑ, το 2009. Ήταν η πρώτη μεγάλη συναυλία που πήγα. Ήμουν φαν μέχρι το κόκαλο.

— Είναι φθινόπωρο και τρέχεις με το αυτοκίνητο στην παραλιακή. Ποιο τραγούδι θα διάλεγες για τη διαδρομή;  
Το «Hard Woman» του Μικ Τζάγκερ.

— Ποιος θα ήθελες να γράψει το soundtrack



**ΔΕΥΤΕΡΑ-  
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ**

**16.00 - 18.00**

\* Η Χαρά Αλεξανδροπούλου είναι δημοσιογράφος και ραδιοφωνική παραγωγός στον Voice102,5. Στον ελεύθερο χρόνο της γράφει στο σπίτι τα δικά της κείμενα, κάνει κολάζ και μαγειρεύει το πιο ωραίο παστίσιο που έχεις φάει.

της Αθήνας;  
Ο Σταμάτης Κραουνάκης. Ποιος άλλος θα μπορούσε να περιγράψει μια πόλη τόσο ρεαλιστικά και τόσο ποιητικά συγχρόνως;

— Ποια λέξη δεν αντέχεις να ξανακούσεις ποτέ στον αέρα;  
«Συντονιστείτεεεε». ΔΕΝ ΘΕΛΩ ΝΑ ΣΥΝΤΟΝΙΣΤΩ.

— Ποιος καλλιτέχνης θα ήθελες να σου χτυπήσει απρόσμενα την πόρτα στο στούντιο;  
Ο Λέοναρντ Κοέν. Απλώς ίσως να με κλαίγατε τότε.

— Μαζί με ποιον καλλιτέχνη θα ήθελες να κάνεις ραδιοφωνική εκπομπή;  
Με τον Σάκη τον Ρουβά και να λέμε για συνταγές.

— Το ραδιόφωνο σε σώζει... Μπορείς να συμπληρώσεις τη φράση;  
Από την πouxία και τις σκέψεις σου.

— Τι θα έλεγες σε κάποιον που ακούει για πρώτη φορά τον σταθμό για να τον κερδίσεις;  
Έχει μέσα πολλή Αθήνα και πολύ καλή Αθήνα.

— Γιατί να ακούσω την εκπομπή σου στον Voice 102.5;  
Ε, ακούστε και θα καταλάβετε. Καθημερινά 16:00-18:00. **A**

# Χαρά Αλεξανδροπούλου

## Θα ήθελα να κάνω εκπομπή με τον Σάκη Ρουβά και να λέμε για συνταγές

Επιμέλεια: A.V. TEAM





## Δημιουργούμε τόπους που εμπνέουν τη ζωή.

Στη Lamda Development, για περισσότερα από 20 χρόνια αναμορφώνουμε το ελληνικό αστικό τοπίο. Δημιουργούμε εμπορικούς και ψυχαγωγικούς προορισμούς και εμπειρίες, που βελτιώνουν την καθημερινότητά μας, ενώ αναβαθμίζουμε τον θαλάσσιο τουρισμό με υπεράσύγχρονες μαρίνες διεθνών προδιαγραφών.

Παράλληλα υλοποιούμε τη μεγαλύτερη αστική ανάπλαση της Ευρώπης, το The Ellinikon, έναν πρωτοποριακό, έξυπνο και πράσινο νέο προορισμό, ανοιχτό για όλους. Με τον άνθρωπο στο επίκεντρο, όραμα, συνέπεια και αρχές, παράγουμε αξία για την οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον.

[www.lamdadev.com](http://www.lamdadev.com)



ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ

ΜΑΡΙΝΕΣ

ΕΞΥΠΝΗ ΠΟΛΗ





# Γαλλία: κάθε συνοικία και τζαμί

Τζιχαντιστικά τζαμιά, νόμος για τον «έλεγχο» του ισλαμικού κοινοτισμού και η έλλειψη θάρρους

Της ΣΩΤΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Τον περασμένο μήνα διακόπηκαν, με απόφαση της νομαρχίας, τα ισλαμικά μαθήματα του Ινστιτούτου Αλφούλκ στο Αντονύ, στην περιφέρεια του Παρισιού. Αν και το «ινστιτούτο» κάνει λόγο για «προσωρινή παύση λόγω πλημμελούς παρουσίας» και ελπίζει σε επαναλειτουργία και διαδικτυακά μαθήματα, στην πραγματικότητα στο Αντονύ γινόταν φονταμενταλιστικό κήρυγμα. Αλλά, *pas de souci!* Οι εργασίες για το καινούργιο τζαμί, το τρίτο σ' αυτό το παρισινό προάστιο, συνεχίζονται κανονικά· το τέμενος θα λειτουργήσει μέσα στο 2026.

Οι παλιοί αριστεροί έλεγαν «κάθε συνοικία και σχολείο, όχι κάθε συνοικία και εκκλησία»· κι όσοι εξ αυτών ήταν φιλοσοβιετικοί κομμουνιστές χειροκροτούσαν την αντιθρησκευτική εκκλησία του Στάλιν που είχε ξεκινήσει το 1928 και είχε συνεχιστεί για περισσότερα από δώδεκα χρόνια. Οι χριστιανικές εκκλησίες εκλαμβάνονταν — δικαιολογημένα εν μέρει — ως χώροι τυφλής πίστης, σκοταδισμού και αμάθειας. Οι σημερινοί αριστεροί, θεωρούν τον εαυτό τους πιο πνευματικό από τους χυδαίους υλιστές του 20ού αιώνα· βλέπουν τα πράγματα εντελώς διαφορετικά· ή δεν τα βλέπουν καθόλου. Το σύνθημά τους είναι «κάθε συνοικία και τζαμί!»· όσο για τις χριστιανικές εκκλησίες, οι περισσότεροι σημερινοί αριστεροί διατηρούν την παραδοσιακή αριστερή θέση — εξαιρέσεις υπάρχουν.

Στη Γαλλία χτίζονται διαρκώς τζαμιά — μερικά από τα οποία αντικαθιστούν μικρές συνοικιακές αίθουσες προσευχής — τα οποία προστίθενται στα 2.800 που υπάρχουν ήδη. Καθώς η μουσουλμανική κοινότητα διευρύνεται, πιέζει για περισσότερους και μεγαλύτερους χώρους λατρείας του Αλλάχ, που, μερικές φορές, είναι χώροι προπαγάνδας εναντίον της Γαλλίας. Το κύμα ξεκίνησε στα τέλη της δεκαετίας του 1980: νωρίτερα, στη μητροπολιτική Γαλλία, υπήρχαν μόνο δύο μεγάλα τεμένη· οι μουσουλμάνοι προσεύχονταν σε μικρές αίθουσες χωρίς ιδιαίτερα διακριτικά γνωρίσματα. Στη συνέχεια, με πρωτοβουλίες εντός και εκτός της χώρας, μετά τα εγκαίνια του Μεγάλου Τζαμιού της Λυόν και του Énvy-Courcouronne το 1994, άρχισαν να χτίζονται θεαματικά τζαμιά συνδεδεμένα με διεθνή ισλαμικά δίκτυα· μέχρι το 2009 είχαν χτιστεί 2.500, 64 από τα οποία είχαν μινaré. Πολλά ήταν έργα γνωστών αρχιτεκτόνων, γεγονός που τους προσέδιδε αίγλη κι έναν αέρα ψευτονεωτερικότητας: τις αμοιβές των stararchitects πλήρωναν (και πληρώνουν) διάφορες μουσουλμανικές χώρες, η Ισλαμική Τράπεζα Ανάπτυξης και ιδρύματα όπως το μαροκινό Χασάν ΙΙ.

Έτσι, φέτος εγκαινιάστηκε το Μεγάλο Τζαμί του Νανσύ, ένα ακόμη στο Noisy-le-Sec στην περιφέρεια του Παρισιού που λειτουργεί και ως «πολιτιστικό» κέντρο, κι ένα τεράστιο (χωρητικότητας 2.500 ατόμων) στο Στρασβούργο, έργο της οργάνωσης Milli Götüs που κόστισε 32 εκατομμύρια ευρώ. Η Milli Götüs («Εθνικό Όραμα») είναι το τουρκικό ισλαμικό ρεύμα που διαμορφώθηκε στη δεκαετία του 1960 γύρω από τον πρώην πρωθυπουργό της Τουρκίας Νετζμετίν Ερμπακάν και επέδρασε στα κόμματα της ισλαμικής πολιτικής στην Τουρκία και στην ισλαμική διαπαιδαγώγηση της διασποράς. Στην Ευρώπη δρα κυρίως ως Islamische Gemeinschaft Milli Götüs (IGMG), με έδρα την Κολονία, και αυτοπαρουσιάζεται ως από τις μεγαλύτερες ΜΚΟ και ισλαμικές ενώσεις στην Ευρώπη, με 2.500 παραρτήματα συμπεριλαμβανομένων φορέων γυναικών, νέων και φοιτητών. Πολλά από τα ευρωπαϊκά τζαμιά χτίζονται με πρωτοβουλία και χρηματοδότηση αυτής της οργάνωσης, οι θέσεις της οποίας θεωρούνται υπερασυντηρητικές και «κοινοτιστικές»: στη Γαλλία, όπως και στη Γερμανία, η Milli Götüs έχει βρεθεί επανειλημμένως υπό παρακολούθηση για ισλαμικές τάσεις και αντιεβραϊκές προτροπές. Το 2021-2022, στη Γαλλία, απέκτησε μεγάλη δημοσιότητα εξαιτίας της διαμάχης γύρω από τη δημοτική επιχορήγηση 2,5 εκατομμυρίων ευρώ για το τζαμί Eyyub Sultan στο Στρασβούργο· κι όταν η Δικαιοσύνη ακύρωσε τη σχετική απόφαση του δήμου, η Milli Götüs διαμαρτυρήθηκε για ρατσισμό και ισλαμοφοβία. Ωστόσο, σύμφωνα με τον νόμο του 1905 περί κοσμικότητας του γαλλικού κράτους, δεν επιτρέπονται δημόσιες επιχορηγήσεις για ανέγερση λατρευτικών κτιρίων: όπως είπα, η χρηματοδότηση προέρχεται από δωρεές και συλλόγους που σχετίζονται με διεθνή ισλαμικά κέντρα από το Μαρόκο, την Αλγερία, την Τουρκία, τη Σαουδική Αραβία και από τις χώρες του Περσικού Κόλπου. Εξαιρείται η περιοχή της Αλσατίας-Μοζέλ όπου, εξαιτίας του καθεστώτος «Κονκορδάτου» (που χρονολογείται από τότε που η περιοχή δεν ανήκε στη Γαλλία, άρα δεν υπόκειται στον νόμο του 1905), υπάρχει δυνατότητα δημοτικών ενισχύσεων: έτσι, ο δήμος του Μετς (Μοζέλ) ενέκρινε επιχορήγηση για

νέο τζαμί, παρότι, όπως προανέφερε, στο Στρασβούργο (Κάτω Ρήνος), η δημοτική επιχορήγηση του 2021 ακυρώθηκε δικαστικά το 2022.

Στο πλαίσιο της πολιτικής κατά του ισλαμικού κοινοτισμού, γίνονται κάποιες έλεγχοι, όπως εκείνος στο Αντονύ, στο περιεχόμενο των κηρυγμάτων και στην ποιότητα των ιμάμδων· για το αν μιλούν γαλλικά, αν έχουν λευκό ποινικό μητρώο κι αν έχει προηγηθεί σχέση με τζιχαντιστικές οργανώσεις. Συνήθως, τα τζαμιά ελέγχονται μετά από καταγγελίες ισλαμικής-τζιχαντιστικής προπαγάνδας· μερικά αναγκάζονται να κλείσουν προσωρινά. Από το 2021, κάθε χρόνο κλείνουν, μέσα σε θύελλα διαμαρτυριών από ένα μέρος των μουσουλμάνων και της αριστεράς, καμιά δεκαριά τζαμιά, από τα οποία τα μισά περίπου ξαναανοίγουν υπό νέα διεύθυνση. Σε δουλειά να βρισκόμαστε.

Στο μεταξύ, οι εκκλησίες στη Γαλλία είναι άδειες· αν και παρατηρείται κάποια τάση επιστροφής στη χριστιανική κουλτούρα, η θρησκεία δεν περιλαμβάνεται στο σχέδιο. Χτίζονται λιγιστές εκκλησίες — π.χ. η ενοριακή εκκλησία Sainte-Bathilde στο Chelles (Seine-et-Marne), που αναμένεται να ανοίξει στο τέλος του 2025 για 800-900 πιστούς —, ενώ στην περιοχή Ιλ-ντε-Φρανς γύρω από το Παρίσι έχουν εγκατασταθεί από το 2014 οκτώ νέοι «εκκλησιαστικοί χώροι» (ναοί, ενοριακά κέντρα). Στην επαρχία δεν καταγράφεται παρόμοια δραστηριότητα: το εκκλησίασμα μειώνεται, δεν τίθεται ζήτημα επέκτασης του χριστιανικού δικτύου. Σε εθνική κλίμακα, έχουν ανεγερθεί 1.886 καθολικές εκκλησίες από το 1905, οι 644 εκ των οποίων μετά το 1965 — μόνο 10 μετά το 2000. Η Γαλλία διαχειρίζεται μεγάλο απόθεμα λατρευτικών κτιρίων — περίπου 40.068 δημοτικά και 2.145 επισκοπικά Καθολικά κτίρια —, οπότε οι περισσότεροι πόροι κατευθύνονται στη συντήρηση και την αποκατάστασή τους, όχι στο χτίσιμο νέων. Οι παλιοί αριστεροί θα ήταν ευχαριστημένοι, μολονότι παρατηρείται κινητικότητα στην ίδρυση Ευαγγελικών αιθουσών προσευχής: η θρησκεία, οι δεισιδαιμονίες, ο ανορθολογισμός αποδεικνύονται Λερναία Ύδρα. Μερικοί ρωσόφιλοι κομμουνιστές ίσως να ήταν ευχαριστημένοι κι αυτοί: το 2016 ολοκληρώθηκε ο ρωσικός Καθεδρικός της Αγίας Τριάδος στην Quai

Branly στο Παρίσι, μέρος ενός πνευματικού-πολιτιστικού κέντρου που ανήκει στο Πατριαρχείο Μόσχας. Η εκκλησία, με χρυσούς τρούλους σαν κρεμμύδια, είναι έργο του αρχιτέκτονα Jean-Michel Wilmotte και αποτελεί κόμβο προπαγάνδας της ρωσικής κυβέρνησης.

Οι πιο ευχαριστημένοι από όλους είναι οι νεότεροι αριστεροί που περιφρονούν τον νόμο του 1905, τη μεγάλη παράδοση του Ζαν Ζωρές και του λαϊκού-κοσμικού σχολείου. Σήμερα, αν και το γαλλικό κράτος δεν χρηματοδοτεί τζαμιά, μπορεί να χρηματοδοτήσει ισλαμικά σωματεία, συλλόγους και πολιτιστικά κέντρα διευκολύνοντας ταυτοχρόνως τις δωρεές και τα κληροδοτήματα με φοροαπαλλαγές. Επίσης, οι δήμοι μπορούν να παραχωρούν χαμηλό μίσθωμα για 18-99 χρόνια σε δημοτικά οικοπέδα για το χτίσιμο και τη λειτουργία των τζαμιών καθώς και για εκκλησίες άλλων

δογμάτων. Εξάλλου, καθώς πολλές ισλαμικές οργανώσεις, όπως η Fondation de l'Islam de France (FIF), εμφανίζονται ως «πολιτιστικές», μη λατρευτικές, έχουν πρόσβαση σε κρατικές χρηματοδοτήσεις.

Το ότι από το 2021 απαιτείται δήλωση κάθε ξένης χρηματοδότησης πάνω από 10.000 ευρώ, δεν έχει εμποδίσει την ανάπτυξη του δικτύου: το υπό κατασκευή τζαμί της Τουρ, το δεύτερο της πόλης, στη χρηματοδότησή του οποίου συμμετέχει το αλγερινό Υπουργείο Θρησκευμάτων, θα έχει εμβαδόν 3.000 τ.μ. και χωρητικότητα 3.200 ατόμων, με βιβλιοθήκη και αίθουσες για μαθήματα και εκδηλώσεις. Αναρωτιέται κανείς πώς συμβαδίζουν οι νομικοί περιορισμοί του προσπλυτισμού (π.χ. νόμος About-Picard του 2001) με την τόσο έντονη προσπλυτιστική δραστηριότητα στα σχολεία και στον δημόσιο τομέα, η οποία, μαζί με την αύξηση του πληθυσμού με εξω-ευρωπαϊκή καταγωγή, έχει εκτινάξει το ποσοστό των μουσουλμάνων στη Γαλλία από 2-3% το 1980 στο 10-11% σήμερα. Ακόμα κι αν η πλειονότητά τους έχει ενσωματωθεί ή επιθυμεί την ενσωμάτωσή της, η δράση αυτών των δικτύων, από τους Αδελφούς Μουσουλμάνους μέχρι την τουρκική Διεύθυνση Θρησκευτικών Υποθέσεων, κι από τη Milli Götüs μέχρι τους σαλαφιστές, εμποδίζουν κάθε τέτοια ατομική και συλλογική προσπάθεια εκφοβίζοντας, καλλιεργώντας ευσέβεια και οξύνοντας το αντιγαλλικό αίσθημα. Η πατρίς εξακολουθεί να κοιμάται· δεν υπάρχει εξυπνάδα αν δεν υπάρχει θάρρος. **A**

Στη Γαλλία χτίζονται διαρκώς τζαμιά — μερικά από τα οποία αντικαθιστούν μικρές συνοικιακές αίθουσες προσευχής — τα οποία προστίθενται στα 2.800 που υπάρχουν ήδη



# Η πρώτη μου βουτιά στη θάλασσα στα 34

Κώστας, λήπτης μοσχεύματος καρδιάς

Η ζωή αρχίζει **ξανά**,  
χάρη στη δωρεά οργάνων.

ΙΣΤΟΡΙΕΣ  
[ΔΕΥΤΕΡΗΣ]  
ΠΡΩΤΗΣ ΦΟΡΑΣ

ΑΚΟΥ ΕΔΩ



**ONASSIS  
FOUNDATION**

Υπό την επιστημονική αιγίδα:



ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ  
ΜΕΤΑΜΟΣΧΕΥΣΕΩΝ

ΩΝΑΣΕΙΟ  
ΝΟΣΟΚΟΜΕΙΟ



# Υπάρχει ενημέρωση χωρίς δράκους;

Του ΠΑΝΤΕΛΗ ΚΑΨΗ

Ο ρεπόρτερ καναλιού εθνικής εμβέλειας, με απόλυτη σοβαρότητα και με μια υπολανθάνουσα οργή στον τόνο της φωνής του, ήταν κατηγορηματικός. Το πρόβλημα της οπλοκατοχής και της βεντέτας οφείλεται στην παντελή απουσία κράτους. Αν ήθελαν, «μέσα σε λίγες μόνο ώρες», θα μπορούσε να «εξαλειφθεί το φαινόμενο»! Από κοντά, εν είδει αποκάλυψης, η ανακοίνωση συνδικαλιστών, οι οποίοι απέδιδαν τα γεγονότα στον μικρό αριθμό αστυνομικών στην περιοχή. Αυτά στη χώρα με τους περισσότερους αστυνομικούς ανά κάτοικο από όλες σχεδόν τις ευρωπαϊκές χώρες. Ενδεικτικά, μιλάμε για πάνω από 500 αστυνομικούς ανά 100.000 κατοίκους, όταν στη Γερμανία είναι περίπου 350 και στη Δανία κάτω από 200.

Εντάξει, το παράδειγμα μπορεί να είναι κάπως ακραίο. Είναι ωστόσο ενδεικτικό μιας κουλουράς η οποία έχει επικρατήσει στον δημόσιο διάλογο και ιδιαίτερα στα μέσα ενημέρωσης. Όλα ανάγονται στο κράτος. Οι λύσεις είναι απλές –συνήθως περισσότεροι διορισμοί– και βέβαια δεν ευθύνονται ποτέ οι πολίτες, ο λαός αν προτιμάτε.

Πριν από λίγες μέρες η καθηγήτρια Βάσω Κιντή έκανε μια ανάρτηση επισημαίνοντας τις ευθύνες των δημοσιογράφων για την τοξικότητα που επικρατεί στον δημόσιο χώρο. «Είτε επειδή βαριούνται, είτε επειδή είναι αστοιχείωτοι, είτε επειδή είναι *their masters' voice*, κάθε ώρα και κάθε μέρα αναδεικνύουν το ασήμαντο, το προκλητικό... δεν ξέρουν και δεν μπορούν να συζητήσουν κάτι άλλο, να πουν κάτι πιο σοβαρό». Φυσικά έχει δίκιο. Μόνο που το πρόβλημα φοβάμαι πως είναι βαθύτερο. Είναι σαν να έχει επικρατήσει ένας διανοητικός αλγόριθμος, κυρίαρχος παντού, από τα κόμματα και τα μέσα ενημέρωσης ως τα κοινωνικά δίκτυα. Μας οδηγεί στο να ανάγουμε όλα τα ζητήματα, ακόμα και τα πιο σύνθετα, σε μια απλή φόρμουλα με κοινό παρονομαστή το κράτος και την πολιτική βούληση. Πάνω σ' αυτή την απλούστευση ανθεί η τοξικότητα.

Η βεντέτα λοιπόν μπορεί να «εξαλειφθεί» σε λίγες ώρες, όπως και η εγκατάλειψη της υπαίθρου άλλωστε. Αρκεί να κρατήσουν τα ΕΛΤΑ ανοιχτά 200 περίπου υποκαταστήματα στην περιφέρεια. Προφανώς σ' αυτό το ζήτημα έγινε μεγάλη επικοινωνιακή γκάφα. Οι τράπεζες, οι οποίες τρώνε χρόνια ξύλο κι έχουν γίνει ατσίδες στην επικοινωνία, έχουν κλείσει εκατοντάδες υποκαταστήματα χωρίς να ανοίξει μύτη. Η διοίκηση των ΕΛΤΑ πήγε γυρεύοντας, επέδειξε ασύγγνωστη αφέλεια. Ποιος λογικός άνθρωπος, ωστόσο, μπορεί να αμφισβητήσει ότι το έργο των ταχυδρομείων έχει αλλάξει, ότι πρέπει κι αυτά να αλλάξουν και ότι δεν είναι δική τους δουλειά να αντιμετωπίσουν την ερήμωση των χωριών; Αντί όμως ο δημόσιος διάλογος να επικεντρωθεί σ' αυτό το τελευταίο, όλοι τα έβαλαν με τα ΕΛΤΑ. Ο βολικός και εύκολος στόχος. Ίσως ο μόνος από τους πολιτικούς που το έθεσε στη σωστή διάσταση ήταν ο Σταύρος Μπένος. Πρότεινε μάλι-

στα και λύση, να αναλάβουν τη δουλειά τα ΚΕΠ. Σωστή ή λάθος, άλλοι θα κρίνουν. Φυσικά ποιος τον ακούει, ο λόγος του δεν είχε δράκους.

Εννοείται πως ό,τι συμβαίνει στην Ελλάδα συμβαίνει και σε όλη την υπόλοιπη Ευρώπη. Στην Αγγλία μάλιστα, όπου τα ταχυδρομεία είναι θεσμός αιώνων, προτείνεται να κλείσουν πάνω από τα μισά σε όλη τη χώρα. Και ναι, όπως και στην Ελλάδα, θα αντικατασταθούν από πράκτορες. Δεν θα σταματήσουν να πηγαίνουν τα γράμματα σε όσους λίγους εξακολουθούν να αλληλογραφούν, ούτε τις συντάξεις.

Ανάλογα παραδείγματα διαχείρισης των θεμάτων υπάρχουν άπειρα. Ένα από τα αγαπημένα μου αφορά την τιμή του κρέατος. Τον Σεπτέμβριο, μετά τις διακοπές μου είχε κάνει εντύπωση το ότι κάθε πρωί η τηλεόραση είχε σύνδεση με χασάπικα, αφορμή για τους παρουσιαστές να κάνουν σχόλια για την ανικανότητα του υπουργείου και την απουσία ελέγχων. Από κοντά και καταναλωτές στο ίδιο μοτίβο. Η ιστορία είναι και πάλι πιο σύνθετη και έχει ενδιαφέρον. Καταρχήν οι τιμές στο βόειο κρέας έχουν όντως αυξηθεί, αλλά διεθνώς. Και, ως γνωστόν, σχεδόν το 80% της κατανάλωσης στη χώρα μας καλύπτεται από εισαγωγές. Βρήκα διασκεδαστικό το ότι ως έναν βαθμό αυτό οφείλεται στη μεγάλη διάδοση των χάμπουργκερ και σε χώρες που πρόσφατα βγήκαν από την ακραία φτώχεια. Οι ειδικοί μιλούν για «χαμπουργκεραϊζέσιον» της αγοράς. Ας είναι. Την ίδια περίοδο, πάντως, η Ελλάδα είχε έναν από τους χαμηλότερους πληθωρισμούς στα τρόφιμα σε όλη την Ευρώπη, με τις τιμές να πέφτουν σε άλλα είδη κρέατος. Κανέναν δεν απασχόλησε. Εννοείται πως αυτό δεν αποτελούσε επιτυχία της κυβέρνησης, όπως δεν ήταν αποτυχία οι μήνες που ο ελληνικός πληθωρισμός ήταν υψηλότερος από τον ευρωπαϊκό. Και τα δύο οφείλονται κυρίως σε δομικά χαρακτηριστικά της αγοράς. Αλλά βέβαια η απουσία ελέγχων είναι πάντα η εύκολη λύση.

Μύγα μες στο γάλα, θα πει κάποιος – και θα έχει δίκιο. Το μεγάλο πρόβλημα των ΜΜΕ την τελευταία διετία ήταν η παταγώδης αποτυχία τους να προστατέψουν την κοινωνία από την επέλαση της συνωμοσιολογίας του ξυλολίου και του μπαζώματος. Παραδόθηκαν αμαχητί σ' αυτήν και στα κοινωνικά δίκτυα. Είναι φαινόμενο της εποχής. Ειδικά για την Ελλάδα, ωστόσο, η απαξίωση των θεσμικών μέσων ενημέρωσης, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ποιότητα και τη δημοσιογραφική τους ανεξαρτησία, ήταν αποτέλεσμα και μιας πολύ συνειδητής πολιτικής επιχείρησης με σημαία τη διαπλοκή. Πρωτοστάτησε μια αριστερο-δεξιά συμμαχία με χρήσιμους ηλίθιους πολλούς δημοσιογράφους. Έχει ενδιαφέρον το ότι σήμερα, που έχουν πάψει να υφίστανται οι παραδοσιακοί εκδότες και σχεδόν το σύνολο των μέσων έχει περάσει σε επιχειρηματίες, η λέξη διαπλοκή απουσιάζει από τον δημόσιο διάλογο. Κάτι λέει κι αυτό. **Α**

ATHENSvoice

Εκδότης-Διευθυντής Φώτης Γεωργελάς

Σύμβουλος Έκδοσης  
Σταυρούλα Παναγιωτάκη

Διευθύντρια Σύνταξης  
Αγγελική Μπιρμπίλη

Γενική Διεύθυνση Διαφήμισης  
Λουίζα Ναθαναήλ

Art Director Φώτης Πελιβανίδης

Διεύθυνση Web Δημήτρης Αθανασιάδης

Σύμβουλος Διεύθυνσης Χριστίνα Γαλανοπούλου

Αρχισυνταξία Δανάη Καμζόλα (Podcast & City Guide),  
Μπάμπης Καλογιάννης  
Αρχισυνταξία Newsroom Τόνια Ζαραβέλα  
Τεχνικός Διευθυντής Βάιος Συντοσιμάς  
Social Media Manager Τάσος Ανέστης

Υπεύθυνος ύλης Τάκης Σκριβάνος  
Επιμέλεια ύλης Δήμητρα Γκρους  
Διόρθωση κειμένων Φανή Κουλούντζου,  
Κατερίνα Ασήμου

Συντακτική ομάδα: Κ. Αθανασιάδης, Ν. Αμανίτης,  
Μ. Ανδριωτάκη, Ε. Βαρδάκη, Σ. Βλέτσας, Κ. Βνάτσιου,  
Ρ. Γεροδήμος, Ν. Γεωργελάς, Ν. Γεωργιάδης,  
Κ. Γιαννακίδης, Κ. Γλυνιαδάκη, Β. Γραμματικογιάννη,  
Β. Γρυπάρης, Γ. Δήμος, Θ. Κ. Ευθυμίου, Γ. Ζερβογιάννη,  
Μ. Ζουμπουλάκη, Κ. Καϊμάκης, Σ. Καλαμαντή,  
Μπ. Καλογιάννης, Κ. Καμπόσου, Β. Καμπουροπούλου,  
Δ. Καραθάνος, Α. Καψάλη, Ν. Κοσκινά, Α. Κοσμοπούλου,  
Δ. Κουμαριώτης, Α. Μανουσάκη, Μ. Μανωλοπούλου,  
Χ. Μαρκάκης, Δ. Μαστρογιαννίτης, Β. Ματζάρογλου,  
Τζ. Μελιτά, Α. Μπρουντζάκη, Γ. Νένες, Ε. Ντάκουλα,  
Γ. Χ. Παπαδόπουλος, Δ. Παπαδόπουλος,  
Π. Παναγιωτόπουλος, Κ. Παναγοπούλου, Γ. Παυριανός,  
Γ. Πρέζα, Μ. Προβάτας, Τζ. Ρουσάκη, Μ. Ι. Σιγαλού,  
Ε. Σιούσιουρα, Τ. Σκραπιδιώρη, Ζ. Σφυρή,  
Σ. Τριανταφύλλου, Σ. Τσιτσόπουλος, Γ. Φλωράκης,  
Ε. Χελιώτη, Κ. Χριστοφόρου, Γ. Ψύχας, Ε. Ψυχούλη

Γραμματεία Σύνταξης Γεωργία Σκαμάγκκα  
info@athensvoice.gr  
avguide@athensvoice.gr

Ατελιέ Sotos Anagnos  
LOOKmag Κωνσταντίνα Βλαχοπούλου

Creative Manager Θάναος Ψυλλίδης  
Creative Marketing Manager Λαμπρινή Τρούγκου  
Branded Content Editor Χαρά Αλεξανδροπούλου

Εικονογραφίες art@athensvoice.gr  
Φωτό: Θανάσης Καρατζάς, Γιώργος Ζαρκώνης,  
Τάσος Βρεττός, Έκτορας Δ. Βούτσας, Κώστας  
Αμοιρίδης, Βαγγέλης Τάσης, Χρήστος Κισατζεκιάν,  
Δημήτρης Κλεάνθης, Μαρία Μαρκεζή,  
Πέτρος Νικόλτσος, Λάζαρος Γραικός

Account Directors  
Τίνα Γαϊτανίδου, Βόνυ Ζαφειροπούλου

Direct Market Advertising Director  
Άννα Αντωνίου  
Direct Market Advertising Managers  
Μιχάλης Δρακάκης, Εύα Βαλαμβάνου, Ελένη Βαρύτη,  
Νώντας Νταμπάνης, Ελεωνόρα Τζεφρόνη

Marketing & Advertising Director AV | VOICE 102.5  
Τζίνα Σαλαμπάση  
Marketing & Event Coordinator | VOICE 102.5  
Κωνσταντίνα Μιχάλη

Συντονισμός Διαφήμισης Μαίρη Κούρτη  
marketing@athensvoice.gr  
Digital Traffic Manager Έυν Ταρνάρη  
Digital Advertising Coordinator Μίνα Γιαννάκη

Ψηφιακή Υποστήριξη Νικόλας Αργυρίου,  
Άγγελος Καραμανωλάκης

Διεύθυνση Λογιστηρίου Έφη Μούρτζη  
Λογιστήριο Ουρανία Μιχάλη, Μαίρη Λυκούση,  
Μανώλης Κοττάκης

Διαχωρισμοί - Εκτύπωση «Καθημερινές Εκδόσεις ΑΕ»

Athens Voice S.A.  
Χαρ. Τρικούπη 22, 106 79 Αθήνα  
Σύνταξη: 210 3617.360, 3617.369, fax: 210 3632.317  
Διαφημιστικό: 210 3617.530, fax: 210 3617.310  
VOICE 102.5: 210 3648.213  
Αγγελίες: 210 3617.369 Λογιστήριο: 210 3617.170  
[www.athensvoice.gr](http://www.athensvoice.gr)  
Αν δεν βρίσκετε την Α.Β. στα σημεία διανομής,  
επικοινωνήστε: 210 3617.360, 210 3617.369  
Κωδικός εντύπου: 7021, ISSN 1790-6164

Νόμιμος Εκπρόσωπος: Γεωργελέ Ελισάβετ Τρισεύγενη  
Κύριος Μέτοχος: Γεωργελέ Φώτης

Αρ. Πιστοποίησης MET: 230237

Εβδομαδιαία εφημερίδα, διανέμεται δωρεάν.  
Απαγορεύεται η αναδημοσίευση, η αναπαραγωγή,  
ολική ή μερική, η διασκευή ή απόδοση του περιε-  
χομένου της έκδοσης με οποιοδήποτε τρόπο, μηχανικό, ηλεκτρονικό ή  
άλλο, χωρίς προηγούμενη γραπτή έγκριση του εκδότη.

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΑΝΑΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

8 A.V. 6 - 12 NOΕΜΒΡΙΟΥ 2025



# ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ ΠΙΛΟΤΩΝ



Διεκδίκησε  
τη δική σου





# Τα νούμερα της εβδομάδας

ΤΟΥ ΣΤΑΜΑΘΗ ΖΑΧΑΡΟΥ

**204** καταστήματα σχεδιάζει να κλείσει η διοίκηση των ΕΛΤΑ, προκαλώντας παράκρουση στους νοσταλγικούς Έλληνες, οι οποίοι δεν ξέρουν πώς να διεκπεραιώσουν την καθημερινή αλληλογραφία τους.

**90%** είναι η πτώση της διακινούμενης (απλής) αλληλογραφίας από το 2015 μέχρι σήμερα. Η κυβέρνηση αποτελείται από boomers και μπροστά στις υστερικές κραυγές των νοσταλγών του παραδοσιακού ταχυδρομείου ανεφώνησε την ηρωική κραυγή «Πίσω, Γιάννη, τα καράβια», ματαιώνοντας το σχέδιο της διοίκησης.

**1.000** περίπου καταστήματα αριθμεί το δίκτυο των ΕΛΤΑ σε ολόκληρη τη χώρα. Για να μη γελοιοποιηθεί εντελώς, η κυβέρνηση υπέδειξε στη διοίκηση να αναβάλει για τρεις μήνες το σχέδιο κατάργησης καταστημάτων, τουλάχιστον για όσα βρίσκονται στην περφόρεια.

**24** διαφορετικά σημεία εξυπηρέτησης ΕΛΤΑ υπάρχουν στην Αιτωλοακαρνανία.

**11** καταστήματα υπάρχουν στο νησί της Λέσβου.

**130.000** ευρώ έξοδα έχει η λειτουργία του καταστήματος ΕΛΤΑ στο χωριό Καινούριο Αιτωλοακαρνανίας. 8.000 ευρώ είναι τα έσοδά του.

**3.000** άτομα είναι το μόνιμο προσωπικό των ΕΛΤΑ, συν 1.500 οι εργαζόμενοι με συμβάσεις έργου. 6.000 άτομα ήταν οι εργαζόμενοι πριν από 10 χρόνια.

**1.300** μετανάστες έχασαν τη ζωή τους ή αγνοούνται στις θαλάσσιες οδούς της Μεσογείου στο εννεάμηνο του 2025.

**22%** μειωμένες ήταν οι ροές τους πρώτους εννέα μήνες του 2025 και ανήλθαν σε 133.400 ανθρώπους.



**25** χρόνια χρειάστηκε για να κατασκευαστεί το Νέο Αιγυπτιακό Μουσείο, με το κόστος να ξεπερνά το 1 δισ. ευρώ.

**480.000** τ.μ. είναι η συνολική έκταση του μουσείου.

**4.500** ταφικά κτερίσματα θα μπορούν να δουν οι επισκέπτες του μουσείου ενώ το σύνολο των εκθεμάτων αποτελεί αντικείμενο αμφισβήτησης, με άλλους να κάνουν λόγο για 50.000 και άλλους να ανεβάζουν τον αριθμό τους σε 100.000.

**15** εκατομμύρια ξένους επισκέπτες υποδέχτηκε η Αίγυπτος στο εννεάμηνο του φετινού έτους.

**17,8** εκατομμύρια τουρίστες αναμένει η Αίγυπτος το 2025 και 18,6 εκατομμύρια το 2026.

**50%** αυξημένες ήταν οι αναχωρήσεις από τη Λιβύη σε σχέση με το 2024.

**2** νεκροί και 15 τουλάχιστον τραυματίες ήταν το αποτέλεσμα εισβολής ενόπλων στο χωριό Βορίζια Ηρακλείου. Το κίνητρο ήταν η βεντέτα.

**2.000** σφαίρες έπεσαν εντός του χωριού, ενώ, σύμφωνα με την αστυνομία, το πιστολίδι συνεχίστηκε και σε φάραγγι της περιοχής. Τις επόμενες ημέρες θα ακούσουμε για μαχαίρια στα κόκαλα και σκληρές αποφάσεις.

**1** εκατομμύριο όπλα εκτιμούσε το 2018 η ΕΛΑΣ ότι υπάρχουν στο νησί.

**617.360** κατοίκους είχε η Κρήτη σύμφωνα με την απογραφή του 2021. Σχεδόν δύο όπλα ανά κάτοικο, αν εξαιρέσουμε νήπια και όσους δεν μπορούν να κάνουν χρήση όπλων για λόγους αναπηρίας.

**45,5%** είναι το ποσοστό σεξουαλικής κακοποίησης εφήβων στην Κρήτη και είναι το υψηλότερο ποσοστό στην Ε.Ε. με τον μέσο όρο να είναι 32,2%. Την έρευνα πραγματοποίησαν το Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο και το Πανεπιστήμιο Κρήτης.

**81,7%** των γυναικών με αναπηρία στην Κρήτη έχει υποστεί μία μορφή βίας.

**15,9%** των γυναικών άνω των 70 ετών τρομάζουν ακόμα κι όταν τις ακουμπήσει ο σύζυγός τους.

**60%** των εφήβων στην Κρήτη καταναλώνει πάνω από πέντε ποτά, περισσότερο από μία φορά το μήνα, σύμφωνα με στοιχεία της 7ης Υγειονομικής Περιφέρειας.

**41** άτομα συνιστούν το επισημολογούμενο συμβούλιο του «Ιδρύματος Τσίπρα».

**20** τουλάχιστον από τα μέλη είναι ενεργοί ή ομότιμοι καθηγητές. Drei professoren – Vaterland verloren είχε δηλώσει ο καγκελάριος Ότο φον Μπίσμαρκ. Δηλαδή: καθηγηταί τρεις – έχαθη η πατρίς. Με 20 ωστόσο σώζεται. Πάλι νίκη της ριζοσπαστικής αριστεράς.

**460** άνθρωποι, στην πλειονότητά τους λεχώνες και μωρά, έχασαν τη ζωή τους στο Σουδάν κατά την επίθεση στο Σαουδαραβικό Μαιευτήριο στο Ελ Φάσερ, το τελευταίο εν λειτουργία νοσοκομείο της πόλης. Οι επαγγελματίες φριπαλεστάινερς έχουν πάθει ψύξη και δεν μπορούν να γυρίσουν να δουν τι συμβαίνει στην αφρικανική χώρα.

**4** φορές έχει δεχτεί επίθεση το συγκεκριμένο μαιευτήριο τον τελευταίο μήνα.

**2.000** άνθρωποι εκτελέστηκαν στις 26 και 27 Οκτωβρίου. Καμία φλοτίλα δεν ξεκίνησε για το Σουδάν.

**150.000** είναι οι νεκροί την τελευταία διετία, σύμφωνα με συντηρητικές εκτιμήσεις. Πολεμούν αραβόφωνοι μουσουλμάνοι του Βορρά με χριστιανούς και ιθαγενείς του Νότου. Δεν υπάρχουν σιωνιστές, γεγονός που ίσως εξηγεί την αφωνία των αλληλέγγυων.

**14** προσαγωγές πραγματοποίησε η ΕΛ.ΑΣ. μετά το τέλος της εκδήλωσης προς τιμήν της Κίμπερλι Γκίλφοιλ. Οι συγκεντρωμένοι φώναζαν συνθήματα κατά του ΙΔΦ και υπέρ της Παλαιστίνης. Για το Σουδάν δεν είπαν κουβέντα.

**14** μήνες φυλάκιση χωρίς αναστολή ήταν η ποινή που επιβλήθηκε σε φοιτητή που έγραψε σε τοίχο του Εθνικού Μετσοβίου Πολυτεχνείου συνθήματα υπέρ της Παλαιστίνης. Μιλάμε για χούντα. Άλλωστε το γκράφιτι είναι μορφή τέχνης και ο φοιτητής ίσως ήταν ισάξιος του Banksy.

**Ποια είναι τα στοιχεία που καταδεικνύουν πέραν κάθε αμφιβολίας πως η Αμερική οδηγείται σε καθεστώς αυταρχισμού; Ποιοι είναι οι δείκτες οι οποίοι αποδεικνύουν πως ο Ντόναλντ Τραμπ προετοιμάζει το έδαφος για την εφαρμογή καθεστώτος αυταρχισμού στη χώρα του; Πρέπει να ανησυχεί η παγκόσμια κοινότητα για το ενδεχόμενο να εισέλθουν οι ΗΠΑ στην κλειστή λέσχη των αυταρχικών ηγετών, όπου μέχρι στιγμής ο Βλαντιμίρ Πούτιν και ο πρόεδρος της Κίνας, Σι Τζινπίνγκ, μονοπωλούν τους θρόνους του διεθνούς αυταρχισμού; Οι New York Times εξακολουθούν να δημοσιογραφικό κόσμημα στις ΗΠΑ, όπου τα ΜΜΕ περνούν από μια φάση προσαρμογής στους νέους κανόνες που επιχειρεί να επιβάλει ο Ντόναλντ Τραμπ αλλά και οι αυλικόι και σύμμαχοί του. Ο πόλεμος μόλις έχει αρχίσει και όλα δείχνουν πως μία μερίδα της ακραίας πτέρυγας των Ρεπουμπλικάνων έχει αποφασίσει να φθάσει μέχρι τέλους με την επιβολή νομοθετικού πλαισίου για μια τρίτη θητεία του Ντόναλντ Τραμπ.**

Σε μία προσπάθεια να κωδικοποιήσει τα όσα συμβαίνουν στο προσκήνιο και στο παρασκήνιο, μια ομάδα συντακτών των New York Times κατέληξε στη διατύπωση ενός Δωδεκαλόγου. Δώδεκα διαπιστώσεις, δώδεκα ερωτήματα, δώδεκα απαντήσεις. Σε ποιες ενέργειες έχει ήδη προβεί ο Ντόναλντ Τραμπ που να καταδεικνύουν πως η πορεία του πιθανότατα οδηγεί στη διαμόρφωση συνθηκών αυταρχισμού στην ισχυρότερη δημοκρατία, στην ισχυρότερη οικονομία και στην ισχυρότερη στρατιωτική δύναμη του πλανήτη. Η προσεκτική ανάγνωση αυτού του ιδιότυπου Δωδεκαλόγου ενδεχομένως να διαφωτίσει τον Έλληνα αναγνώστη, ο οποίος είναι πιθανόν να εντυπωσιάζεται από το επικοινωνιακό προφίλ του σημερινού Αμερικανού προέδρου (και των συν αυτώ) και κυρίως από το ιδιαίτερο πολιτικό life style που αρχίζει να διαμορφώνεται εν είδη global app στον πλανήτη. Διαβάζουμε λοιπόν:

«**Οι χώρες που διολισθαίνουν** από τη δημοκρατία προς τον αυταρχισμό τείνουν να ακολουθούν παρόμοια μοτίβα. Για να μετρήσει τι συμβαίνει στις Ηνωμένες Πολιτείες, η συντακτική επιτροπή των New York Times συνέταξε μια λίστα με 12 δείκτες δημοκρατικής διάβρωσης, με τη βοήθεια μελετητών που έχουν διερευνήσει αυτό το φαινόμενο. Η μικρή πραγματικότητα είναι ότι οι Ηνωμένες Πολιτείες έχουν υποχωρήσει όσον αφορά τη δημοκρατική ανθεκτικότητα, σε διαφορετικό μεν βαθμό, αλλά και στους 12 αυτούς δείκτες. Οι ΗΠΑ δεν φαίνεται να έχουν ήδη μεταλλαχθεί σε μια πραγματική αυταρχική χώρα όπως η Ρωσία ή η Κίνα. Αλλά όταν οι χώρες αρχίζουν να απομακρύνονται από τη δημοκρατία, η πορεία συχνά συνεχίζεται. Προσφέρουμε αυτούς τους 12 δείκτες ως προειδοποίηση για όσα έχουν ήδη χάσει οι Αμερικανοί και πόσα ακόμα θα μπορούσαν να χάσουν.

- 1) Ένας αυταρχικός ηγέτης καταστέλλει τη διαφωνία και την ελευθερία του λόγου. Ο Τραμπ έχει αρχίσει να το κάνει.
- 2) Ένας αυταρχικός ηγέτης διώκει τους πολιτικούς του αντιπάλους. Ο Τραμπ το έχει κάνει.
- 3) Ένας αυταρχικός ηγέτης παρακάμπτει το νομοθετικό σώμα. Ο Τραμπ έχει αρχίσει να το κάνει.
- 4) Ένας αυταρχικός ηγέτης χρησιμοποιεί τον στρατό για τον εσωτερικό έλεγχο. Ο Τραμπ έχει αρχίσει να το κάνει.
- 5) Ένας αυταρχικός ηγέτης αψηφά τα δικαστήρια. Ο Τραμπ έχει αρχίσει να το κάνει.

## VERBA VOLANT

ΑΧΙΛΛΕΑΣ ΜΠΕΟΣ

«**Πώς είμαι ρατσιστής αφού έχω πάει με μαύρες;**» Εύλογο το ερώτημα. Ίσως θα μπορούσαν να το απαντήσουν οι δεσμοφύλακες στις φυτείες του αμερικάνικου Νότου. «Πήγαιναν με μαύρες», αφού προηγουμένως τις μαστίγωναν. Ίσως θα ήταν υπερβολή να τους πούμε ρατσιστές, σύμφωνα με την μπέειο λογική.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΡΑΜΕΡΟΣ

«**Χρειάζεται ένα Big Bang στην κεντροαριστερά.**» Ορθόν. Στο Big Bang η ύλη και η ενέργεια ξεκινούν να διαστέλλονται από μια μοναδικότητα. Το ακριβώς αντίθετο (σύμφωνα με πολλούς φυσικούς) λέγεται «μαύρη τρύπα». Με τη ματιά του αδαούς, μπορεί κανείς να τα μπερδέψει.

ΚΩΣΤΑΣ ΤΣΟΥΚΑΛΑΣ

«**Να διασφαλιστούν οι εργαζόμενοι των ΕΛΤΑ και η καθολική ταχυδρομική υπηρεσία. Ο**

**συνταξιούχος να μπορεί να παίρνει τη σύνταξη του χωρίς να πληρώνει.**» Το θεσμικό ΠΑΣΟΚ υπερασπίζεται της ζημίες του Οργανισμού και προτάσσει το «χωρίς να πληρώνει». Τα συσσωρευμένα χρέη των ΕΛΤΑ και τα πιθανά πρόστιμα για παράνομες κρατικές επιδοτήσεις θα τα πληρώσει προφανώς το ΠΑΣΟΚ, οπότε μην αγχώνεστε ότι θα ξαναβάλουν χέρι στον κορβανά.

ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΣΔΟΥΚΟΥ

«**Σ' ένα ευνομούμενο κράτος, οι νόμοι είναι για να τηρούνται.**»

Ακριβώς. Όπως εκείνος ο νόμος για τις πορείες ή ο άλλος για το κάπνισμα. Ακόμη και ο κώδικας οδικής κυκλοφορίας στα μέρη μας είναι δρακόντειος, ως προς την εφαρμογή του.

ΣΩΚΡΑΤΗΣ ΦΑΜΕΛΛΟΣ

«**Πολλοί μας κατηγορούν ότι παραείμαστε σοβαροί.**» Ε, ναι, ρε παιδί μου. Η ζωή θέλει και λίγο τρέλα, λίγο μπρίο. Δεν λέω, μη χάσετε και την παροιμιώδη σοβαρότητά σας, αλλά ρίξτε το και λίγο έξω. Οι εκλογές δεν κερδίζονται με θεσμικότητα και σοβαρότητα.



# οίηση των New York Times και ο «Δωδεκάλογος» του Αυταρχισμού

Του ΝΙΚΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ

6) Ένας αυταρχικός ηγέτης κηρύσσει εθνική κατάσταση έκτακτης ανάγκης με ψευδείς προφάσεις. Ο Τραμπ το έχει κάνει.

7) Ένας αυταρχικός ηγέτης δυσφημεί τις περιθωριοποιημένες ομάδες. Ο Τραμπ το έχει κάνει.

8) Ένας αυταρχικός ηγέτης ελέγχει τη ροή πληροφοριών και τα μέσα ενημέρωσης. Ο Τραμπ έχει αρχίσει να το κάνει.

9) Ένας αυταρχικός ηγέτης προσπαθεί να ελέγξει τα πανεπιστήμια. Ο Τραμπ έχει ήδη αρχίσει να το κάνει.

10) Ένας αυταρχικός ηγέτης καλλιεργεί την προσωπολατρία. Ο Τραμπ το έχει κάνει.

11) Ένας αυταρχικός ηγέτης χρησιμοποιεί την εξουσία για προσωπικό πλουτισμό. Ο Τραμπ το έχει κάνει.

12) Ένας αυταρχικός ηγέτης χειραγωγεί τον νόμο για να παραμείνει στην εξουσία. Ο Τραμπ έχει αρχίσει να το κάνει».

**Οι ΝΥΤ καταλήγουν λοιπόν στην εξής επισήμανση:** «Ακόμα κι αν απομακρυνθεί από οποιοδήποτε σχέδιο να υπηρετήσει περισσότερες από δύο προεδρικές θητείες, οι προσπάθειες του κ. Τραμπ να επηρεάσει το εκλογικό πεδίο υπέρ των Ρεπουμπλικάνων είναι αντιδημοκρατικές και θα μπορούσαν να διαστρεβλώσουν τις αμερικανικές εκλογές για χρόνια.

Το πιο σαφές σημάδι ότι μια δημοκρατία έχει πεθάνει είναι ότι ένας ηγέτης και το κόμμα του καθιστούν αδύνατο για τους αντιπάλους να κερδίσουν τις εκλογές και να διεκδικήσουν την εξουσία. Ωστόσο, όταν φτάσει κανείς σε αυτό το στάδιο, η αλλαγή είναι εξαιρετικά δύσκολο

να επιτευχθεί. Και οι επίδοξοι αυταρχικοί ηγέτες χρησιμοποιούν άλλα μέσα, όπως ένα υποταγμένο νομοθετικό και δικαστικό σώμα, για να εξασφαλίσουν την εξουσία τους».

**Οι παραπάνω αράδες γράφονται** την ημέρα κατά την οποία μερικές δεκάδες εκατομμύρια πολίτες των ΗΠΑ καλούνται να ψηφίσουν σε μια σειρά από κρίσιμες πολιτικά τοπικές εκλογικές αναμετρήσεις.

Στη Νέα Υόρκη εκλέγουν δήμαρχο, στο Νιου Τζέρσεϊ όπως και στη Βιρτζίνια κυβερνήτη, στη δε Καλιφόρνια μια σειρά από τοπικές εκλογικές διαδικασίες μπορεί να συμβάλει σε θεαματική αλλαγή του πολιτικού σκηνικού της Πολιτείας. Ο Ζόχαν Μαντάνι, μουσουλμάνος, γεννημένος στην Ουγκάντα, 34 μόλις ετών, ακολούθησε τους διανοούμενους γονείς του στη μεγάλη αρτηρία της μετανάστευσης προς την Αμερική μέσω Νοτίου Αφρικής. Δηλώνει σοσιαλιστής, ο Τραμπ τον αποκαλεί κομμουνιστή, οι Δημοκρατικοί, αν και τον ανέδειξαν, τον φοβούνται και, όπως διαφαίνεται από τις δημοσκοπήσεις, οι κάτοικοι της Νέας Υόρκης τον λατρεύουν. Κερδίζει πάντα στις προβλέψεις τον Κουόμο, ο οποίος, αν και πρώην Δημοκρατικός, στηρίζεται από τον Τραμπ. Ο Κουόμο έχει κατηγορηθεί για σεξουαλική παρενόχληση.

Στο Νιου Τζέρσεϊ αλλά και στη Βιρτζίνια οι υποψήφιοι των Δημοκρατικών για το αξίωμα του κυβερνήτη προηγούνται.

**Κατά τους πολιτικούς σχολιαστές**, οι τοπικές αυτές εκλογές, οι πρώτες σε μία αρκετά μεγάλη

κλίμακα ψηφοφόρων, καταδεικνύουν παραδοσιακά το πώς η κοινή γνώμη αντιμετωπίζει το πρώτο εννεάμηνο μιας νέας προεδρικής θητείας.

Η αλήθεια είναι πως οι εκλογικές αυτές αναμετρήσεις αφορούν κατεξοχήν Πολιτείες όπου κυριαρχούν παραδοσιακά οι Δημοκρατικοί. Με δεδομένο ότι αυτό το κόμμα επί της ουσίας έχει καταρρεύσει δομικά και ιδεολογικά, χωρίς να διαφαίνεται προς το παρόν κάποια εναλλακτική προοπτική, οι υποψήφιοι των Δημοκρατικών σε αυτές τις τοπικές εκλογές και κυρίως στην εμβληματική Πολιτεία της Νέας Υόρκης, προέρχονται από την αριστερή πτέρυγα του κόμματος. Με λίγα λόγια, η πολιτικά ακέφαλη βάση των Δημοκρατικών εκ των πραγμάτων ριζοσπαστικοποιείται. Πρόκειται για μια φυσιολογική αντίδραση στην ενισχυόμενη ριζοσπαστικοποίηση των Ρεπουμπλικάνων μετά και τη δολοφονία του συμβόλου του κινήματος Made America Great Again, Τσαρλς Κερκ.

**Μέχρι και τις τελευταίες ώρες**

πριν την έναρξη των εκλογικών αναμετρήσεων, οι άνθρωποι των New York Times –και όχι μόνο– αναρωτιόνταν αν και κατά πόσο ο σοσιαλιστής υποψήφιος δήμαρχος της Νέας Υόρκης θα κέρδιζε από τον πρώτο γύρο με πάνω από 50% των ψήφων. Αν παρ' ελπίδα συμβεί κάτι τέ-

τοιο, τότε εκ των πραγμάτων θα τεθεί ζήτημα ριζικής ανανέωσης και πολιτικής αναδόμησης του κόμματος των Δημοκρατικών. Ας μην ξεχνάμε, ωστόσο, πως όλα τα παραπάνω συμβαίνουν σε μια περίοδο ενός ραγδαία εντεινόμενου new political lifestyle, με επίκεντρο τη ρητορεία του αυταρχισμού και ιδεολογική περιφέρεια την ά-

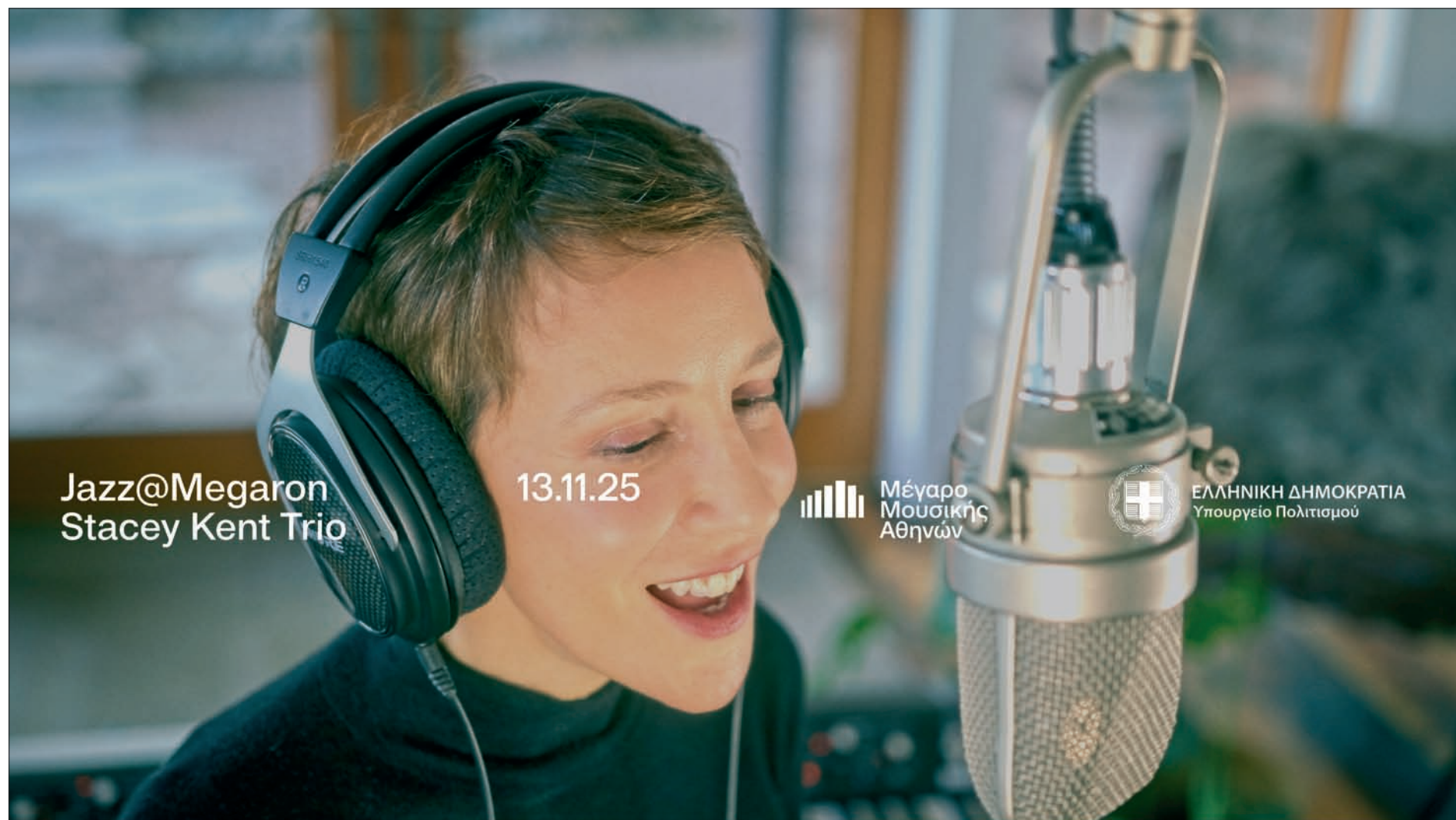
νευ προηγούμενου νομιμοποίηση ενός ελευθεριακού καπιταλισμού, χωρίς νομικά όρια και δίχως δίκτυ αυτοπροστασίας. Κι όλα αυτά συμβαίνουν ταυτοχρόνως σε διάφορα σημεία-κλειδιά του πλανήτη.

**Οι New York Times, λοιπόν**, στις 31 Οκτωβρίου καταλήγουν σε μία προειδοποίηση:

«Οι αυταρχικές ανατροπές στη σύγχρονη εποχή, συχνά δεν ξεκινούν με στρατιωτικό πραξικόπημα. Αντίθετα, περιλαμβάνουν έναν εκλεγμένο ηγέτη που χρησιμοποιεί τις εξουσίες του αξιώματός του για να εδραιώσει την εξουσία του και να δυσχεράνει, αν όχι να καταστήσει αδύνατη, την πολιτική αντιπαράθεση. Σκεφτείτε τον Βλαντιμίρ Πούτιν στη Ρωσία, τον Νικολά Μα-

δούρο στη Βενεζουέλα και, σε μικρότερο βαθμό, τον Ρετζέπ Ταγίπ Ερντογάν στην Τουρκία, τον Βίκτορ Όρμπαν στην Ουγγαρία και τον Ναρέντρα Μόντι στην Ινδία. Αυτοί οι ηγέτες έχουν καταστείλει τη διαφωνία και την ελευθερία του λόγου με σκληρά μέτρα». **Α**

Οι New York Times καταλήγουν σε μία προειδοποίηση: «Οι αυταρχικές ανατροπές στη σύγχρονη εποχή, συχνά δεν ξεκινούν με πραξικόπημα. Αντίθετα, περιλαμβάνουν έναν εκλεγμένο ηγέτη που χρησιμοποιεί τις εξουσίες του»



Jazz@Megaron  
Stacey Kent Trio

13.11.25

Μέγαρο  
Μουσικής  
Αθηνών



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ  
Υπουργείο Πολιτισμού

Υποστηρικτής: ΣΤΑΣΥ

Χορηγοί Επικοινωνίας: ΕΡΤ, ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 103.7, ΤΡΙΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 90.9, ΚΟΣΜΟΣ 93.6, COSMÔTE TV, ACTION 24, ATTICA MEDIA GROUP, ΔΙΕΣΗ 101.3, GALAXY 92, CNN.GR, CULTURENOW.GR, MONOPOLI.GR, NEWSBEAST.GR, IN2LIFE.GR, ARTANDLIFE.GR, QUEEN.GR, METEO.GR

ΧΟΡΗΓΟΣ  
**MOTOR OIL**





# Εξυπνοι δρόμοι + Πράσινη πόλη

Το κυκλοφοριακό δεν λύνεται οριστικά σε καμία μεγαλούπολη. Είναι ένα διαρκές και εξελισσόμενο πρόβλημα, που λαμβάνει με τον χρόνο νέες μορφές, και έτσι χρειάζεται συνεχώς νέα μέτρα και εναλλακτικούς τρόπους αντιμετώπισης. Πάντως, για τη χώρα μας, θα έπρεπε να αλλάξει ολοκληρωτικά το υπόδειγμα οργάνωσης και σχεδιασμού των πόλεων, με διακριτική αποθάρρυνση της χρήσης των Ι.Χ. αυτοκινήτων και ταυτόχρονη ενίσχυση των Μ.Μ.Μ., η οποία σήμερα δεν υπάρχει. Η πολιτική τάξη είτε δεν γνωρίζει είτε δεν δύναται να αναλάβει το πολιτικό κόστος. Δεν έχει αφήγημα λύσης για το πρόβλημα. Ωστόσο, μέχρι τότε υπάρχουν δεκάδες πράγματα που μπορούν να γίνουν, καθώς δεν έχουμε προχωρήσει σχεδόν σε τίποτα από τη δεκαετία του '80 έως σήμερα.

Η ATHENS VOICE ανοίγει τον διάλογο με μια σειρά εύγλωττων και εκλαϊκευμένων άρθρων για το μεγαλύτερο αστικό περιβαλλοντικό πρόβλημα που θίγει βάνουσα την καθημερινότητα: το πρόβλημα της λειτουργίας της Αθήνας και των ελληνικών πόλεων. Ο γνωστός συγκοινωνιολόγος Σταύρος Κωνσταντινίδης προτείνει και συγκρίνει τι συμβαίνει στη χώρα μας και τι θα μπορούσαμε να κάνουμε χωρίς να χρειάζεται να «ανακαλύψουμε την Αμερική».

## Πρόταση 1η

### Οι διασταυρώσεις και οι κόμβοι: ένα από τα κλειδιά του κυκλοφοριακού

Οι κόμβοι και οι διασταυρώσεις στις πόλεις είναι τόσο νευραλγικής σημασίας, που από μόνοι τους καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την ποιότητα του οδικού δικτύου. Από αυτά τα σημεία εκκινούν οι επιπλοκές, οι συμφορές, τα προβλήματα. Σε ένα μεγάλο οδικό δίκτυο όπως της Αθήνας, τα προβλήματα οχημάτων και πεζών συγκεντρώνονται κυρίως στους κόμβους και τις διασταυρώσεις και λιγότερο στα ευθύγραμμα τμήματα των οδών. Επομένως, εκεί θα έπρεπε να δοθεί κατά προτεραιότητα η αρχική και μέγιστη έμφαση.



Εικόνα 1. Σημερινή κατάσταση στη διασταύρωση Ιπποκράτους και Σκουφιά, Αθήνα.

## Τι συμβαίνει σήμερα

Δυστυχώς, καμία σοβαρή πρωτοβουλία της κεντρικής ή της τοπικής αυτοδιοίκησης δεν αντιμετωπίζει αυτό το πρόβλημα – προφανώς επειδή δεν το κατανοούν. Οι κόμβοι και οι διασταυρώσεις παραμένουν σχεδόν ίδιοι από τη δεκαετία του '90. Οι κόμβοι είναι αναχρονιστικά σχεδιασμένοι, οι διασταυρώσεις υπερφορτωμένες με στάθμευση μέχρι το όριο των γωνιών, αποκρύπτοντας την ορατότητα μεταξύ οχημάτων αλλά και μεταξύ οχημάτων και πεζών. Οι διαβάσεις πεζών είναι σπάνιες, και όταν υπάρχουν είναι ξεθωριασμένες. Επιπλέον, λείπουν χιλιάδες ράμπες για άτομα με αναπηρία, και όταν υπάρχουν συχνά είναι κατειλημμένες από παράνομη στάθμευση (Εικόνα 1). Έτσι, στα ακριβώς πιο ευαίσθητα σημεία που θα έπρεπε να υπάρχει καθαρότητα, σήμανση, ασφάλεια και πρόνοια για τον πεζό, κυριαρχεί η παράνομη στάθμευση μέχρι τελευταίου εκατοστού.

## Τι πρέπει να γίνει

Μια μαζική παρέμβαση διαπλάτυνσης των γωνιών σε όλες τις διασταυρώσεις μιας πόλης θα αναβάθμιζε άμεσα τη λειτουργικότητα του οδικού δικτύου, θα μείωνε τις καθυστερήσεις, θα αύξανε την οδική ασφάλεια, θα βελτιώνει την ορατότητα οχημάτων και πεζών, και θα ενίσχυε τη βιώσιμη κινητικότητα και την άνεση των πεζών, αυξάνοντας τον ζωτικό δημόσιο χώρο. Ένα από τα σημαντικότερα οφέλη είναι η απομάκρυνση της παράνομης στάθμευσης χωρίς να απαιτείται αστυνόμευση (Εικόνες 2, 3).

Τρισδιάστατος σχεδιασμός: Θεανώ Πέππα, αρχιτέκτων. Α

Οι κόμβοι και οι διασταυρώσεις στις πόλεις είναι τόσο νευραλγικής σημασίας, που από μόνοι τους καθορίζουν σε μεγάλο βαθμό την ποιότητα του οδικού δικτύου

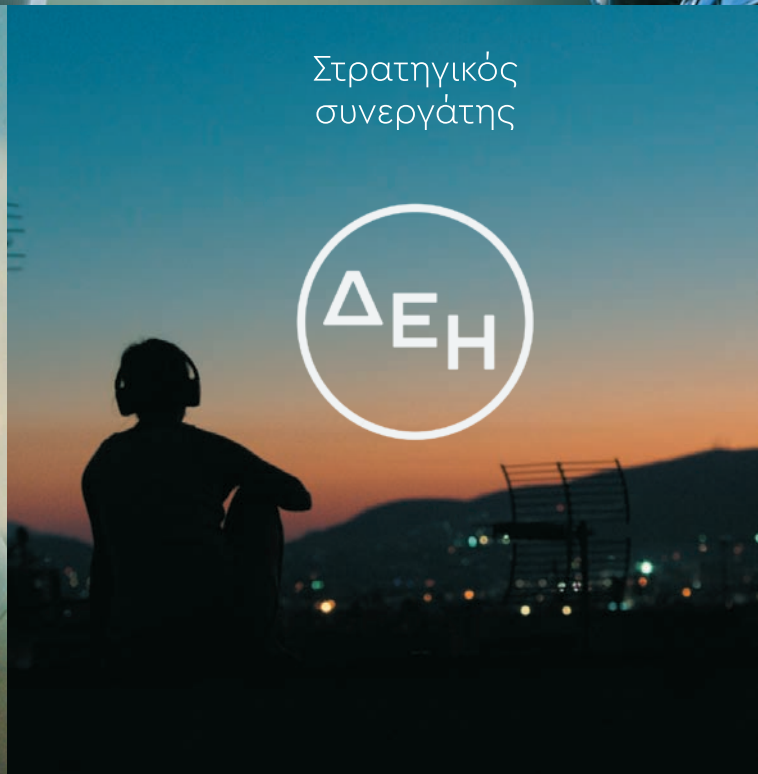


Εικόνες 2,3. Η διαπλάτυνση των γωνιών των διασταυρώσεων με παράλληλη έντονη σήμανση δημιουργεί πολλαπλά οφέλη. Αν εφαρμοζόταν σε ολόκληρη την Αθήνα, θα είχε επιτευχθεί σημαντική πρόοδος στην κυκλοφορία, στην οδική ασφάλεια και στον δημόσιο χώρο.



# 66ο Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης

Οι ταινίες που μας συγκινούν, οι δημιουργοί που μας εμπνέουν



Στρατηγικός  
συνεργάτης





# 66ο Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης

Η **ATHENS VOICE** ανεβαίνει στη Θεσσαλονίκη, στο 66ο Φεστιβάλ Κινηματογράφου, βλέπει ταινίες και καταγράφει τους 66 λόγους για τους οποίους, όταν ανάψουν τα φώτα, το χειροκρότημα πρέπει να είναι θερμό. 66 πρόσωπα, σκηνοθέτες και ηθοποιοί, ταινίες, βραβεία, πολυαναμενόμενα φιλμ, αφιερώματα και φωτεινοί καλεσμένοι.

Του **ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΤΣΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ**



Νόβακ

Ένα σπίτι με δύο σκύλους

**01 Ο Ορέστης Ανδρεαδάκης παρουσιάζει τον... παρουσιαστή!**  
Ο Γρηγόρης Ελευθερίου είναι μουσικός, συνθέτης, έχει μάλιστα συμμετάσχει στο Φεστιβάλ μας, ωστόσο ο λόγος που τον προσκαλέσαμε έχει να κάνει με την ταινία που θα δούμε απόψε και η οποία μιλάει για οικογένειες και παιδιά. Διότι ως νέος μπαμπάς δημιούργησε την ιντερνετική περσόνα babaka.gr, όπου αφηγείται τις περιπέτειες της πατρότητας, τις οποίες εσχάτως συμμερίζομαι κι εγώ για δεύτερη φορά. Πολύ συχνά, μάλιστα, μπαίνει στον ρόλο των παιδιών.

**02 Η διευθύντρια του Φεστιβάλ, Ελίζ Ζαλαντό, μίλησε για το σινεμά και τον κόσμο τώρα** Όλοι μας, εδώ, νοιαζόμαστε για τον κόσμο του αύριο, για τις μελλοντικές γενιές, για τα παιδιά των παιδιών μας. Η περιβαλλοντική είναι μόνο μία κρίση, την οποία αντιμετωπίζουμε. Οι κρίσεις όμως είναι πολλές και ολόγυρά μας, ακόμη και στη γειτονιά μας: οικονομικές, κοινωνικές, πόλεμοι, άλλοι τρόποι επικοινωνίας ή μη επικοινωνίας. Και όλα αυτά επηρεάζουν την ψυχή μας και τις ψυχές των μικρών ή μεγαλύτερων παιδιών. Σκοπός μας στο φεστιβάλ είναι να μιλήσουμε για όλα τα μεγάλα θέματα των καιρών μας, αλλά και να αναζητήσουμε λύσεις, όλοι εμείς μαζί, από

κοντά. Να κάνουμε την ανατροπή, που αποτελεί και το κεντρικό θέμα μας φέτος. Γιατί η τέχνη υπάρχει για να μας βοηθάει να μη χάνουμε την ελπίδα. Και το φεστιβάλ, πάντα ήταν, είναι και θα είναι μια δήλωση ελπίδας.

**03 Ο Δήμαρχος Θεσσαλονίκης, Στέλιος Αγγελούδης, είναι φαν της Nouvelle Vague!** Ο Ζαν-Λίκ Γκοντάρ είπε ότι η τηλεόραση παράγει λήθη, ενώ το σινεμά αναμνήσεις. Γιατί ο κινηματογράφος δεν είναι μόνο τέχνη. Είναι μια πραγματική μυσταγωγία, είναι μνήμη, μαγεία, διάλογος αλλά και όνειρο. Είναι τα φώτα που κλείνουν, η εξέλιξη της ιστορίας, οι τίτλοι τέλους, το χειροκρότημα, και πολλές φορές είναι η παρακολούθηση μιας ταινίας στον φυσικό της χώρο, το όνειρο. Και σήμερα, εδώ στη Θεσσαλονίκη, το όνειρο ζωντανεύει.

**04 Ένα χάπενινγκ με υπογραφή Ιάσωνας Φωτήλας!** «Σε μια στιγμή ανάβουν τα φώτα, κι η μουσική ας φέρνει τους μάγους στη σκηνή»: Ο υφυπουργός Πολιτισμού έκλεισε την ομιλία του τραγουδώντας (κριντζ, αλλά μετράει η ιδέα και το σθένος) για τον «οδεύοντα στο φως, αιώνιο έφηβο της Θεσσαλονίκης, Διονύση Σαββόπουλο».

**05 Ένα διάγγελμα από τη Νέα Υόρκη** Γεια σας, εδώ Τζίμ Τζάρμους! Λυπάμαι που δεν βρίσκομαι εκεί, σε αυτό το υπέροχο φεστιβάλ της Θεσσαλονίκης, ένα από τα αγαπημένα μου. Τι όμορφο μέρος για να είσαι και τι υπέροχο φεστιβάλ. Να ξέρετε ότι είμαι πολύ περήφανος που θα προβάλετε την ταινία μου στην έναρξη. Είναι μια πολύ ήσυχη ταινία, ελπίζω να σας αγγίξει κατά κάποιον τρόπο, να γεννήσει ενσυναίσθηση μέσα από την παρατήρηση, χωρίς να κρίνουμε τους χαρακτήρες που εμπλέκονται. Συγνώμη που δεν μπόρεσα να έρθω και είμαι εκεί μόνο με το πνεύμα μου. Στέλνω χαιρετισμούς εκ μέρους όλων μας και σας ευχαριστούμε για τις ευχές και τον σεβασμό.

**06 Πώς σου φάνηκε το «Father Mother Sister Brother», η ταινία έναρξης;** Ο Πατέρας στη βορειοανατολική ακτή των ΗΠΑ, η Μητέρα στο Δουβλίνο, η Αδερφή με τον Αδερφό στο Παρίσι και πρωταγωνιστές οι Κέιτ Μπλάνσετ, Σάρλοτ Ράμπλινγκ, Άνταμ Ντράιβερ, Βίκι Κριπς, Ίντια Μουρ και Τομ Γουέιτς. Η ταινία έναρξης είχε όλες τις διαχρονικές και πολύτιμες αρετές που χαρακτηρίζουν το έργο του Τζίμ Τζάρμους: την ομορφιά του τετριμμένου, το ατελές της κάθε επικοινωνίας, τις λεπτομέρειες



Χρυσό Λέοντα στο πρόσφατο 82ο Φεστιβάλ Κινηματογράφου της Βενετίας, το 2019 βρέθηκε στη λίστα του περιοδικού *TIME* με τους 100 πιο επιδραστικούς ανθρώπους στον κόσμο.

**09** **Η'ντια Μουρ είχε τον τρόπο της να μας συγκινήσει** Η ταινία του Τζιμ Τζάρμους με κάνει να σκέφτομαι τους πατεράδες, τις μαμάδες, τις αδερφές και τους αδερφούς όλων μας. Ωστόσο, οι ταινίες, η τηλεόραση και οι ιστορίες μάς υπενθυμίζουν πως δεν είμαστε απλώς άτομα, αλλά συνυπάρχουμε συλλογικά, ακούμε το γέλιο, το κλάμα, τη λύπη του

Ένα φως που δεν σβήνει

που κρύβουν μέσα τους όλη την ουσία, το ιδιόρρυθμο λυτρωτικό χιούμορ, το μεγαλείο της απλότητας. Είδαμε ένα τρυφερό μωσαϊκό από βινιέτες της καθημερινότητας, που αποτυπώνονται στον κοινό καμβά των πολύπλοκων ανθρώπινων σχέσεων, όπως και η σπουδαία ενδυματολογός Κάθριν Τζορτζ, που παραχώρησαν δύο συναρπαστικά σεμινάρια.

**07** **Ήρθε όμως το crew του Τζιμ Τζάρμους;** Ορεξη να έχεις να μετράς: ο παραγωγός της ταινίας, Ατίλα Σαλίχ Πουτζέρ, αλλά και δύο ακόμη από τους βασικούς της συντελεστές, ο διάσημος διευθυντής φωτογραφίας Φρέντρικ Ελμς, σταθερός συνεργάτης τόσο του Τζιμ Τζάρμους όσο και παλαιότερα του Ντέιβιντ Λιντς, όπως και η σπουδαία ενδυματολόγος Κάθριν Τζορτζ, που παραχώρησαν δύο συναρπαστικά σεμινάρια.

**08** **Ήρθε όμως και η'ντια Μουρ. Θεά;** Αέρινο ξωτικό και πρωταγωνίστρια του «*Father Mother Sister Brother*», η Σκάι της ταινίας μάγεψε στη σκηνή του Ολύμπιου με την απλότητα, την ευγένεια, την υπέρλαμπρη, κατάσπρη, μαζί τουαλέτα της και τα γλυκά της λόγια μετά το ολόθερμο χειροκρότημα της υποδοχής. Η'ντια, που κέρδισε τον

διπλανού μας. Είμαστε όλοι αντανάκλασεις, ο ένας του άλλου. Και για να χτίσουμε ένα ασφαλές μέλλον για τα παιδιά μας πρέπει να θυμόμαστε πως η εμπειρία κάθε ανθρώπου είναι μια αντανάκλαση όλων των άλλων. Αν δεν έχουμε αυτό στο μυαλό μας, ίσως χάσουμε την ευκαιρία να συνεχίσουμε να αγαπάμε, να χαιρόμαστε και να δημιουργούμε οικογένειες στον όμορφο πλανήτη μας.

**10** **Όλα καλά, αλλά μήπως να μας έλεγες ποιος σχεδίασε τη φαντεζί άσπρη τουαλέτα της;** Την'ντια Μουρ έντυσε ο σχεδιαστής μόδας Άγγελος Μπράτης.

**11** **Και η Ιζαμπέλ Ιπέρ;** Συναρπαστικό και υπέροχο το να βλέπεις καθημερινά την Ιζαμπέλ Ιπέρ, επίσημη καλεσμένη, να κυκλοφορεί στη Θεσσαλονίκη σαν μια κοινή θεατής, ανάμεσα στις χιλιάδες που παρακολουθούν τις ταινίες. Στο δε ανοιχτό masterclass που έδωσε, με θέμα τις διαφορές στην ερμηνευτική προσέγγιση ανάμεσα στο σινεμά και το θέατρο («Από τη Σκηνή στην Οθόνη», είναι περιττό να πούμε ότι επικράτησε το αδιαχώρητο. Συζήτησε μαζί της (ιδανική παρτενέρ) η συγγραφέας Έρση Σωτηροπούλου.

**12** **Μίλα μου κι άλλο για την Ιζαμπέλ** Εκτός από το masterclass, παρουσίασε την κωμωδία «*Coracabana*» του Μαρκ Φιτουσί, μαζί με την κόρη της, Λολιτά Σαμά, με την οποία συμπρωταγωνιστεί στην ταινία, ενώ το Φεστιβάλ πρόβαλε επίσης άλλες 15 ταινίες της Ιπέρ, όπως τις «*Εκείνη*», «*8 γυναίκες*», «*Η δασκάλα του πιάνου*», αλλά και την «*Τελετή*» του Σαμπρόλ και την «*Πύλη της Δύσης*» του Τσιμίνιο, ξεχωριστής σημασίας ταινίες.

**13** **Και μετά την ταινία έναρξης, κλασικά στο πάρτι;** Οι Σκιαδαρέσες, Όλγα και Νίκη, σε μεγάλα κέφια, ζωντανές στη σκηνή της Αποθήκης 5, στο πάρτι που έδωσε παρών όλος ο κόσμος ο καλός, ξένοι και Έλληνες διαγωνιζόμενοι και καλεσμένοι, αλλά και ορκισμένοι σινεφίλ που έστησαν πηγαδάκια άφθονα και χορούς μεγάλους.

**14** **Θεσσαλονίκη - Δράμα συμμαχία και καρδούλες όπως πάντα;** Όπως κάθε χρόνο, έτσι και φέτος προβάλλονται όλες οι βραβευμένες ταινίες ελληνικής παραγωγής από όλα τα διαγωνιστικά προγράμματα του 48ου Φεστιβάλ Ταινιών Μικρού Μήκους Δράμας. Ανάμεσα στις 30, μαρκάραμε μερικά άχαστα μικρά διαμαντάκια, οπότε αναζητήστε τα «*Last Topics*» του Θανάση Τρουμπούκη, «*Μίση*» της Γεΰς Δημητρακοπούλου, «*Λουδίας*» του Άκη Πολύζου, «*Πρελούδιο για μια Σούπερνοβα*» του Χρίστου Αρτεμίου και «*Ο κύκλος της ζωής των τζίτζικιών*» της Ινές Περό.

**15** **Κάτι ψιθυρίζουν για έναν θρίαμβο όσοι την είδαν!** Με το τέλος της ταινίας «*Άμνετ*» της Κλόι Ζάο, με τον Πολ Μεσκάλ, η πλειοψηφία των παριστάμενων στοιχημάτισε ότι, παρόλο που είναι ακόμα πολύ νωρίς, ένα Όσκαρ η Ζάο το έχει στο τσεπάκι της.

**16** **Ήρθαν μαζί του και ο Κουτσόπουλος με τον Ιωαννίδη;** Όχι, γιατί δεν ανέβηκε για να μαγειρέψει. Ο αγαπημένος σεφ Σωτήρης Κοντιζάς δεν βρίσκεται στη Θεσσαλονίκη σε ρόλο σεφ, αλλά ως ambassador του Agora Series. Του φόρουμ του Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης για την παραγωγή σειρών στην Ελλάδα και στην ευρύτερη περιοχή της νοτιοανατολικής Ευρώπης και της Μεσογείου, με τους επαγγελματίες να παίρνουν μέρος σε καινοτόμες δράσεις και πρωτοβουλίες, με στόχο το μέλλον και τη στήριξη των νέων δημιουργών.

**17** **Φέτος το φεστιβάλ είναι εντελώς... ροκ!** Απολύτως. Γιατί η οπτική επικοινωνία του έχει υπογραφή Στέφανος Ρόκος. Ο Έλληνας εικαστικός σχεδίασε δύο πρωτότυπα ζωγραφικά έργα που ενέπνευσαν και τα σποτ του 66ου Φεστιβάλ, όπως και δύο μικρού μήκους animation ταινίες που τις συνδημιούργησε μαζί με τον σκηνοθέτη και δημιουργό animation Φωκίωνα Ξένο.

**18** **Και με τον Σκλαβούνο να υποθέσουμε ότι πιο ροκ δεν γίνεται!** Όντως, η μοναδική μουσική που έγραψε για τα σποτ του 66ου Φεστιβάλ ο ελληνικής καταγωγής Τζιμ Σκλαβούνος, συνεργάτης θρυλικών καλλιτεχνών όπως των Νικ Κέιβ, Grinderman, Sonic Youth, Teenage Jesus and the Jerks (μαζί με τη Λίβια Λιντς), είναι το κάτι άλλο. Αξέχαστα φυσικά είναι και τα μυθικά τύμπανά του με τους Cramps, μεταξυ άλλων, όπως και ο τίτλος «*Μόνιμο μέλος των Bad Seeds από το 1994 έως και σήμερα*» που περήφανα κουβαλάει.

**19** **Plot Twist, Beyond the Sixth Sense σημαίνει τι;** Ένα αφιέρωμα που, προσπερνώντας τις προφανείς και διάσημες κινηματογραφικές ανατροπές, προβάλλει μερικές από τις πιο σπάνιες και λιγότερο προβεβλημένες ταινίες που με ένα εύρημα έφεραν

Γεια σας, εδώ Τζιμ Τζάρμους! Λυπάμαι που δεν βρίσκομαι εκεί, σε αυτό το υπέροχο φεστιβάλ της Θεσσαλονίκης, ένα από τα αγαπημένα μου. Τι όμορφο μέρος για να είσαι και τι υπέροχο φεστιβάλ.





# Φεστιβάλ 66. Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης.



◀ τα πάνω κάτω. Την επιλογή των ταινιών, ως guest curator, έκανε η Μύριαμ Μπεν Σαλά, επιμελήτρια τέχνης και διευθύντρια του The Renaissance Society στο Πανεπιστήμιο του Σικάγο, διαλέγοντας 14 ταινίες που έχουν γυριστεί από το 1976 έως το 2025. Στο πλαίσιο του αφιερώματος Plot Twist παρουσιάζεται επίσης η έκθεση με τίτλο «Ανατροπή (η επιστημονική φαντασία σαν αλλαγή/PlotTwist (the science fiction change)», ανοιχτή ως τις 16 Νοεμβρίου, η οποία και αποτελεί την επίσημη έναρξη της Μπιενάλε 9.

**20 Πήρε το μάτι μου και τον Τσεμπερόπουλο;** Όντως! Το 66ο ΦΚΘ θα απονείμει φέτος τον τιμητικό Χρυσό Αλέξανδρο σε έναν από τους πιο αγαπημένους σκηνοθέτες για το σύνολο της προσφοράς του στο σινεμά, με ταινίες που έχουν σημειώσει τεράστια επιτυχία στις κινηματογραφικές αίθουσες. Το μεγάλο αφιέρωμα στο έργο του προβάλλει όλες τις μεγάλου μήκους ταινίες του, τέσσερις σπάνιες και άγνωστες στο ευρύ κοινό μικρού μήκους, καθώς και την ταινία «Μαύρο + Άσπρο» των Θανάση Ρεντζή και Νίκου Ζερβού, με τον Γιώργο Τσεμπερόπουλο στον πρωταγωνιστικό ρόλο.



Αρκουδότρυπα

**21 Τώρα κατάλαβα γιατί αυτή ειδικά η Πέμπτη (6 Νοέμβρη) είναι τόσο σημαντική...** Ακριβώς, επειδή το 66ο Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης θα τον τιμήσει για το σύνολο της προσφοράς ενός σινεμά που στον πυρήνα του κρύβονται τα πάθη και οι επιθυμίες των ανθρώπων μέσα στις πολύπλοκες μεγαλουπόλεις του σήμερα μιας Ελλάδας που μεταβάλλεται ραγδαία.

**22 Φίνος Φιλμ για πάντα πηγες;** Ναι, στην τιμητική εκδήλωση για τους αξέχαστους ηθοποιούς της δεκαετίας του '60, αφού το Φεστιβάλ σε συνεργασία με τη Φίνος Φιλμ, τίμησε, τη Δευτέρα, μερικούς από τους πιο εμβληματικούς ηθοποιούς που πρωταγωνίστησαν στις πιο καθοριστικές στιγμές του ελληνικού σινεμά. Τη βραδιά την παρουσίασαν ο πρόεδρος του ΔΣ του Φεστιβάλ, ηθοποιός Άκης Σακελλαρίου, και ο ηθοποιός Ιεροκλής Μιχαηλίδης, με τη μεγάλη γιορτή να ενδυναμώνει τη σταθερή συνεργασία του Φεστιβάλ με τη Φίνος Φιλμ, η οποία καθόρισε κινηματογραφικά την εποχή εκείνη.

**23 Long live! Ποιοι ανέβηκαν στο βάθρο;** Σκέτη συγκίνηση το ρόστερ: Μπέτυ Αρβανίτη, Βασίλης Καϊλας, Δημήτρης Καλλιβωκάς, Γιώργος Κωνσταντίνου, Χλόη Λιάσκου, Μπέτυ

Λιβανού, Σωτήρης Τζεβελέκος, Αιμιλία Υψηλάντη και Άννα Φόνσου και Μάρω Κοντού.

**24 Fragilities τι εστί;** Άλλο ένα πολύ εύστοχο και βαθιά πολιτικό αφιέρωμα για τους περιορισμούς που οριοθετούν την ευάλωτη ανθρώπινη φύση. Οι Ευθραυστότητες εντάσσονται στο πλαίσιο της ανανεωμένης και διευρυμένης ενότητας Survey Expanded του τμήματος Meet the Neighbors+, που περιλαμβάνει ταινίες από την ευρύτερη γειτονιά μας. 11 ταινίες που συνειδητά ανατρέπουν τους κανόνες της κυριαρχίας και ανατέμνουν καυτά ζητήματα της εποχής, όπως ο πόλεμος, ο εκτοπισμός από την πατρογονική γη, η διαβίωση σε συνθήκες κατοχής, η λογοκρισία και οι παρεμβάσεις απολυταρχικών συστημάτων.

**25 Και Κατέ - Φορζανί τι φάση;** Το ένα καθηλωτικό αφιέρωμα μετά το άλλο. Οι Ελέν Κατέ και Μηρουνό Φορζανί έχουν έργο πολυσχιδές και αντισυμβατικό, όπως μαρτυρά το σύνολο της φιλομορφίας τους, από τις πρώτες πειραματικές μικρού μήκους μέχρι την πιο πρόσφατη μεγάλου μήκους ταινία τους, και η Θεσσαλονίκη τους τιμά ολόψυχα και εμπράκτως.



Romeria



Όλοι αγαπάνε την Τούντα





Αμέρ

βολή στις ενόπτες «Επίσημη πρώτη» και στο «Ξεπερνώντας τα σύνορα».

**29 Δώσε μου δύο ελληνικές ταινίες που ιντριγκάρουν.** Το «Μπιτοκόμπερ» του Αριστοτέλη Μαραγκού, με ήρωα τον Ηλία που ονειρεύεται να χτίσει ένα καράβι από παλιόσιδερα, υπό τη σκιά της ναυτικής κληρονομιάς του πατέρα του. Καθώς όμως ο μύθος που έχτισε γύρω από τον εαυτό του καταρρέει, αναγκάζεται να αντιμετωπίσει την πραγματική του φύση. Και επίσης την «Gorgoná» της Εύης Καλογηροπούλου, όπου σε ένα άχρονο δυστοπικό μέλλον, σε μια πατριαρχική πόλη-κράτος που μαστιγείται από τη βία και την περιβαλλοντική μόλυνση, δύο γυναίκες επαναστατούν και αγωνίζονται για την ελευθερία και την ταυτότητά τους, μετατρέποντας εαυτές σε σύμβολα αντίστασης και μεταμόρφωσης.

**30 Είδα και Φίλιππο Τσίτο με Αντώνη Καφετζόπουλο.** Αγαπημένοι και οι δύο, όπως και παλιοί καλοί φίλοι του φεστιβάλ. Ανέβηκαν με τις Δεξιώσεις, όπου ο Τσίτος καταγράφει έναν ξεροκέφαλο άνεργο, που προτιμά να πεθάνει της πείνας, παρά να προδώσει τις αρχές του, καταλήγοντας έτσι αρχηγός μιας ανέμελης συμμορίας που τρυπώνει σε δεξιώσεις για να φάει τζάμπα.

**31 Και οι The Callas, Λάκης & Άρης Ιωνάς, στα ωραία εκεί επάνω;** Ναι, με το «Madonnas» και τη Νάνσυ που κληρονομεί ένα vintage τροχόσπιτο και, μαζί με τη φίλη της Τζωρτζίνα, ξεκινούν ένα roadtrip. Τους έρχεται η τρελή ιδέα να το κάνουν οίκο ανοχής για γυναίκες. Η αναζήτηση για αρσενικό καταλήγει σ' έναν ταξιδιώτη και μαζί ιδρύουν τη Madonna. Αντιστέκονται στον συντηρητισμό με όπλο το χιούμορ, την αγάπη και την αλληλεγγύη.

**32 Κάτι σε podcast παρακαλώ;** Εννοείται: έντεκα ελληνόφωνα και ένα αγγλόφωνο πόντκαστ συμμετέχουν στο Διαγωνιστικό Podcast του Φεστιβάλ, ενώ άλλα συμμετέχουν στην Ενότητα Nexus, διαγωνιζόμενα για το Βραβείο Καλύτερου Podcast, ύψους 2.000 ευρώ.

**33 «Ηλέκτρα 7»: Μια ειδική προβολή με την ενέργεια της ΔΕΗ** Η «Ηλέκτρα 7», μια ταινία μεσαίου μήκους σε επτά κεφάλαια, εμπνέεται από την ομώνυμη τραγωδία του Σοφοκλή και μεταφέρει το αρχέτυπο της Ηλέκτρας στη σύγχρονη Ελλάδα, μέσα από επτά διαφορετικές κινηματογραφικές ματιές. Το σενάριο του Παναγιώτη Χριστόπουλου ζωντανεύει από επτά διακεκριμένους σκηνοθέτες: Αλέξανδρο Βούλγαρη, Σοφία Εξάρχου, Νερίταν Ζιντζίρια, Χριστίνα Ιωακειμίδη, Μπάμπη Μακρίδη, Αργύρη Παπαδημητρόπουλο και Ελίνα Ψύκου, με την Έλσα Λεκάκου στον ρόλο της Ηλέκτρας. Την παραγωγή της ταινίας έχει αναλάβει η Marni Films. Μετά την παγκόσμια πρεμιέρα της στο Μικρό Θέατρο Αρχαίας Επιδαύρου, στο

πλαίσιο του κύκλου Contemporary Ancients του 70ού Φεστιβάλ Αθηνών - Επιδαύρου, η ταινία ταξιδεύει στη Θεσσαλονίκη, επιβεβαιώνοντας τη γόνιμη σύνδεση θεάτρου και κινηματογράφου, κλασικής έμπνευσης και σύγχρονης κινηματογραφικής ματιάς. Η προβολή της στο 66ο Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης σηματοδοτεί τη συνέχεια μιας δημιουργικής συνεργασίας, που φωτίζει την εξέλιξη της ελληνικής τέχνης και ενισχύει τον διάλογο ανάμεσα στους πολιτισμικούς θεσμούς. Η συμμετοχή της ΔΕΗ στην «Ηλέκτρα 7» εντάσσεται στη στρατηγική της να στηρίζει πρωτοβουλίες που ενώνουν την τέχνη με την τεχνολογία, τη σύγχρονη έκφραση με την πολιτιστική μας κληρονομιά και την πρόσβαση όλων στη δημιουργία.

**34 Από τις εκδόσεις του Φεστιβάλ τι συστήνεις;** Τη δίγλωσση έκδοση, που συνδέεται με το αφιέρωμα Plot Twist, Beyond the Sixth Sense, τον πρωτοποριακό «Α-Κατάλογο», που επικεντρώνεται στο αφιέρωμα Fragilities και στο σκηνοθετικό δίδυμο των Ελέν Κατέ & Μπρουνό Φορζανί, περιλαμβάνοντας και μια μεγάλη συνέντευξη από τον επιμελητή-διευθυντή του Φεστιβάλ της Νέας Υόρκης, Ντένις Λιμ.

**35 «Μη γελάτε, θα σας δει ο κόσμος».** Ο Νικόλας Δημητρόπουλος παρουσιάζει στην ταινία του τη Μαρία, που μένει σε νησί και ανακαλύπτει ότι είναι έγκυος όταν επισκέπτεται στην Αθήνα τη θρήσκα αδερφή της για το μνημόσυνο της μητέρας τους. Η απρόσμενη εγκυμοσύνη στα σαράντα και μια απρόσμενη συνάντηση, την κάνουν να συνειδητοποιήσει ότι μόνο αν συμφιλιωθεί με τις επιλογές της, θα μπορεί «να γελάει, ό,τι κι αν πει ο κόσμος».

**36 Μικρή διάβαζες «Πάττυ»;** Πατί έτσι έχεις έναν ακόμα λόγο για το «Πολύ κοριτσίστικο όνομα το Πάττυ» του Γιώργου Γεωργόπουλου, με ηρωίδα μια 18χρονη αθλήτρια του τζούντο από ένα ακριτικό ελληνικό νησί, που αποφασίζει να ανοίξει τα φτερά της και να ακολουθήσει τον sensei Πούρι στην Αθήνα για να κυνηγήσει το όνειρο των Ολυμπιακών Αγώνων.

**37 Δυνάμωσε το!** Στο «Οτιδήποτε» του Γιώργου Αθανασίου, δυο παλιοί φίλοι και μουσικοί ταξιδεύουν σε ένα απομονωμένο χωριό στα βουνά της Αρκαδίας, για να ηχογραφήσουν έναν αυτοσχεδιαστικό δίσκο. Εκεί, ανάμεσα στα δέντρα και στη σιωπή της φύσης, κάτι ανεξήγητο αρχίζει να συμβαίνει και το ταξίδι παίρνει μια απρόσμενη τροπή.

**38 Γνωρίζω ότι στη Θεσσαλονίκη δεν βλέπετε μόνο ταινίες.** Καλά γνωρίζεις, γιατί όντως παρουσιάστηκε το πρώτο τεύχος του «KANTPAN» με μια ζωγραφική εγκατάσταση, εμπνευσμένη από το σύμπαν επτά διαφορετικών διαδρομών μαζί με ένα βιβλίο 176 σελίδων για το rap και το σινεμά. Στην πρώτη έκδοση συμμετέχουν οι ΛΕΞ, Melow, Saske, Θοδωρής Σελέκος, Jones, Τάσος Χατζής και ΕΘΙ-σμός, ενώ μετά έπαιξε πάρτι με μουσικές επιλογές από τους Melow και Sativa.

**39 Πήρε το μάτι μου ως και τον Θανάση Βέγγο;** Ωσεί παρών, ναι, γιατί το Graphic Novel «ΘΒ – Η γαλέρα της ζωής μου», την Κυριακή 2 Νοεμβρίου στις 18:00, παρουσιάζεται στο Πράσινο Δωμάτιο με ελεύθερη είσοδο. Ο Θανάσης Βέγγος επέστρεψε στο φυσικό του περιβάλλον, τον κινηματογράφο, για την παρουσίαση της αποκαλυπτικής βιογραφίας του σε μορφή κόμικς με τίτλο «ΘΒ». Παρουσιάζουν οι Μίκα Αγραφιώτου (δημοσιογράφος), Σπύρος Δερβενιώτης (σκιτσογράφος), Ισαβέλλα Μαυράκη (σκηνοθέτης-σεναριογράφος) και Θανάσης Πέτρου (σκιτσογράφος).

**40 Όλοι μιλάνε για το πάρτι του Ελληνικού Προγράμματος Θεσμός.** Την Παρασκευή 7 Νοεμβρίου στις 22:00 και στο Bord de l'eau (Εγνατίας 45) με κόνσπετ Greece Goes Modern! Που δεν είναι μόνο ο εμβληματικός δίσκος του Μίμη Πλέσσα, αλλά και το project που εμπνεύστηκαν ο Ανδρέας Μπρέλης της Veego Records και ο Χρήστος Σωτηρόπουλος του Mono Record Store, για τα κοινά τους DJ sets. Από τη Μαρινέλλα και την Αλέκα Κανελίδου, τον Μιχάλη Ρακιντζή και τον Pan Pan, τους Olympians και τους Ριφιφί, τους Κόρε:Υδρο. και τον Βλάσση Μπανάτσο, μέχρι την Ελένη Δήμου και τη Nalyssa Green, με κλασικά

Ελληνικό σινεμά, υπέροχο νέο σινεμά: 32 μεγάλου μήκους και 30 μικρού μήκους ελληνικές ταινίες περιλαμβάνει το φετινό μενού, εκ των οποίων οι 29 ταινίες κάνουν πρώτη προβολή, στις ενότητες «Επίσημη πρώτη» και στο «Ξεπερνώντας τα σύνορα».





# Φεστιβάλ 66. Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης.



Θηλυκό

◀ ελληνικά shake του '60, «απενοχοποιημένα» hits των 80s, ροκ των 90s και σύγχρονη ελληνική pop και rap, Greece Goes Modern σημαίνει χορός και ένα ταξίδι στα παιδικά χρόνια μέσα από το timeline της μοντέρνας ελληνικής μουσικής όλων των δεκαετιών.

**41 Δύο ακόμα πάρτι που δεν πρέπει να χάσεις.** Σημείωσε νύχτα και ώρες: Το Πάρτι Διεθνούς Προγράμματος, το Σάββατο 8 Νοεμβρίου στις 22:00, στο Arcade (Βηλαρά 2), και φυσικά το Πάρτι Λήξης, Κυριακή 9 Νοεμβρίου στις 22:00, στο Ypsilon (Εδέσσης 5), με σετάρια από τους Street Outdoors Soundsystem.

**42 Για το «Αλλόκοτο ποτάμι» τι άκουσες;** Δύο αγόρια και οι γονείς τους ξεκινούν τις καλοκαιρινές διακοπές τους ποδηλατώντας παραπλεύρως του Δούναβη. Ο μεγάλος, έφηβος από καιρό, συναντιέται αναπάντεχα με ένα μυστηριώδες αγόρι και αυτή η γνωριμία θα αποβεί καθοριστική για την εξέλιξη του ταξιδιού, ενόσω ο μικρός παρατηρεί. Το μεγάλου μήκους ντεμπούτο του Τσάουμπε Κλάρετ Μουσάρτ είναι στο διάβη του «Call Me by Your Name» και το σινεμά του Ντέιβιντ Λιντς, διαθέτει μια πανέμορφη τελική σεκάνς, σε γυρίζει πίσω σε εκείνο το καλοκαίρι των 16 χρόνων, τότε που δεν ήθελες τίποτε άλλο παρά να βρίσκεσαι κάπου αλλού.

**43 Καλά λόγια άκουσα και για το «Ένα φως που δεν σβήνει».** Ντεμπούτο του Φινλανδού Λάουρι-Μάτι Παρπέι και «μία από τις πιο ενδιαφέρουσες ταινίες των φετινών Καννών» σύμφωνα με τον Guardian, το φιλμ ξεδιπλώνει μια θαυμάσια, λυτρωτική παραβολή για την αξία της απόρριψης του ψεύτικου εαυτού και την αποδοχή της αδυναμίας, της ευθραυστότητας και της αληθινής μας φύσης, ισορροπώντας τρυφερά μεταξύ χαμπλόφωνου δράματος και ενός πλάγιου, αλλόκοτου χιούμορ.

**44 Μια ταινία που χειροκρότησες πολύ πολύ πολύ;** Το «Life in a Beat» της Αμέρισσας Μπάστα, με ηρωίδα τη Λένα, μια 20χρονη γυναίκα που ζει στην Αθήνα, εργάζεται σε ένα συνοικιακό σούπερ μάρκετ και ζει με την οικογένειά της. Καθώς το σπίτι τους είναι φτωχό, πάντα ακατάστατο και γεμάτο ένταση, θέλει να φύγει και να ξεκινήσει μια δική της ζωή. Όλα αλλάζουν για τη Λένα όταν απολύεται από τη δουλειά της και ταυτόχρονα ανακαλύπτει ότι είναι έγκυος.

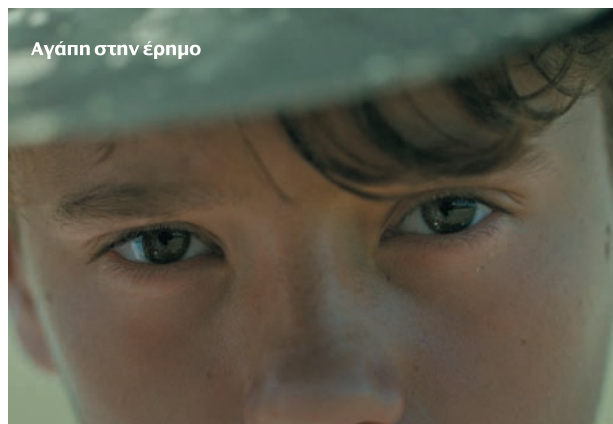
**45 Από την ενόχληση «Meet the Neighbors+»;** «Νόβακ» δαγκωτό του Χάρη Λαγκούση, με ήρωα τον δρα. Νόβακ, πρώην νευροεπιστήμονα από την Κροατία, που ζει στην καρδιά της Αθήνας απομονωμένος από τον κόσμο και στοιχειωμένος από ένα μυστηριώδες παρελθόν. Όταν μια ομάδα ιδεαλιστών νέων επιστημόνων αναβιώνει το ξεχασμένο έργο του, παρασύρεται από τη συλλογικότητά τους καθοδηγούμενος από μια τολμηρή αποστολή: να ζήσει σε έναν κόσμο προστατευμένο από τις αόρατες δυνάμεις της ηλεκτρομαγνητικής ρύπανσης. Και επίσης το «Γλύκα μου» της Μαργκερίτα Σπαμινάτο, με τον μικρό Νίκο να αφήνει για λίγο τη μεγαλούπολη και τις ανέσεις που του προσφέρει η τεχνολογία και να πηγαίνει στη Σικελία για να περάσει το καλοκαίρι του στο σπίτι της θείας του.

**46 To Film Forward συνεχίζει να είναι ρηξηκέλευθο;** Παραμένει αιχμηρό και φέτος φιλοξενεί 12 ταινίες, ανάμεσά τους και τρεις ελληνικές, από τολμηρούς δημιουργούς που αμφισβητούν τις κινηματογραφικές συμβάσεις. Τσέκαρε τις τρεις δικές μας, «Θηλυκό» του Κωνσταντίνου Μενελάου, «Ζηλωτής» του Στέλιου Ρεπάνη και «Regan» του Πάνου Κατσιμπέρη.

**47 Μπα, συμμετέχει και η Κρίστεν Στιούαρτ;** Ναι, ανέβηκε στη Θεσσαλονίκη με ταινία «Η χρονολογία του νερού», όχι όμως ως ηθοποιός αλλά ως σκηνοθέτρια, ζωντανά



Αγάπη στην έρημο



νεύοντας τα ομότιτλα απομνημονεύματα της Λίντια Γιούκναβιτς.

**48 Τι ακούς για το «Barrio Triste» του Στιλτζ;** Ο Στιλτζ, η αινιγματική περσόνα πίσω από βιντεοκλίπ κορυφαίων ονομάτων της μουσικής βιομηχανίας όπως ο Bad Bunny και η Rosalía, κάνει ένα εμφατικό πέρασμα στο σινεμά, με ένα ντεμπούτο DIY υφής και παραισθησιογόνου δυναμικής, που συνδυάζει μοναδικά το found-footage με την επιστημονική φαντασία και την ταινία (μιας χαμένης από χέρι) ενηλικίωσης στο Μεντεγίν της Κολομβίας, στα τέλη των 80s, όταν μια παρέα νεαρών παραβατικών αρπάζει την κάμερα ενός ρεπόρτερ την ώρα που αυτός μεταδίδει μαρτυρίες κατοίκων για κάτι παράξενες λάμπεις που εμφανίζονται στον ουρανό.

**49 ΦΩΣ powered by ΔΕΗ: Ένα βραβείο στη νέα γενιά του ελληνικού σινεμά.** Φέτος, για δεύτερη συνεχή χρονιά, η ΔΕΗ απονέμει το βραβείο «ΦΩΣ powered by ΔΕΗ», που τιμά πρωτοεμφανιζόμενες και πρωτοεμφανιζόμενες ηθοποιούς σε ελληνικές ταινίες μεγάλου μήκους, η επιλογή των οποίων θα γίνει από τριμελή κριτική επιτροπή. Το βραβείο συνοδεύεται από χρηματικό έπαθλο ύψους €3.000 για κάθε νικητή και νικήτρια, αναδεικνύοντας τις πρωτοεμφανιζόμενες φωνές του ελληνικού κινηματογράφου, που δίνουν νέα πνοή στη μεγάλη οθόνη. Με κεντρικό μήνυμα «Για τις ταινίες που μας συγκινούν, για τους δημιουργούς που μας εμπνέουν, για όλες εκείνες τις στιγμές που ο κινηματογράφος ήταν εκεί για εμάς, είμαστε εδώ για αυτόν», η ΔΕΗ αναδεικνύει τη διαχρονική της στήριξη στον πολιτισμό και στους ανθρώπους που με το έργο τους «φωτίζουν» το σήμερα και το αύριο του ελληνικού σινεμά.

**50 Πάμε και με το Διεθνές Διαγωνιστικό: τι παίζει με την «Αρκουδότρυπα»;** Η Αργυρώ και η Αννέτα είναι δύο κολλητές που ζουν στο ορεινό χωριό της Τύρνας. Όταν η Αννέτα αποκαλύπτει πως είναι έγκυος





Στη θάλασσα



Ριφιφι

ος και σκοπεύει να φύγει με τον αστυνομικό φίλο της, η Αργυρώ, συντετριμμένη, την προκαλεί να πάνε μια πεζοπορία. Σκηνοθετούν οι Χρυσιάννα Παπαδάκη και ο Στέργιος Ντινόπουλος, πρωταγωνιστούν οι Χαρά Κυριαζή, Πάμελα Οικονομάκη.

**51 Ο Αλέξανδρος Βούλγαρης ανέβηκε;** Ανέβηκε με το «Βγαίνουν μέσα απ' τη Μάρκο», που ενσαρκώνει μια διάσημη τραγουδοποιό που τα τελευταία χρόνια ζει απομονωμένη στο διαμέρισμά της. Ένα πάρτι που διοργανώνεται για να γιορτάσει τα 40ά της γενέθλια και τα συναισθήματα που γεννιούνται εκεί, τη βοηθούν απροσδόκητα να περάσει σε μια νέα φάση της ζωής της.

**52 Από το 66 στο 1966!** Μια από τις καλύτερες ταινίες όλων των εποχών για τον μηχανοκίνητο αθλητισμό, το θρυλικό «Γκραν Πρι» (1966), προβλήθηκε μοιράζοντας γκάζια και συγκίνηση. Ο Τζον Φρανκενχάιμερ επέλεξε να κινηματογραφήσει ένα πραγματικό Γκραν Πρι, για να αιχμαλωτίσει τη δραματική ένταση και την ταχύτητα σωστά, με τροποποιημένες κάμερες τοποθετημένες στα αυτοκίνητα, προσφέροντας στο κοινό την οπτική των οδηγών.

**53 Ποιες ελληνικές ταινίες διεκδικούν τον Χρυσό Αλέξανδρο;** Τρεις: «Αρκουδότρυπα», «Gorgoná», «Μπιτσκόμπερ» και καλή τους τύχη!

**54 Και από τις ξένες, ποιες βλέπεις να κονταροχτυπιούνται;** Φιλμ σαν το «Αλλόκοτο ποτάμι» του Τσάουμπε Κλάρετ Μουσάρτ, το «Φως που δεν σβήνει» και την «Ευχαρίστηση» της Άλεξ Μπουρουνόβα, ανεβάζουν τον πήχυ ψηλά και κορυφώνουν την μονομαχία.

**55 Ανέβηκε, μαθαίνω, και ο Βασίλης Μαζωμένος...** Ναι, παλιός γνώριμος του φεστιβάλ, υπογράφει την «Άπειρη γη», μια τραγωδία σε ένα χωριό της Ηπείρου.

**56 Και ο Ηλίας Γιαννακάκης;** Εδώ και αυτός με τη «Μάχη», μια δυνατή οικογενειακή ιστορία με πρωταγωνιστές τους Μπέττυ Βακαλίδου, Έλενα Τοπαλίδου και Μανώλη Μαυροματάκη, ταινία για πολλές συζητήσεις και πηγαδάκια.

**57 Γιατί όλοι αναμένουν με αγωνία τον Γιάννη Φάγκρα;** Γιατί ο «Μικρός ανθρωποφάγος» του είναι μια ακόμη ιδιότυπη θαλασσινή περιπέτεια του σκηνοθέτη –τα γυρίσματα μεταξύ άλλων και στους Φούρνους Ικαρίας– ύστερα από το «Forget me not», που διαδραματιζόταν στην Αλάσκα. Κι επειδή αποτελεί την εκ νέου συνεργασία του με την ηθοποιό Εκάβη Ντούμα, 25 χρόνια μετά από το εμβληματικό «Πες στη Μορφίνη ακόμα την ψάχνω».

**58 Τρομερό δίδυμο;** Δε λες τίποτα! Η κοινή τους αγάπη για τα ιταλικά giallo, τα pulp μυθιστορήματα και το ευρωπαϊκό σινεμά των 60s επηρέασε την καλλιτεχνική τους γλώσσα. Στην πολύχρονη διαδρομή τους έχουν γυρίσει πολλές ταινίες μικρού μήκους, ενώ οι δύο πρώτες μεγάλοι μήκους που σκηνοθέτησαν, το «Αμέρ» (2009) και το «Παράξενο χρώμα που έχουν τα δάκρυα του κορμιού σου» (2013), αποτελούν ένα δίπτυχο γύρω από την επιθυμία.

**59 Όλοι μιλάνε για τις Κραυγές του Πέτρου Σεβαστίκογλου.** Δικαίως, γιατί το θέμα της ταινίας του αφορά ένα από τα φλέγοντα θέματα των καιρών: Τρεις γυναίκες περνάνε τις μέρες τους μέσα σε μια ανία που τις παραλύει. Η πρεμία είναι το σημάδι μιας κοινωνικά επιβεβλημένης

συναισθηματικής αναπηρίας, ενώ η εποχή επιτάσσει ανησυχία και ξεσπικωμό. Η Άγρια Φύση γίνεται σύμμαχος στο ξέσπασμά τους και τόπος απελευθέρωσης των ενστίκτων τους. Ένας γάμος θα γίνει αφορμή να έρθουν σε σύγκρουση με το κοινωνικά αποδεκτό. Θα προβάλουν αντίσταση, προσπαθώντας να εφεύρουν έναν νέο χώρο αγάπης. Η έκρηξη που θα προκαλέσει αυτή η αναζήτηση θα είναι επικίνδυνη, τρομακτική και ταυτόχρονα εκστατική, απελευθερωτική. Δεν θα υπάρχουν νικητές ή ηττημένοι. Θα απομείνει μόνο ο απόηχος μιας δημιουργικής αναταραχής.

**60 Ο «Τόμος 7» είναι κάτι σαν ανάμνηση από το μέλλον.** Όντως, αν και ο Πάνος Παππάς και η Δέσποινα Χαλαλάμπους έντεχνα δηλώνουν στην ταινία τους πως το μέλλον δεν είναι παρά ένα ακόμα παρελθόν. Στο απομονωμένο Κτίριο-Πόλη που φέρει τον αριθμό 7, εκεί όπου η ανθρώπινη γνώση διατηρείται στη μνήμη των χαρισματικών και ο χρόνος κυλά σε ατέρμονες κύκλους, ένας νέος άντρας εμφανίζεται ξανά και ξανά, αναμετρώμενος με τον έρωτα, την εξέγερση και την απατηλή υπόσχεση της διαφυγής. Μια γυναίκα που τον συναντά κάθε φορά γίνεται ο καθρέφτης αυτής της επανάληψης, κρατώντας ζωντανή την ελπίδα πως κάτι μπορεί να αλλάξει.

**61 Ποιος είναι ο Κώστας στην «Εκτροπή» του Μαρίνου Καρτίκη;** Είναι ένας διαζευγμένος αστυνομικός με μεγάλα οικονομικά προβλήματα, που μεταφέρει νεκρούς στο νεκροτομείο και κλέβει τα χρυσαφικά τους. Μια μέρα παίρνει τον σταυρό από μια νεκρή ηλικιωμένη γυναίκα, για να ανακαλύψει ότι ήταν η γιαγιά της συντρόφου του.

**62 Ουπς, να μια πολύ επίκαιρη ταινία λόγω μήνα και όχι μόνο.** Λες για το «Θα σ' αγαπώ τον Νοέμβρη» του Σωτήρη Σταμάτη κι εκείνο το κύριο βράδυ ενός Νοέμβρη όπου τρία ζευγάρια βρέθηκαν σε κομβικά σημεία των σχέσεών τους. Η Μαργαρίτα και ο Σπύρος συναντήθηκαν ξανά μετά από έναν δύσκολο χωρισμό. Η Μαίρη και ο Πέτρος αντιμετώπισαν την αποξένωση μεταξύ τους και η Νίνα με τον Στέλιο γνωρίστηκαν τυχαία.

**63 Πώς είναι η θάλασσα;** Αν ρωτάς για τον θερμαϊκό, ακόμα δεν αντάρισε. Αν όμως ρωτάς για τη «θάλασσα τον χειμώνα» του Νίκου Κορνήλιου, αυτό συμβαίνει: Σε μια πόλη με παλιά μεταλλεία, η Ναντίν, μια γεωλόγος, θα συναντηθεί με τον Χρήστο, απόγονο μεταλλωρύχων, και με την Κατερίνα, τη μοναδική γυναίκα αλιέα της περιοχής, με τους οποίους δημιουργούν ένα ιδιότυπο συναισθηματικό πλέγμα.

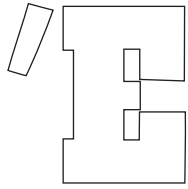
**64 Όπου λαλούν πολλά κοκόρια;** Αργεί να ξημερώσει, αλλά εδώ, στον «Κόκορα» του Τάσου Γερακίνη, συμβαίνει το εξής περί του χρόνου: Ένας θυρωρός του Δήμου Αθηναίων, αποφασισμένος να χαρίσει στον εξάχρονο γιο του το μέλλον που στερήθηκε ο ίδιος, τον γράφει σε ιδιωτικό σχολείο κι έτσι το κυνήγι του «ελληνικού ονείρου» καταλήγει σε μια δίνη κωμικοτραγικών συγκρούσεων.

**65 66 Φεστιβάλ Κινηματογράφου και Biennale 9, λαβ φορ έβα.** Με τίτλο «Όλα πρέπει να αλλάξουν - Ριζοσπαστική Νοημοσύνη - Σαλονίκη 9» και σε επιμέλεια της Νάντιας Αργυροπούλου, η 9η Μπιενάλε Σύγχρονης Τέχνης Θεσσαλονίκης γιόρτασε την έναρξή της με εκδηλώσεις, εργαστήρια, προβολές, συζητήσεις και ζωντανή μουσική από τη Vassilina, την Bipolia και τους The Callas with the Callasettes.

**66 Σνιφ, κλαψ, λυγμ.** Μακάρι να διαρκούσε περισσότερο, αλλά δυστυχώς σύντομα πέφτει αυλαία. Το φεστιβάλ τελειώνει την Κυριακή 9/11, με την προβολή της ταινίας «ΚΟΤΑ» του Γκιόργκι Πάλφι, την αναπάντεχη ελληνική συμπαραγωγή που έκανε παγκόσμια πρεμιέρα στο Φεστιβάλ του Τορόντο. Αντίο, Θεσσαλονίκη, και του χρόνου πάλι εδώ όλοι μαζί, όπως τραγούδησε και ο μεγάλος απών Διονύσης Σαββόπουλος: «Να μας έχει ο θεός γερούς, πάντα να ανταμώνουμε και να ξεφαντώνουμε βρε!» ●

Φέτος, για δεύτερη συνεχή χρονιά, η ΔΕΗ απονέμει το βραβείο «ΦΩΣ powered by ΔΕΗ», που τιμά πρωτοεμφανιζόμενες και πρωτοεμφανιζόμενους ηθοποιούς σε ελληνικές ταινίες μεγάλου μήκους, η επιλογή των οποίων θα γίνει από τριμελή κριτική επιτροπή.





**Ε**φτασα στο κέντρο μεσημέρι Τρίτης. Με το που βγήκα από το ταξί κι άρχισα να περπατάω, ένιωσα μια τεράστια διαφορά. Πρώτα την ένιωσα, μετά τη συνειδητοποίησα. Μπορούσα να αφήσω το σώμα μου να χαλαρώσει. Ένιωθα σαν να ήμουν στην Ευρώπη.

**Η Αθήνα είναι η πόλη μου, οι ρίζες μου,** και δεν την αλλάζω με τίποτα. Χρειάζεται όμως να είσαι σε διαρκή εγρήγορση. Τα ανύπαρκτα πεζοδρόμια, παγίδες θανάτου. Τα αυτοκίνητα και τα μηχανάκια, σκαρφαλωμένα παντού. Τα ατέλειωτα σκουπίδια, η βρώμα, τα γκράφιτι. Αυτή τη συνεχή κατάσταση «πάλης ή φυγής» καταλήγεις να τη συνηθίσεις, με αποτέλεσμα να σου γίνει δεύτερη φύση. Και, ίσως, το χειρότερο: η σχεδόν 30χρονη εγκατάλειψη του κέντρου πρώτα από τους κατοίκους και τους καταναλωτές (από εμάς δηλαδή) κι ύστερα από τα μαγαζιά, τις επιχειρήσεις και οσοδήποτε τον ίδιο τον πυρήνα του κράτους, με τη μετεγκατάσταση υπουργείων στον Υμηττό. Από τότε που χτίστηκαν τα περικλειστά εμπορικά κέντρα των προαστίων και έφυγε μαζικά ο γηγενής πληθυσμός, η Αθήνα κατέστη μία defacto αποκεντρωμένη μητρόπολη, στην οποία πολλοί κινούνται υπερτοπικά, χωρίς να κατεβαίνουν συχνά στο κέντρο.

**Τα έχουμε ξαναπεί.** Η Θεσσαλονίκη είναι μια κανονική ευρωπαϊκή πόλη. Ναι, η ένσταση ισχύει. Δεν είναι όλη η Θεσσαλονίκη όπως το (πεντακάθαρο) κέντρο της, με τις υπέροχες πολυκατοικίες, τις άνετες λεωφόρους, τα μεγάλα πεζοδρόμια, τις ωραία σχεδιασμένες πινακίδες που σου δίνουν το ιστορικό πλαίσιο, τα ωραία μαγαζιά όλων των ειδών που σφύζουν από ζωή, τον φοιτητικό κόσμο, τα εστιατόρια και τα μπαρ, τον περίπατο στην παραλία, τους μεγάλους πολιτιστικούς θεσμούς. Ναι, υπάρχουν και στη Θεσσαλονίκη πολλές υποβαθμισμένες περιοχές. Ωστόσο το κέντρο της πόλης καταρρίπτει τον τόσο επίμονο και αυτοκαταστροφικό μύθο ότι στην Ελλάδα δεν μπορεί να υπάρξει ένα ωραίο, ευρωπαϊκό αστικό τοπίο. Υπάρχει ήδη.

**Έβγαλα την κάμερα και άρχισα να φωτογραφίζω.** Σύντομα ένιωσα ότι κάτι δεν πάει καλά· ή μάλλον ότι μπορούσα και καλύτερα. Η μέρα «σήκωνε» το ασπρόμαυρο. Ενώ η έγχρωμη φωτογραφία σου δίνει πάντα τη δυνατότητα να τη «γυρίσεις» σε ασπρόμαυρο μετά, όταν την επεξεργαστείς, η ασπρόμαυρη είναι τελεσίδικη. Κι όμως, από τα πρώτα κιόλας καρέ έβλεπα ότι εκείνη την ημέρα το ασπρόμαυρο ήταν το σωστό. Το ίδιο βράδυ, μετά την παρουσίαση στον Ιανό της Αριστοτέλους του βιβλίου μας «Επιβιώνοντας στον 21ο αιώνα», και ενώ ήμασταν με παρέα σε ένα από τα πιο ωραία μπαρ στον κόσμο, τις Ενοχές, μάθαμε ότι έφυγε ο Διονύσης Σαββόπουλος. Ήταν από τις στιγμές που θα θυμάσαι πάντα ακριβώς πού και με ποιους ήσουν, όταν το άκουσες. Το επόμενο πρωί που η ίδια η πόλη έμοιαζε να πενθεί το κορυφαίο τέκνο της, συνέχισα τη φωτογράφιση διατηρώντας το ασπρόμαυρο. Η περιήγηση τελείωσε Τετάρτη μεσημέρι. Κράτησε λίγο παραπάνω από 24 ώρες. Κι όμως, όταν ταξιδεύεις, όταν βρίσκεσαι σε ένα μέρος πλούσιο, ο χρόνος διαστέλλεται, με αποτέλεσμα να νιώθεις ότι βρισκόσουν εκεί για καιρό. **Α**



Ανάγλυφο στην Καμάρα (Αψίδα του Γαλέριου). Μαρτυρία της ρωμαϊκής Θεσσαλονίκης, στο ίδιο σημείο όπου περνούν καθημερινά χιλιάδες άνθρωποι.

# ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ

## Η μέρα «σήκωνε» το ασπρόμαυρο

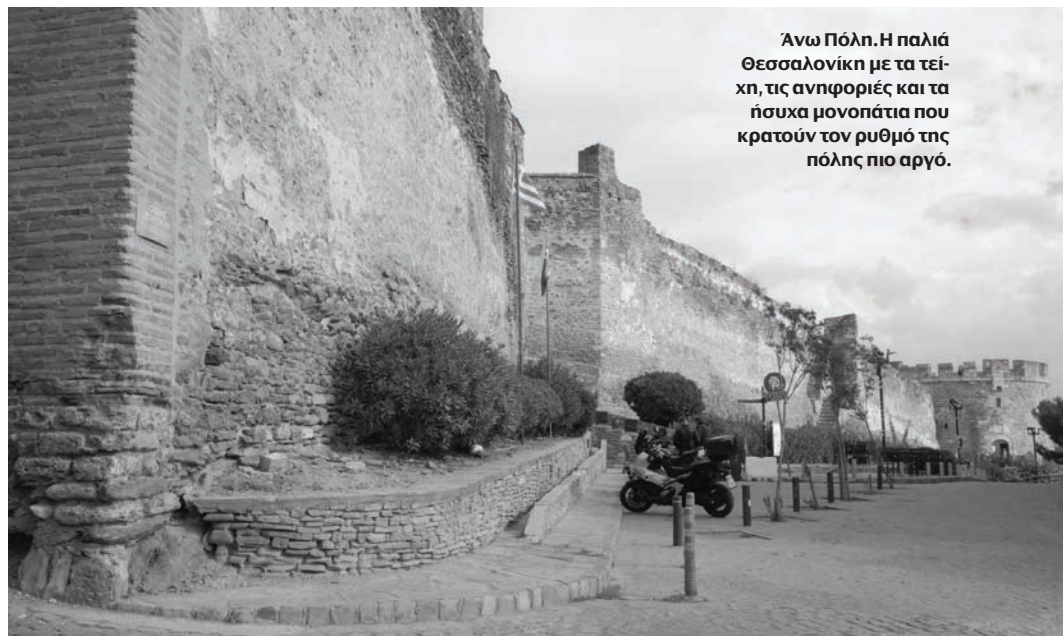
Μια παρουσίαση βιβλίου, και με την είδηση της απώλειας του Διονύση Σαββόπουλου

Του ΡΩΜΑΝΟΥ ΓΕΡΟΔΗΜΟΥ

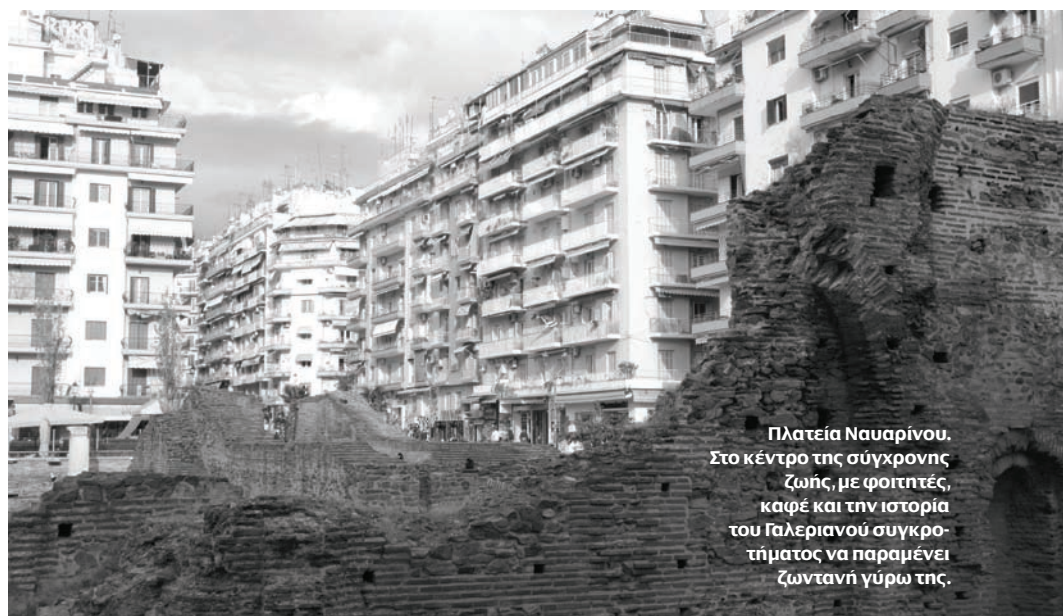




Παραλία Θεσσαλονίκης με τις «Ομπρέλες» του Γιώργου Ζογγολόπουλου. Σημείο συνάντησης και περίπατου στην πόλη, δίπλα στη θάλασσα.



Άνω Πόλη. Η παλιά Θεσσαλονίκη με τα τείχη, τις ανηφοριές και τα ήσυχα μονοπάτια που κρατούν τον ρυθμό της πόλης πιο αργό.



Πλατεία Ναυαρίνου. Στο κέντρο της σύγχρονης ζωής, με φοιτητές, καφέ και την ιστορία του Γαλεριανού συγκροτήματος να παραμένει ζωντανή γύρω της.



Η πόλη απλώνεται κατά μήκος του Θερμαϊκού, με τον ορίζοντα να ενώνει θάλασσα, φως και αστικό τοπίο.



# ΓΙΑΝΝΗΣ ΜΠΕΖΟΣ

## «Οι σαχλαμάρες στο θέατρο δεν έχουν πια μέλλον»

Μιλήσαμε με τον σπουδαίο ηθοποιό και σκηνοθέτη με αφορμή την παράσταση «Αμερικάνικος Βούβαλος», που σκηνοθετεί στο Θέατρο Σημείο

Της ΝΙΚΗΣ-ΜΑΡΙΑΣ ΚΟΣΚΙΝΑ

**Σ**ΥΝΑΝΤΗΣΑ ΤΟΝ ΓΙΑΝΝΗ ΜΠΕΖΟ ΣΤΟ ΘΕΑΤΡΟ ΣΗΜΕΙΟ λίγο πριν από την πρόβα του κλασικού έργου του Ντέιβιντ Μάμετ, ενός έργου για την παρακμή του αμερικανικού ονείρου. Σοβαρός, μετρημένος, με έμφυτη ευγένεια, μίλησε για την παράσταση, τους ηθοποιούς, το θέατρο και τη ζωή. Το έργο αφορά έναν παλαιοπώλη ο οποίος πουλάει ένα σπάνιο νόμισμα –τον «Αμερικάνικο Βούβαλο»– σε έναν συλλέκτη, αλλά μετά την αγορά, θεωρώντας ότι έπρεπε να ζητήσει περισσότερα χρήματα, αποφασίζει να εισβάλει στο σπίτι του συλλέκτη για να το πάρει πίσω. Γραμμένο το 1975, το κείμενο παραμένει με έναν τρόπο πάντα επίκαιρο. «Οι ήρωες του έργου αποτελούν μια μικρογραφία της κοινωνίας, η οποία δεν έχει καθόλου μέλλον, καθώς της λείπει η παιδεία. Είναι όλο λόγια – δόθεν μεγαλοστομίες. Επικρατεί ακινησία, στασιμότητα, δεν υπάρχει καθόλου ορίζοντας», σχολιάζει ο κ. Μπέζος.

— Υπάρχουν συσχετισμοί με το σήμερα; Πιστεύετε ότι υπάρχει ορίζοντας στις μέρες μας;

Σήμερα η καταναλωτική κοινωνία βρίσκεται σε μια «αρρωστημένη» ακμή. Οι αξίες και τα ιδανικά έχουν υποκατασταθεί από το χρήμα. Ο Καζαντζάκης έλεγε: αν θες να φτιάξεις, να κατακτήσεις κάτι, φτιάξ' το και μπες μέσα. Εμείς στην Ελλάδα έχουμε μια διαστροφή. Πιστεύουμε ότι το κράτος εγγυάται την προσωπική μας ευτυχία. Η προσωπική ευτυχία όμως εξαρτάται πρωτίστως από εμάς. Έτσι όπως έχει διαμορφωθεί πλέον η πολιτική ζωή –όχι στη χώρα μας αλλά παγκοσμίως ή τουλάχιστον στη Δύση–, δεν σε βοηθά να αναπτυχθείς, να ονειρευτείς, να σχεδιάσεις.

Έχουμε υιοθετήσει τον αμερικανικό τρόπο ζωής. Με την έννοια ότι δεν ακολουθούμε μόνο τις αμερικανικές συνήθειες, αλλά ότι η κοινωνική καταξίωση είναι συνάρτηση του πλούτου. Όταν δεν έχουμε χρήματα, αισθανόμαστε αδύναμοι κι όταν έχουμε δυνατόι – που είναι και τα δύο πλασματικά. Επίσης η τεχνολογία, με τη ραγδαία της ανάπτυξη, ενώ μας βοήθησε πάρα πολύ, ταυτόχρονα μας παγίδεψε, δεν μπορούμε να ζήσουμε χωρίς αυτήν. Ζούμε με ταχύτητες που πολλές φορές δυσκολευόμαστε να ακολουθήσουμε. Παλιότερα ήμασταν πιο χαρούμενοι και ευτυχείς, κι ας είχαμε λιγότερα πράγματα. Θα ρωτήσει κάποιος: «Πρέπει να επανέλθουμε στα παλιά»; Όχι, ούτε πρέπει ούτε θα επανέλθουμε. Αλλά

οφείλουμε να μπορούμε αυτά τα νέα να τα διαχειριζόμαστε εμείς και όχι να μας διαχειρίζονται εκείνα.

— Με αφετηρία τη δυναμική που αναπτύσσεται στη σχέση των τριών αντρών, παρατηρούμε ορισμένα δίπολα που αφορούν άμεσα ή έμμεσα τους πρωταγωνιστές, όπως το δίπολο καχυποψία-εμπιστοσύνη και διπροσωπία-αυθεντικότητα. Θα είχε ενδιαφέρον να τα σχολιάσετε τόσο σε σχέση με το ίδιο το έργο όσο και –κυρίως– σε συνάρτηση με τη σύγχρονη πραγματικότητα.

Στο έργο του Μάμετ, η καχυποψία και η εμπιστοσύνη εναλλάσσονται διαρκώς ανάμεσα σε ανθρώπους που συναντιούνται καθημερινά. Τσακώνονται, συγκρούονται σχεδόν κάθε φορά κι έπειτα τα ξαναβρίσκουν. Το πιο ενδιαφέρον, όμως, είναι πως αυτό τους γίνεται συνήθεια. Αν το παρατηρούσε κάποιος απ' έξω, θα ξαφνιαζόταν· θα πίστευε πως, ύστερα από έναν τόσο σφοδρό καβγά, οι συγκεκριμένοι άνθρωποι δεν θα ξαναμιλούσαν ποτέ. Κι όμως, έτσι έχουν συνθίσει. Το ζήτημα της καχυποψίας συνδέεται συχνά με ανθρώπους οι οποίοι έχουν έλλειψη παιδείας και κουλτούρας. Μέσα από αυτή την έλλειψη νιώθουν αδύναμοι – κι όταν κάποιος αισθάνεται αδύναμος, έχει την τάση να πιστεύει πως όλοι τον κατατρέχουν. Συχνά, μάλιστα, προσπαθεί να αντισταθμίσει αυτή την αδυναμία επιδεικνύοντας επίπλαστη δύναμη, κάτι που τελικά τον κάνει

να φαίνεται γελοίος. Η εμπιστοσύνη, από την άλλη, εξαρτάται πάντα από το πλαίσιο και τις συνθήκες. Δεν ορίζεται ούτε επιβάλλεται, είναι ένα κοινωνικό πρόβλημα αρχαίο – και, φοβάμαι, διαχρονικό. Η διπροσωπία επίσης είναι αναπόσπαστο κομμάτι της ανθρώπινης φύσης. Οι περισσότεροι προσπαθούν να είναι αρεστοί – κυρίως από φόβο. Κι όμως, ο φόβος είναι ο χειρότερος σύμβουλος, όχι μόνο στη δουλειά μας, αλλά και στη ζωή γενικότερα. Έτσι, ο καθένας χτίζει μια περσόνα που μπορεί να φαίνεται ενδιαφέρουσα στους άλλους, αλλά παραμένει αδιάφορη ή ξένη για τον εσωτερικό του κόσμο. Εκεί βρίσκεται ο μεγάλος κίνδυνος: στο να αρχίσεις να πιστεύεις πως είσαι αυτό που δείχνεις. Αυτό το φαινόμενο το συναντάμε συχνά και στον δικό μας χώρο, όπου η έκθεση και το δημόσιο βήμα σε ωθούν να εγκλωβιστείς στην εικόνα που οι άλλοι έχουν για σένα και, κάποια στιγμή, να τη συγχέεις με την αλήθεια σου. Όσο για την αυθεντικότητα, μόνο ο χρόνος έχει τη δύναμη να δικαιώσει ή να διαψεύσει την αλήθεια των προθέσεων.

— Πιστεύετε ότι οι άνθρωποι παραδέχονται τα λάθη τους; Εσείς παραδέχεστε τα δικά σας λάθη;

Τώρα πια ναι. Όταν ήμουν νεότερος, λιγότερο. Το να παραδέχεσαι το λάθος σου θέλει μια ωριμότητα, έχει να κάνει με την εμπειρία και κυρίως με το ότι, από ένα σημείο και μετά, αντιλαμβάνεσαι ότι δεν είσαι αιώνιος. Όλοι, όταν είμαστε νέοι, έχουμε μια ψευδαίσθηση αθανασίας. Πιστεύουμε ότι μπορούμε να διορθώσουμε τα πάντα. Με τα χρόνια όμως καταλαβαίνεις ότι αυτό δεν γίνεται.

— Κάθε χρόνο σκηνοθετείτε όλο και περισσότερες παραστάσεις στο θέατρο. Μοιραία προκύπτει το ερώτημα: Σκηνοθέτης ή ηθοποιός; Ποια είναι η ιδιότητα που προτιμάτε;

Στο θέατρο ο βασιλιάς είναι ο ηθοποιός, χωρίς συζήτηση. Ό,τι και να πει ο σκηνοθέτης, ο ηθοποιός μπορεί να κάνει την παράσταση όπως θέλει. Στο σινεμά και στην τηλεόραση ο σκηνοθέτης είναι πάνω απ' όλα, γιατί ο κινηματογράφος είναι κατασκευή,





είναι εικόνα. Η δουλειά μου είναι ηθοποιός. Η σκηνοθεσία προέκυψε από ανάγκη. Και τελευταία με αγάπησαν και θέλουν να τους κάνω πιο πολλή παρέα, αναλαμβάνοντας περισσότερες σκηνοθεσίες στο θέατρο.

— **Θεωρείτε ότι το τελευταίο διάστημα υπάρχει μια στροφή ενός πιο νεανικού κοινού στο θέατρο;** Δεν πρόκειται για κάποια «στροφή» στο θέατρο. Απλώς, το κοινό έχει αλλάξει. Πλέον έρχονται οι νεότερες γενιές, όσοι γεννήθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του '90 και σήμερα είναι γύρω στα τριάντα πέντε. Πρόκειται για ένα νέο κοινό, με διαφορετικές ευαισθησίες και απαιτήσεις. Αυτός είναι και ο λόγος που αλλάζει η ποιότητα των παραστάσεων και κυρίως το ρεπερτόριο. Σήμερα βλέπουμε συχνά να ανεβαίνουν έργα Ίψεν, Τσέχοφ ή Μπρεχτ. Παλαιότερα, κάτι τέτοιο θα φάνταζε αδιανόητο – θεωρούνταν ένα πραγματικό

σάλτο μορτάλε, ένα οικονομικό ρίσκο για τον παραγωγό. Όμως, πέρα από την επιλογή των έργων, έχει ανέβει αισθητά και η συνολική ποιότητα των παραστάσεων – είναι πιο επιμελημένες, πιο ψαγμένες, πιο προσεγμένες σε κάθε επίπεδο. Παράλληλα, έχει κάνει την εμφάνισή της και μια νέα γενιά παραγωγών. Δεν πρέπει να τους αφήνουμε εκτός συζήτησης. Έχοντας ο ίδιος ασχοληθεί με την παραγωγή, ξέρω καλά πόσο δύσκολο είναι αυτό το κομμάτι – η ψυχή μου το γνωρίζει. Όλοι όσοι εμπλέκονται σε μια θεατρική παράσταση επιδιώκουν το ίδιο πράγμα: την επιτυχία, ένα καλό αποτέλεσμα. Κανείς δεν θέλει να κάνει μια σαχλαμάρα. Οι σαχλαμάρες δεν έχουν πια μέλλον. Κι αυτό, νομίζω, είναι κάτι ιδιαίτερα ελπιδοφόρο.

— **Όταν σκηνοθετείτε ένα έργο, αλλάζει στις πρόβες η αρχική εικόνα που είχατε στο μυαλό σας;** Όταν προετοιμάζεις μια παράσταση, είναι φυσικό

**Στο θέατρο ο βασιλιάς είναι ο ηθοποιός, χωρίς συζήτηση. Ότι και να πει ο σκηνοθέτης, ο ηθοποιός μπορεί να κάνει την παράσταση όπως θέλει.**

να υπάρχει μια αρχική εικόνα στο μυαλό σου. Στη συνέχεια, όμως, κάθε συνάδελφος που ανεβαίνει στη σκηνή διαμορφώνει τη δική του εκδοχή του ρόλου του. Κατά την πρόβα, αυτό που είναι γραμμένο στο κείμενο παίρνει σάρκα και οστά – και αξίζει να θυμίσουμε ότι η λέξη «κείμενο» προέρχεται από το ρήμα «κείμαι», δηλαδή «βρίσκομαι κάτω». Όταν λέμε ότι ανεβάζουμε ένα έργο, εννοούμε ότι το σπκώνουμε όρθιο. Τη στιγμή λοιπόν που ζωντανεύει το κείμενο, ο ρόλος του σκηνοθέτη δεν είναι να επιβάλλει αυστηρά την αρχική του εικόνα, αλλά να ακούει προσεκτικά όσους είναι πάνω στη σκηνή και να αφήσει χώρο στη δημιουργία τους. Μ' αυτόν τον τρόπο, η αρχική εικόνα εξελίσσεται και προσαρμόζεται στην πραγματικότητα της παράστασης. Στην τέχνη άλλωστε δεν υπάρχει απόλυτο σωστό ή λάθος.

— **Με ποιον τρόπο μπορείτε να εκφράσετε καλύτερα τον εαυτό σας; Μέσω του κωμικού ή του δραματικού στοιχείου;**

Δεν υπάρχει κάποιος κανόνας που να ορίζει: τώρα θα ανεβάσουμε μια κωμωδία και θα παίξουμε με αυτόν τον τρόπο ή ένα δράμα και θα παίξουμε διαφορετικά. Άλλωστε έχουμε τα μεγάλα παραδείγματα του κλασικού θεάτρου που συνδυάζουν και τα δυο στοιχεία με τον πιο αρμονικό τρόπο: από τον Τσέχοφ και τον Μπρεχτ μέχρι τον Μολιέρο και τον Σαίξπηρ. Μπορεί στη μια σελίδα του κειμένου τους να γίνεται χαμός και στην επόμενη γιορτή. Γιατί και η ίδια η ζωή τα εμπεριέχει και τα δυο ταυτόχρονα.

— **Τι θα συμβουλευάτε έναν νέο ηθοποιό;** Δεν συμβουλεύω ποτέ κανέναν.

— **Έχετε γεννηθεί και μεγαλώσει στην Αθήνα. Πώς βλέπετε την πόλη σήμερα; Τι έχει αλλάξει σε σχέση με τα παιδικά σας χρόνια και τι ενδεχομένως νοσταλγείτε από εκείνη την εποχή;**

Γενικά δεν νοσταλγώ τίποτα από τα παλιά. Είμαι εναντίον της νοσταλγίας, διότι πολλές φορές μάς οδηγεί στην καταστροφή. Τα περισσότερα προβλήματα που βλέπουμε σήμερα στον πλανήτη πηγάζουν από νοσταλγία. Νοσταλγούμε τα παλιά επειδή τους δίνουμε μια πατίνα μεγαλείου. Η παλιά Αθήνα ήταν φρικτή. Μην σας παραπλανά η εικόνα από τις ταινίες του Γιάννη Δαλιανίδη – εκείνος επέλεγε μόνο τα λαμπερά σημεία. Η υπόλοιπη ήταν φρικτή. Η περιοχή όπου μεγάλωσα, στου Φιλοπάππου, όπου τώρα όλοι σκοτώνονται για να αγοράσουν σπίτι, ήταν τότε χωματόδρομοι. Τώρα μένει εκεί η κόρη μου. Ξαφνικά έγινε in, θεωρείται πολύ μοντέρνα γειτονιά. Τι την έκανε μοντέρνα δεν έχω καταλάβει ακόμα... Σήμερα έχει μαζευτεί πάρα πολύς κόσμος στην Αθήνα και το κυκλοφοριακό είναι μεγάλο πρόβλημα. Η πόλη έχει γιγαντωθεί, είναι άναρχη και δυσκολεύεται να προσφέρει μια ανθρώπινη ζωή στους κατοίκους της.

— **Στην πορεία σας, που είναι μεγάλη και μακρόχρονη, υπάρχουν άνθρωποι που σας επηρέασαν ή άλλαξαν τον τρόπο που κινείστε στον χώρο;**

Δεν έχει τόσο να κάνει με τη δουλειά, όσο με το να σου μάθουν «να ζεις με έναν τρόπο». Δηλαδή, να ζεις με ενδιαφέρον. Να μη σπρώχνεις τον χρόνο να φύγει. Αυτό είναι το φρικτό στον καιρό μας: όλα τα σπρώχνουμε να φύγουν γρήγορα. Δεν αντέχουμε να δούμε ένα φιλμ που πάει αργά. Αν προσέξετε τον σύγχρονο κινηματογράφο, αλλάζει τετρακόσια πλάνα το δευτερόλεπτο. Δεν σ' αφήνει να μείνεις εκεί. Και το βλέπουμε παντού, ακόμα και στα βιβλία. Ποιος διαβάζει μυθιστορήματα τώρα; Να μην πω ποιος γράφει – ελάχιστοι. Ακόμα και σε μια έκθεση σε ένα μουσείο δυσκολευόμαστε να καθίσουμε μπροστά από έναν πίνακα αρκετή ώρα. Γιατί μπροστά στα μάτια μας αλλάζει εκείνη τη στιγμή ο μεγάλος πίνακας. Τι κάνουμε; Τον φωτογραφίζουμε, τον παγιδεύουμε και τον παίρνουμε σπίτι. **Α**





Πούνο, Περού



La Fontaine Stravinsky,  
Παρίσι, Γαλλία







Ρίο Ντε Τζανέιρο, Βραζιλία



Μπουένος Άιρες, Αργεντινή

Η φωτογραφία λειτουργεί σαν πράξη διάσωσης αλλά και ερμηνείας: καταγράφει κάτι που μπορεί αύριο να έχει εξαφανιστεί και του δίνει νέα ζωή

## Χριστίνα Δράκου Η ποίηση της street art μέσα από τον φακό της

Από τις φαβέλες του Ρίο μέχρι τα σοκάκια του Παρισιού, η διεθνώς βραβευμένη φωτογράφος παρουσιάζει στη Λεμεσό την έκθεση «*La Street c'est Chic*», μια οπτική ωδή στην εφήμερη τέχνη των δρόμων.

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗ

Η Χριστίνα Δράκου γεννήθηκε στη Λεμεσό και είναι φωτογράφος και εικαστικός με δημιουργική πορεία που εκτείνεται σε περισσότερα από τριάντα πέντε χρόνια. Οι σπουδές της στην Οικονομία (Νίκαια) και στη Διοίκηση Τουρισμού (Παρίσι) άνοιξαν τον δρόμο για μια ζωή γεμάτη ταξίδια και εμπειρίες – μια ανεξάντλητη πηγή έμπνευσης που διαπερνά όλο το έργο της. Με βαθιά ευαισθησία απέναντι στις ανθρώπινες ιστορίες και τους πολιτισμούς του κόσμου, η Χριστίνα χρησιμοποιεί τη φωτογραφία ως μέσο για να «παγώνει» φευγαλέες στιγμές και να αφυπνίζει τη φαντασία και τα συναισθήματα του θεατή. Τα έργα της έχουν παρουσιαστεί σε διεθνείς εκθέσεις υπό την αιγίδα της FIAP, ενώ έχει πραγματοποιήσει 25 ατομικές εκθέσεις σε πόλεις όπως η Λεμεσό, οι Βρυξέλλες, η Κωνσταντινούπολη, η Αθήνα, το Παρίσι και η Μπολόνια. Το 2008 τιμήθηκε με τον τίτλο EFIAP για την τεχνική της αρτιότητα. Το 2013 ίδρυσε το *Sagapo Children's Foundation*, που υποστηρίζει την εκπαίδευση παιδιών σε όλο τον κόσμο. Η έκθεσή της «*La Street c'est Chic*», που παρουσιάζεται στην Γκαλερί Lumière Contemporary Art στη Λεμεσό (24 Οκτωβρίου - 15 Νοεμβρίου 2025), είναι μια εικαστική περιπλάνηση μέσα από τις αντιθέσεις του δρόμου: την ωμότητα και την κομψότητα, τη φθορά και τη δημιουργία, το εφήμερο και το διαχρονικό.

— Τι σας ώθησε να αφιερώσετε περισσότερα από δεκαπέντε χρόνια στη φωτογράφιση της street art; Η street art, που συχνά είναι ανώνυμη, είναι μια μορφή τέχνης που κρύβει δυναμισμό, ελευθερία αλλά και ευθραυστότητα. Οι τοίχοι αποκτούν φωνή: ο καλλιτέχνης παίρνει ρίσκο όταν εκφράζεται, όταν κάνει τον τοίχο καμβά επανάστασης, χιούμορ ή καλλιτεχνικής στάσης. Αρχισα να φωτογραφίζω γιατί κάτι μου άρεσε αισθητικά ή γιατί ένα έργο είχε ευφυΐα και μ' έκανε να σταθώ – να το κρατήσω μέσα από τη φωτογραφία.

— Ποιο είναι το πιο σημαντικό στοιχείο όταν φωτογραφίζετε ένα έργο δρόμου; Με ενδιαφέρει η σύνθεση, το θέμα και το μήνυμα που κρύβεται στον τοίχο, αλλά σημαντικό είναι και το περιβάλλον γύρω του. Η street art ζει στο αστικό τοπίο, διαλέγεται με τις σκιές και τα βλέμματα των περαστικών. Το φως έχει καθοριστικό ρόλο – δεν είναι απλώς τεχνικό στοιχείο αλλά κάτι σχεδόν συναισθηματικό. Μπορεί να δημιουργήσει μια ατμόσφαιρα που δίνει στην εικόνα δική της ζωή.

— Πώς ορίζετε τη σχέση ανάμεσα στη φωτογραφία και την τέχνη του δρόμου; Η φωτογραφία απαθανατίζει τη μοναδικότητα μιας στιγμής της οποίας δεν υπάρχει δεύτερη. Η τέχνη του δρόμου υπάρχει επίσης μόνο στο «εδώ και τώρα», γιατί είναι εκτεθειμένη στη φθορά ή στη μογιά κάποιου άλλου. Αυτό που με ενδιαφέρει είναι η ευθραυστότητα, η αλλαγή και η μνήμη.

— Η street art είναι, από τη φύση της, εφήμερη. Πώς αντιμετωπίζετε αυτή την παροδικότητα; Αυτό ακριβώς με συγκινεί περισσότερο: το πόσο εφήμερη είναι και πόσο ουσιαστική ταυτόχρονα. Γεννιέται μέσα στην πόλη και ανήκει σε όλους. Η φωτογραφία λειτουργεί σαν πράξη διάσωσης αλλά και ερμηνείας: καταγράφει κάτι που μπορεί αύριο να έχει εξαφανιστεί και του δίνει νέα ζωή. Έτσι, η street art αποκτά δεύτερη υπόσταση – παραμένει έργο του δρόμου, αλλά μεταμορφώνεται μέσα από τη ματιά εκείνου που τη φωτογραφίζει.

— Ο τίτλος «*La Street c'est Chic*» συνδυάζει το αστικό με το κομψό. Ποιο είναι, για εσάς, το chic στοιχείο της street art; Σε πόλεις όπως το Παρίσι ή η Φλωρεντία η τέχνη του δρόμου έχει μια ιδιαίτερη κομψότητα – ένα chic στοιχείο που προκύπτει από την αισθητική και τον τρόπο που ενσωματώνεται στο περιβάλλον. Οι τοίχοι μοιάζουν να συνομιλούν με την αρχιτεκτονική και την ιστορία της πόλης. Το chic για μένα δεν σημαίνει απλώς κομψό, αλλά κάτι με προσωπικότητα και μέτρο, με σεβασμό προς τον χώρο και τον θεατή.

— Πιστεύετε ότι η φωτογραφική αποτύπωση της τέχνης του δρόμου τη «διασώζει» ή τη «μεταμορφώνει»; Και τα δύο. Η φωτογραφία τη διασώζει, γιατί πολλά έργα δεν υπάρχουν πια, αλλά ταυτόχρονα την αναδεικνύει σε μια άλλη μορφή τέχνης – της δίνει νέα διάσταση και νέα φωνή.

— Σε μια εποχή όπου ο δημόσιος χώρος περιορίζεται, ποιον ρόλο μπορεί να παίξει η street art – και κατ' επέκταση η φωτογραφία της; Η τέχνη του δρόμου μπορεί να δημιουργήσει ερεθίσματα, να κάνει κάποιους να σκεφτούν ή απλώς να σταθούν μπροστά σε μια όμορφη εικόνα που είναι προσβάσιμη σε όλους. Μια καλή φωτογραφία ενός τοίχου γεμάτου μηνύματα, ποίηση ή χιούμορ είναι τρόπος να επαναδιαδικηθεί ο δημόσιος χώρος – όχι με αντίσταση, αλλά με ομορφιά και σκέψη. **Α**

athens voice.gr

Διαβάστε όλη τη συνέντευξη





# ΝΕΦΕΛΗ ΜΟΥΣΟΥΡΑ

## Η Τέχνη σαν σωσίβιο

Της ΔΗΜΗΤΡΑΣ ΓΚΡΟΥΣ



**Η Νεφέλη Μούσουρα** είναι από τις πιο διακεκριμένες Ελληνίδες πιανίστριες με σημαντικές διακρίσεις και διεθνή παρουσία. Γνωριστήκαμε σε μία από τις δράσεις του Μεγάλου Μουσικού στη Βόρεια Ευβοία, την οποία κάλυπτα δημοσιογραφικά. Εκείνο το σαββατοκύριακο στη Λίμνη, πριν ακόμα την ακούσω να παίζει, συμπράξαμε σ' ένα κοινό μας «πρότζεκτ», να πιάσουμε έναν τραυματισμένο γατούλη τον οποίο στη συνέχεια πήραμε μαζί μας στην Αθήνα για περίθαλψη. Το βράδυ της συναυλίας, αυτό που μου είχε φανεί από την αρχή οικείο, αισθάνθηκα να αντανάκλαται και στη μουσική της: όχι μόνο η δεξιοτεχνία, αλλά και μια λεπτότητα στο παίξιμο, καθώς και η ανάγκη της να επικοινωνεί με το κοινό. Η ερμηνεία της Νεφέλης είναι σαν μια πράξη φροντίδας. Η ευαισθησία της, που συνδυάζεται με μια εσωτερική δύναμη και συγκρότηση, είναι κάτι που εκπέμπει στις σχέσεις της με τους άλλους, όσο και στη σκηνή. Με αφορμή τη συναυλία της στο Μέγαρο Μουσικής την Παρασκευή 7/11 με την Κρατική Ορχήστρα, σε ένα από τα πιο διάσημα γαλλικά κοντσέρτα για πιάνο, το Δεύτερο του Saint-Saëns («σα να τρώς σαντιγί σε ένα γαλλικό σαλόνι με χρυσά στολίδια στο ταβάνι, η μουσική του σε βάζει σ' ένα κλίμα ευφορίας»), σε διεύθυνση της Εσθονής αρχιμουσικού Anu Tali, η Νεφέλη Μούσουρα μας μιλάει για τη σημασία της τέχνης, για την ομορφιά και το μοίρασμα ανάμεσα στον ερμηνευτή και το κοινό, και για τη φιλοζωία.



*Late night με την Κ.Ο.Α., Κρατική Ορχήστρα Αθηνών - Ορχήστρα in Residence του Μεγάλου, 7/11, 22:00*

### Τέχνη: ανάγκη ή πολυτέλεια;

Θυμάμαι σε μια παρουσίαση βιβλίου, που κάποιος της είχε πει μιλώντας για τον δύσκολο 21ο αιώνα, «ευτυχώς που έχουμε ανθρώπους σαν κι εσένα που κρατάτε ζωντανή την τέχνη, σαν παρηγοριά». Της θυμίζω την απάντησή της. «Όταν γύρω σου υπάρχει πόλεμος ή δυσκολία επιβίωσης, πολλές φορές αναρωτιέσαι: "Αυτό που κάνω τώρα έχει νόημα; Αφορά κανέναν;". Μπορεί και όχι. Και σε πιο ακραίες συνθήκες ίσως να μην υπήρχε καν η δυνατότητα να το κάνω. Οπότε, ναι, η τέχνη είναι πολυτέλεια. Την ίδια στιγμή, όμως, μας είναι απολύτως αναγκαία, μας σώζει. Ουκ επ' άρτω μόνω ζήσεται άνθρωπος, δεν είμαστε φτιαγμένοι μόνο για να τρώμε, να κοιμόμαστε και να κάνουμε τις δουλειές μας, άντε και να διασκεδάζουμε. Υπάρχει αυτή η ανάγκη να θρέψουμε και το πνεύμα μας, κι αυτό είναι που προσφέρει η τέχνη. Μιλάμε φυσικά για την ειρηνική ζωή – αν και έχουν δημιουργηθεί σπουδαία έργα και σε πολύ σκοτεινούς καιρούς». «Και από την άλλη», σημειώνει η Νεφέλη, «αν το δούμε διαχρονικά το κακό υπήρχε όσο υπάρχει ο άνθρωπος. Το θέμα είναι τι κάνουμε εμείς μ' αυτό. Δεν μπορούμε να αλλάξουμε τον κόσμο, μπορούμε όμως να κάνουμε ό,τι καλύτερο στο περιβάλλον που επηρεάζουμε – ακόμα κι αν είναι πέντε άνθρωποι. Αυτό έχει πολύ μεγάλη σημασία. Η τέχνη, πολλές φορές, μοιάζει σαν ένα σωσίβιο μες στην τρέλα. Στον παράδεισο δεν θα τη χρειαζόμασταν, γιατί δεν θα μας έλειπε τίποτα. Είναι το κακό, η απώλεια, που μας κάνουν να διψάμε για το καλό και το ωραίο· που μας σπρώχνουν να δημιουργήσουμε κάτι φωτεινό. Ο άνθρωπος έχει ανάγκη να δείξει πως δεν είναι μόνο ένα ον που ρίχνει βόμβες και καταστρέφει – αλλά κι ένα ον που μπορεί να δημιουργήσει κάτι όμορφο, κάτι που ίσως κάνει τη ζωή κάποιου άλλου λίγο καλύτερη».

### Σαν μια γιορτή ενάντια στον θάνατο

Πώς είναι η αίσθηση όταν παίζεις σε μια συναυλία; «Εκείνη την ώρα, είναι σαν όλοι να μπαίνουμε σε ένα διαστημόπλοιο. Στην καθημερινότητα ο καθένας είναι στον δικό του κόσμο, με τις έγνοιες και τη ζωή του, αλλά μέσα στην αίθουσα συναντιόμαστε για λίγο για να ζήσουμε κάτι από κοινού. Αυτή η εμπειρία δεν μπορεί να αντικατασταθεί. Μπορεί να θέλω να ακούσω μουσική στο σπίτι μου, αλλά η συνακρόαση εν είδει τελετουργίας είναι κάτι άλλο. Εκείνη την ώρα δημιουργείται μια σχέση ανάμεσα στον κοινό και τον ερμηνευτή. Έχουμε ανάγκη να φτιάχνουμε αυτούς τους "παράλληλους κόσμους" που μοιραζόμαστε. Μας καθησυχάζει; Μας συμφιλιώνει με τον φόβο του θανάτου; Δεν ξέρω. Αλλά μας δίνει μια αίσθηση ενότητας, ότι είμαστε όλοι εδώ, μαζί». Είναι σαν μια επαφή με κάποιον, που μετά φεύγεις γεμάτος. «Να το πούμε αλλιώς: Εκείνη τη στιγμή επιβεβαιώνουμε ότι είμαστε ζωντανοί. Η συναυλία είναι σαν μια γιορτή ενάντια στον θάνατο, όπως άλλωστε και η ερωτική συνεύρεση. Και δεν χρειάζεται να είναι αίθουσα συναυλιών. Μπορεί να είναι ένα καφενείο σ' ένα χωριό, μια βραδιά που κάποιος έπιασε ένα όργανο και όλοι μοιράστηκαν αυτό το κάτι παραπάνω. Οτιδήποτε μας βγάζει έξω από τις βασικές μας ανάγκες και συνήθειες, και μας κάνει να μετέχουμε σε κάτι πέρα από εμάς. Απλώς η κλασική μουσική είναι μια τεράστια παρακαταθήκη της ανθρωπότητας – όπως είναι και τα έργα του Αισχύλου».

### Η σημασία της ενσυναίσθησης

Η Νεφέλη έχει σώσει πολλά ζώα, αφιερώνει χρόνο από τη ζωή της, είναι κάτι που την απασχολεί. «Είναι ένα πολύ μεγάλο ζήτημα, που πρέπει να το πάρει στα σοβαρά πρώτα το ίδιο το κράτος. Χρειάζεται να μπει η φιλοζωία στα σχολεία. Υπάρχει τεράστιο κενό στην κοινωνία μας. Το να ενδιαφέρεσαι για τα ζώα δεν είναι "παραξενιά", είναι μέριμνα για τον αδύναμο, ένα βαθιά ανθρώπινο ζήτημα. Είναι δείκτης πολιτισμού. Κι όμως, πολλές φορές συμπεριφερόμαστε σαν τα ζώα να μην υπάρχουν, σαν να μη μας αφορούν. Όμως τα αδέσποτα είναι εκεί έξω, δίπλα μας, και πολύ συχνά βασανίζονται και υποφέρουν. Η φιλοζωία δεν είναι κάτι που το κάνεις, αν σου περισσεύει καλοσύνη – είναι κάτι θεμελιώδες. Μιλάμε για την ενσυναίσθηση σαν να είναι το κερασάκι στην τούρτα, ενώ στην πραγματικότητα είναι ο πυρήνας της ύπαρξής μας. Χωρίς αυτή δεν μπορούμε να κάνουμε τίποτα. Κι αυτό αφορά και την τέχνη. Δεν μπορείς να μπεις χωρίς ενσυναίσθηση στην ψυχολογία του συνθέτη, ή ως ηθοποιός να προσεγγίσει τον εκάστοτε ρόλο. Αν σε όλα τα πεδία της ζωής πράτταμε με ενσυναίσθηση, ο κόσμος μας θα ήταν γλυκιά κι όνειρο. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο χρειάζεται να σκεφτούμε και τη φιλοζωία. Να μην είναι κάτι που στηρίζεται σε λίγους εθελοντές που σηκώνουν όλο το βάρος και συχνά αντιμετωπίζονται ως "περίεργοι". Αλλά κάτι ενταγμένο στην κοινωνία μας, μια υποχρέωσή μας ως πολίτες. Δυστυχώς δεν υπάρχει παιδεία για τα πλάσματα γύρω μας, βγαίνεις να ταΐσεις γάτες στη γειτονιά και σε κοιτάζουν με μισό μάτι. Είναι τόσο μεγάλο αυτό το θέμα, αξίζει να το συζητήσουμε ξεχωριστά». **A**



A woman is sitting on a stone balustrade, leaning forward with her hands resting on the top rail. She is wearing a black long-sleeved blazer over a black top, and brown lace leggings with a floral pattern. She is also wearing black high-heeled sandals. The background shows a classical building with columns and a stone balustrade.

# CALZEDONIA

CALZEDONIA.COM

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





# ΜΑΡΑΘΩΝΙΟΣ ΑΘΗΝΑΣ

## Μια διαδρομή για ήρωες

Οι αφανείς ήρωες πίσω  
από τη διοργάνωση του Μαραθωνίου

Του **ΒΑΓΓΕΛΗ ΤΖΑΝΗ**

**Κ**άθε χρόνο ένα «ποτάμι» από χιλιάδες δρομείς ξεκινά από το ιστορικό πεδίο της μάχης του Μαραθώνα, με προορισμό το Παναθηναϊκό Στάδιο, που φιλοξένησε τους πρώτους Ολυμπιακούς Αγώνες της σύγχρονης εποχής.

Ο **μαραθώνιος** δρόμος κρύβει πίσω του χιλιάδες ιστορίες δρομέων που, με ψυχική αντοχή και υπομονή απέναντι στη σωματική κόπωση, έβαλαν στοίχημα να νικήσουν τις «σειρήνες» της εγκατάλειψης και να τερματίσουν.

**Δίπλα** σε αυτή την προσπάθεια στέκονται κάθε χρόνο χιλιάδες «αφανείς ήρωες», οι οποίοι με την αφοσίωση και την προσφορά τους επιτρέπουν σε αυτούς τους δρομείς να ζήσουν το όνειρό τους με ασφάλεια και χαρά σε κάθε βήμα της διαδρομής.

Ο **Δημήτρης Χαλβατζάρας**, τεχνικός διευθυντής του Μαραθωνίου της Αθήνας, είναι ο μαέστρος αυτής της «καλοκουρδισμένης μηχανής». Εκπροσωπεί όλους αυτούς τους αφανείς ανθρώπους, τους συντονίζει, τους εμπνέει εμπιστοσύνη και, με την ακρίβεια χρονομέτρου περιμένει να λειτουργήσουν όλα «τέλεια», από την έναρξη του αγώνα έως και τον τερματισμό του τελευταίου δρομέα. Είναι στη διοργάνωση του Μαραθωνίου εδώ και πολλά χρόνια και από το 2021 έχει αναλάβει τη συγκεκριμένη θέση με βαθύ αίσθημα ευθύνης.

**Για τον ίδιο, ωστόσο**, ο Μαραθώνιος είναι κάτι πολύ περισσότερο από μια αθλητική διοργάνωση. «Είναι μια ιδεολογία», δηλώνει με χαρακτηριστικό πάθος. «Μια δοκιμασία που απαιτεί επιμονή και πειθαρχία, όπου βάζεις ένα μεγάλο στοίχημα να κυριαρχήσεις πάνω στα πάθη σου, δοκιμάζεις τον εαυτό σου και, τελικά, ξεπερνάς τα δικά σου όρια. Είναι ένα ταξίδι αυτοβελτίωσης. Κάθε χρονιά όλα αυτά επιβεβαιώνονται μπροστά στα μάτια μου: δρομείς, φίλοι και συγγενείς, με συγκίνηση, αγκαλιάζονται όλοι μαζί στον τερματισμό. Αισθάνομαι πως όλοι κάτι κερδίζουν στο τέλος της ημέρας: στιγμές που θα θυμούνται για χρόνια».

**Οι αριθμοί** μιλούν από μόνοι τους: 75.000 συμμετοχές δρομέων μετατρέπουν την πόλη σε έναν ζωντανό οργανισμό, που τροφοδοτείται από 670.000 μπουκάλια νερού, ιστονικά και χυμούς, 112.000 μπανάνες και την αμέριστη αφοσίωση 4.500 εθελοντών (αγωνιστική υποστήριξη, ΕΚΑΒ, διασώστες, ένστολοι, συνεργεία Μ.Μ.Ε.). Για τις μετακινήσεις απαι-

τούνται 480 λεωφορεία, ενώ η ασφάλεια και η ομαλή ροή της διαδρομής διασφαλίζεται με 4.000 κιγκλιδώματα και έναν στόλο οχημάτων υποστήριξης, ασθενοφόρα, περιπολικά και γερανούς.

«Η μεγαλύτερη πρόκληση είναι ο απόλυτος συντονισμός», μας εξηγεί ο κ. Χαλβατζάρας. «Στην Αθήνα έχουμε 42.195 μέτρα αγωνιστικού χώρου. Πάνω σε αυτή τη διαδρομή πρέπει να κινηθούν χιλιάδες άνθρωποι και ταυτόχρονα να διεξαχθούν και άλλοι αγώνες, όπως οι οκτώ παιδικοί αγώνες στους δήμους της διαδρομής, καθώς και τα αγωνιστικά 5 χλμ. και 10 χλμ.».

Όπως διευκρινίζει, όλα αυτά συμβαίνουν σε μια διαδρομή που οργανώνεται για να καταλήξει στο πιο όμορφο στάδιο του κόσμου. «Η αίσθηση όταν βρίσκεσαι σε αυτό το στάδιο είναι απίστευτη. Η επιτυχία όμως απαιτεί από όλους εμάς ψυχραιμία και έναν "επαγγελματικό" εθελοντισμό από τους αφανείς ήρωες, όπως τους αποκαλώ. Πιστεύω ότι όλοι συντονιζόμαστε σε αυτό, γιατί ο Μαραθώνιος της Αθήνας πρεσβεύει κάτι πάνω από όλους μας».

**Θυμάται** με συγκίνηση μια μοναδική στιγμή: «Το 2023, ένας δότης μουελού συναντήθηκε για πρώτη φορά με τον λήπτη του. Τρέξανε μαζί τα τελευταία μέτρα και τερμάτισαν χέρι-χέρι μέσα στο στάδιο. Ήταν μια πραγματικά μαγική στιγμή». Και προσθέτει: «Οι τερματισμοί στον Μαραθώνιο μάς συγκινούν όλους. Μερικές φορές είναι ένα βλέμμα, μια αγκαλιά, ο ενθουσιασμός στις κερκίδες. Μέσα στην πίεση, υπάρχει πάντα μια κοινή πίστη ότι όλα θα πάνε καλά: ένας υπόγειος συντονισμός μεταξύ μας».

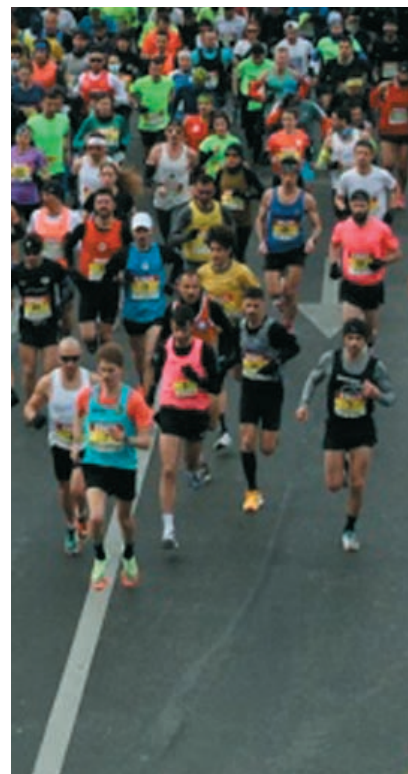
**Παρά τις στιγμές** αγωνίας και κόπωσης, η αγάπη για τον αγώνα παραμένει η δύναμή του. «Τολμώ να πω ότι κάθε χρόνο όλο και περισσότεροι αγκαλιάζουν αυτή την προσπάθεια. Με την ομάδα μου δουλεύουμε όλη τη χρονιά για να βρούμε νέες λύσεις και καινοτομίες, ανταποκρινόμενοι στη διαρκώς αυξανόμενη συμμετοχή δρομέων από όλον τον κόσμο».

**Όπως σημειώνει emphaticά**, «το μέλλον του Μαραθωνίου είναι να διαμορφώσουμε το χωροταξικό πλαίσιο έτσι ώστε όλα να λειτουργούν με αρμονία. Ξέρω ότι οι αλλαγές στην αρχή δυσκολεύουν, αλλά ο στόχος μου είναι ένας: κάθε χρόνο να κάνουμε τον Αυθεντικό Μαραθώνιο ακόμα καλύτερο, ασφαλέστερο και αντάξιο της αίγλης που του αξίζει ως του πιο ιστορικού αγώνα αντοχής στον κόσμο».

● **Μέσα στην πίεση, υπάρχει πάντα μια κοινή πίστη ότι όλα θα πάνε καλά: ένας υπόγειος συντονισμός μεταξύ μας.** ●

**Βιογραφικό**  
Ο Δημήτρης Χαλβατζάρας είναι συντονιστής Αγώνων ΣΕΓΑΣ και τεχνικός διευθυντής του Μαραθωνίου Δρόμου. Διαθέτει πολυετή εμπειρία στην οργάνωση μεγάλων αθλητικών διοργανώσεων, όπως οι Ολυμπιακοί και Παραολυμπιακοί Αγώνες, Παγκόσμια Πρωταθλήματα, ο Αυθεντικός Μαραθώνιος και Ημιμαραθώνιος της Αθήνας, καθώς και Εθνικά Πρωταθλήματα. Εξειδικεύεται στο τεχνικό, λειτουργικό και διοικητικό σκέλος της διεξαγωγής αγώνων, με πλήρη γνώση των διαδικασιών και των κανονισμών του ΣΕΓΑΣ.

**Τρέχοντας μέσα στη βροχή νιώθεις σαν να παλεύεις με τα στοιχεία της φύσης, σαν ένας μικρός ήρωας που δοκιμάζει τα όριά του**



## Μαραθώνιος στη βροχή

Η δύναμη της θέλησης  
απέναντι στη φύση

Του **ΒΑΓΓΕΛΗ ΤΖΑΝΗ**

**Για τους δρομείς**, ο καιρός είναι πάντα ένας απρόβλεπτος παράγοντας. Πριν από κάθε αγώνα, παρακολουθούν τις προβλέψεις μέχρι την τελευταία στιγμή. Ξέρουν καλά ότι οι καιρικές συνθήκες μπορούν να καθορίσουν όχι μόνο την επίδοση, αλλά και την ίδια την εμπειρία του αγώνα.

Η ζέστη και ο έντονος ήλιος θεωρούνται οι μεγαλύτεροι εχθροί τους, αφού εξαντλούν τις δυνάμεις και προκαλούν αφυδάτωση. Το κρύο, αντίθετα, είναι πιο φιλικό – επιτρέπει καλύτερο έλεγχο του ρυθμού και προκαλεί λιγότερη καταπόνηση. Όταν όμως έρχεται η βροχή, η πρόκληση αλλάζει μορφή. Η υγρασία, ο άνεμος και το γλιστερό οδόστρωμα μετατρέπουν τον μαραθώνιο σε πραγματικό τεστ σωματικής και ψυχικής αντοχής. Κι όμως, τρέχοντας μέσα στη βροχή νιώθεις σαν να παλεύεις με τα στοιχεία της φύσης, σαν ένας μικρός ήρωας που δοκιμάζει τα όριά του. Κάθε σταγόνα βροχής γίνεται υπενθύμιση της αποφασιστικότητάς σου.

Η σωστή προετοιμασία είναι το κλειδί. Ένα τεχνικό μπλουζάκι που στεγνώνει γρήγορα, ένα ελαφρύ αδιάβροχο που «αναπνέει», κι ένα καπέλο που προστατεύει το πρόσωπο από τη βροχή είναι απαραίτητα. Τα παπούτσια πρέπει να είναι σχεδιασμένα για μεγάλες αποστάσεις, ενώ ένα υδροαπωθητικό σπρέι πριν από την εκκίνηση μπορεί να βοηθήσει σημαντικά. Εξίσου σημαντική είναι η προστασία του δέρματος – λίγη βαζελίνη στα σημεία τριβής προλαμβάνει ερεθισμούς που μπορεί να αποδειχτούν εξουθενωτικοί στη διάρκεια του αγώνα.

Πέρα από τον εξοπλισμό, όμως, χρειάζεται και ψυχική ετοιμότητα. Η βροχή δεν είναι εχθρός, αλλά μια υπενθύμιση ότι τίποτα δεν μπορεί να ελεγχθεί απόλυτα. Ο δρομέας μαθαίνει να αποδέχεται τις συνθήκες, να προσαρμόζεται και να συνεχίζει. Κι όταν φτάνει στη γραμμή του τερματισμού, κάθε σταγόνα στο σώμα του δεν είναι ένδειξη ταλαιπωρίας, αλλά σύμβολο δύναμης.

Γιατί, τελικά, σε έναν μαραθώνιο βουτηγμένο στη βροχή, αυτό που μετρά περισσότερο δεν είναι ο χρόνος – αλλά η θέληση να συνεχίσεις, ότι κι αν συμβαίνει γύρω σου.





# auto voice

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΟΣ: ΘΩΜΑΣ Κ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ

## Όλα είναι δρόμος...

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

© GETTY IMAGES





06.11.2025

© STELLANTIS MEDIA

Το αυτοκίνητο δεν  
παύει να μας προσφέ-  
ρει και σουρεαλιστι-  
κές προσεγγίσεις,  
όμοιες με αυτές του  
Κουέντιν Ταραντίνο

## EDITORIAL

# On the road again

ΟΛΑ ΕΙΝΑΙ ΔΡΟΜΟΣ! ΚΑΙ ΜΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ...

**Ο**δήγησον! Το αυτοκίνητο είναι ένα μέσο ατομικής μεταφοράς, κάτι που το διακρίνει από τα άλλα μέσα, καθαρά μαζικά μέσα, όπως τα τρένα ή τα αεροπλάνα. Αντιπροσωπεύει την προσωπική κίνηση προς μια συγκεκριμένη κατεύθυνση και έχει λατρευτεί από όλο τον κόσμο, ενώ ο κινηματογράφος το έχει απογειώσει, προσδίδοντάς του ονειρικές διαστάσεις. Το αυτοκίνητο εκφράζει την επιθυμία του ανθρώπου να κινηθεί προς κάτι. Ο στόχος δεν είναι πάντα καθορισμένος. Όταν το αυτοκίνητο κινείται χωρίς συγκεκριμένο σκοπό, αντιπροσωπεύει την επιθυμία του οδηγού απλώς να κινηθεί και να δει τη ζωή του να αλλάζει. Ο τύπος του αυτοκινήτου ενίοτε εκφράζει μια συγκεκριμένη κοινωνική θέση. Επί παραδείγματι, ένα όμορφο αυτοκίνητο υποδηλώνει μια κοινωνική θέ-

ση που κάποιος μπορεί να επιθυμεί ή να ζηλεύει. Ένα σπορ αυτοκίνητο εκφράζει την επιθυμία του να κινηθεί γρήγορα στη ζωή. Ένα μικρό αυτοκίνητο μπορεί να είναι ένδειξη σεμνότητας, ενώ ένα ταλαιπωρημένο αυτοκίνητο υποδηλώνει ότι ο οδηγός έχει βιώσει αποτυχίες στην κοινωνική του ζωή ή την αντιμετωπίζει εναλλακτικά, μη δίνοντας σημασία στο φαίνεσθαι, αλλά στην ελευθερία που αυτό του προσφέρει. Σε κάθε περίπτωση, εσείς έχετε τον έλεγχο και καθορίζετε την κατεύθυνσή σας, τη διαδρομή και –με μια μεταφορική έννοια– το πού θέλετε να πάτε στη ζωή σας. Ο δρόμος μπορεί να κρύβει εμπόδια και παγίδες, αλλά έχετε ελεύθερη βούληση. Κι αυτό είναι μια ένδειξη αυτονομίας και ικανότητας αντίδρασης. Τολμήστε να προχωρήσετε προσφέροντας το αγαθό της οδήγησης στη ζωή σας. Είναι δώρο. Ειλικρινά!

## Περιεχόμενα

### ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

- |                               |                     |
|-------------------------------|---------------------|
| 32. Audi Q3                   | 52. Ford Puma Gen-E |
| 34. Renault 5 E-Tech Electric | 54. Skoda Enyaq     |
| 36. Fiat Grande Panda         | 58. Toyota Aygo X   |
| 44. Volvo EX30                | 62. Cupra Formentor |
| 46. Peugeot 3008              | 64. Geely EX5       |
| 50. VW T-Cross                |                     |

### ΣΤΗΛΕΣ

30. **Θωμάς Κ. Ευθυρίου:** Editorial
38. **Ελένη Χελιώτη:** Truck Art Project – «Μουσείο σε Κίνηση»
40. **Σώτη Τριανταφύλλου:** Η κινεζική αυτοκινητοβιομηχανία, ιστορία και προοπτικές
42. **Κωνσταντίνος Λεμονής:** Driving the impossible
48. **Ελένη Χελιώτη:** Η υπερβολή της συνδεσιμότητας
56. **Θωμάς Κ. Ευθυρίου:** Στα ενδότερα της Κίνας. Αυτοκίνητα και όχι μόνο...
53. **Μανώλης Μουστεράκης:** Εμπειρίες από τη «σύναξη» των Group B Rally cars
60. **Λαμπρινή Τρούγκου:** Πρόδρομος Χα-ραλαμπίδης – Ένας Έλληνας μηχανικός στη Red Bull Racing
66. **Άννα Ματζοχωρίτη:** Από το Passo dello Stelvio στα Ζαγοροχώρια!



SKODA

# Νέο Enyaq Coupé



Αμέτρητοι λόγοι για να το αγαπήσεις,  
ένας για να το ανακαλύψεις...

**Η απόλυτη εμπειρία οδήγησης!**

skoda.gr

**Kosmocar**  
Επίσημος Εισαγωγέας





# Νέο Audi Q3

**TO PREMIUM BEST SELLER ΣΥΝΑΝΤΑ ΤΗΝ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΑΡΙΣΤΕΙΑ**

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**

**Σ**υνήθως, όταν μία συμβολική μάρκα της αυτοκινητοβιομηχανίας αναγεννά το ενδιαφέρον του κοινού με τη νέα έκδοση ενός best seller της μοντέλου, όλοι αναζητούμε τι είναι αυτό που το καθιστά ξεχωριστό. Εν προκειμένω, η Audi έχει να απαντήσει με πολλά περισσότερα από έναν απλό χαρακτηρισμό. Ωστόσο, εάν θα θέλαμε να δώσουμε μια πρώτη εντύπωση για το ολοκαίνουργιο Q3, αυτή θα ήταν μία επιγραμματική προσέγγιση σε όλα όσα νομίζουμε ότι κάνουν τη διαφορά.

Το νέο Audi Q3 ξεχωρίζει με το κορυφαίας ποιότητας ευέλικτο και προσαρμόσιμο εσωτερικό του, την υψηλής τεχνολογίας καμπίνα με ψηφιακό πιλοτήριο και βοηθούς τεχνητής νοημοσύνης, τον τολμηρό εξωτερικό σχεδιασμό του, τις προηγμένες τεχνολογίες φωτισμού, όπως οι ψηφιακοί προβολείς Matrix LED με micro-LED τεχνολογία, αλλά και τα αποδοτικά και συνάμα οικονομικά κινητήρια σύνολά του – με προεξάρχουσα μια plug-in υβριδική έκδοση, με ηλεκτρική αυτονομία άνω των 120 χιλιομέτρων – που απευθύνονται σε κάθε απαίτηση.

## Σε κερδίζει αμέσως

Το τρίτης γενιάς Q3 είναι μία υπέροχη άσκηση ισορροπιών με μείγματα εντυπωσιασμού για το σύνολο της αισθητικής προσέγγισής του. Το λέμε αυτό επειδή, ενώ ο συνολικός σχεδιασμός παραμένει σε μεγάλο βαθμό πιστός στην προηγούμενη γενιά, το μπροστινό μέρος έχει εξελιχθεί σημαντικά, με πολύ λεπτά φώτα στο πάνω μέρος και μονάδα προβολέων στο κάτω. Ξεχωρίζει η μονάδα Matrix LED που αποτελείται από 25.600 micro-LED πλάτους μόλις 13 χιλιοστών, με το καθένα να έχει μέγεθος περίπου όσο το μισό πάχος μιας τρίχας! Υπάρχει επίσης μια νέα προσέγγιση της μάσκας Single frame που φαίνεται να ξεχωρίζει περισσότερο. Είναι δε ξεκάθαρο ότι το τρίτης γενιάς C-SUV Audi Q3 θέτει νέα πρότυπα στην compact κατηγορία με τα καινοτόμα premium χαρακτηριστικά του, αποτυπώνοντας ξεκάθαρα το σπορ και σύγχρονο DNA της μάρκας.

Στο υπεράνω κριτικής πολυτελές εσωτερικό, το cockpit έχει σχεδιαστεί ως ενιαία ψηφιακή σκηνή

που αποτελείται από το Audi Virtual Cockpit 11,9" και MMI Touch 12,8" σε καμπυλωμένη διάταξη, με απεικόνιση υψηλής ευκρίνειας. Άξια σχολιασμού η νέα μονάδα χειρισμών στο τιμόνι, που διαθέτει δύο μοχλούς –έναν για επιλογή σχέσεων και έναν για φώτα/υαλοκαθαριστήρες– απελευθερώνοντας την κεντρική κονσόλα για επιπλέον αποθηκευτικό χώρο. Η εργονομία γίνεται πιο διαισθητική και η οδήγηση πιο καθαρή.

Την εμπειρία των μετακινήσεων με το νέο Q3 συμπληρώνει το ηχοσύστημα Sonos με 12 ηχεία και subwoofer (420 W) που γεμίζει την καμπίνα με καθαρότητα και ένταση, η διάχυτη επιλογή βιωσιμότητας με επενδύσεις Passage & Impressum από 100% ανακυκλωμένα υλικά, ενώ για πρώτη φορά σε compact μοντέλο της μάρκας διατίθενται ηχομονωτικά κρύσταλλα στα εμπρός πλαϊνά παράθυρα, βελτιώνοντας σημαντικά την ακουστική σε υψηλές ταχύτητες. Ο χώρος αποσκευών ξεκινά από 488 λίτρα (375 λίτρα στο e-hybrid) και φτάνει τα 575 λίτρα, με μετακίνηση της πίσω σειράς και όρθια ρύθμιση της πλάτης.

## Στον δρόμο

Η σημαντικότερη τεχνολογική τομή στο νέο Q3 είναι η έκδοση Plug-In hybrid Q3 TFSI e-hybrid. Η αμιγώς ηλεκτρική αυτονομία του ξεπερνάει τα 120 χλμ., όντας επίδοση κορυφαία στην compact premium κατηγορία, που συνεπάγεται ότι οι περισσότερες διαδρομές μας στην πόλη γίνονται με ένα «καθαρό» EV, ενώ όταν χρειάζεται ευελιξία σε μεγάλες αποστάσεις, η συνολική αυτονομία είναι μεγαλύτερη των 900 χλμ. Η υβριδική αρχιτεκτονική είναι παράλληλη και περιλαμβάνει έναν βενζινοκινητήρα 1.5 TFSI evo2 που συνεργάζεται με ηλεκτροκινητήρα 116 ίππων, για να έχουμε συνδυαστική ισχύ 272 ίππων, ενώ το σύνολο συνεργάζεται με ένα αυτόματο κιβώτιο S tronic 6 σχέσεων.

Για την ελληνική αγορά η γκάμα συμπληρώνεται από δύο εκδόσεις που καλύπτουν κάθε προφίλ πελάτη. Αναφερόμαστε στο σύνολο 1.5 TFSI 150 ίππων, με Mild Hybrid και Cylinder on Demand, σε συνδυασμό με αυτόματο κιβώτιο S tronic 7 σχέσεων και 2.0 TDI 150 ίππων, με ροπή 360 Nm με αυτόματο κιβώτιο S tronic 7 σχέσεων, επιλογή για μεγάλες αποστάσεις και σταθερά χαμηλό λειτουργικό κόστος. ●

**Το 2011 η Audi άνοιξε μια νέα κατηγορία με το Q3, αυτή των premium compact SUV, και το μοντέλο ήταν από την αρχή best seller, έχοντας έκτοτε**

**κυριαρχήσει στην αγορά**







## Tiguan Plug-in Hybrid

### Και ηλεκτρικό. Και βενζίνη. Σε ένα.

Απόκτησε σήμερα το Tiguan Plug-in Hybrid και απόλαυσε έως 118 km αμιγώς ηλεκτρικής αυτονομίας, λειτουργία ταχείας φόρτισης DC σε μόλις 26 λεπτά, εντυπωσιακά χαμηλή κατανάλωση και μηδενικό φόρο εταιρικής χρήσης. Νιώσε κι εσύ την τεχνολογική υπεροχή της Volkswagen στην κάθε σου ημέρα.



**KOSMOCAR**  
Επίσημος Εισαγωγέας

Μέση κατανάλωση βενζίνης: 0,4 – 0,5 lt/100km  
Μέσες εκπομπές CO<sub>2</sub>: 9 – 11 gr/km



# Νέο Renault 5 E-Tech Electric

100% ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΜΕ ΡΕΤΡΟ-ΦΟΥΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Της Άννας Ματζχωρίτη

**Η**ταν αναμενόμενο, έγινε πράξη. Η Renault δεν κρατάει μυστικά όταν πρόκειται να λανσάρει ένα νέο της μοντέλο. Το αντίθετο, «γαργαλάει» με ειδήσεις την αγορά δημιουργώντας προσμονή! Τέτοια δημιούργησε –με εξαιρετική επιτυχία είναι η αλήθεια– για το νέο αμιγώς ηλεκτροκίνητο Renault 5 E-Tech Electric, «το ηλεκτρικό αυτοκίνητο πόλης όπως θα έπρεπε να είναι». Αυτός ο προσδιορισμός τα λέει όλα. Η Renault το αποκαλεί επίσης pop είδωλο. Τι λέτε έτσι όπως το βλέπετε; Έχει άδικο; Κατά τη γνώμη μας έχει απόλυτο δίκιο. Έτσι είναι τα pop είδωλα. Το Renault 5 όταν παρουσιάστηκε το 1972 ήταν ένα μοναδικό αυτοκίνητο που φημιζόταν για την πρωτοποριακή σχεδίαση, την ευελιξία και την οικονομία στα καύσιμα. Συνεχίζοντας αυτή την εξαιρετικά σύγχρονη κληρονομιά, το ηλεκτρικό Renault 5 E-Tech αποτελεί μια τολμηρή απάντηση στις κοινωνικές και περιβαλλοντικές προκλήσεις της εποχής μας – ενεργειακή «ψυχραιμία», βιωσιμότητα και μικρό αποτύπωμα άνθρακα.

## Το θαυμάζεις από όπου κι αν το δεις

Ο σχεδιασμός είναι ρετρό με έναν ωραίο τρόπο και η καμπίνα είναι καλοσχεδιασμένη με καλά υλικά, φυσικά χειριστήρια κουμπιών και ευκρινές σύστημα ενημέρωσης και ψυχαγωγίας. Το ολοκαίνουργιο Renault 5 E-Tech διατίθεται αποκλειστικά ως 5-θυρο, ενώ οι κρυφές λαβές στις πίσω πόρτες είναι για να θυμίζει την παλιά 3-θυρη έκδοση! Οπτικά σε κερδίζει με τη μία, αφού η γαλλική «τασπινιά» κάνει τα δικά της κόλπα και σου κρατάει τη ματιά. Οι σχεδιαστικές λεπτομέρειες (φωτιστικά σώματα, φωτιζόμενο λογότυπο στο καπό, κόκκινη γραμμή στην οροφή, όμορφη αεροτομή κ.ά.) έγιναν επί τούτου ώστε να έχεις να παρατηρείς και να ανακαλύπτεις. Το σύνολο; Πανέμορφο! Ό,τι ισχύει για την εξωτερική οπτική εμπειρία, ισχύει και για την εσωτερική σχεδίαση, ενώ διαθέτει ένα ωραίο λειτουργικό ταμπλό εσωτερικό μπροστά, που ξεχωρίζει ο ψηφιακός πίνακας οργάνων 7 έως 10" και η οθόνη Infotainment 10", με σύστημα OpenRLink με ενσωματωμένο λογισμικό



Google Play, αλλά και την παρουσία της ψηφιακής βοηθού Renoavatar με τεχνητή νοημοσύνη.

Το αυτοκίνητο, μήκους μόλις 3,92 μέτρων και με μεταξόνιο 2,54 μέτρα, έχει χώρο δυνάμει για πέντε άτομα, συν έναν χώρο αποσκευών 326 λίτρων, ο οποίος, ανάλογα τις τοποθετήσεις του πίσω καθίσματος, μπορεί να αυξηθεί στο 1,1 κυβικό μέτρο.

Μην ξεχνάμε και τα 19 λίτρα αποθηκευτικών χώρων στο εσωτερικό.

## Στον δρόμο

Το νέο R5 κινεί ένας ηλεκτροκινητήρας χωρίς μόνιμο μαγνήτη που ακολουθεί τη φιλοσοφία του Megane E-Tech, είναι 15κ. ελαφρύτερος, ενώ διαθέτει inverter για την ψύξη του. Μάλιστα ο μετατροπέας AC/DC είναι ενσωματωμένος στον φορτιστή και έτσι εξοικονομείται πολύτιμος χώρος με το συνολικό βάρος (του κινητήρα) να μην ξεπερνά τα 105 κιλά. Διατίθεται σε 2 εκδόσεις ισχύος, 120 και 150 ίππων (αυτός επιταχύνει 0-100 σε 8") και η τελική ταχύτητα με περιοριστή ανέρχεται στα 150 χλμ. Η εργοστασιακή τιμή κατανάλωσης ορίζεται στα 14,9 kWh/100 χλμ. και η αυτονομία είναι 300 χλμ. με τη μικρότερη μπαταρία των 40 kWh και 410 χλμ. με τη μεγαλύτερη των 52 kWh. Αξίζει να ειπωθεί ότι το Renault 5 E-Tech Electric εφοδιάζεται με τον νέο αμφίδρομο φορτιστή AC 11 kWh που διαθέτει το σύστημα V2L, κάτι που συνεπάγεται ότι μπορεί να λει-



τουργήσει ως πρίζα. Οι χρόνοι φόρτισης από 10-80% είναι σε 4,30 ώρες η 52 kWh, σε 3,30 ώρες η 40 kWh και σε ταχυφορτιστή αμφοτέρους από 15-80% σε 30'.

Να σημειώσουμε επίσης ότι η ακτίνα στροφής είναι 10,3 μέτρα, το «γρήγορο/κοφτό τιμόνι», με μόλις 2,6 στροφές από άκρη σε άκρη, αποδεικνύεται εξαιρετικά ευέλικτο στην πόλη, η απόσταση από το έδαφος 14,5 εκ., ενώ η ανάρτηση είναι εξαιρετική. Είναι ευέλικτο και διασκεδαστικό στην οδήγηση, αλλά πάνω απ' όλα είναι σπορ, άνετο, ανεξήγητα αθόρυβο και εξαιρετικά σταθερό. Ακόμα και στις γρήγορες στροφές νιώθεις καλή επαφή με την επιφάνεια και αυτό δεν αλλάζει τα χαρακτηριστικά οδήγησης, όσο τρελά κι αν προσπαθείς να το οδηγήσεις. Αυτό καθιστά το Renault 5 ένα πολύ ασφαλές στην οδήγηση αυτοκίνητο. Η ετυμηγορία είναι απλή: κανένα στην κατηγορία του δεν μπορεί να συγκριθεί με το Renault 5 E-Tech, γιατί έχουμε επιτέλους ένα μικρό ηλεκτρικό αυτοκίνητο που στον δρόμο εντυπωσιάζει, φαίνεται και είναι όμορφο και δεν ξεπερνά τον προϋπολογισμό σας.

## Τιμή

Οι τιμές της γκάμας του νέου Renault 5 E Tech Electric αρχίζουν από 22.400 ευρώ και περιλαμβάνουν την κρατική επιδότηση ΚΗ3 3.000 ευρώ και όφελος απόσυρσης ΚΗ3 1.500 ευρώ. ●

**Αν θέλετε  
ένα  
παραπάνω  
έρεισμα για  
να το  
αποκτήσετε,  
μάθετε ότι  
το Renault 5  
είναι το  
Αυτοκίνητο  
της Χρονιάς  
στην  
Ευρώπη για  
το 2025!**



# FORMENTOR



**Ο ΕΠΟΜΕΝΟΣ ΣΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ**

**CUPRA**

CUPRA FORMENTOR  
ΜΕ **299€ / ΜΗΝΑ\***

\* CUPRA Formentor 1.5 MHEV DSG, 35.490€, προκαταβολή 28%, διάρκεια 48 μήνες, επιτόκιο 5,9%, ΣΕΠΠΕ 7,05% και δόση Balloon 18.554€. Εύρος συνδυασμένου κύκλου κατανάλωσης καυσίμου: 1,4-9,1 l/100km. Εύρος συνδυασμένου κύκλου CO2 WLTP: 32-207 g/km.

*Autohellas*Group





# Νέο Fiat Grande Panda

ΕΝΑ SUV ΠΟΛΗΣ ΜΕ ΑΝΥΠΕΡΒΑΛΤΟ ΣΤΙΛ

Της **Λυδίας Αλικάκου**

**Ο**ποιοδήποτε αυτοκίνητο πόλης «ακούει» στο όνομα **Panda**, αποτελεί μέρος της πολιτιστικής κληρονομιάς της Ιταλίας. Και κατά συνέπεια, δεν θα περιμέναμε τίποτα λιγότερο από μία μάρκα που έχει τη δυνατότητα να απασχολεί την παγκόσμια αυτοκίνηση με οποιοδήποτε μοντέλο της δημιουργεί. Έτσι, η Fiat επιστρέφει στο προσκήνιο με το νέο Grande Panda, ένα μοντέλο που αποτελεί μέρος μιας φιλόδοξης παγκόσμιας στρατηγικής. Αυτό το όχημα υπόσχεται να φέρει επανάσταση στην κατηγορία των αυτοκινήτων πόλης, χάρη στον μοντέρνο σχεδιασμό του και τους φιλικούς προς το περιβάλλον κινητήρες του. Εν προκειμένω, το Fiat Grande Panda είναι ένα εντελώς νέο, ευέλικτο αυτοκίνητο πόλης, που συνδυάζει lifestyle, τεχνολογία και οικονομία, αντλεί έμπνευση από τον κυβικό σχεδιασμό του αρχικού μοντέλου του 1980, ενώ ενσωματώνει σύγχρονες τεχνολογίες. Ένα μοντέλο που έκανε την καθημερινότητά μας πιο Pandastic από ποτέ. Πλέον, η προσιτή του τιμή – διαθέσιμο στην εξαιρετικά ανταγωνιστική τιμή των 16.990 ευρώ – το καθιστά τον απόλυτο value for money εκπρόσωπο της κατηγορίας και ταυτόχρονα μας εισάγει στη νέα εποχή της Fiat με μοντέλα προσαρμοσμένα στις σύγχρονες ανάγκες.

## Design

Η επιρροή του Panda της δεκαετίας του 1980 είναι σαφώς παρούσα, με μερικές αναφορές όπως το λογότυπο στην πίσω πόρτα. Αντλώντας έμπνευση από το εμβληματικό Fiat Panda πρώτης γενιάς, το Grande Panda προσεγγίζει με καθαρά SUV διάθεση το B-Segment, έχοντας μήκος 3,99 μ., ύψος 1,57 μ. και απόσταση από το έδαφος έως 18,3 εκ. Οι διαστάσεις του προσφέρουν βελτιστοποιημένο εσωτερικό χώρο, ιδανικό για αστικά ταξίδια αλλά και για αποδράσεις στην ύπαιθρο.

Το Grande Panda διαθέτει σχεδιασμό που συνδυάζει επιδέξια τις γραμμές του αρχικού Panda με την καινοτομία, ενώ το σύγχρονο design με pixel φωτά LED, που παραπέμπουν στη νέα ταυτότητα της Fiat, είναι το σημείο αναφοράς του σήμερα. Οι αναλογίες είναι αυτές ενός αυτοκινήτου της εποχής του, αλλά η ορθογώνια μάσκα και τα κáθητα πίσω φωτά παραπέμπουν στο παρελθόν. Η φωτιστική υπογραφή είναι μια γραφική κληρονομιά των γυάλινων επιφανειών σε σχήμα κύβου του κτιρίου Lingotto – του εργοστασίου της Fiat που ανεγέρθηκε το 1923 στα περίχωρα του Τορίνο. Την ίδια μνήμη εγείρει και το ταμπλό στο εσωτερικό του νέου Grande Panda, που έχει σχεδιαστεί για να σε ανανεώνει καθημερινά, προσφέροντάς σου ταυτόχρονα άνεση, διατηρώντας παράλληλα την ευελιξία του, ενώ το πάνελ που στεγάζει τις οθόνες οργάνων και πολυμέσων θυμίζει την αεροφωτογραφία της πίστας δοκιμών που είναι ενσωματωμένη στην οροφή του Lingotto. Η διαρκής συνδεσιμότητα και η πλούσια τεχνολογία εκφράζονται μέσα από το σύγχρονο infotainment, που δίνει λύσεις οι οποίες κάνουν την καθημερινότητα εύκολη.



**Το αυτοκίνητο που κάνει την καθημερινότητά σας Pandastic είναι ένα ολοκαίνουργιο, αυθύπαρκτο και μεγαλύτερο μοντέλο από ό,τι ξέραμε μέχρι σήμερα**

Τα υλικά που χρησιμοποιούνται είναι ανθεκτικά και κομψά, δημιουργώντας μια φιλόξενη ατμόσφαιρα, ενώ τα αρθρωτά καθίσματα ανταποκρίνονται στις καθημερινές ανάγκες των οικογενειών.

## Ευχάριστο και πρακτικό

Οι λάτρεις των SUV θα εκτιμήσουν την υπερυψωμένη θέση οδήγησης. Ο χώρος για τους πίσω επιβάτες είναι επαρκής για ένα αυτοκίνητο 4 μέτρων και το πορτμπαγκάζ έχει γενναϊόδωρο χώρο, με 361 λίτρα για την ηλεκτρική έκδοση και 412 λίτρα για την υβριδική. Εκτός του ότι είναι φιλόξενο, το νέο Fiat είναι έξυπνα σχεδιασμένο. Είναι εκπληκτικό που κανείς δεν το είχε σκεφτεί πριν: στη μάσκα της ηλεκτρικής έκδοσης, μια θύρα παρέχει πρόσβαση σε ένα πρωτότυπο καλώδιο φόρτισης μήκους 4,5 μέτρων, το οποίο στρέφεται σπειροειδώς προς τα έξω για φόρτιση έως και 7 kW. Αυτό το σύστημα εξαλείφει την ταλαιπωρία του να πρέπει να τραβήξετε ένα καλώδιο έξω από το πορτμπαγκάζ. Η δεύτερη θύρα στο αριστερό πίσω φτερό προορίζεται για γρήγορη φόρτιση έως και 100 kW. Στην καλύτερη περίπτωση αυτό θα σας επιτρέψει να φτάσετε από 10% σε 80% φόρτιση σε 27 λεπτά.

Η Fiat προσφέρει επιλογές εξοπλισμού και το Grande Panda είναι εξοπλισμένο με τις τελευταίες τεχνολογικές καινοτομίες της μάρκας, για να παρέχει μια οδηγική εμπειρία ασφαλή και ευχάριστη συγχρόνως. Ουσιαστικά, το Grande Panda συνδυάζει μοντέρνο design, «παιχνιδιάρικη» προσωπικότητα και πρακτικότητα για την πόλη αλλά και για μεγαλύτερες διαδρομές, χρησιμοποιώντας τεχνολογία τελευταίας γενιάς, άνετους χώρους και χαρακτηριστικά που απαντούν στις ανάγκες της σύγχρονης οικογένειας.

## Στον δρόμο

Η βασική έκδοση χρησιμοποιεί κινητήρα βενζίνης, 1.2 λίτρα με 100 HP, ο οποίος συνενεργάζεται με χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων και σύστημα Start&Stop. Η έκδοση Hybrid κινείται από υβριδικό σύστημα με τούρμπο κινητήρα βενζίνης 100 HP, ηλεκτρικό κινητήρα 48 V ισχύος 28 ίππων και αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη έξι σχέσεων. Η μέγιστη συνδυαστική ισχύς του συστήματος είναι 110 ίπποι και βασικό του χαρακτηριστικό είναι η δυνατότητα αμιγούς ηλεκτρικής κίνησης που μεγιστοποιεί την οικονομία καυσίμου.

Το έτερο σύστημα κίνησης του Grande Panda είναι αμιγώς ηλεκτρικό, με 113 ίππους και μπαταρία 44 kWh που εξασφαλίζει αυτονομία 320 km στον μεικτό κύκλο WLTP. Είναι δε διαθέσιμο στα επίπεδα εξοπλισμού RED και la Prima.

## Τιμή

Η εισαγωγική τιμή είναι 16.990 ευρώ για το επίπεδο εξοπλισμού Pop και συνοδεύεται από 5ετή εγγύηση για τα μηχανικά μέρη και από 8ετή για την μπαταρία υψηλής τάσης της ηλεκτρικής έκδοσης. ●





# Το γρηγορότερο κορίτσι στον κόσμο

**Η ΒΡΕΤΑΝΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΟΚΑΡΙΣΜΕΝΗ ΦΩΝΑΞΕ «ΜΙΑ ΓΥΝΑΙΚΑ ΠΙΣΩ ΑΠΟ ΤΟ ΤΙΜΟΝΙ, ΚΑΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ ΕΠΙΣΗΣ!». Η ΝΤΟΡΟΘΙ ΛΕΒΙΤ ΕΙΧΕ ΜΟΛΙΣ ΓΡΑΨΕΙ ΙΣΤΟΡΙΑ.**

Της **Ελένης Χελιώτη**

**Σ**τις αρχές του 20ού αιώνα τα αυτοκίνητα είχαν μόλις ξεκινήσει να γίνονται δημοφιλή και ένα προσωπικό αντικείμενο τόσο ανάγκης όσο και λατρείας. Τότε, όμως, ο κόσμος του αυτοκινήτου ήταν σχεδόν αποκλειστικά αντρική υπόθεση, όπως άλλωστε και τα περισσότερα πράγματα. Ωστόσο, στην ιστορία υπάρχουν πάντα εξαιρέσεις, πάντα μικρές εκπλήξεις και άνθρωποι οι οποίοι αποτελούν την εξαίρεση και όχι τον κανόνα.

Το 1902, η νεαρή Ντόροθι Λέβιτ προσελήφθη ως γραμματέας στην εταιρεία **Napier & Son** –τους πρώτους κατασκευαστές πολυτελών αυτοκινήτων– και γνώρισε τον **Σέλγουιν Ετζ**, οδηγό αγώνων και επιχειρηματία, ο οποίος την ερωτεύτηκε και σύντομα την έκανε προσωπική του βοηθό. Θέλοντας να προωθήσει τα αυτοκίνητά του και γνωρίζοντας την αγάπη της

Ντόροθι γι' αυτά, φρόντισε να της μάθει να οδηγεί. Το ταλέντο της φάνηκε αμέσως και ο Ετζ κανόνισε να τη στείλει για μια εξάμηνη μαθητεία στο Παρίσι, υπό την κηδεμονία του φίλου του και κατασκευαστή αυτοκινήτων **Αντόλφ Κλεμάν-Μπαγιάρ**.

Πολύ σύντομα, στις 4 Ιουλίου 1903, η Ντόροθι έγινε η πρώτη Βρετανίδα που συμμετείχε σε αγώνα ταχύτητας, οδηγώντας ένα **Gladiator 12** ίππων στους αγώνες ταχύτητας του Σάουθ-πορτ, όπου κέρδισε την κατηγορία για αυτοκίνητα αξίας μεταξύ 400 και 550 λιρών. Κέρδισε δύο μετάλλια στους αγώνες την επόμενη χρονιά, την ίδια χρονιά που συμμετείχε στον πενήντο αγώνα δρόμου 1.000 μιλίων ελαφρών αυτοκινήτων του Χέρεφορντ, όπου ένα μηχανικό σφάλμα στην αρχική ευθεία την εμπόδισε να κερδίσει. Τον Φεβρουάριο του 1905 η Λέβιτ

**Η Ντόροθι Λέβιτ έγινε η πρώτη γυναίκα που πέτυχε παγκόσμιο ρεκόρ, κερδίζοντας έτσι το παρατσούκλι «το γρηγορότερο κορίτσι στον κόσμο»**

έσπασε το ρεκόρ για τη «μεγαλύτερη διαδρομή από γυναίκα οδηγό», οδηγώντας από το Λονδίνο στο Λίβερπουλ και πίσω σε δύο ημέρες.

## Η συντηρητική βρετανική κοινωνία

Η βρετανική κοινωνία σοκαρίστηκε απίστευτα, κραυγάζοντας «μια γυναίκα πίσω από το τιμόνι», και προσθέτοντας «και εργαζόμενη γραμματέας επίσης!». Τον Ιούλιο της ίδιας χρονιάς σημείωσε το πρώτο της παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας γυναικών στους πρώτους αγώνες ταχύτητας του Μπράιτον, οδηγώντας ένα **Napier** με την ιλιγγιώδη ταχύτητα των 79,75 μιλίων την ώρα. Αυτή ήταν μια τεράστια επιτυχία για εκείνη, καθώς όχι μόνο κέρδισε στην κατηγορία της, αλλά κέρδισε και τον διαγωνισμό Brighton Sweepstakes και το Autocar Challenge Trophy την ίδια περίοδο. Το 1906 έσπασε το δικό της ρεκόρ στον διαγωνισμό ταχύτητας του Μπλάκπουλ με ένα Napier 100 ίππων, φτάνοντας τα 146,26 χλμ/ώρα, κάτι το οποίο την έκανε την πρώτη γυναίκα που πέτυχε παγκόσμιο ρεκόρ, κερδίζοντας έτσι το παρατσούκλι «το γρηγορότερο κορίτσι στον κόσμο».

Τα επιτεύγματά της, ωστόσο, δεν σταμάτησαν εκεί και η Ντόροθι δεν έπεψε να σοκάρει και να εκπλήσσει, καθότι, χάρη στις γνώσεις και την εμπειρία της, έγραφε άρθρα σε εφημερίδες για τον μηχανοκίνητο αθλητισμό κι άφησε ως παρακαταθήκη ένα βιβλίο το οποίο δημοσιεύεται ακόμα και σήμερα: το «*Η γυναίκα και το αυτοκίνητο*», που απευθύνεται κυρίως σε γυναίκες που διατάζουν να οδηγήσουν.

Στο βιβλίο, με μια γυναικεία οπτική, εξηγεί τα βασικά της λειτουργίας ενός αυτοκινήτου, πώς αλλάζουμε ταχύτητες, πώς να σεβόμαστε τους πεζούς κ.τ.λ., αλλά τονίζει επίσης το πώς θα πρέπει να ντυνόμαστε όταν οδηγούμε– τα ρούχα της εποχής για τις γυναίκες μόνο άνετα δεν ήταν.

Η Λέβιτ προτείνει, μεταξύ άλλων, τη χρήση ενός μικρού καθρέφτη για να βλέπει κανείς πίσω, μια ιδέα που, μολονότι θεωρήθηκε τότε περιττή και άκρως «γυναικεία», δέκα χρόνια αργότερα αναγνωρίστηκε από τους κατασκευαστές αυτοκινήτων ως καινοτόμο και χρήσιμη. Το πρώτο αυτοκίνητο που διέθετε καθρέφτη οπισθοπορείας, το οποίο και κέρδισε τον αγώνα Indianapolis 500, ήταν το **Marmion Wasp** του Ρέι Χάρουν το 1911, και το 1921 ήταν ο **Έλμερ Μπέργκερ** που κατοχύρωσε με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας τον πρώτο καθρέφτη οπισθοπορείας για εμπορική πώληση, τον οποίο ονόμασε «*Cop-Spotter*», καθότι προοριζόταν για να βοηθά τους οδηγούς να εντοπίζουν τα περιπολικά που τους ακολουθούσαν. ●







Andi Rivas



Segio Mora

Felipe Pantone



Okuda



Gorka Mohamed

**Τ**ο Truck Art Project είναι ένα πρωτότυπο έργο υποστήριξης τέχνης, που ξεκίνησε από τον επιχειρηματία και συλλέκτη **Jaime Colsa** και επιμελήθηκε ο **Fer Frances** στη σύγχρονη τέχνη και ο **Oscar Sanz** στην αστική τέχνη. Ένα έργο που στοχεύει στη δημιουργία μιας συγκεκριμένης συλλογής σύγχρονης τέχνης, χωρίς ιδιοκτήτη, στην οποία φορτηγά θα είναι τα γιγαντιαία σκηνικά για τα έργα τέχνης. Η πρωτοβουλία γίνεται έτσι μια ζωντανή επίδειξη των πιο σύγχρονων τάσεων στη ζωγραφική, το σχέδιο και την αστική τέχνη της χώρας (αν και το φιλόδοξο πρόγραμμα σκοπεύει να είναι ακόμη πιο διευρυνόμενο, εμπλέκοντας και άλλες μορφές τέχνης, όπως η φωτογραφία, η μουσική ή ο κινηματογράφος), μακριά από τα όρια ενός μουσείου, ενώ απευθύνεται σε μη παραδοσιακούς θεατές και πλαίσια που συνήθως δεν προσφέρονται για σύγχρονη τέχνη. Το αποτέλεσμα είναι μια συλλογή κινητής τέχνης που προκαλεί τον καλλιτέχνη να αντιμετωπίσει κλίμακες και απαιτήσεις που πιθανότατα δεν έχει αντιμετωπίσει στο παρελθόν και που μας καθιστά ακούσιους και φευγαλέους θεατές των έργων.

### Κινούμενα έργα τέχνης

Παρόλο που πολλά οχήματα τα ίδια είναι πραγματικά έργα τέχνης και υπάρχουν πολλά υπέ-

ροχα μουσεία που φιλοξενούν εντυπωσιακές συλλογές, το Truck Art Project είναι κάτι εντελώς διαφορετικό... Βρίσκεται σε εξέλιξη από το 2013, είναι ένα καινοτόμο έργο καλλιτεχνικής χορηγίας που προωθείται από τον βραβευμένο επιχειρηματία από την Κανταβρία Jaime Colsa (Palibex και PBX Creativa), ο οποίος το ορίζει ως «αποτέλεσμα του συνδυασμού του πάθους μου για την τέχνη με την επαγγελματική αφοσίωση που έχω στον τομέα των μεταφορών και των logistics».

Ένα πάθος που φέρνει την καινοτομία και τον εκσυγχρονισμό στον κόσμο των μεταφορών και από το οποίο, όπως λέει και ο ίδιος: «το μεγαλύτερο όφελος είναι ότι μπορώ να το μοιράζομαι με τους ανθρώπους μου και με ολόκληρο τον τομέα των μεταφορών και της εφοδιαστικής».

**Ο Colsa έχει έμπειρους συνεργάτες**, τον Fer Frances ως επιμελητή σύγχρονης τέχνης, και τον Oscar Sanz στον τομέα της αστικής τέχνης, οι οποίοι μαζί επιτυγχάνουν τον στόχο να φέρουν τη σύγχρονη τέχνη κοντά σε ανθρώπους και μέρη όπου τέτοιες πολιτιστικές προσφορές δεν είναι συνήθως διαθέσιμες.

Το αποτέλεσμα είναι μια εξαιρετικά πρωτότυπη συλλογή Mobile Art, που θέτει νέες προκλήσεις τόσο για τους καλλιτέχνες, οι οποίοι πρέπει να αντιμετωπίσουν μια ασυνήθιστη κλίμακα

# Truck Art Project: «Μουσείο σε κίνηση»

**ΕΝΑ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΕΡΓΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΔΟΣΗ ΤΗΣ ΤΕΧΝΗΣ ΜΕ ΠΡΟΣΙΤΟ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΟ ΤΡΟΠΟ**

Της **ΕΛΕΝΗΣ ΧΕΛΙΩΤΗ** - Φωτό: Truck Art Project



Η καλλιτέχνης Cristina Lama επί το έργο

**Εγκαινιασμένο ως επίσημη συμμετοχή στην ARCO 2016, το Truck Art Project υλοποιεί με επιτυχία το όραμα της διάδοσης της σύγχρονης τέχνης, απομακρύνοντάς την από τις εκθέσεις και τις γκαλερί, έτσι ώστε να πάψει να αποτελεί αποκλειστικό προνόμιο μιας μειονότητας**

και μέσο, όσο και για τους θεατές, οι οποίοι συχνά άθελά τους γίνονται μάρτυρες του φευγαλέου και εφήμερου στοχασμού της. Αυτό το «Μουσείο σε κίνηση» αποτελείται από 27 φορτηγά που χρησιμεύουν ως καμβάδες για το έργο αντίστοιχου αριθμού καλλιτεχνών. Μερικά από αυτά γίνονται αυθεντικές περιοδεύουσες γκαλερί τέχνης, εκθέτοντας έργα στο εσωτερικό τους. Σύμφωνα με τον Colsa, «θα ήταν επιθυμητό περισσότερες εταιρείες, φορτηγά και καλλιτέχνες να συμμετάσχουν σ' αυτό το πρότζεκτ, διότι αποτελεί ένα καλό παράδειγμα για το πώς μπορούμε να βοηθήσουμε τους καλλιτέχνες και να διαδώσουμε την τέχνη, φέρνοντάς την πιο κοντά στο κοινό». ●





# PEUGEOT 2008 *HYBRID* 145



## Η ΔΥΝΑΜΗ ΤΗΣ ΓΟΗΤΕΙΑΣ

Το SUV που έθεσε νέα δεδομένα στην κατηγορία του, τώρα και υβριδικό.

**ΜΕ ΜΗΔΕΝΙΚΟ ΦΟΡΟ ΕΤΑΙΡΙΚΗΣ ΧΡΗΣΗΣ**

- 100% οδηγική απόλαυση Peugeot
- Ηλεκτρική κίνηση χωρίς περιορισμούς φόρτισης
- Εκδόσεις με **Μηδενικά τέλη κυκλοφορίας**

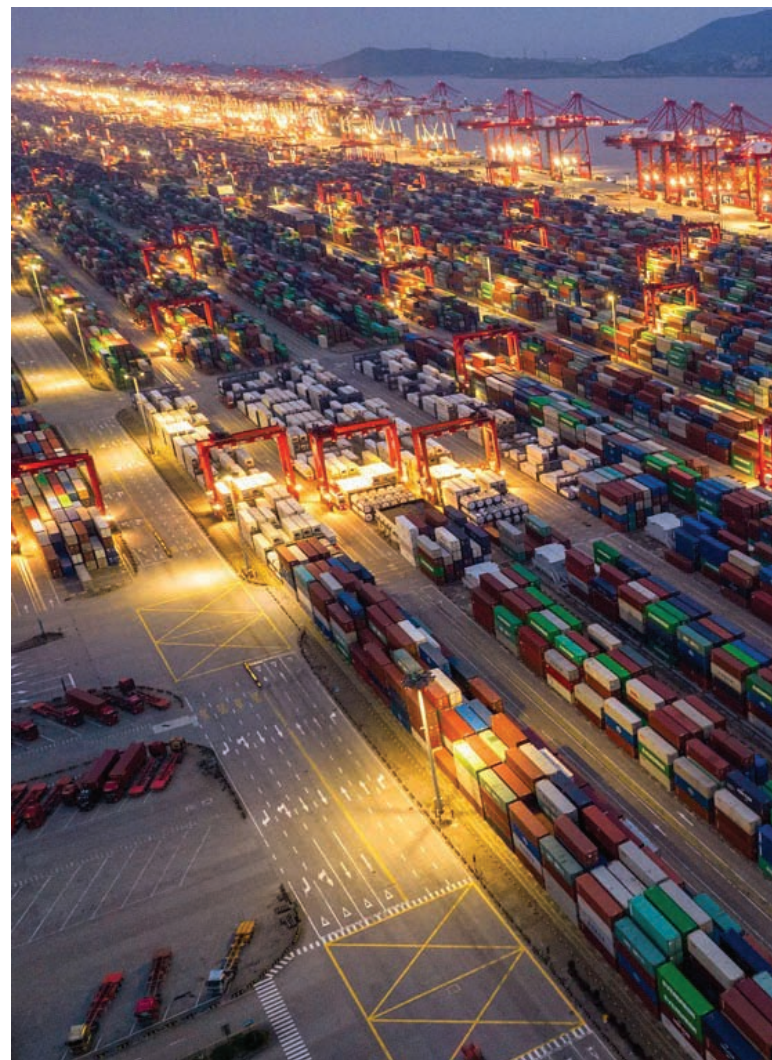




# Η κινεζική αυτοκινητοβιομηχανία: ιστορία και προοπτικές

ΑΠΟ ΚΟΙΝΩΝΙΟΛΟΓΙΚΗ ΑΠΟΨΗ, ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΣΤΗΝ ΚΙΝΑ ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΠΛΕΟΝ ΣΥΜΒΟΛΟ ΠΛΟΥΤΟΥ, ΑΛΛΑ ΕΡΓΑΛΕΙΟ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Της Σώτης Τριανταφύλλου



**Μ**ετά την εγκαθίδρυση του κομμουνιστικού καθεστώτος το 1949 και μέχρι το 1978 περίπου, οι Κινέζοι χρησιμοποιούσαν τη σοβιετική τεχνολογία, με την οποία κατασκεύαζαν βαρέα οχήματα - τα επιβατικά ήταν λιγοστά και εντάσσονταν στις δημόσιες μεταφορές. Η πρώτη αυτοκινητοβιομηχανία ξεκίνησε το 1953 στην Τσανγκτσούν με σοβιετική βοήθεια: η Τσανγκτσούν, στη βορειοανατολική Κίνα, είναι, θα λέγαμε, το κινεζικό Ντιτρόιτ. Μετά τα φορτηγά Jiefang («Απελευθέρωση»), το 1958-61 κατασκευάστηκαν τα πρώτα επιβατικά: το Dongfeng CA71 ήταν το πρώτο κινεζικό σεντάν. Ακολούθησε η λιμουζίνα Hongqi CA72 που προοριζόταν για την κομμουνιστική ηγεσία - κάτι σαν τη σοβιετική ZIS-111, που οι Ρώσοι είχαν αντιγράψει από την Packard. Το 1958 μονάδα αυτοκινητοβιομηχανίας απέκτησε η Σαγκάι, όπου άρχισαν να παράγονται τα Fenghuang («Ευοίωνα πτηνό»), τα οποία το 1964 μετονομάστηκαν σε Shanghai SH760 και προοριζόνταν επίσης για τα κομματικά στελέχη. Το 1969 δημιουργήθηκε κρατικός όμιλος παραγωγής στρατιωτικών οχημάτων και φορτηγών στη Σιγιάν, αλλά μέχρι το 1978 η βιομηχανία παρέμενε εσωστρεφής. Ύστερα, ξεκίνησαν κοινοπραξίες με ξένους κατασκευαστές: το 1983-85 εγκαταστάθηκε το Beijing Jeep, μια συνεργασία της AMC/Chrysler με το Πεκίνο: με αυτές τις πρώτες αυτοκινητικές joint ventures, που έγιναν σύμβολο της «νέας εποχής», το 1984 βγήκε στην αγορά το SAIC-Volkswagen (Shanghai Volkswagen) - το «αυτοκίνητο της Λαϊκής Κίνας» επί δεκαετίες - και το 1985 το Guangzhou-Peugeot. Παράλληλα, δόθηκαν άδειες και υπογράφηκαν συμβάσεις για μικρά αυτοκίνητα, όπως το Tianjin Xiali (Daihatsu Charade) και το Changan-Suzuki (το 1993).

**Στη δεκαετία του 1990 οι Κινέζοι** όρισαν την ξένη συμμετοχή σε μέγιστο 50% της κοινοπραξίας, ελέγχοντας τον αριθμό των κοινοπραξιών ανά τύπο οχήματος και στηρίζοντας τους Κινέζους κατασκευαστές, μεταξύ των οποίων ήταν μερικοί ιδιωτικοί όμιλοι όπως ο Geely. Εδώ προσθέτω δυο λόγια γι' αυτό το «κινεζικό έπος»: ο Geely (Zhejiang Geely Holding Group) με ιδρυτή τον Li Shufu ξεκίνησε το 1986 ως μια μικρή εταιρεία εξαρτημάτων ψυγείων στην περιοχή Τζετζιάνγκ, για να περάσει το 1994 στα μοτοποδήλατα και το 1997 να μπει στον χώρο των αυτοκινήτων - ήταν το πρώτο μεγάλο ιδιωτικό στοίχημα έναντι των τότε κρατικών επιχειρήσεων. Το μεγάλο άλμα πραγματοποιήθηκε το 2010, όταν ο όμιλος αγόρασε τη Volvo Cars από τη Ford και έκτοτε παραμένει ο βασικός μέτοχος της σουηδικής μάρκας (ο 62χρονος σήμερα Li Shufu είναι πρόεδρος της Volvo): για τον Geely η Volvo λειτουργεί σαν σχολείο για την ασφάλεια, την ποιότητα και την εμπορική οργάνωση. Ο Li Shufu κινήθηκε ως επενδυτής-συνεργάτης της Δύσης: το 2018 απέκτησε

9,7% της τότε Daimler (σήμερα Mercedes-Benz Group) και, με αυτό το μικρό μερίδιο, συνέπραξε στο ξαναστήσιμο της Smart ως αμιγώς ηλεκτρικής φίρμας 50-50 με τη Mercedes. Το 2017 ο όμιλος μπάκε δυνατά στη Βρετανία και στη Μαλαισία αποκτώντας το 51% της Lotus, ενώ μέσω της συμφωνίας με την DRB-Hicom απέκτησε το 49,9% της εθνικής μάρκας της Μαλαισίας, της Proton. Ήδη, το 2013 είχε διασώσει τον κατασκευαστή των μαύρων ταξί του Λονδίνου, μετατρέποντάς τον σε ηλεκτρικό προπομπό για οχήματα πόλης (TXe-taxi, νέα πλατφόρμα SOA -Space Oriented Architecture- και το πολυμορφικό L380). Με λίγα λόγια, ο Geely αντανάκλα την εξέλιξη της Κίνας στη βιομηχανία, στο εμπόριο και στην τεχνολογία: διαθέτει δυτική τεχνολογία, κινεζική ταχύτητα εκτέλεσης και γεωγραφική ελαστικότητα παραγωγής - κάτι που εξηγεί γιατί βλέπει κανείς προϊόντα Geely από τα ταξί του Λονδίνου μέχρι τα premium ηλεκτρικά στην Ευρώπη. Κλείνω την παρένθεση.

## Αύξηση ζήτησης, νέα δεδομένα

Από το 2001 περίπου, ενώ επιταχυνόταν ο ρυθμός της οικονομικής ανάπτυξης, η ζήτηση για ΙΧ αυξήθηκε ραγδαία, οι δασμοί μειώθηκαν σταδιακά και η αγορά απογειώθηκε: η καινούργια μεσαία τάξη των μεγαλουπόλεων αγόραζε μετά μανίας ιδιωτικά αυτοκίνητα - η εικόνα της κατανάλωσης έμοιαζε με εκείνη στις ΗΠΑ μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Από την πλευρά του, μετά το 2008, το κινεζικό κράτος ευλόγησε τους μικρούς κινητήρες (μικρότερους από 1.600 κυβικά) και λίγο αργότερα στράφηκε στην ηλεκτροκίνηση. Στην Κίνα εκτυλίσσεται μια κοσμογονία με προγράμματα αστικής ανάπτυξης, με επιδοτήσεις αγοράς και δοκιμές σε στόλους (ταξί, λεωφορείων, οχημάτων καθαριότητας), καθώς και με παράλληλη έκρηξη της βιομηχανίας μπαταριών.

Το 2019 η Tesla Giga Shanghai ήταν η πρώτη 100% ξένη μονάδα παραγωγής αυτοκινήτου στην Κίνα. Από τότε, οι Κινέζοι προτιμούν τις τοπικές μάρκες και οι εξαγωγές έχουν αναπτυχθεί σε κολοσσιαία κλίμακα: η Κίνα είναι σήμερα ο κορυφαίος εξαγωγέας ελαφρών οχημάτων, παρά την επιβολή δασμών εκ μέρους των ΗΠΑ - τους οποίους οι Κινέζοι προσπαθούν να παρακάμψουν επενδύοντας σε τοπική παραγωγή εκτός Κίνας. Νέες αγορές ανοίγουν στην Ασία, στη Μέση Ανατολή και στη Λατινική Αμερική: η κινεζική αυτοκινητοβιομηχανία επιδεικνύει εκπληκτική ευελιξία. Αποτέλεσμα αυτής της ευελιξίας είναι το ότι η Κίνα αποτελεί το μεγαλύτερο οικοσύστημα αυτοκινήτου στον πλανήτη: το 2024 παράγαγε πάνω από 31 εκατομμύρια οχήματα και εξήγαγε σχεδόν 6 εκατομμύρια (με τα Chery και SAIC στην κορυφή). Τα ηλεκτρικά και plug-in είναι





## Εργαλείο κινητικότητας

Από κοινωνιολογική άποψη, το αυτοκίνητο στην Κίνα δεν είναι πλέον σύμβολο πλούτου αλλά εργαλείο κινητικότητας: οι νεότερες γενιές το βλέπουν ως προέκταση του τηλεφώνου τους, ως μέρος ενός ψηφιακού συστήματος που περιλαμβάνει πληρωμές, πλοήγηση, ψυχαγωγία, ακόμη και επικοινωνία με το «έξυπνο σπίτι». Στις μεγάλες πόλεις το αυτοκίνητο συνδέεται με την αίσθηση ελευθερίας και με την ανάγκη μετακίνησης σε εκτεταμένα μητροπολιτικά περιβάλλοντα, αλλά ο Κινέζος οδηγός αντιμετωπίζει επίσης το κόστος στάθμευσης, την υποχρεωτική συμμετοχή σε λοταρίες πινακίδων (μία κινεζική σπεσιαλιτέ) και τους περιορισμούς κυκλοφορίας με βάση το τελευταίο ψηφίο της πινακίδας (ένα είδος «δακτυλίου»). Οι μετακινήσεις σε ώρες αιχμής είναι δύσκολες: τα μπουτιλιάρισματα είναι συγκρίσιμα με τα ευρωπαϊκά και η μέση ταχύτητα στους δρόμους του Πεκίνου πέφτει κάτω από τα 25 χλμ./ώρα. Παρ' όλα αυτά, ο Κινέζος οδηγός επωφελείται από ένα εξαιρετικά εκτεταμένο και τεχνολογικά προηγμένο οδικό δίκτυο –πάνω από 190.000 χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων– και από πλήρως ψηφιοποιημένες πληρωμές: σταθμοί διοδίων, πάρκινγκ, πλυντήρια και φόρτιση λειτουργούν με αυτόματες ηλεκτρονικές χρεώσεις (ETC) μέσω WeChat ή Alipay, χωρίς στάσεις και ουρές. Η ζωή του αυτοκινητιστή είναι εντελώς ψηφιακή: οι dashcams καταγράφουν κάθε διαδρομή για λόγους ασφάλειας και ασφάλισης, τα συστήματα πλοήγησης υπολογίζουν σε πραγματικό χρόνο το φθηνότερο ή ταχύτερο δρομολόγιο, ενώ τα αυτοκίνητα επικοινωνούν συνεχώς με τα φανάρια και με το οδικό δίκτυο. Παράλληλα, η οικονομία του πάρκινγκ είναι μια καινούργια αγορά: εφαρμογές δείχνουν διαθέσιμες θέσεις, κρατήσεις και πληρωμές εξ αποστάσεως.

**Στον ευρύτερο χώρο των μεταφορών**, το κινεζικό μοντέλο διαφέρει θεαματικά από το ευρωπαϊκό. Το σύστημα ride-hailing (Didi και άλλες πλατφόρμες) εκτελεί εκατοντάδες εκατομμύρια διαδρομές τον μήνα· το ποδήλατο και ιδίως το e-bike διατηρούν τεράστιο μερίδιο στις μικρές αποστάσεις, ενώ μια ακόμη κινεζική ιδιαιτερότητα είναι τα λεγόμενα on-demand buses, τα οποία προσαρμόζουν τη διαδρομή τους ανάλογα με τις κρατήσεις: στις 36 μεγαλύτερες πόλεις λειτουργούν ήδη περισσότερες από 6.000 γραμμές «κατά παραγγελία», με εφαρμογές που κατανέμουν σε πραγματικό χρόνο επιβάτες και στάσεις. Πρόκειται για ένα είδος δημόσιας συγκοινωνίας μεταξύ λεωφορείου και ταξί, που δεν υπάρχει στην Ευρώπη, αν και στο Βερολίνο και στην Ουαλία έχουν εφαρμοστεί πιλοτικά δίκτυα mini-bus και Demand-Responsive Transport.

Από την πλευρά του κινεζικού κράτους, η πολιτική ποσοτώσεων πινακίδων, οι επιδοτήσεις NEV (New Energy Vehicles) και η φορολογική ελάφρυνση για ηλεκτρικά αυτοκίνητα δείχνουν ότι η κινητικότητα αντιμετωπίζεται ως ζήτημα ενέργειας, τεχνολογίας και κοινωνικής ισορροπίας. Το αυτοκίνητο στην Κίνα δεν είναι απλώς ένα τροχοφόρο, αλλά κόμβος δεδομένων· η χώρα οραματίζεται την ψηφιοποίηση όλων των μοντέλων μέχρι το 2030, με μπαταρίες νέας γενιάς και διασύνδεση με τα έξυπνα δίκτυα ηλεκτρικής ενέργειας.

**Η Κίνα είναι επίσης ο μεγαλύτερος παίκτης** στα ηλεκτρικά δίτροχα –6 εκατ. πωλήσεις e-bikes το 2023, δηλαδή 78% του παγκόσμιου συνόλου– και γενικότερα σε κάθε μορφή μικροκινητικότητας που μειώνει την πίεση των δρόμων. Η καθημερινότητα της μετακίνησης είναι σύνθετη αλλά εξαιρετικά οργανωμένη: οι Κινέζοι έχουν στη διάθεσή τους μια σειρά συνδυαζόμενα μέσα –ταχύτατο μετρό, υπερταχείες σιδηροδρομικές συνδέσεις, ηλεκτρικά ταξί, δίκτυα bike-sharing–, με αποτέλεσμα η εξάρτηση από το ΙΧ, αν και αυξάνεται, να παραμένει ελεγχόμενη μέσα σε ένα σύστημα όπου το κράτος-Λεβιάθαν παρεμβαίνει διαρκώς με κανόνες, ψηφιακές εφαρμογές και ποσοτώσεις.

Έτσι, για το 2025-30 οι Κινέζοι έχουν προγραμματίσει πλήρη ψηφιοποίηση της εμπειρίας οδήγησης και μαζική παραγωγή μπαταριών sodium-ion· ωστόσο, αν δεν συμβεί τεχνολογικό άλμα, δεν θα ανατραπεί η πορεία της κινεζικής αυτοκινητοβιομηχανίας και της χρήσης του αυτοκινήτου. Το μέλλον του τομέα εξαρτάται από το αν θα μπορέσουν να συνδυάσουν την επιθυμία για ατομική ελευθερία με την ανάγκη για συλλογική οργάνωση του χώρου.

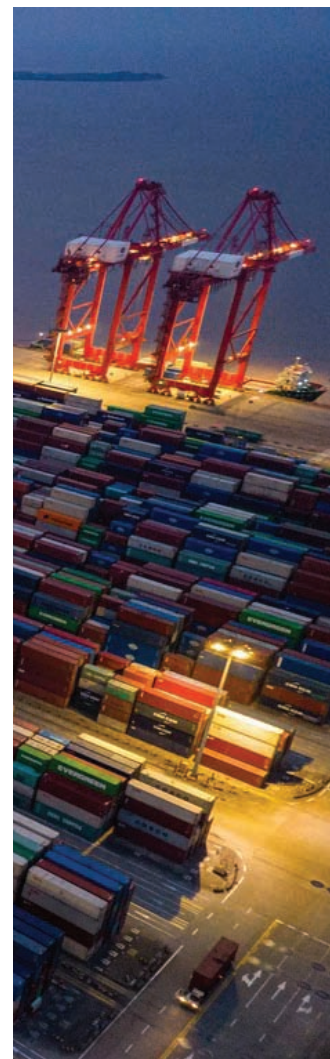
**Τι σημαίνουν όλα τούτα για την Ευρώπη;** Τα κινεζικά EV πιέζουν τις τιμές και ανεβάζουν το επίπεδο του τεχνολογικού εξοπλισμού· τα δασμολογικά μέτρα αγοράζουν χρόνο, αλλά δεν εξαγοράζουν ανταγωνιστικότητα. Ίσως η κινεζική πρόκληση μάς αναγκάσει να επανεξετάσουμε τη δική μας σχέση με την κινητικότητα, την ψηφιακή οδήγηση και την ιδέα του αυτοκινήτου ως πολιτιστικού φαινομένου. Κυρίως μας κάνει να αναρωτιόμαστε: γιατί έχουμε μείνει τόσο «πίσω»; Και, προπάντων, σε ό,τι αφορά την αυτοκινητοβιομηχανία και την οδήγηση, τι συνιστά πρόοδο και τι οπισθοδρόμηση το 2025; Παλιότερα, όταν ζούσαμε στον 20ό αιώνα, νόμιζα πως ήξερα, τώρα ξέρω πως δεν ξέρω. **A**

σχεδόν τα μισά από τα παραγόμενα επιβατικά: το 2024 η Κίνα έκανε σχεδόν τα 2/3 των παγκόσμιων πωλήσεων ηλεκτρικών οχημάτων και το 38% των μπαταριών. Εξάλλου, η χώρα διαθέτει το μεγαλύτερο δίκτυο φόρτισης στον κόσμο· μόνο το 2024 προστέθηκαν σχεδόν 850.000 καινούργια σημεία: σήμερα λειτουργούν περίπου 13 εκατομμύρια δημόσια και ιδιωτικά σημεία φόρτισης ενώ καταγράφεται μεγάλη αύξηση των ταχυφορτιστών – η βιομηχανία μπαταριών (CATL, BYD) προχωρεί σε όλο και φτηνότερες, ασφαλέστερες λύσεις. Ταυτοχρόνως, αναπτύσσεται με γοργό ρυθμό η αυτόνομη οδήγηση: τα ρομποταξί του προγράμματος Baidu Apollo Go κυκλοφορούν ήδη χωρίς οδηγό σε ορισμένες ζώνες.

Καθώς η Κίνα συνολικά –υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ μεγαλουπόλεων και υπαίθρου– έχει λιγότερα αυτοκίνητα ανά 1.000 κατοίκους απ' ό,τι οι ανεπτυγμένες χώρες της Δύσης (περίπου 320/1.000), υπάρχει περιθώριο για διάχυση ιδιοκτησίας. Αλλά, δεδομένου του μεγάλου πληθυσμού, τίθενται σοβαρά ζητήματα ρύπανσης και κυκλοφοριακής συμφόρησης, ιδιαίτερα σε megacities όπως το Πεκίνο, η Σαγκάη, η Γκουανγκτζού, η Σεντζέν, η Τσονγκτσίνγκ και η Τσιαντζίν. Όπως παντού στον κόσμο, οι μεταφορές ευθύνονται για μεγάλο μέρος των ρυπογόνων εκπομπών, με τα φορτηγά και τα λεωφορεία να εκπέμπουν πάνω από το 35% του διοξειδίου του άνθρακα του μεταφορικού τομέα. Προσπάθειες μείωσης των ρύπων έχουν γίνει και φαίνεται ότι εντείνονται και συστηματοποιούνται: η ηλεκτροπαραγωγή είναι μέρος του πρασινίσματος του δικτύου, αλλά, καθώς τα ΙΧ αυξάνονται, δημιουργούνται ανάγκες για αντισταθμιστικά μέτρα (αστική τιμολόγηση, στάθμευση, προτεραιότητα MMM/ποδηλάτου)· η ηλεκτροκίνηση δεν λύνει από μόνη της την κυκλοφοριακή πίεση και τη στενότητα του χώρου.

**Πάντως, η ζήτηση είναι ισχυρή** με προτίμηση από τα μικρο-EV πόλης (Wuling Hongguang Mini EV) μέχρι τα μεγάλα SUV/MPV για οικογένειες και ταξίδια· ισχυρή ζήτηση καταγράφεται ιδιαίτερα για έξυπνες λειτουργίες, οθόνες, βοηθήματα στάθμευσης-οδήγησης, διασύνδεση με το οικοσύστημα κινητού-σπιτιού (χαρακτηριστικό είναι το μοντέλο Xiaomi «Human-Car-Home»): η τεχνολογία και η σχέση αξίας-τιμής υπερσχύουν της μάρκας ως «σήματος status». Γενικά η ενσωμάτωση λογισμικού (ADAS, αυτόματες αναβαθμίσεις, «οικοσύστημα» κινητού-σπιτιού) είναι καθοριστική πρόταση αξίας.

**Ίσως η κινεζική πρόκληση μας αναγκάσει να επανεξετάσουμε τη δική μας σχέση με την κινητικότητα, την ψηφιακή οδήγηση και την ιδέα του αυτοκινήτου ως πολιτιστικού φαινομένου**





# Driving the impossible

ΕΝΑΣ ΑΓΩΝΑΣ 37 ΗΜΕΡΩΝ ΠΟΥ ΔΙΕΞΗΧΘΗ ΣΕ ΔΥΟ ΗΠΕΙΡΟΥΣ, ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΑΔΙΑΝΟΗΤΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΠΕΚΙΝΟ ΜΕΧΡΙ ΤΟ ΠΑΡΙΣΙ

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή** - Φωτό: HERO-ERA/Will Broadhead & Ian Skelton



**Ο** αγώνας **Peking to Paris Motor Challenge** ξεκίνησε στο Πεκίνο το Σάββατο 17 Μαΐου και έπειτα από 14.889 χιλιόμετρα, διασχίζοντας 12 χώρες, και 37 δύσκολες αγωνιστικές ημέρες ολοκληρώθηκε στον χώρο της Εθνικής Χωροφυλακής, στο Παρίσι, το απόγευμα της Κυριακής 22 Ιουνίου 2025.

Στη γραμμή τερματισμού του «μαραθωνίου» τα αποτελέσματα κατέγραψαν νίκη στη γενική κατάταξη για τους πρωτοεμφανιζόμενους Αυστραλούς **Tony Sutton** και **Andrew Lawson** με ένα **Chevrolet Master Coupe** του 1939.

Κατά τις πρώτες ημέρες του διαγωνισμού, οι τελικοί νικητές ήταν στην κορυφή του πίνακα κατάταξης, αλλά σύντομα ξεπεράστηκαν από τους πρωτοεμφανιζόμενους στο P2P **Jorge** και **Cristobal Perez Companc**, με ένα άλλο **Chevrolet Master Deluxe Coupe**. Το ζευγάρι Αργεντινών πατέρα και γιου ήταν κυρίαρχοι στο κόκκινο αυτοκίνητο με τον αριθμό 20 και μέχρι τα μέσα του ράλι είχαν πάρει προβάδισμα αρκετών λεπτών έναντι των αντιπάλων τους. Υπήρχαν όμως προβλήματα μπροστά, όταν μια πυρκαγιά στον κινητήρα τους ανάγκασε να καθυστερήσουν σε έναν έλεγχο και να λάβουν ποινή χρόνου τριάντα λεπτών. Ήταν όμως τόσο μεγάλο το προβάδισμά τους, που παρά όλα αυτά τερμάτισαν στην τρίτη θέση, ωστόσο η ευκαιρία τους να κερδίσουν είχε χαθεί. Οι **Tony Rowe** και **Mark Delling**, με ένα **Ford Coupe**, πήραν το προβάδισμα και ξεκίνησαν μια μάχη με τους αξιόπιστους Sutton και Lawson στο Fangio. Τελικά, το ζευγάρι των Αυστραλών, ελαχιστοποιώντας τα λάθη, πήρε το προβάδισμα, και δεν το άφησε ποτέ να χαθεί.

Οι τρεις πρώτοι στο τέλος του αγώνα ήταν το αυτοκίνητο #21, το Chevrolet Master Coupe των Tony Sutton και Andrew Lawson, το αυτοκίνητο #23, το Ford Coupe 91A των Tony Rowe και Mark Delling, και το αυτοκίνητο #20, το Chevrolet Master Coupe των Jorge Perez Companc και Cristobal Perez Companc.

Ανεξάρτητα από την ιστορία που αφηγείται ο πίνακας κατάταξης, κάθε διαγωνιζόμενος έχει τις δικές του ιστορίες να διηγηθεί, την ιστορία του



**Ο αγώνας αυτοκινήτων από το Πεκίνο στο Παρίσι αντιπροσωπεύει μία από τις τελευταίες αληθινές αυτοκινητιστικές περιπέτειες στον πλανήτη. Στο παρελθόν είχε το σλόγκαν «Οδήγησε το αδύνατο», που έγινε γνωστό χάρη στη γαλλική εφημερίδα Le Matin, η οποία είχε την ιδέα της αρχικής διοργάνωσης-πρόκλησης το μακρινό 1907.**

μαραθωνίου ράλι του. Καθώς οι διαγωνιζόμενοι διέσχισαν τη γραμμή τερματισμού στο Παρίσι, υπήρξε μια συναισθηματική επανένωση με την οικογένεια και τα αγαπημένα τους πρόσωπα και, όπως και να εξελίχθηκε ο αγώνας τους, όποιες προκλήσεις κι αν αντιμετώπισαν, ο τερματισμός ήταν ένα απίστευτο επίτευγμα. Το Peking to Paris Motor Challenge είναι μοναδικό από πολλές απόψεις και το να συμμετέχει κάποιος σ' αυτό σημαίνει να ενταχθεί σε μια αποκλειστική λέσχη εκείνων που ξέρουν τι σημαίνει να παίρνει μέρος στο πιο δύσκολο ράλι αντοχής για vintage και κλασικά αυτοκίνητα στον κόσμο.

Για την ιστορία να αναφέρουμε ότι το ελληνικό πλήρωμα **Christos Livadas** (GR) – **Chris Papaioannou** (GR) με το **Chevrolet Special Deluxe Coupe** #24 τερμάτισε στην 28η θέση της γενικής κατάταξης και στην 8η θέση της κατηγορίας Class 3 - Vintageant (Iav. 1931 - Δεκ. 1947). ●



LIFE HAPPENS  IN MY LBX



LEXUS LBX HYBRID ELECTRIC

LBX







**Η έκδοση  
EX30 Twin  
Motor Per-  
formance  
των 428  
ίππων  
επιταχύνει  
από 0-100  
χλμ./ώρα σε  
μόλις 3,6",  
καθιστώντας  
το μοντέλο  
ως το  
πιο γρήγορο  
Volvo  
παραγωγής  
στην ιστορία  
της μάρκας**

# Volvo EX30

**ΑΠΕΥΘΥΝΕΤΑΙ ΣΤΟΥΣ «MOBILITY PIONEERS» ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ «TREND DRIVEN CAR BUYERS»**

Της **Κωνσταντίνου Λεμονή**

**Τ**ο Volvo EX30 είναι το μικρότερο SUV της μάρκας μέχρι σήμερα και, σύμφωνα με τη σκανδιναβική αυτοκινητοβιομηχανία, δεν αντιπροσωπεύει απλά μία από τις μεγαλύτερες επιχειρηματικές της ευκαιρίες τα επόμενα χρόνια, αλλά είναι ο ακρογωνιαίος λίθος του στρατηγικού μετασχηματισμού στον οποίο βρίσκεται η Volvo. Απευθύνεται δε σε όλους τους μέχρι σήμερα πελάτες της, σε εκείνους που τοποθετούν ως προτεραιότητα τις τεχνολογικές εξελίξεις τις μάρκας και που ορίζονται ως «Mobility Pioneers» και πλέον σε μία νέα γενιά υποψήφιων αγοραστών που ονομάζονται «Trend Driven Car Buyers». Το Volvo EX30 είναι ένα μικρό, πλήρως ηλεκτρικό premium B-SUV πόλης και κλείνει το μάτι σε όσους ζουν στην πόλη και αναζητούν ένα αυτοκίνητο που να προσφέρει άνεση και να τους επιτρέπει να μετακινούνται στη δουλειά με τρόπο που αντικατοπτρίζει ποιοι είναι.

## Γνωριμία

Το EX30 έχει σχεδιαστεί για να είναι τόσο ασφαλές όσο θα περίμενε κάποιος από ένα αυτοκίνητο Volvo και στοχεύει στο να φροντίζει τόσο τον οδηγό όσο και τους συνεπιβάτες σε δύσκολα αστικά περιβάλλοντα. Σύμφωνα με τη Volvo, το EX30 ενσωματώνει όλες τις σχεδιαστικές τάσεις της μάρκας σε μικρότερη μορφή, αποτελώντας και αισθητικό πρόκριμα για τα μοντέλα του μέλλοντος. Για παράδειγμα, περιλαμβάνει ένα ειδικό χαρακτηριστικό ασφαλείας για ποδήλατα που βοηθά στην πρόληψη των λεγόμενων ατυχημάτων «πόρτας», ειδοποιώντας σας όταν πρόκειται να ανοίξετε την πόρτα σας μπροστά σε ποδηλάτη, σκούτερ ή κάποιον δρομέα.

Είναι ξεκάθαρο ότι πρόκειται για ηλεκτροκίνητο όχημα λόγω της κλειστής μάσκας κυρίως, και των ζαντών τύπου Aero, ενώ οι ψηφιακοί προβολείς,

εμπνευσμένοι από το Σφυρί του Θωρ, του αρχαίου Σκανδιναβού θεού, διαμορφώνουν μια δυναμική εικόνα.

Στο ποιοτικό, λιτό και συνάμα εργονομικό εσωτερικό, σημαντικό ρόλο παίζει το σύστημα infotainment με ψηφιακή οθόνη 12,3" και πρωτόκολλο επικοινωνίας NFC, ενώ ξεχωρίζει και η διαισθητική τεχνολογία που ανιχνεύει τις κινήσεις των βλεφάρων και της κόρης του ματιού, ώστε να αναγνωρίζεται πιθανή κόπωση ή απόσπαση της προσοχής του οδηγού και να υπάρχει επέμβαση με κατάλληλες ειδοποιήσεις ή ακολούθως ενέργειες. Να σημειώσουμε εδώ ότι το soundbar του EX30



αποτελεί ένα εξαιρετικό παράδειγμα έξυπνης σχεδίασης μέσω της ομαδοποίησης διαφορετικών ηχείων σε μία μονάδα, οπότε μειώνεται η καλωδίωση και τα άλλα υλικά που απαιτούνται. Έτσι, καθώς δεν χρειάζονται ηχεία στις πόρτες, προσφέρεται πολύ περισσότερος αποθηκευτικός χώρος.

## Στον δρόμο

Το EX30 διατίθεται με τρία κινητήρια σύνολα: EX30 με ένα ηλεκτροκινητήρα 272 ίππων και με μπαταρίες 51 kWh, EX30 με ένα ηλεκτροκινητήρα 272 ίππων και με μπαταρίες 69 kWh Extended Range και EX30 Twin Motor με δύο ηλεκτροκινητήρες, με μέγιστη συνδυαζόμενη ισχύ 428 ίππων, με τη μεγάλη μπαταρία των 69 kWh και τετρακίνηση. Η έκδοση αυτή επιταχύνει από 0-100 χλμ./ώρα σε μόλις 3,6", καθιστώντας το μοντέλο ως το πιο γρήγορο Volvo παραγωγής στην ιστορία της μάρκας.

Η αυτονομία με τη μικρή standard μπαταρία φτάνει τα 344 χιλιόμετρα και με τη μεγάλη Extended Range τα 476 χλμ., ενώ η φόρτιση της μπαταρίας από το 10-80% σε ταχυφορτιστή συνεχούς ρεύματος DC γίνεται σε μόλις 26 λεπτά.

Η απόσταση από το έδαφος είναι 16,5 εκ. και η ανάρτηση 5ηλών συνδέσμων πίσω θα κάνει τις μικρές ή μεγάλες σας διαδρομές ασφαλείς και ξεκούραστες. Τέλος, μην ξεχνάμε τη φροντίδα σε οδηγό και επιβαίνοντες μέσω της πλήρους παλέτας ADAS, με έως και 32 συστήματα υποβοήθησης του οδηγού!

Επίσης, το EX30 είναι το πρώτο Volvo που περιλαμβάνει μια νέα γενιά Park Pilot Assist. Μπορεί να χειριστεί χώρους στάθμευσης κάθε τύπου, σε παράλληλη, καμπυλωτή, κάθετη και διαγώνια («ψαροκόκαλο») διάταξη, καθιστώντας πανεύκολη τη στάθμευση σε περιορισμένους χώρους.

## Τιμή

Οι τιμές των νέων Volvo EX30 αρχίζουν από τις 29.900 ευρώ για την έκδοση EX30 Electric Single Motor 272hp Auto RWD Core και περιλαμβάνει επιδότηση ηλεκτροκίνησης Volvo και επιδότηση «Κινούμαι Ηλεκτρικά». ●



# GEELY EX5

HI GEELY. HI FREEDOM.



Από

€ **28.990**\*

Η νέα εποχή αυτοκίνησης έφτασε, με το Geely EX5.

Το SUV που συνδυάζει κορυφαία τεχνολογία, σύγχρονο design και εκλεπτυσμένη οδηγική εμπειρία ηλεκτροκίνησης, είναι εδώ για να σας προσφέρει μοναδικές διαδρομές χωρίς συμβιβασμούς.

[www.geely.gr](http://www.geely.gr)

\* Περιλαμβάνει όφελος του προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά 3» και Welcome Bonus.







# Peugeot 3008

**PREMIUM ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ, ΝΕΑ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΜΕΝΗ ΓΚΑΜΑ, ΠΙΟ ΠΡΟΣΙΤΕΣ ΤΙΜΕΣ**

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

**Μ**ε τη νέα σειρά εκδόσεων, η Peugeot προσφέρει premium εμπειρία και αποδεικνύει για ακόμη μια φορά ότι γνωρίζει πώς να ισορροπεί ανάμεσα στον premium χαρακτήρα και την προσιτότητα. Το 3008 παραμένει σημείο αναφοράς για τη γοητεία, την τεχνολογία και την αποδοτικότητα του, ενώ πλέον είναι διαθέσιμο σε ακόμη πιο ελκυστική τιμή εκκίνησης. Και μην ξεχνάμε ότι το 3008, είναι το μοντέλο που το 2016, μετέφερε σε άλλη κατασκευαστική και ποιοτική διάσταση τη μάρκα. Και η ίδια η Peugeot δεν το «φροντίζει» απλά εξελίσσοντάς το σαν ένα ακόμα μοντέλο της, αλλά του δίνει απλόχερα την τεχνολογική και κληρονομική αριστεία της, για να ευχαριστήσει το κοινό που έκανε το 3008 παγκόσμιο best seller. Συγκεκριμένα, το Peugeot 3008 έχει κατακτήσει περισσότερους από 1.320.000 πελάτες σε 130 χώρες και έχει συμβάλει καθοριστικά στην ενίσχυση της εικόνας της Peugeot ως μάρκας που συνδυάζει γοητευτική σχεδίαση, καινοτόμες τεχνολογίες και την απόλαυση της οδήγησης. Σήμερα, με τη νέα γκάμα, το μοντέλο συνεχίζει να εξελίσσεται, παραμένοντας σημείο αναφοράς στην κατηγορία του.

## Νέα σειρά εκδόσεων Hybrid

Η τεχνολογική υπεροχή του 3008 συνδυάζεται πλέον με μια ανανεωμένη γκάμα εκδόσεων, που σχεδιάστηκε με γνώμονα τις ανάγκες των πελατών, προσφέροντας περισσότερη αξία σε κάθε επίπεδο εξοπλισμού.

> **STYLE** Η νέα σειρά που κάνει το 3008 πιο προσιτό από ποτέ, διατηρώντας όμως τη γοητεία και τον εξοπλισμό που το καθιστούν σημείο αναφοράς. Η νέα εισαγωγική έκδοση με τιμή εκκίνησης 33.900 ευρώ, μεταξύ άλλων, περιλαμβάνει: Ζάντες αλουμινίου 19 ιντσών με ελαστικά 225/55, φιμέ κρύσταλλα, προβολείς LED με αυτόματη λειτουργία,

αυτόματη λειτουργία υαλοκαθαριστήρων, εξωτερικούς καθρέπτες ηλεκτρικά αναδιπλούμενους με φωτισμό προσέγγισης, σύστημα εισόδου και εκκίνησης χωρίς κλειδί, κάμερα οπισθοπορείας 180° με πίσω αισθητήρες παρκαρίσματος, Peugeot Panoramic Display με 2 έγχρωμες οθόνες HD 10 ιντσών, ασύρματη λειτουργία Mirror Screen (Apple CarPlay, Android Auto), καθίσματα με αφρό υψηλής πυκνότητας, σε συνδυασμό με τεχνητό δέρμα/ύφασμα, αυτόματο διζωνικό κλιματισμό κ.ά.

> **ALLURE** Το ήδη εξαιρετικά πλούσιο επίπεδο εξοπλισμού ενισχύεται πλέον με νέα στοιχεία τεχνολογίας και ασφάλειας, όπως Vision Park 360 (σύστημα επιτήρησης εξωτερικού χώρου με κάμερες προβολής 360°), Adaptive Cruise Control Stop & Go, Blind Spot Detection και Rear Cross Traffic Alert, χωρίς καμία μεταβολή στην τιμή.

> **GT** Η κορυφαία έκδοση προσφέρει ακόμη περισσότερα, με το Drive Assist Plus 2.0 (σύστημα ημιαυτόνομης οδήγησης), Semi Automatic Lane Change Assist (ημιαυτόνομη αλλαγή λωρίδας),



Anticipated Intelligent Speed Adaptation (σύστημα ενημέρωσης επικείμενης αλλαγής ορίου ταχύτητας), τον εργοστασιακό συναγερμό, την επαγωγική φόρτιση smartphone (15W) και το Vision Park 360 να προστίθενται πλέον στον βασικό εξοπλισμό. Όλα τα επιπλέον στοιχεία δεν επιφέρουν καμία επιβάρυνση στην τιμή της έκδοσης.

## Κορυφαία εποχούμενη τεχνολογία

Η Peugeot έχει θέσει ως στρατηγικό στόχο να αναδειχθεί σε κορυφαίο κατασκευαστή ηλεκτρικών αυτοκινήτων στην Ευρώπη. Το 3008 είναι το καλύτερο παράδειγμα της δέσμευσής της για βιώσιμη κινητικότητα, καθώς προσφέρεται με μια πλήρη γκάμα εξηλεκτρισμένων κινητήρων που καλύπτουν όλες τις ανάγκες:

> **Hybrid 145hp** με έξυπνο σύστημα 48V, που επιτρέπει έως και 50% κίνηση αποκλειστικά με ηλεκτρική ενέργεια στις αστικές διαδρομές, μειώνοντας την κατανάλωση και τις εκπομπές.

> **Plug-In Hybrid 195hp** με μπαταρία 22 kWh και αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη 7 σχέσεων, προσφέροντας ηλεκτρική αυτονομία έως 102 χλμ. σε αστικό κύκλο και εξαιρετικά χαμηλή κατανάλωση 0,9 l/100 km.

> **Αμιγώς ηλεκτρικό** διαθέσιμο σε τρεις εκδόσεις, προσφέροντας αυτονομία έως 700 χλμ. σε μικτό κύκλο οδήγησης (Best-in-Class), κορυφαία οδηγική και γρήγορη φόρτιση (100 χλμ. σε 10 λεπτά). Μάλιστα, για να ενισχύσει την ηλεκτρική της στρατηγική και να υποστηρίξει τη μετάβαση στον εξηλεκτρισμό, η Peugeot παρουσίασε μια τρίτη επιλογή κινητήρα για το μοντέλο E-3008. Η ηλεκτρική έκδοση Dual Motor AWD 325 διαθέτει έναν επιπλέον ηλεκτρικό κινητήρα στον πίσω άξονα, συνδυάζοντας τις επιδόσεις –με συνολική ισχύ 325 ίππους– με την αποδοτικότητα και την ασφάλεια της τετρακίνησης.

Ωστόσο, αξίζει να αναφερθεί ότι η κορυφαία τεχνολογία της Peugeot δεν περιορίζεται στους κινητήρες. Περισσότερα από 40 προηγμένα συστήματα υποβοήθησης οδηγού και συνδεσιμότητας ενισχύουν την ασφάλεια και την άνεση, κάνοντας κάθε διαδρομή πιο απολαυστική. Παράλληλα η νέα καινοτόμος πλατφόρμα STLA Medium, με Over The Air (OTA) αναβαθμίσεις και δυνατότητα να δεχθεί κάθε είδους μπαταρία, εγγυάται ότι το 3008 θα παραμένει πάντα επίκαιρο. ●

**Η Peugeot εισέρχεται σε πλήρες «electric performance mode» και επεκτείνει την γκάμα C-SUV με το νέο αμιγώς ηλεκτρικό E-3008 Dual Motor, το οποίο έρχεται να προστεθεί στα E-3008 210 και E-3008 230 Long Range**



# RENAULT 5 E-TECH ELECTRIC



ανακάλυψε το



αυτοκίνητο της χρονιάς 2025  
κατασκευασμένο στην Ευρώπη  
έως και 410 km αυτονομία <sup>(1)</sup>  
σύστημα πολυμέσων openR link με Google built-in <sup>(2)</sup>  
έως και 26 προηγμένα συστήματα υποβοήθησης οδήγησης <sup>(3)</sup>

διαθέσιμο για test drive στο δίκτυο Renault

(1) μετρήσεις βάσει WLTP. (2) Google, Google Play, Google Maps, Waze και άλλα σήματα είναι εμπορικά σήματα της Google LLC.  
(3) ανάλογα με την έκδοση. Ελάχιστη/μέγιστη κατανάλωση (kWh/100 km)\*: 14,9/15,5 (μικτός κύκλος) για τον κινητήρα E-Tech 150 comfort range με ενεργειακό περιεχόμενο μπαταρίας 52 kWh. Εκπομπές CO<sub>2</sub> (g/km)\*: 0. \*μετρήσεις βάσει WLTP.

renault.gr







# (Don't) Push my buttons!

**ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΛΙΓΟ ΚΑΙΡΟ ΟΙ TIMES ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΑΝ ΕΝΑ ΡΕΠΟΡΤΑΖ ΓΙΑ ΔΟΚΙΜΕΣ ΠΟΥ ΔΙΕΞΗΓΑΓΕ ΤΟ ΠΕΡΙΟΔΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ AUTO EXPRESS. ΤΑ ΕΥΡΗΜΑΤΑ ΣΥΜΦΩΝΟΥΣΑΝ ΜΕ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΑ ΑΠΟ ΠΑΡΟΜΟΙΕΣ ΔΟΚΙΜΕΣ: ΟΙ ΘΘΝΕΣ ΑΦΗΣ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΕΣ. ΤΟΣΟ ΑΠΛΑ.**

Της **Ελένης Χελιώτη** - Φωτό: unsplash

**Σ**τον κόσμο της αυτοκίνησης αιωρείται τα τελευταία χρόνια ένα οξύμωρο. Όσο αυξάνονται με γεωμετρικό ρυθμό τα τεχνικά χαρακτηριστικά που προσφέρουν περισσότερη ασφάλεια, τα οποία πολλές φορές αγγίζουν τα όρια της πλήρους ανάληψης ελέγχου και ελευθερίας, τόσο μεγαλώνουν και πιάνουν χώρο οι οθόνες στο πλέον γελοίο μεγάλο καντράν του οχήματος, οι οποίες –και εδώ είναι το οξύμωρο– θεωρούνται πλέον αποδεδειγμένα άκρως επικίνδυνες για τους οδηγούς. Ακόμα πιο κωμικοτραγικό είναι το γεγονός ότι στη χώρα μας έχουν αρχίσει να εφαρμόζονται αυστηρά οι κανονισμοί του κώδικα οδικής κυκλοφορίας που έχουν να κάνουν με τη χρήση κινητού μέσα στο αυτοκίνητο, ενώ στην πραγματικότητα όλα τα καινούργια αυτοκίνητα πια είναι ένα άκρως πολύπλοκο κινητό, στου οποίου την τεράστια οθόνη πρέπει να απασχοληθείς για να κάνεις το οτιδήποτε, ακόμη και για να ρυθμίσεις και την πιο απλή λειτουργία, όπως είναι η θερμοκρασία της καμπίνας.

## Αόρατοι διακόπτες...

Εδώ και χρόνια παρατηρώ τον θρασύτερο και ταχύτερο αφανισμό των κουμπιών– με εξαίρεση αυτό των alarm, το οποίο απλά έχει γίνει κωμικά και επικίνδυνο μικρό, σε σημείο που δεν θα το δεις ποτέ στον πανικό της κακής στιγμής. Είναι πολλά αυτά που ως καταναλωτές δεν ζητήσαμε αλλά μας πούλησαν κι εμείς με τη σειρά μας κατάπιε αμάσητα. Φαίνεται όμως ότι, όταν οι προτιμήσεις μας και η γκρίνια μας μεταφράζονται σε αριθμούς, κάποιος μπορεί να ακούσει.

**Αυτό συνέβη με τη Volkswagen**, η οποία κάνει ήδη ένα βήμα πίσω όσον αφορά την εξάρτηση από τις οθόνες αφής, μετά τα παράπονα των πελατών για τα νέα συστήματα ελέγχου. Σε μια συνέντευξη πέρυσι στο Autocar, ο Τόμας Σέφερ, διευθύνων σύμβουλος της Volkswagen Passenger Cars, δήλωσε ότι η εξάρτηση από τις οθόνες αφής «έκανε μεγάλη ζημιά» στη μάρκα.





**Εδώ και χρόνια παρατηρώ  
τον θρασύτατο και ταχύτατο  
αφανισμό των κουμπιών –  
με εξαίρεση αυτό των  
alarm, το οποίο απλά έχει  
γίνει κωμικά και επικίνδυνα  
μικρό, σε σημείο που δεν  
θα το δεις ποτέ στον πανικό  
της καικιάς στιγμής**

**Αν πάμε λίγο πίσω**, θα δούμε ότι τη ζημιά την έκανε ουσιαστικά η Tesla, όταν κυκλοφόρησε το Model S του 2012 και οι κατασκευαστές αυτοκινήτων σε όλο τον κόσμο λάλησαν αντικρίζοντας το «καντράν του». Ξαφνικά, υπήρξε μια μαζική αποδοχή μιας οθόνης αφής μεγέθους τηλεόρασης στο αυτοκίνητο, η οποία εμφάνιζε κάθε απαραίτητη πληροφορία οδήγησης και έλεγχε κάθε λειτουργία του αυτοκινήτου. Οι ανταγωνιστές το πρόσεξαν. Ερευνητές αγοράς, σχεδιαστές εσωτερικών χώρων, μηχανικοί λογισμικού και σχεδιαστές εμπειρίας χρήστη κλήθηκαν να συντονιστούν και να εξετάσουν τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα των οθονών αφής. Περιττό να σημειώσουμε ότι για τους κατασκευαστές υπήρχαν πολλά πλεονεκτήματα: ευκολία ενσωμάτωσης, φαινομενικά απεριόριστες λειτουργίες, ενημερώσεις μέσω ασύρματου δικτύου και βέβαια εξοικονόμηση κόστους σε σχέση με την ανάπτυξη, τη δοκιμή, την έγκριση τύπου και την κατασκευή παραδοσιακών διακοπών. Money makes the world go round, baby.

### 5 και «στο χέρι»...

Αυτό όμως που έχει ακόμα περισσότερο ενδιαφέρον είναι ότι αρκετά χρόνια πριν, το 1986 παρακαλώ, η Buick εισήγαγε το «Κέντρο Γραφικού Ελέγχου» – ένα σύστημα καθοδικού σωλήνα 9 ιντσών που εμφάνιζε εντολές με πράσινο χρώμα σε μαύρο φόντο για 91 λειτουργίες (εντυπωσιακό για την εποχή του). Μαντέψτε όμως! Οι οδηγοί το μισούσαν. Μισούσαν τα ενοχλητικά μπιπ που έκανε για να επιβεβαιώσει ότι είχες πατήσει τον δείκτη σου στην οθόνη αρκετά δυνατά. Και μισούσαν το γεγονός ότι αυτό σήμαινε ότι έπρεπε να πάρουν τα μάτια τους από τον δρόμο για να δυναμώσουν το κλιματιστικό ή να συντονιστούν στον αγαπημένο τους ραδιοφωνικό σταθμό.

**Ίσως η Tesla δεν πήρε το memo τότε**, ή το είχε δει αλλά αποφάσισε να το σκίσει επιδεικτικά μπροστά σε όλους, ψιθυρίζοντας με ένα σατανικό μειδίαμα «θα τους δείξω εγώ». Όπως λένε όμως εις την αγγλικήν, «the shit has hit the fan», και τα όμορφα αυτά παράδοξα που ζούμε πάρθηκαν αρκετά σοβαρά από το Euro NCAP, το οποίο συμβάλλει στην αύξηση των προτύπων ασφαλείας των αυτοκινήτων από το 1997, και το οποίο απεφάνθη ότι, εάν θέλουν οι εταιρείες από την 1 Ιανουαρίου του 2026 να λαμβάνουν αξιολόγηση πέντε αστέρων, κάτι το οποίο προφανώς και θέλουν, καθώς έχει αντίκτυπο στις πωλήσεις τους, θα πρέπει τα οχήματά τους να προσφέρουν διακόπτες για τουλάχιστον πέντε βασικές λειτουργίες. Πέντε σημαντικές εργασίες σε κάθε αυτοκίνητο θα πρέπει να εκτελούνται από πραγματικά κουμπιά αντί για πρόσβαση σε μια οθόνη: τα φλας, τα αλάρμ, οι υαλοκαθαριστήρες, η κόρνα και οι λειτουργίες SOS θα πρέπει να ελέγχονται από κατάλληλους διακόπτες, προκειμένου τα αυτοκίνητα να λάβουν την πολυπόθητη βαθμολογία ασφαλείας πέντε αστέρων του Euro NCAP. «Αυτό που βλέπουμε τώρα είναι ότι έχουμε όλο και περισσότερα τροχαία ατυχήματα όπου οι άνθρωποι συγκρούονται επειδή αποσπάται η προσοχή τους», δήλωσε ο Μάθιου Έιβερι, διευθυντής στρατηγικής ανάπτυξης του NCAP. Αυτό έχει σημασία επειδή τα θανατηφόρα τροχαία ατυχήματα αυξάνονται στην ΕΕ. Περισσότεροι από 20.000 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους στους δρόμους το 2022, μια αύξηση 4% σε σχέση με το 2021. Η ΕΕ θέλει να μειώσει στο μισό τον αριθμό των θανάτων από τροχαία ατυχήματα έως το 2030, με στόχο μηδενικούς θανάτους έως το 2050 – κάτι παράλογο φιλόδοξο, αλλά οκεί, τα συνθήσαμε τώρα πια αυτά. Ζούμε σε έναν γενικότερο παραλογισμό.

### Τα κρίσιμα 5-40''

Ο Έιβερι είπε ότι οι οθόνες αφής και οι οθόνες, μαζί με άλλες λειτουργίες υποβοηθούμενης οδήγησης, μπορούν να αποσπάσουν την προσοχή ενός οδηγού από τον δρόμο για 5 έως 40 δευτερόλεπτα – με πιθανές θανατηφόρες συνέπειες. Επιπλέον, εάν οι οθόνες δεν έχουν απτική ανάδραση, οι οδηγοί μπορεί να αποσπαστούν προκειμένου να σιγουρευτούν ότι η οθόνη όντως ανταποκρίνεται. «Το πρόβλημα με τις οθόνες αφής είναι ότι υπάρχει εγγενώς μια καθυστέρηση σε αυτές και, το πιο σημαντικό, δεν υπάρχει απτική ανάδραση», δήλωσε ο Έιβερι. «Ξοδεύεις περισσότερο χρόνο κοιτάζοντας την οθόνη αφής για να επαληθεύσεις ότι αυτό που ζητήσεις θα γίνει».

**Πριν από λίγο καιρό** οι Times δημοσίευσαν ένα ρεπορτάζ για δοκιμές που διεξήγαγε το περιοδικό αυτοκινήτων Auto Express. Τα ευρήματα συμφωνούσαν με προηγούμενα από

παρόμοιες δοκιμές: οι οθόνες αφής είναι επικίνδυνες. Τόσο απλά. Το Auto Express ανέθεσε σε τρεις οδηγούς –έναν ειδικό, έναν έμπειρο κι έναν που δεν οδηγεί συχνά– πέντε φαινομενικά απλές εργασίες: απενεργοποίηση της λειτουργίας «υποβοήθησης διατήρησης λωρίδας», έναρξη πλοήγησης και επιλογή της θέσης κατοικίας ως προορισμού, αύξηση της θερμοκρασίας της καμπίνας κατά 2°C, ενεργοποίηση των θερμαινόμενων καθισμάτων και προγραμματισμό του ραδιοφώνου στο BBC Radio 4.

**Σε ένα προσομοιωμένο αστικό περιβάλλον** περιορισμένης ταχύτητας 32 χλμ./ώρα, η εκτέλεση καθεμιάς από τις πέντε εργασίες σε ένα Hyundai Genesis χρειάστηκε κατά μέσο όρο 13,6 δευτερόλεπτα, με τη δοκιμή υποβοήθησης διατήρησης λωρίδας να διαρκεί 22,6 δευτερόλεπτα. Ο προγραμματισμός του δορυφορικού συστήματος πλοήγησης και του ραδιοφώνου χρειάστηκε 19,3 και 19,7 δευτερόλεπτα αντίστοιχα. Αυτός είναι ένας ανησυχητικά μεγάλος χρόνος για να αποσπάται η προσοχή ενός οδηγού από τον δρόμο σε ένα πολυσύχναστο αστικό περιβάλλον, πόσο μάλλον και σε έναν αυτοκινητόδρομο, όπου θα έχετε διανύσει στον ίδιο χρόνο τριπλάσια απόσταση. Όταν το σουηδικό περιοδικό Vi Bilägare πραγματοποίησε μια παρόμοια δοκιμή και συνέκρινε ένα Volvo V70 του 2005 –με πολλά κουμπιά και χωρίς οθόνη αφής–, μια επιλογή εργασιών χρειάστηκε συνολικά 10 δευτερόλεπτα για να εκτελεστεί, καλύπτοντας μια απόσταση 306 μέτρων. Το χειρότερο αυτοκίνητο με οθόνη αφής χρειάστηκε 47 δευτερόλεπτα και διένυσε 1.372 μέτρα!

### Τελικά, είναι απειλή οι οθόνες;

Γνωρίζουμε λοιπόν πέραν πάσης αμφιβολίας ότι οι οθόνες αφής αποτελούν απειλή. Γνωρίζουμε επίσης ότι, όταν μια οθόνη αφής χαλάει σε ένα αυτοκίνητο χωρίς φυσικά κουμπιά, χάνουμε, αναπόφευκτα, τον έλεγχο όλων όσων θεωρούσαμε δεδομένα. Το πρόβλημα βέβαια είναι ότι το NCAP δεν μπορεί αυτούς τους κανονισμούς να τους εντάξει στη νομοθεσία, και για να γίνουν αυτά τα βήματα κοινής λογικής νόμοι, θα πρέπει η Ευρωπαϊκή Ένωση να κινηθεί αντίστοιχα. Ακόμα πιο ειρωνικό είναι το γεγονός ότι οι παροχές όπως carplay είναι διαθέσιμες, ενώ η ίδια η νομοθεσία μάς απαγορεύει να χρησιμοποιούμε κινητό μέσα στην καμπίνα του αυτοκινήτου όταν είμαστε εν κινήσει.

**Βρέθηκαν πρόσφατα σε ένα πιο σύγχρονο αυτοκίνητο**, τελευταίας τεχνολογίας, σαν συνοδηγός, με έναν φίλο μου στο τιμόνι. Λέω πιο σύγχρονο γιατί το δικό μου χρονολογείται στο μακρινό και για πολλούς λόγους νοσταλγικό 2018 με μια μικρή, ταπεινή οθονίτσα πέντε ιντσών και τριών χρωμάτων, η οποία κάνει τα απολύτως απαραίτητα. Αγαπημένο χαρακτηριστικό του παλιού μου αυτοκινήτου είναι το αναλογικό καντράν, το οποίο δεν υφίσταται πια στο ίδιο μοντέλο 7 χρόνια μετά. Ενώ λοιπόν ήμασταν εν κινήσει περίπου 15 λεπτά, δεν είχαμε απολαύσει πάνω από 2 λεπτά ψυχίας, καθώς κάθε λίγο και λιγάκι κάποιος προειδοποιητικός ήχος ακουγόταν. Όταν, για παράδειγμα, ξεπενούσε το –ορισμένες φορές παράλογο χαμηλό– όριο ταχύτητας, όταν παρεξέκλινε από τη λωρίδα του έστω και λίγο, όταν είχε περάσει λίγη ώρα και το αυτοκίνητο του έλεγε να ξεκουραστεί και να πιει καφέ – και αναρωτήθηκα: όλα αυτά δεν ενοχλούν; Δεν δημιουργούν εκνευρισμό και απόσπαση προσοχής; Δεν φωτίζουν υπέρμετρα έναν χώρο που οφείλει να είναι σκοτεινός το βράδυ ώστε να βλέπουμε μπροστά; Τι έρχεται μετά απ' αυτό; Διαφήμιση στην οθόνη για μια συγκεκριμένη μάρκα καφέ; Για κάποιο energy drink να μας ξυπνήσει; Διαθεσιμότητα σε κοντινά ξενοδοχεία για να ξεποστάσουμε; Η Ryanair το κάνει ήδη αυτό και προκαλεί το μέγιστο ποσοστό ενόχλησης: «Ηθελες φτηνή πτήση; Θα το πληρώσεις αλλιώς!» Πάντα ένα Catch-22. Στην πτήση όμως είμαστε απλοί πελάτες, χωρίς ιδιαίτερα δικαιώματα –στη Ryanair συγκεκριμένα αισθάνεσαι σαν ζώο της φάρμας που πάει για άρμεγμα, αν όχι για σφάξιμο– και κυρίως χωρίς ευθύνες ούτε για τη δική μας ζωή ούτε για τις ζωές άλλων. Στο αμάξι όμως; Πατί μου αφαιρεί τη μία ελευθερία μετά την άλλη, με δυσκολεύεις τα μάλα –και, τολμώ να πω, παράνομα πια–, αλλά με καθιστάς πλήρως υπεύθυνο;

**Προς Θεού, δεν είμαι παρελθοντολάγνα** κρατώντας πυρσούς και φωνάζοντας «Μάγισσα», αλλά αναρωτιέμαι γιατί η εξέλιξη και ο εκσυγχρονισμός δεν συνοδεύονται από λίγο περισσότερη κοινή λογική στον σχεδιασμό τους και δεν ακουμπούν στη σοφότετη ιδεολογία του «less is more», από όλες τις απόψεις! **A**





# Volkswagen T-Cross

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΑΙ ΣΗΜΑΝΤΙΚΑ ΑΝΑΝΕΩΜΕΝΟ

Του Κωνσταντίνου Λεμονή

**Μ**έσα σε μόλις πέντε χρόνια το **T-Cross** έχει κατακτήσει μια κορυφαία θέση μεταξύ των compact SUV. Αλλωστε ο αριθμός αυτός αγγίζει περίπου το 1,5 εκατομμύριο πελάτες που έχουν ήδη επιλέξει αυτό το ευέλικτο Volkswagen. Σύμφωνα με τη μάρκα, με μέσο όρο παραγωγής 300.000 μονάδων τον χρόνο, το T-Cross είναι αυτή τη στιγμή ένα από τα πιο επιτυχημένα μοντέλα της εταιρείας παγκοσμίως. Πλέον, το σημαντικά ανανεωμένο και εμπορικά επιτυχημένο compact SUV της Volkswagen είναι διαθέσιμο σε τρία επίπεδα εξοπλισμού (Essential, Life, More) και τρεις εκδόσεις κινητήρα βενζίνης και παραμένει όπως το γνωρίσαμε: λειτουργικό, με υψηλή θέση οδήγησης, ευρύχωρο, πρακτικό, ουσιαστικά ιδανικό για

καθημερινή χρήση και με επιπλέον 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 ένα σύστημα υποβοήθησης οδηγού Travel Assist, που επιτρέπει την ημιαυτόνομη οδήγηση.

## Γνωριμία

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

**Το  
σημαντικά  
ανανεωμένο  
και  
εμπορικά  
επιτυχημένο  
compact  
SUV της  
Volkswagen  
είναι  
διαθέσιμο σε  
τρία επίπεδα  
εξοπλισμού  
και τρεις  
εκδόσεις  
κινητήρα  
βενζίνης**

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 να μετακινηθούν ενιαία 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 πηλαγιάς!

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.

Ανάλογα με 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 εδώ 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 αυτόματα επιτάχυνση και πέδηση. Επίσης, μπορεί να εκτελεί αυτόματα λειτουργίες stop-and-go όταν είναι εξοπλισμένο με το κιβώτιο ταχυτήτων DSG.

## Στον δρόμο

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. Να σημειώσουμε επίσης ότι ο οδηγός της έκδοσης R-Line έχει στη διάθεσή του τέσσερα προφίλ οδήγησης, ECO, Comfort, Sport, και Individual, που προσαρμόζεται από τον οδηγό, ανάλογα με το στυλ και τις ανάγκες του.

## Τιμή

Οι τιμές της γκάμας για το νέο T-Cross αρχίζουν από 19.780 ευρώ για την έκδοση T-Cross 1.0 TSI 95PS Essential, ενώ παρέχεται και εργοστασιακή εγγύηση 4 χρόνων. ●





# GRANDE PANDA LIFE IS PANDASTIC



**ΑΠΟΚΤΗΣΤΕ ΤΟ ΜΕ 16.990€**  
**BENZINΗ ΥΒΡΙΔΙΚΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ**

Κατανάλωση καυσίμου Fiat Grande Panda Hybrid - γκάμας (l/100 km): 5,0-5,1. Εκπομπές CO<sub>2</sub> (g/km): 115-117. Εγκεκριμένες τιμές βάσει της μεθόδου μέτρησης / συσχέτισης που αναφέρεται στον σταθμισμένο κύκλο WLTP και ενημερώθηκαν στις 10.09.2025. Κατανάλωση καυσίμου Fiat Grande Panda ICE - γκάμας (l/100 km): 5,6 - 5,7. Εκπομπές CO<sub>2</sub> (g/km): 128-130. Μη πιστοποιημένες τιμές - υπό διαδικασία πιστοποίησης. Κατανάλωση ενέργειας σε μικτό κύκλο του Fiat Grande Panda Electric (kWh/100km): 16,8 - 16,9. Εκπομπές CO<sub>2</sub> (g/km): 0. Ηλεκτρική αυτονομία (km): 318-320. Τιμές έγκρισης τύπου καθορισμένες βάσει της μεθόδου μέτρησης / συσχέτισης που αναφέρεται στον σταθμισμένο κύκλο WLTP. Οι τιμές που αναφέρονται είναι μόνο για συγκριτικούς σκοπούς. Τα στοιχεία κατανάλωσης ενέργειας και εκπομπών CO<sub>2</sub> ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με τις πραγματικές συνθήκες χρήσης και διάφορους παράγοντες, όπως θερμοκρασία, στίλ οδήγησης, ταχύτητα, βάρος οχήματος, συγκεκριμένος εξοπλισμός (κλιματισμός, σύστημα θέρμανσης, ραδιόφωνο, τηλεόληση, φώτα κ.λπ.) ελαστικά, συνθήκες του δρόμου, καιρικές συνθήκες κ.λπ.

**FIAT**

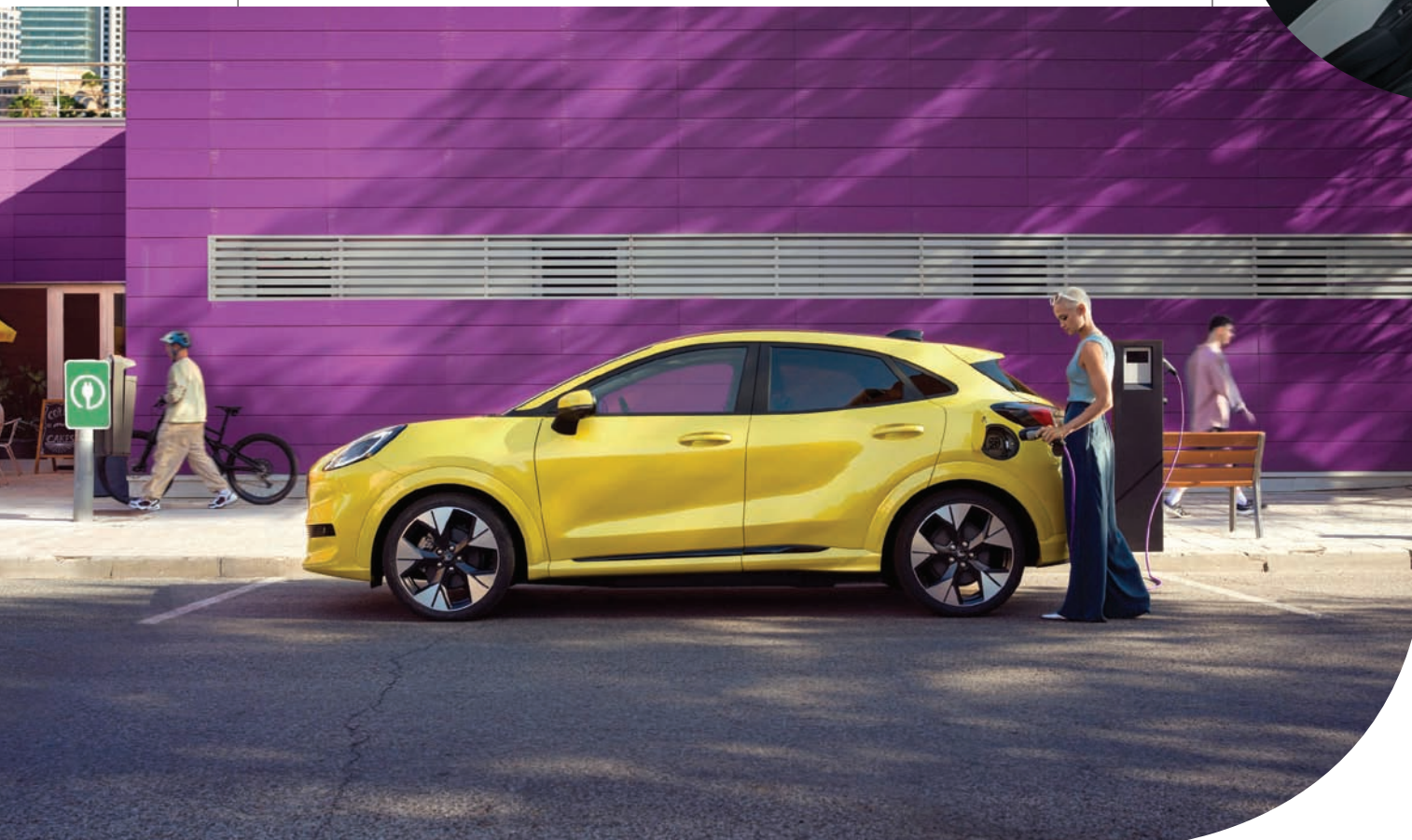




# Ford Puma Gen-E

ΤΟ ΑΜΙΓΩΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ FORD ΠΟΥ ΑΛΛΑΖΕΙ ΤΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΟΔΗΓΗΣΗ

Της Άννας Ματζωχωρίτη



κορυφαίων γνωρισμάτων του επισημαίνουμε την κορυφαία κατανάλωση 13,1 kWh στην κατηγορία του, τη γρήγορη φόρτιση σε μόλις 23.2 λεπτά (10-80%, DC), το πλήρως ψηφιακό cockpit με 12.8" ψηφιακό πίνακα οργάνων και 12" SYNC4 με ασύρματο Android Auto/Apple CarPlay, όπως και τον πλούσιο βασικό εργοστασιακό εξοπλισμό.

## Στον δρόμο

Το Puma Gen-E εφοδιάζεται με ολοκαίνουργιο ηλεκτροκινητήρα με μέγιστη ισχύ 168 ίππων και 290 Nm ροπή, ενώ η επιτάχυνση 0-100 km/h σε 8,0" σε συνδυασμό με την ταχύτερη απόκριση του τιμονιού προσφέρουν χαρακτηριστικά που παραπέμπουν στο Puma ST, αλλά σε ηλεκτρική μορφή. Η ενέργεια προέρχεται από μπαταρία ιόντων λιθίου NMC (Νικελίου-Μαγγανίου-Κοβαλτίου), με ωφέλιμη χωρητικότητα 43 kWh, και η κατανάλωση ορίζεται στις μόλις 13,1 kWh/100 km. Η αυτονομία με μια πλήρη φόρτιση της μπαταρίας του φθάνει έως και 376 χιλιόμετρα σε μεικτή χρήση και τα 523 χιλιόμετρα στην πόλη, γεγονός που σημαίνει ότι δεν θα χρειαστεί επαναφόρτιση για αρκετές ημέρες στο πλαίσιο των αστικών μετακινήσεων. Με τη χρήση ταχυφορτιστή, η φόρτιση από το 10% στο 80% διαρκεί περίπου 23'. Η δυνατότητα οδήγησης με ένα πεντάλ (one-pedal driving) καθιστά ακόμα πιο άνετη την οδήγηση στην πόλη, ανεξάρτητα από το προφίλ οδήγησης (τέσσερα στο σύνολο) που έχει επιλέξει ο οδηγός.

## Τιμή

Το νέο Ford Puma Gen-E είναι διαθέσιμο με 26.906 ευρώ, τιμή που περιλαμβάνει όφελος Ford και Κρατική Επιδότηση 3.000 ευρώ, ενώ παρέχεται εργοστασιακή εγγύηση Ford Protect για 8 χρόνια. Ο πελάτης μπορεί επίσης να επωφεληθεί από την προνομιακή χρηματοδότηση της Ford Finance με μηνιαία δόση από 250 ευρώ/μήνα.

## Ford Puma Gen-E Days Το ταξίδι που ανταμείβει

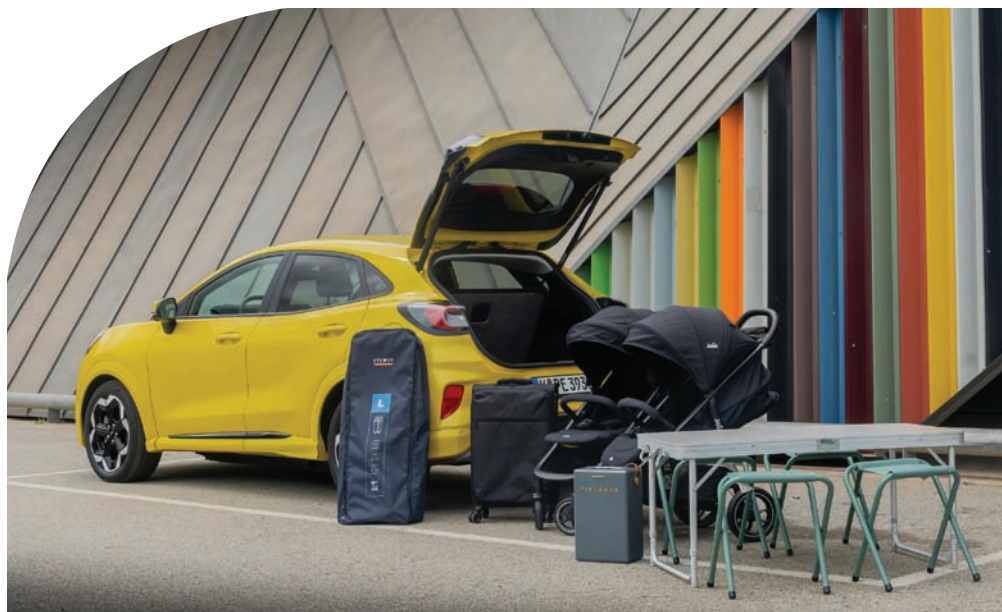
Τώρα η Ford προσφέρει την ευκαιρία να ζήσεις την απόλυτη ηλεκτρική εμπειρία με το νέο Ford Puma Gen-E και να επωφεληθείς από την αποκλειστική ενέργεια Ford Puma Gen-E Days. Μια μοναδική ευκαιρία για να γνωρίσεις από κοντά το αμιγώς ηλεκτρικό μοντέλο και να απολαύσεις προνόμια που κάνουν τη διαφορά στην αγορά. Με αυτονομία έως και 523 χλμ., προηγμένες τεχνολογίες και τον καινοτόμο χώρο αποσκευών GigaBox, το Puma Gen-E προσφέρει άνεση, praticτικότητα και απόδοση σε κάθε διαδρομή.

Η ενέργεια Puma Gen-E Days σου δίνει τη δυνατότητα να οδηγήσεις το μέλλον σήμερα, κερδίζοντας οφέλη, εφόσον ολοκληρώσεις την αγορά σου μέχρι το τέλος του 2025. Πλέον, το μόνο που έχεις να κάνεις είναι να ζήσεις την εμπειρία. Ανακάλυψε την απόδοση και κλείσε το δικό σου test drive στον επίσημο έμπορο Ford. ●

**Μ**ε την έλευση του νέου αμιγώς ηλεκτροκίνητου Ford Puma Gen-E, η Ford προσφέρει μια πλήρη γκάμα αμιγώς ηλεκτρικών επιβατικών, ενισχύοντας περαιτέρω την παρουσία της μάρκας στην κατηγορία των ηλεκτρικών οχημάτων. Το νέο αμιγώς ηλεκτρικό Puma Gen-E είναι το πιο πρόσφατο μέλος της γκάμας των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων της Ford κι αυτό που για πρώτη φορά εισάγει τη φιλοσοφία μηδενικών εκπομπών ρύπων στο μοντέλο της εταιρείας, με τις μεγαλύτερες πωλήσεις στην Ευρώπη. Με μήκος 4,2 μέτρα και μεταξόνιο 2.6 μέτρα, η εξωτερική σχεδίαση του νέου Puma Gen-E αποτυπώνει το πνεύμα της τελευταίας γενιάς του μοντέλου, με πινελιές που το καθιστούν πιο ξεχωριστό και αεροδυναμικό. Η τολμηρή σχεδίασης μάσκα τύπου «ασπίδας» αντικαθιστά τη συμβατική μά-

σκα στο εμπρός μέρος, διαμορφώνοντας έτσι ένα φρέσκο προσωπείο που αντλεί έμπνευση από την ηλεκτρική Ford Mustang Mach-E. Τέλος, η πορτοσκόπη αεροτομή και τα σύγχρονα σχέδια των ζαντών αλουμινίου συμβάλλουν στην καλύτερη αεροδυναμική απόδοση του νέου Puma Gen-E. 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 GigaBox, 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

**Το Puma Gen-E εφοδιάζεται με ηλεκτροκινητήρα με μέγιστη ισχύ 168 ίππων και 290 Nm ροπή, ενώ σε συνδυασμό με την ταχύτερη απόκριση του τιμονιού προσφέρουν χαρακτηριστικά που παραπέμπουν στο Puma ST, αλλά σε ηλεκτρική μορφή**







# Σκέψου να τα είχα ζήσει κιόλας...

**ΒΡΕΘΗΚΑ ΣΤΟ RALLY LEGENT, ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ, ΚΑΙ ΗΤΑΝ ΣΑΝ ΝΑ ΑΝΟΙΞΕ ΜΠΡΟΣΤΑ ΜΟΥ ΜΙΑ ΠΟΡΤΑ ΣΤΟ ΠΑΡΕΛΘΟΝ - ΚΑΙ ΓΙΑ ΛΙΓΑ ΔΕΥΤΕΡΟΛΕΠΤΑ ΤΑ ΤΕΡΑΤΑ ΤΟΥ GROUP B ΗΤΑΝ ΞΑΝΑ ΖΩΝΤΑΝΑ ΜΠΡΟΣΤΑ ΜΑΣ**

Κείμενο-Φωτό: **Μανώλης Μουστεράκης**

**Π**ριν από λίγο καιρό έζησα κάτι που για χρόνια υπήρχε στη ζωή μου μόνο ως εικόνα και ήχος μέσα από βίντεο, αφίσες και αναμνήσεις. Το Rally Legend. Πρώτη φορά, με καλή παρέα, με τον ενθουσιασμό να ξεχειλίζει ήδη από την πτήση προς την Ιταλία και ακόμα περισσότερο στη διαδρομή για το Σαν Μαρίνο. Ήταν ένα όνειρο ζωής που γινόταν πραγματικότητα. Γεννημένος το 2002, μεγάλωσα ακούγοντας ιστορίες για εποχές που τα ράλυ ήταν σχεδόν μυθικά· τότε που τα αυτοκίνητα δεν ήταν απλώς μηχανές, αλλά τέρατα που ζωντάνευαν στα χέρια πιλότων-ηρώων. Δεν τα έζησα, αλλά τα ένιωσα, έστω και λίγο, εκείνο το τετραήμερο. Η αρχή έγινε στην πρώτη ειδική διαδρομή του αγώνα – την πρώτη νυχτερινή ειδική που είδα ποτέ στη ζωή μου. Και μόνο αυτό αρκούσε για να νιώθω ότι βρίσκομαι μέσα σε ένα σκηνικό από άλλες εποχές, ξεχασμένες, απαγορευμένες... Το πρώτο αμάξι που εμφανίστηκε μέσα από το σκοτάδι ήταν ένα **Audi Quattro**. Είχα ακούσει παλιά κάποιον να λέει: «Αν δεν έχεις ακούσει **Audi Quattro Group B** τη νύχτα, δεν έχεις ακούσει τίποτα». Εκείνη τη στιγμή κατάλαβα ακριβώς τι εννοούσε. Ο ήχος του, βαθύς και βίαιος, αντηκούσε στις πλαγιές· οι αναφλέξεις στον αέρα έκαναν τη νύχτα να τρεμοπαίζει· κι εμείς, με τα μάτια ορθάνοιχτα, δεν πιστεύαμε αυτό που ζούσαμε. Ήταν σαν να άνοιξε μια πόρτα στο παρελθόν – και για λίγα δευτερόλεπτα το Group B ήταν ξανά ζωντανό μπροστά μας.

## Οι χρονομηχανές υπάρχουν!

Το Rally Legend δεν είναι απλώς ένας αγώνας. Είναι μια γιορτή. Μια χρονομηχανή που σε μεταφέρει πίσω στις δεκαετίες του '80 και του '90, όταν η μυρωδιά της βενζίνης και τα «πριόνια» μοτέρ ήταν κάτι καθημερινό για όσους μεγάλωσαν με αυτά

τα θηρία. Εκεί, ανάμεσα στα βουνά, με βροχή και κρύο, με τους θεατές να φωνάζουν και να χειροκροτούν, συνειδητοποιήσα τι σημαίνει «πάθος για το ράλυ». Οι οδηγοί δεν κυνηγούν βαθμούς ή δόξα, όπως συνηθίζεται τη σήμερον ημέρα· κυνηγούν το συναίσθημα, τη στιγμή, το χαμόγελο του θεατή που βλέπει το αυτοκίνητο να πλαγιολισθαίνει μπροστά του.

**Το Rally Legend δεν είναι απλώς ένας αγώνας. Είναι μια γιορτή. Μια χρονομηχανή που σε μεταφέρει πίσω στις δεκαετίες του '80 και του '90, όταν η μυρωδιά της βενζίνης και τα «πριόνια» μοτέρ ήταν κάτι καθημερινό για όσους μεγάλωσαν με αυτά τα θηρία.**

Και τι αυτοκίνητα... **Subaru Impreza, Ford Escort Group 4, Lancia Delta S4, Audi Quattro, Kit-Cars** διαφόρων μαρκών και ό,τι άλλο μπορείς να σκεφτείς – ολόκληρη η ιστορία της αγωνιστικής κουλτούρας ζωντανή, με τον ήχο των εξατμίσεων να σε κάνει να ανατριχιάζεις. Κάθε πέρασμα ήταν ένα μικρό déjà vu από εποχές που δεν έζησα, αλλά που με κάποιον τρόπο κουβαλάω μέσα μου. Ίσως γιατί αυτά τα αμάξια, αυτές οι φιγούρες, αυτά τα χρώματα, είναι η ουσία του motorsport – αγνό, μηχανικό, αυθεντικό.

Στις μέρες μας, τα ράλυ έχουν χάσει κάτι από εκείνη τη μαγεία που τα έκανε μοναδικά – το αυθόρμητο πάθος, τη μυρωδιά της περιπέτειας, την αίσθηση ότι όλοι, οδηγοί και θεατές, συμμετείχαν σε μια κοινή γιορτή. Πλέον, όλα μοιάζουν πιο «κανονισμένα», πιο επαγγελματικά· πολλές φορές περισσότερο υποχρέωση και προβολή παρά διασκέδαση και ψυχή. Στο τέλος καθίσαμε όλοι παρέα, φάγαμε πίτσες, γελούσαμε και απλώς χαζεύαμε τα βίντεο και τις φωτο που τραβήξαμε. Όλοι λέγαμε το ίδιο: «*Ρε φίλε, σκέψου να τα είχαμε ζήσει τότε*». Αλλά ίσως, τελικά, το να τα ζεις έστω κι έτσι – έστω για λίγο, από την άκρη του δρόμου, μέσα στα πλήθη που συνεχίζουν και κρατούν τη νοσταλγία του παρελθόντος του WRC ζωντανή – είναι αρκετό. Γιατί εκεί καταλαβαίνεις ότι το ράλυ δεν είναι απλώς σπορ. Είναι πολιτισμός, μνήμη, αγνό συναίσθημα. Και το Rally Legend είναι το σημείο όπου όλα αυτά συναντιούνται και θα συνεχίσουν να συναντιούνται. ●







# Νέο Skoda Enyaq

ΑΝΑΝΕΩΜΕΝΟ ΚΑΙ ΑΚΟΜΑ ΠΙΟ ΠΛΗΡΕΣ

Του Κωνσταντίνου Λεμονή

**Τ**ο ανανεωμένο Skoda Enyaq μοιάζει πολύ με το μικρότερο αδερφάκι του, Skoda Elroq, όταν το βλέπει κανείς από μπροστά. Αυτό συμβαίνει επειδή οι προβολείς δύο επιπέδων και η μάσκα «Tech-Deck Face», όπως την αποκαλεί η Skoda, γίνονται πλέον μόνιμο μέρος της νέας σχεδιαστικής γλώσσας «Modern Solid» της μάρκας. Αυτό που έχει αλλάξει σε σχέση με το αρχικό μοντέλο είναι κυρίως το μπροστινό μέρος, ενώ με τις πιο έντονες γραμμές, το ογκώδες οικογενειακό ηλεκτρικό αυτοκίνητο φαίνεται πιο σφικτό και φρέσκο στο κάλυμμα. Το λογότυπο της Skoda στο μπροστινό μέρος έχει αντικατασταθεί από μια μινιμαλιστική επιγραφή της Skoda. Στο πίσω μέρος οι διαφορές είναι ακόμη μικρότερες. Αυτό που έχουμε να παρατηρήσουμε στην πραγματικότητα είναι μια μικρή αναθεώρηση του μοτίβου LED στα πίσω φώτα, μαζί με τη νέα επιγραφή της Skoda.

Οι νέοι προβολείς δύο επιπέδων προσφέρουν την επιλογή μιας νέας γενιάς προβολέων LED Matrix, με περισσότερες διόδους, ενώ η φωτεινή λωρίδα Light Band και τα χαρακτηριστικά γράμματα της Skoda στο καπό προσφέρουν μια σύγχρονη και εκλεπτυσμένη εμφάνιση. Κάπως έτσι λοιπόν η αεροδυναμική του Enyaq είναι εξαιρετική, με τον συντελεστή οπισθέλκουσας να φτάνει το 0,245 για το Enyaq και το 0,225 για το Enyaq Coupe, κάνοντάς το ένα από τα πιο αεροδυναμικά ηλεκτρικά οχήματα στην κατηγορία του. Αυτή η βελτιωμένη αεροδυναμική έχει ως αποτέλεσμα χαμηλότερη κατανάλωση, έτσι το Enyaq πλησιάζει πλέον χωρίς δυσκολία τα 600 χιλιόμετρα αυτονομίας με μία μόνο φόρτιση. Το Skoda Enyaq 85 μπορεί να διανύσει 582 χιλιόμετρα με μία μόνο φόρτιση, ενώ η έκδοση Coupe μπορεί να διανύσει έως και 591 χιλιόμετρα. Η αυξημένη απόδοση οφείλεται αποκλειστικά στα αεροδυναμικά μέτρα, αφού επί της ουσίας δεν υπάρχουν αλλαγές στις μπαταρίες ή στους ηλεκτροκινητήρες.



**Το νέο Skoda Enyaq  
αντιπροσωπεύει την κορυφή  
της ηλεκτρικής αυτοκίνησης,  
συνδυάζοντας σύγχρονη  
τεχνολογία με πολλές  
καινοτομίες, εξαιρετική  
απόδοση και αισθητική**

## Εσωτερικό / Tech

Στο εσωτερικό του ανανεωμένου Skoda Enyaq έχουν αλλάξει επίσης ελάχιστα. Όλα μπορούν να συνοψιστούν στο νέο τιμόνι, τριών ακτίνων πλέον αντί για δύο, αλλά με τους ίδιους ακριβώς διακόπτες, στην ίδια ακριβώς διάταξη που είχε πάντα.

Να σημειώσουμε εδώ ότι το Enyaq ήταν ανέκαθεν ένα εξαιρετικά άνετο αυτοκίνητο. Οι οθόνες για τα όργανα και την ψυχαγωγία είναι όπως το γνωρίσαμε, ενώ η οθόνη 13" έχει δεχθεί μια μικρή ενημέρωση στην τεχνολογία. Η εσωτερική σχεδίαση του νέου Enyaq ακολουθεί τη νέα σχεδιαστική φιλοσοφία Modern Solid, με ένα ευρύ φάσμα καινοτόμων και βιώσιμων υλικών. Η επιλογή «Design Selection Lodge» χρησιμοποιεί οικολογικά υλικά, με πορτοκαλί λεπτομέρειες στις ζώνες ασφαλείας, που προσφέρουν ένα μοντέρνο και φιλικό προς το περιβάλλον εσωτερικό. Το «Design Selection Lounge» κυριαρχείται από το χρώμα του γκρι και συνδυάζει δερματίνη και σουέντ με ραφές αντίθεσης σε ανοιχτό πράσινο χρώμα.

Τέλος, να σημειώσουμε ότι το νέο Skoda Enyaq εξοπλίζεται με μια σειρά από προηγμένα συστήματα υποβοήθησης οδηγού, που ενισχύουν την ασφάλεια και την άνεση της οδήγησης. Αυτά περιλαμβάνουν το σύστημα Predictive Adaptive Cruise Control (pACC), το Side Assist και το Traffic Jam Assist, τα οποία κάνουν την οδήγηση πιο άνετη και ασφαλή, ειδικά σε συνθήκες κυκλοφοριακής συμφόρησης.

## Στον δρόμο

Το νέο Skoda Enyaq θα σας εκπλήξει ευχάριστα με την εξαιρετική του απόδοση και την ενισχυμένη αυτονομία. Διαθέτει δύο μεγέθη μπαταριών και τρεις εκδόσεις συστημάτων μετάδοσης κίνησης με ισχύ που κυμαίνεται από 204 έως 286 ίππους. Με τη νέα βελτιωμένη αεροδυναμική του, το νέο Enyaq μπορεί να καλύψει αποστάσεις άνω των 590 χιλιομέτρων στον κύκλο WLTP, εξασφαλίζοντας αυξημένη αυτονομία και δυνατότητα ταξιδιών μεγάλων αποστάσεων χωρίς άγχη. Αναλυτικά, το Enyaq 60 και το Enyaq 85 διατίθενται με έναν ηλεκτρικό κινητήρα στον πίσω άξονα, ενώ το Enyaq 85x διαθέτει ένα δεύτερο ασύγχρονο κινητήρα στον μπροστινό άξονα για τετρακίνηση, προσφέροντας εξαιρετική απόδοση σε διαφορετικές συνθήκες οδήγησης. Οι εκδόσεις του Enyaq επιτυγχάνουν ταχύτητες φόρτισης μέχρι 175 kW σε σταθμούς ταχείας φόρτισης DC, μειώνοντας τον χρόνο φόρτισης και αυξάνοντας τη χρηστικότητα του οχήματος καθημερινά. Οι μπαταρίες ιόντων λιθίου του νέου Enyaq είναι διαθέσιμες σε εκδόσεις 63 kWh για το Enyaq 60 και 82 kWh για το Enyaq 85 και Enyaq 85x, με εξαιρετική απόδοση και μεγάλη χωρητικότητα, που διασφαλίζουν την άνετη κάλυψη μεγάλων αποστάσεων. Όσον αφορά τη φόρτιση, το Enyaq 60 μπορεί να φορτιστεί από το 10% στο 80% σε μόλις 24 λεπτά, ενώ οι εκδόσεις Enyaq 85 και Enyaq 85x χρειάζονται μόνο 28 λεπτά για την ίδια φόρτιση. Το νέο Enyaq υποστηρίζει επίσης φόρτιση 11 kW σε σταθμούς AC, προσφέροντας ευχέρεια και ευκολία στους χρήστες του.

## Τιμές

Οι τιμές της γκάμας Skoda Enyaq αρχίζουν από 42.950 ευρώ για την έκδοση Enyaq 60 και από 50.950 ευρώ για την έκδοση Enyaq Coupe 85. ●





**Όταν ο προορισμός είναι η υγεία, το ΙΑΣΩ δείχνει το δρόμο.**

Το ΙΑΣΩ Γενική Κλινική είναι εδώ για να σε οδηγεί και να σε προστατεύει. Με ολοκληρωμένες και σύγχρονες υπηρεσίες υγείας. Με έμπειρο ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό και τεχνολογικά προηγμένο εξοπλισμό. Δίπλα σε κάθε σου ανάγκη.

[www.iaso.gr](http://www.iaso.gr) |     [omilosiaso](#)  [group-iaso](#)

Λεωφ. Κηφισίας 37-39 • 151 23 • Μαρούσι • Αττική • Τηλ.: 210 6184000 • Email: [info@iaso.gr](mailto:info@iaso.gr)

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





# 沉浸式体验

**Μ**ια πρόσκληση μπορεί να είναι ελεύθερη περιεχομένου, μπορεί όμως να συνδυάζεται και με ένα επαγγελματικό περιεχόμενο. Εν προκειμένω, αυτή για την πολυήμερη αποστολή στην Κίνα είχε υλικό και θέματα και γνώση και ενημέρωση κι απ' όλα. Αφορμή; Το OMODA & JAECOO International User Summit 2025, που διοργανώθηκε από τις 17 έως τις 21 Οκτωβρίου στην πόλη Wuhu της Κίνας, με κεντρικό θέμα «Co-Create, Co-Define» και γενικό τίτλο Enter Super NEXT, του οποίου οι τρεις πυλώνες ήταν οι Next Show – Next Drive – Next Cool. Η διοργάνωση συγκέντρωσε χρήστες, αντιπροσώπους, dealers και δημοσιογράφους από όλο τον κόσμο, δημιουργώντας έναν ανοιχτό χώρο διαλόγου και ανταλλαγής εμπειριών και εξελίσσοντάς τους σε συν-δημιουργούς του οικοσυστήματος των δύο μαρκών.

Ανάμεσα σ' αυτούς κι εμείς, συζητώντας με κορυφαία στελέχη των μαρκών, συμμετείχαμε σε αλληλεπιδραστικές παρουσιάσεις, απαντώντας σε πληθώρα ερωτήσεων, προτείνοντας τις θέσεις μας για τη σχέση του μέσου Ευρωπαίου καταναλωτή με το αυτοκίνητο και, ειλικρινά, είδαμε πολλά. Κυρίως για το τι έρχεται, και μάλιστα με εξαιρετική ταχύτητα...

## Η στρατηγική διπλής μάρκας

Η στρατηγική διπλής μάρκας δημιουργεί διαφοροποιημένη ανταγωνιστικότητα. Με βάση αυτή την τοποθέτηση, η OMODA & JAECOO επέδειξε ισχυρή δυναμική ανάπτυξης στην ευρωπαϊκή αγορά το 2025, καθιστώντας την την ταχύτερα αναπτυσσόμενη μάρκα αυτοκινήτων στην περιοχή. Μάλιστα, στον τομέα της νέας ενέργειας, αξιοποιώντας την κορυφαία παγκοσμίως τεχνολογία SHS, η OMODA & JAECOO επικεντρώνεται στα υβριδικά NEV, ενσωματώνοντας ανώτερη απόδοση, εξαιρετικά μεγάλη αυτονομία, εξαιρετικά χαμηλή κατανάλωση ενέργειας και ασφάλεια υψηλού επιπέδου, παρέχοντας αποτελεσματικές παγκόσμιες νέες ενεργειακές λύσεις, ενώ παράλληλα προχωρά σταθερά προς τον στόχο να γίνει η νούμερο ένα υβριδική μάρκα στον κόσμο.

Το αμείωτο ενδιαφέρον εντοπίζεται στο ότι πέρα από την καινοτομία στην αυτοκινητοβιομηχανία, η OMODA & JAECOO επεκτείνει την τεχνολογική της καινοτομία στην έξυπνη τεχνολογία, όπως αποδεικνύεται από το ρομπότ Mojia, το οποίο αναπτύχθηκε σε συνεργασία με την AiMOGA, καταδεικνύοντας τον έξυπνο μετασχηματισμό της μάρκας και επεκτείνοντας τα όρια αξίας της.

**ΚΑΘΗΛΩΤΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ (CHENJINSHITIYAN). ΑΥΤΟ ΣΗΜΑΙΝΕΙ Η ΚΙΝΕΖΙΚΗ ΓΡΑΦΗ ΠΟΥ ΒΛΕΠΕΤΕ ΣΤΟΝ ΤΙΤΛΟ, ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΑΤΟΠΤΡΙΖΕΙ ΑΠΟΛΥΤΑ ΤΑ ΟΣΑ ΒΙΩΣΑ ΣΤΟ ΠΡΩΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΜΟΥ ΣΤΗΝ ΚΙΝΑ, ΜΕ ΟΙΚΟΔΕΣΠΟΤΗ ΤΗΝ OMODA & JAECOO.**

Κείμενο-Φωτό: **Θωμάς Κ. Ευθυμίου**

## Τα μοντέλα της O&J που είδαμε

Στα σημαντικότερα σημεία του χώρου της έκθεσης, που έλαβε χώρα στις κεντρικές εγκαταστάσεις της O&J, περιλαμβάνονταν τα μοντέλα εξοπλισμένα με την υπερυβριδική τεχνολογία SHS, δηλαδή το OMODA 5 SHS-S και το πολυαναμενόμενο JAECOO J7 SHS (Super Hybrid System), μαζί με ένα πλήρες πλέγμα προϊόντων που καλύπτει τόσο τις κατηγορίες BEV όσο και PHEV. Στο επίκεντρο ωστόσο ήταν το εντελώς νέο OMODA 4, για το οποίο θα ακολουθήσει ξεχωριστή παρουσίαση, αλλά και το JAECOO J7 SHS, το οποίο έτυχε ευρείας αναγνώρισης για το προηγμένο Super Hybrid System, που αναμένεται να ενισχύσει σημαντικά την παγκόσμια παρουσία της μάρκας, ενώ, όπως αναμενόταν, τις εντυπώσεις κέρδισε και το pet friendly JAECOO 5 BEV, όπως και το επιβλητικό JAECOO 8 SHS-P.

Πάντως αυτά που συγκέντρωσαν την προσοχή, τον θαυμασμό αλλά και δημιούργησαν έκπληξη, ήταν τα δύο robot της AiMOGA, που αντιπροσωπεύουν την τεχνολογική αριστεία του ομίλου Chery, η ανθρωποειδής Mornine και ο σκύλος Argos!





Η Κίνα των δύο ταχυτήτων

Είχα το προνόμιο να βρεθώ σε δύο διαφορετικά μέρη αυτής της αχανούς χώρας, με τον υπερπληθυσμό των 56 εθνοτήτων που απαριθμεί ελαφρώς πάνω από 1,4 δισεκατομμύριο άτομα. Κι έτσι αποκόμισα μια επιδερμική γνώση για τις βασικές διαφορές και τα γνωρίσματα, αν θέλετε. Η πολυήμερη βάση μας ήταν στη βιομηχανική πόλη Wuhu, στη νοτιοανατολική επαρχία Ανχούι της Κίνας. Βρίσκεται στη νοτιοανατολική όχθη του ποταμού Γιανγκτσέ, περί τα 1.100 χλμ. νότια του Πεκίνου. Για να έχετε μια εικόνα των μεγεθών, οι ίδιοι οι Κινέζοι τη χαρακτηρίζουν μικρή πόλη, αν και έχει 3.700.000 κατοίκους, ενώ οι Ευρωπαίοι, μέσα στον εντυπωσιασμό των υπερβολικών μεγεθών της Κίνας, την αποκαλούν «χωριό».

**Πηγαίνοντας με τρένο** (με ταχύτητα 306 χλμ./ώρα, παρακαλώ, και χωρίς ήχο από τις συνδέσεις των σιδηροτροχιών) από το αεροδρόμιο της Σαγκάης προς τη Wuhu, διαπίστωσα ότι τα σπίτια είναι σε βορειοευρωπαϊκό «ρυθμό» και σχεδιασμό, ενώ σε ελάχιστα λεπτά τρελαίνεσαι με τον χαοτικό αριθμό από μπλοκ πολυκατοικιών-ουρανοξυστών που στεγάζουν τον πληθυσμό. Στη Wuhu λοιπόν συναντάς μια Κίνα «ξεχασμένη» σε τρόπους και συνήθειες που στη μέση ευρωπαϊκή χώρα έχουν εγκαταλειφθεί εδώ και δεκαετίες. Τα απανωτά, συνεχόμενα, άσκοπα και εκνευριστικά παρατεταμένα κορναρίσματα σε όλη τη διάρκεια του 24ώρου ήταν το πρώτο πράγμα που μου έκανε εντύπωση. Κορναρίσματα που παρέμπαν εμφανώς και στο «δείτε με». Επίσης, είδα αμέτρητες κινεζικές μάρκες να κυκλοφορούν εκεί, ενώ ούτε το 3% των αυτοκινήτων που είδα δεν προέρχονταν από Ιαπωνία, Κορέα ή Ευρώπη. Το επόμενο ήταν οι βιομηχανικές ζώνες με παλιά εργοστάσια στις άκρες της πόλης και τα πιο σύγχρονα κάπως πιο μακριά. Στα περίξ αυτών έβλεπες συνθήκες διαβίωσης που ίσως συναντήσουμε σε κάποιες δυτικές συνοικίες των Αθηνών, ενώ αντίστοιχα είναι και τα αυτοκίνητα που συναντάς εκεί με πληθώρα τρικύκλων. Τέτοια τρίκυκλα είδαμε αμέτρητα τις νύχτες σε διάφορα σημεία της πόλης, τα οποία εξυπηρετούν διατροφικούς σκοπούς για τους έχοντες μικρό εισόδημα, αφού ουσιαστικά είναι καντίνες με local street food.

**Σε πολλές γειτονιές της πόλης** είδαμε τον ορισμό του μη καθαρού τοπίου, χιλιάδες καλώδια να κρέμονται από τις κολόνες του ηλεκτρισμού και αρκετά πάρκα, που όμως ήταν πεντακάθαρα. Κι όμως, μέσα σε αυτές τις αντικρουόμενες συνθήκες μάθαινες ότι όλοι ανεξαιρέτως οι κάτοικοι στις συναλλαγές τους χρησιμοποιούν εφαρμογές από τα τηλέφωνα τους, ότι το μετρητό είναι σχεδόν άφαντο, ότι τα χάρτινης μορφής εισιτήρια για το μετρό ή τις συγκοινωνίες έχουν καταργηθεί εδώ και πολλά χρόνια και ότι μέσω εφαρμογών έρχονται σε ελάχιστο χρόνο να σε παραλάβουν αυτοκίνητα συμβεβλημένα με εφαρμογές τύπου Uber, ενώ υπάρχουν και εταιρείες ταξί. Το φαγητό η αλήθεια είναι ότι απέχει έτη από αυτό που νομίζουμε εμείς εδώ ότι είναι η κινεζική κουζίνα... Θα τοποθετούσα τα εδέσματα στη σφαίρα του αδιάφορου, ίσως επειδή οι γευστικοί μας κάλυκες είναι προπονημένοι σε άλλες προσλαμβάνουσες. Η εικόνα των νέων παιδιών δεν διαφέρει σε τίποτα από την αντίστοιχη μέση εικόνα ενός Ευρωπαίου νεολαίου, υπάρχει τεράστια αγάπη (σχεδόν κόλλημα) με τα Anime και τους ήρωές τους, τα σκούτερ είναι χιλιάδες και όλα «τυλιγμένα» με διακοσμητικές κουβέρτες μπροστά για το κρύο (;), ενώ τα ηλεκτροκίνητα σκούτερ δεν



έχουν ποτέ αναμμένα φώτα, που σημαίνει ότι πρέπει να είσαι ιδιαίτερα προσεκτικός να μη σου 'ρθει από κει που δεν το περιμένεις. Κάτι άλλο που μου έκανε εντύπωση; Η καλαισθητή συσκευασία που έχουν για τα delivery προϊόντα τους τα διάφορα φαγάδικα. Σπάνιας ομορφιάς, με εξαιρετικό design χάρτινες σακούλες, με επένδυση από αλουμίνιο για να διατηρείται το φαγητό στη σωστή θερμοκρασία και κλεισμένα αεροστεγώς για λόγους υγιεινής. Συγκρίνοντάς τες με τις διπλοκομποδεμένες, νοτισμένες από τον ατμό πλαστικές σακούλες των δικών μας, αισθάνθηκα ότι στον τομέα αυτό είμαστε κυριολεκτικά στην πλειστόκαινο περίοδο σε σύγκριση με την Κίνα...

Στη Σαγκάη της Δύσης...

Έγραψα στον εδώ μεσοτίτλο για την Κίνα των δύο ταχυτήτων. Τι εννοούσα; Το ότι την παρα-

μονή μου στην Wuhu διαδέχθηκε η αντίστοιχη στη Σαγκάη των 25 εκατ. κατοίκων. Δεν έχει νόημα να γράψω τίποτα πέρα από το ότι διαπιστώνεις σχετικά εύκολα, μόλις τη δεύτερη ημέρα της περιήγησής σου στην τεράστια πόλη, ότι για να την περιγράψεις θα πρέπει να χρησιμοποιήσεις συστατικά που αποτελούν μια μείξη Λονδίνου και Νέας Υόρκης! Απουσία κορναρισμάτων, τάξη στους δρόμους (και εδώ όμως τα σκούτερ περνάνε μαζί με τους πεζούς στις διαβάσεις!), τεράστιες λεωφόροι, πανέμορφα πάρκα, εξαιρετικά τουριστική υπερβολή στην παλιά πόλη και στους βουδιστικούς ή ταιϊκούς ναούς, πάμπολλα φαγάδικα και βιτρίνες με ό,τι συναντάς στην πιο ανεπτυγμένη πόλη της Δύσης.

**Αρχικά ψαροχώρι, η Σαγκάη** απέκτησε παγκόσμια φήμη τον 19ο αιώνα λόγω του εγχώριου και εξωτερικού εμπορίου και της ευνοϊκής τοποθεσίας του λιμανιού της. Η πόλη ήταν ένα από τα πέντε λιμάνια που αναγκάστηκαν να ανοίξουν για το εμπόριο με τους Ευρωπαίους μετά τον Πρώτο Πόλεμο του Οπίου, ενώ έγινε κύριο εμπορικό και οικονομικό κέντρο της Ασίας τη δεκαετία του 1930. Οι οικονομικές μεταρρυθμίσεις που υποστήριξε ο ηγέτης της Κίνας Ντενγκ Σιάο Πινγκ οδήγησαν σε εκτεταμένη ανασυγκρότηση μέχρι τη δεκαετία του 1990, ωθώντας την επιστροφή της χρηματοδότησης και των ξένων επενδύσεων. Σήμερα η Σαγκάη έχει ταξινομηθεί ως πόλη Alpha+ (παγκόσμια πόλη πρώτης βαθμίδας) από το Δίκτυο Έρευνας Παγκοσμιοποίησης και Πόλεων του Κόσμου. Από το 2024 φιλοξενεί 13 εταιρείες του Fortune Global 500 – τον τέταρτο υψηλότερο αριθμό από οποιαδήποτε άλλη πόλη. Είναι επίσης σημαντικό παγκόσμιο κέντρο έρευνας και ανάπτυξης και φιλοξενεί πολλά Πανεπιστήμια Διπλής Πρώτης Κατηγορίας, συμπεριλαμβανομένων των Fudan και Shanghai Jiao Tong. Τέλος, το μετρό της Σαγκάης, που λειτούργησε για πρώτη φορά το 1993, είναι το μεγαλύτερο δίκτυο μετρό στον κόσμο με βάση το μήκος της διαδρομής, ενώ η Σαγκάη κατατάσσεται έκτη στη λίστα με τις πόλεις με τους περισσότερους ουρανοξύστες. Αυτά τα ολίγα... ●

**Όλοι ανεξαιρέτως οι κάτοικοι στις συναλλαγές τους χρησιμοποιούν εφαρμογές από τα τηλέφωνα τους, το μετρητό χρήμα είναι σχεδόν άφαντο και τα χάρτινης μορφής εισιτήρια για το μετρό ή τις συγκοινωνίες έχουν καταργηθεί εδώ και πολλά χρόνια**







# Toyota Aygo Cross Hybrid Electric

ΤΟ ΠΙΟ FUN ΚΑΙ ΠΙΟ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΠΟΛΗΣ

Της **Λυδίας Αλικάκου**

**Η** αλήθεια είναι ότι όταν μάθαμε και είδαμε στην πράξη τη στρατηγική **multipath-way** της Toyota, δεν περιμέναμε ότι αυτή θα επεκτεινόταν και στο μοντέλο που την εκπροσωπεί στην κατηγορία A. Η Toyota όμως, ακριβώς επειδή είναι Toyota, το έκανε πράξη βέβαια και έτσι αυτή τη στιγμή το νέο Aygo Cross Hybrid Electric, το ultra-compact Toyota SUV, το πιο fun και αποδοτικό αυτοκίνητο πόλης, διατίθεται στην Ελλάδα, όντας το πρώτο πλήρως Hybrid Electric μοντέλο της κατηγορίας. Ναι, η Toyota επιτυγχάνει ένα ακόμα τεχνολογικό επίτευγμα, ενσωματώνοντας το υβριδικό σύστημα στο νέο Aygo X, διατηρώντας παράλληλα τις compact διαστάσεις και τους εσωτερικούς χώρους.

## Κύρια χαρακτηριστικά

Συνδυασμός πλατφόρμας TNGA-B και Hybrid Dynamic Force τεχνολογίας για μεγαλύτερη ισχύ 116 ίππων και ζωηρή επιτάχυνση, με τη στιβαρότητα και το NVH μεγαλύτερης κατηγορίας, κορυφαία κατανάλωση πόλης 2,9 λίτρα/100 χλμ. ή κόστος καυσίμου έως 5€/100 χλμ. και συνολικά μεικτή κατανάλωση 3,7 λίτρα/100 χλμ. Ανθρακικό αποτύπωμα σημαντικά χαμηλότερο των ορίων της Ευρώπης, μόλις 66 γραμ. CO<sub>2</sub> μέσα στην πόλη, νέα γενιά συστημάτων ασφαλείας Toyota Safety Sense 3.0, εγγύηση Toyota έως 11 έτη/200.000

χλμ. για το όχημα, έως 11 έτη/1.000.000 χλμ. για την υβριδική μπαταρία, νέα stylish σχεδίαση με 4 μοναδικές εκδόσεις, σε 8 μοναδικά χρώματα, και όλα αυτά από μόλις 19.500 ευρώ, εκκινώντας την εμπορική του πορεία στην Ελλάδα.

## Γνωριμία

Χάρη στην τεχνολογία Toyota Hybrid Electric, το νέο Aygo X ανεβάζει τον πήχη σε απόδοση και πρακτικότητα και ενθουσιάζει με τις επιδόσεις του. Προσφέρει αυξημένη ισχύ, πιο άμεση επιτάχυνση και εξαιρετικό κράτημα, χωρίς κανέναν συμβιβασμό σε στιλ, άνεση ή ποιότητα. Μάλιστα, προχωρά ακόμα περισσότερο, κάνοντας την αποδοτικότητα και τη χαρά της Hybrid Electric οδήγησης πιο προσιτές από ποτέ, ως το μικρότερο πλήρως Hybrid Electric όχημα της Toyota μέχρι σήμερα. Αντανακλά δε τη δέσμευση της εταιρείας να προσφέρει εξηλεκτρισμένες εκδόσεις σε όλες τις κατηγορίες μέσω της πολυτεχνολογικής στρατηγικής (Multipath-way Strategy). Η πλατφόρμα GA-B της Toyota Global New Architecture (TNGA) και η χαμηλά τοποθετημένη υβριδική μπαταρία προσφέρουν χαμηλό κέντρο βάρους και άκαμπτο αμάξωμα για ευέλικτη οδική συμπεριφορά. Παράλληλα, η ψηλή και άνετη θέση οδήγησης συνδυάζει την ορατότητα και την άνεση ενός μεγαλύτερου οχήματος με την αποδοτικότητα ενός μικρού.

**Σχεδιασμένο και κατασκευασμένο στην Ευρώπη, το Toyota Aygo X είναι ένα μοναδικό crossover στην κατηγορία A και ταυτόχρονα το πιο προσιτό Hybrid Electric μοντέλο της Toyota**

Το «έτοιμο για όλα» Aygo X ανανεώνεται με σύγχρονο εμπρός σχεδιασμό, που αποπνέει premium χαρακτήρα και αναδεικνύει τον crossover προσανατολισμό του. Την εικόνα ολοκληρώνουν οι νέες Ζάντες 17 ή 18 ιντσών και οι μαύροι προτεταμένοι θόλοι τροχών. Η βελτιωμένη ψηφιακή εμπειρία προσφέρει στους επιβάτες συνδεσιμότητα, ενημέρωση και ψυχαγωγία μέσω του συστήματος Toyota Smart Connect και της εφαρμογής MyT (για smartphone). Στις ανώτερες εκδόσεις διατίθεται σύστημα πολυμέσων με οθόνη αφής υψηλής ευκρίνειας 10,5 ιντσών, ενώ οι υπόλοιπες εκδόσεις διαθέτουν στάνταρ οθόνη 9 ιντσών.

## Έξυπνη υβριδική διάταξη

Η προσαρμογή του Aygo X, ώστε να φιλοξενήσει το υβριδικό σύστημα κίνησης, διατηρώντας παράλληλα το συμπαγές μεταξόνιο των 2.430 mm, την ευελιξία χειρισμού και τη χωρητικότητα αποσκευών των 231 λίτρων του προηγούμενου μοντέλου, απαιτούσε καινοτόμες λύσεις στη διάταξη των εξαρτημάτων. Για να χωρέσει ο μεγαλύτερος υβριδικός κινητήρας 1,5 λίτρου των 116 ίππων, ο εμπρόσθιος πρόβολος έχει επιμηκυνθεί κατά 76 mm, διατηρώντας παράλληλα τις αναλογίες του Aygo X. Η νέα αυτή αρχιτεκτονική επέτρεψε την ανανέωση του εμπρός μέρους, αντανakλώντας τη σύγχρονη ευρωπαϊκή σχεδιαστική γλώσσα της Toyota.

Η χαρακτηριστική αστική ευελιξία του Aygo X διατηρείται χάρη στα ανανεωμένα εξαρτήματα ανάρτησης TNGA, με την ακτία στροφής των 4,7 μέτρων να διατηρείται.

Ειδικά ρυθμισμένα αμορτισέρ και ελατήρια βελτιώνουν το κράτημα, μειώνοντας τις κλίσεις του αμαξώματος, ενώ η ειδική ρύθμιση του ηλεκτρικά υποβοηθούμενου τιμονιού προσφέρει πιο άμεση και ακριβή απόκριση. Οι βελτιώσεις αυτές έχουν σχεδιαστεί ειδικά για μια συναρπαστική οδηγική εμπειρία, διατηρώντας παράλληλα την άνεση κατά την οδήγηση στους δρόμους της πόλης.

Τέλος, για όσους αναζητούν πιο τολμηρή, δυναμική οδήγηση και спор εμφάνιση, το Aygo X αποκτά για πρώτη φορά τη νέα έκδοση GR SPORT, που είναι εμπνευσμένη από τις αγωνιστικές ομάδες της TOYOTA GAZOO Racing και προσφέρει ειδικά ρυθμισμένη ανάρτηση και σύστημα διεύθυνσης, καθώς και ξεχωριστές σχεδιαστικές λεπτομέρειες. ●







# Μια ιδιαίτερη εκδρομή: μια απόδραση του μυαλού

Της **Ελένης Χελιώτη** - Φωτό: Βερονίκη Θέτις Χελιώτη

**Ο**ι αφορισμοί για τα ταξίδια είναι πολλοί, όπως είναι και οι συμβολισμοί, και εστιάζουν τόσο στον προορισμό όσο και στη διαδρομή. Η διαδρομή, βέβαια, είναι κάτι στο οποίο δίνεται έμφαση όταν το μέσο μεταφοράς προσφέρει κάτι πιο ρομαντικό, όμορφο και γραφικό, και γι' αυτό τα ταξίδια με το αυτοκίνητο παίρνουν την πρώτη θέση σ' αυτό. Η διαφορά με το αυτοκίνητο σε σχέση με όλα τα άλλα μέσα μεταφοράς είναι βεβαίως ότι μπορείς να κάνεις όσες στάσεις θες και να επιμηκύνεις ή να συντομεύσεις το ταξίδι σου ανάλογα με τον χρόνο ή τη διάθεσή σου. Μπορείς επίσης, σε μεγάλο βαθμό, να επιλέξεις τη διαδρομή σου· η πιο σύντομη δεν είναι πάντα η πιο επιθυμητή.

**Η αναμονή όμως...** η αναμονή, και ό,τι συμπεριλαμβάνει είναι αυτή που πλαισιώνει ένα ταξίδι, ειδικά όταν το έχεις πολύ ανάγκη. Όταν το περιμένεις καιρό και φαντάζει σαν όαση σε μια στεγνή έρημο υποχρεώσεων. Μερικές φορές, ανεξάρτητα από το τι θα κάνεις όταν φτάσεις, από το τι θα πεις ή τι μουσική θα ακούσεις ενώ ταξιδεύεις, οι φαντασιώσεις που το μυαλό σου δημιουργεί τις ημέρες, εβδομάδες και μήνες πριν το εν λόγω ταξίδι αρκούν. Και μοιάζουν με επιπλέον ανάσες ενός οξυγόνου διαφορετικού, που το σώμα σου δεν αναγνωρίζει αμέσως, αλλά για το

οποίο είναι ευγνώμον.

**Η αδερφή μου κι εγώ αγαπάμε πολύ τα βιβλία.** Υπάρχουν βιβλία μιλώντας για τα οποία έχουμε περάσει ατελείωτες ώρες· βιβλία που μας έχουν σημαδέψει βαθιά. Έτσι λοιπόν, πριν από περίπου έξι μήνες ανταλλάξαμε μηνύματα μες στη μαύρη νύχτα για ένα τέτοιο βιβλίο, όταν, εντελώς παρορμητικά και μεταξύ σοβαρού και αστείου, της είπα «πόσο ωραία θα ήταν να βρούμε ένα ωραίο ξενοδοχείο στη μέση του πουθενά, να πάρουμε μια στοίβα βιβλία μαζί μας και να πάμε να κλειστούμε εκεί και να διαβάσουμε, να τρώμε και να πίνουμε όλη μέρα!» Long story short, μία ώρα μετά είχαμε βρει και είχαμε κλείσει ένα τέτοιο ξενοδοχείο, στη μέση του πουθενά, μέσα στα βουνά. Οι 48 αυτές ώρες έχουν ζωντανέψει στο μυαλό μου αμέτρητες φορές.

## Δύο παιδιά του χειμώνα

Κάθε φορά που μια μέρα ή μια εβδομάδα φαντάζει δύσκολη και απαιτητική, μπαίνω στο αυτοκίνητο, νωρίς μια Κυριακή πρωί, και ξεκινάω με την αδερφή μου για ένα τέτοιο ταξίδι. Έκτοτε, έχω αλλάξει δεκάδες φορές γνώμη για το ποια βιβλία θα πάρω μαζί. Έκτοτε, έχω αρχίσει να φτιάχνω goodie bags και για τις δυο μας (τσαντούλες γεμάτες με μικρά δωράκια χαμηλού κό-

**Κάθε φορά που μια μέρα ή μια εβδομάδα φαντάζει δύσκολη και απαιτητική, μπαίνω στο αυτοκίνητο, νωρίς μια Κυριακή πρωί, και ξεκινάω με την αδερφή μου για ένα ταξίδι**

στους, που προκαλούν όμως αυτή τη μικρή, αθώα, παιδική χαρά).

Η ώρα ήρθε εντέλει και αποφασίσαμε να πάμε με το δικό της αυτοκίνητο, γιατί είναι ένα πιο ευρύχωρο SUV και γιατί έχει πιο καινούρια λάστιχα και η πρόγνωση του καιρού έδινε βροχές και καταιγίδες. Ήρθε, λοιπόν, στις 9 παρά ένα σκοτεινό και βροχερό πρωινό, φορτώσαμε και φύγαμε. Η πρώτη στάση ήταν για καφέ και σνακ και η δεύτερη ήταν σε έναν ΣΕΑ, όπου σταματήσαμε για να ξεμουδιάσουμε και να κάνω ένα τσιγάρο.

**Όντας και οι δύο παιδιά του χειμώνα**, εκτιμήσαμε άπειρα τον καιρό, που μας συνόδεψε στο ταξίδι μας με μια όμορφη μελαγχολία. Εκείνη επέλεγε τη μουσική, η οποία ήταν ανάλογη των καιρικών συνθηκών και συμπλήρωνε τις συναισθηματικές λεπτομέρειες της διάθεσής μας: την ηρεμία, την προσμονή, τις σκέψεις που σε βασανίζουν όπου κι αν πηγαίνεις. Στον προορισμό μας φτάσαμε λίγο πριν τη μία το μεσημέρι. Αφήσαμε το μικρό-μεγάλο αυτό μεταλλικό κουτί που υπηρετεί με ευλάβεια την κάθε μας ανάγκη, αυτό το όργανο στο οποίο βασιζόμαστε όλοι μας για να κάνουμε ό,τι χρειάζεται, αλλά και για να βρεθούμε, ανά πάσα στιγμή, όπου επιθυμούμε, και μπήκαμε στο ξενοδοχείο.

**Βουλευτήκαμε σε έναν υπέροχο καναπέ** μπροστά σε ένα πελώριο τζάκι, βγάλαμε τα βιβλία μας, παραγγείλαμε ένα καταπληκτικό κοκτέιλ –it was 5pm somewhere– και ξεκινήσαμε... ενώ είχαμε ήδη ξεκινήσει τη μικρή μας «διακοπή». Η μέρα κύλησε έτσι, με ποτά, σνακ και μετά φαγητό, κρασί, και ένα εσπρεσάκι στο τέλος, μέχρι που τα έλατα χάθηκαν και το μόνο που φαινόταν έξω από το παράθυρό μας ήταν αυτό το βαθύ, απόλυτο σκοτάδι της εξοχής. Το φυσικό αυτό σκοτάδι, ανέπαφο από ανθρώπινη διάβρωση και παρέμβαση.

Το πρωί, ενώ ακόμα έβρεχε και ο ουρανός ήταν συννεφιασμένος αλλά ελάχιστα πιο φωτεινός, φάγαμε το πρωινό μας και συνεχίσαμε να διαβάζουμε. Την ώρα που μαζεύαμε τα πράγματά μας, η συνειδητοποίηση ότι το ταξίδι σιγά σιγά τελειώνει άρχισε να διαβρώνει εμάς. Σχεδόν 24 ώρες μετά την άφιξή μας έπρεπε να αποχωρήσουμε.

## Αχ, αυτή η βροχή...

Τα πάντα ήταν ποτισμένα γύρω μας· με την υπόσχεση του φθινοπώρου, με μια βροχή που είχε να έρθει μήνες. Δεν έβρεχε την ώρα που φύγαμε, κι έτσι κάναμε μια δυο στάσεις σε κάποια ωραία σημεία πριν βγούμε στην Εθνική Οδό για να τραβήξουμε μερικές φωτογραφίες: τα δάση, τα σύννεφα που έρχονταν με χάρη να καλύψουν τις κορυφές, τη βλάστηση που δεν έχει βιώσει τον νικητισμό της πόλης και του μπετόν. Το ταξίδι της επιστροφής ήταν ελάχιστα πιο σιωπηλό και λίγο πιο μελαγχολικό, και όσο αφήναμε πίσω τα όμορφα χωριουδάκια που περάσαμε στη διαδρομή, όσο στην ασφαλτο απλώνονταν οι λωρίδες και μεγάλωναν τα περιθώρια, τα λόγια ήταν λιγότερα και οι σκέψεις πιο εκκωφαντικές. Λίγο πριν φτάσουμε, λίγο πριν με αφήσει μπροστά στο σπίτι, απ' όπου θα έπαιρνα το δικό μου αυτοκίνητο για να πάω στη δουλειά, σκεφτόμασταν ήδη πού να πάμε του χρόνου – σε ποια άλλη γωνία της Ελλάδας, στη μέση του πουθενά, σε ποια άλλη πράσινη όαση. Κι έτσι το ταξίδι έκλεισε πιο όμορφα. Με μια υπόσχεση. Με μια ακόμη προσμονή. ●





# Πρόδρομος Χαραλαμπίδης Ένας Έλληνας μηχανικός στη Red Bull Racing

Της **Λαμπρινής Τρούγκου** - Φωτό: Oracle Red Bull Racing

**Σ**τα 8 του χρόνια παρακολουθούσε αγώνες Formula 1 μπροστά από την τηλεόραση. Στα 14 του συνειδητοποίησε ότι το όνειρό του ήταν να σχεδιάζει τα αγωνιστικά αυτοκίνητα που θαύμαζε. Αφιέρωσε τα φοιτητικά του χρόνια στη σχεδίαση του αγωνιστικού αυτοκινήτου του Αριστοτελείου Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης. Fast forward στο σήμερα: ο Πρόδρομος Χαραλαμπίδης εργάζεται στη μελέτη, τον σχεδιασμό και την ανάλυση εξαρτημάτων στην πιο επιτυχημένη ομάδα της Formula 1. Ο Έλληνας μηχανικός της Red Bull Racing μας μίλησε για το πώς είναι να βρίσκεται στην ομάδα πίσω από τα ταχύτερα μονοθέσια του κόσμου.

— Ήταν πάντα όνειρό σου να δουλέψεις στον σχεδιασμό αγωνιστικών αυτοκινήτων;

Όταν ήμουν μικρός, χωρίς να το καταλαβαίνω, ο πατέρας μου, βάζοντάς με μπροστά από μια τηλεόραση κάθε Σαββατοκύριακο να βλέπω αγώνες Formula 1, με έκανε να το αγαπήσω. Μετά, κάπου στο γυμνάσιο, άρχισα να χάνομαι λίγο στο τι θέλω να κάνω. Είχα περάσει μια φάση που σκεφτόμουν να γίνω γιατρός, αλλά μια συζήτηση με τον θείο μου, που είναι γιατρός, με έκανε να καταλάβω ότι δεν ήταν αυτό που αγαπούσα.

Και τότε κάθισα λίγο μόνος μου και σκέφτηκα ότι το όνειρό μου ήταν πάντα να μπω στη Formula 1. Επέλεξα το Τμήμα Μηχανολόγων Μηχανικών. Πέρασα από τη δημιουργία του μονοθέσιου της ερευνητικής ομάδας του Πανεπιστημίου, της Aristotle Racing Team, και από τότε η πρώτη μου επίσημη δουλειά, έπειτα από πρακτική, ήταν στη Red Bull Racing. Οπότε, εδώ και δύο χρόνια πλέον, δουλεύω για τη Formula 1, στην Αγγλία, σε ένα

μικρό μέρος δίπλα στο Λονδίνο, το Μίλτον Κέινς, όπου η δουλειά μου είναι η μελέτη, ο σχεδιασμός και η ανάλυση εξαρτημάτων που μπαίνουν πάνω στο μονοθέσιο και χρησιμοποιούνται από τους οδηγούς, ανάλογα με τη σεζόν.



— Πώς ένιωσες όταν έμαθες ότι σε προσέλαβε μία από τις κορυφαίες ομάδες της Formula 1;

Ήταν μια δύσκολη περίοδος, καθώς ήμουν στον στρατό. Το πλάνο μου ήταν να ξεκινήσω να δουλεύω σε μια συγκεκριμένη εταιρεία στην Ελλάδα μόλις τελείωνα τη θητεία μου. Λίγο αργότερα, έμαθα ότι δεν με ήθελαν σ' αυτή την εταιρεία, και τότε ένιωσα πως ίσως να μην είμαι τόσο καλός όσο νόμιζα. Άρχισα να στέλνω αιτήσεις για πρακτικές, όντας πλέον άνεργος για περίπου έναν μήνα.

Και τότε, μέσα σε όλο αυτό, έρχεται ένα απαντητικό email από μια recruiter της Red Bull Racing. Τους άρεσε το βιογραφικό μου, αλλά επειδή είχα ήδη πτυχίο, δεν μπορούσα να καλύψω κάποια θέση πρακτικής, οπότε θα ήθελαν να μου προτείνουν μια μόνιμη θέση. Την επόμενη κιόλας μέρα, χωρίς να το γνωρίζι κανείς, πέρασα από μια τρίωρη συνέντευξη με ερωτήσεις προσωπικές και επί του γνωστικού αντικείμενου.

Μία βδομάδα μετά, λαμβάνω μια κλήση που άρχιζε από +44. Με ενημέρωσαν ότι ήμουν ο καλύτερος υποψήφιος για τη θέση και πως ήθελαν να με προσλάβουν. Αυτό ήταν τεράστιο επίτευγμα τότε, όμως θα πω ότι δεν χάρηκα πάρα πολύ, γιατί κάτι με συγκρατούσε πίσω. Αγωνιζόμουν ήδη για το ποιο πρέπει να είναι το επόμενο βήμα. Η μητέρα μου, όταν της το ανακοίνωσα, δεν με πίστευε, και ο πατέρας μου, κάνοντας χιούμορ, μου είπε πως πάω στη λάθος ομάδα.

— Τι περιλαμβάνει η καθημερινότητά σου στη Red Bull Racing;

Μπήκα στην ομάδα το 2024, την περίοδο που ήταν πρώτη σε όλα. Η προηγούμενη χρονιά ήταν η πιο επιτυχημένη της ομάδας, με 21 νίκες σε 23 αγώνες. Μπήκα ακριβώς μετά από αυτή τη σεζόν και, προφανώς, όλα τα βλέμματα ήταν στραμμένα πάνω μας.

Επειδή έχουμε τον καλύτερο οδηγό στη Formula 1, το αμάξι πρέπει να είναι πάντα ανταγωνιστικό. Αν δεν είναι, τον χάνεις, και κανείς δεν θα ήθελε να χάσει τον καλύτερο οδηγό. Οπότε, ναι, υπάρχει πίεση. Φέτος αλλάζουν οι κανονισμοί και θα έχουμε ακόμη πε-



ρισσότερη δουλειά. Πρέπει να ορίσουμε τις βάσεις για τα επόμενα χρόνια. Ωστόσο, η καθημερινότητα δεν είναι μόνο δουλειά. Προσπαθώ να ισορροπώ την εργασία με την προσωπική μου ζωή. Η εταιρεία έχει ένα τεράστιο campus, εργοστάσια, γραφεία, γυμναστήρια, σαν πανεπιστημιούπολη. Έχουμε πολλές παροχές, και το δικό μου «side quest» είναι το γυμναστήριο. Το έχω εντάξει στο μεσημεριανό μου διάλειμμα, το οποίο διακαιούνται όλοι οι εργαζόμενοι. Αυτό με βοηθά να κρατώ μια ισορροπία μέσα στην ημέρα. Υπάρχει όντως λίγη παραπάνω πίεση, αλλά την αποδέχομαι, δεν με ενοχλεί, γιατί είναι κάτι που το κάνω επειδή το αγαπώ.

— **Πώς διαχειρίζεσαι την πίεση να σχεδιάζεις κάτι που πρέπει να αγγίζει την τελειότητα;**  
Το τέλειο δεν υπάρχει. Αν υπήρχε, το αμάξι θα ήταν πάντα στην κορυφή και δεν θα υπήρχε αντίπαλος. Οι πρώτες μου σκέψεις ήταν ότι τώρα δεν πρέπει να κάνω ούτε ένα λάθος. Στην αρχή φοβόμουν ακόμη και μήπως ρωτάω υπερβολικά, μήπως δείξω ανεπαρκής. Όταν όμως τα απομυθοποίησα όλα αυτά, κατάλαβα ότι δεν γίνεται αλλιώς. Αν δεν ρωτήσεις, δεν θα το κάνεις όσο καλά γίνεται. Τώρα είμαι άνετος με τα λάθη. Η εμπειρία είναι αυτή που παίζει τον κυριότερο ρόλο σ' αυτό που κάνουμε. Αν χάσεις την τεχνογνωσία από πέρσι, φέτος είναι σαν να κάνεις μια τρύπα στο νερό. Εκεί πατάει η εξέλιξη, στην εμπειρία του παρελθόντος. Με αυτή τη λογική, καταφέρνω τελικά να παραδίδω κομμάτια που συνήθως πάνε καλά.

— **Πόσο δημιουργική είναι η δουλειά στη Red Bull Racing;**  
Η δουλειά, σαν δουλειά, είναι πάρα πολύ δημιουργική, και αυτό ξεκινάει από το γεγονός ότι δεν φτιάχνω κάτι που πηγαίνει σε μαζική

παραγωγή, είναι κάτι πρωτότυπο. Δηλαδή, φτιάχνουμε prototypes. Δεν είναι όπως όταν αγοράζεις ένα αμάξι πόλης, από αυτό και μόνο ξέρεις ότι θα δεις τεχνολογίες και πράγματα που δύσκολα θα χρησιμοποιηθούν σε κανονικά αυτοκίνητα. Προφανώς, μιλάμε για πολύ μικρότερη διάρκεια ζωής. Ένα κομμάτι σε μονοθέσιο μπορεί να αντέξει δύο αγώνες, μπορεί και έναν ή και κανέναν. Από αυτή την άποψη είναι δημιουργικό, γιατί δεν βλέπεις ποτέ κάτι ίδιο ξανά. Καθετί που φτιάχνουμε είναι μοναδικό. Έχουμε πολύ μεγάλη συνεισφορά στον σχεδιασμό του αυτοκινήτου. Σε άλλες εταιρείες ο ρόλος είναι πιο συμβουλευτικός, αλλά στη δική μας οι μηχανικοί δείχνουμε την κατεύθυνση για το πώς θα σχεδιαστεί. Μπαίνεις στη διαδικασία να γνωρίσεις πολλούς διαφορετικούς τομείς, να τους ενώσει, να πετύχεις ένα αποτέλεσμα και, τελικά, να κατασκευαστεί το κομμάτι με βάση τους στόχους που έχουν τεθεί. Νιώθω τυχερός, γιατί έτσι λειτουργεί η εταιρεία και γιατί έχω υπέροχους ανθρώπους στην ομάδα μου.

— **Παράλληλα έχεις και το δικό σου podcast, το «Κάπως έτσι και σήμερα...», που έχει μεγάλη απήχηση. Πώς γεννήθηκε αυτή η ιδέα και τι ρόλο παίζει για σένα αυτό το κανάλι επικοινωνίας;**  
Το «Κάπως έτσι και σήμερα...» ξεκίνησε σχεδόν τυχαία. Με τους φίλους μου λέγαμε συνέχεια ότι αυτές τις συζητήσεις που κάνουμε όταν βγαίνουμε έξω θα έπρεπε να τις ηχογραφούμε. Στην αρχή μού φαινόταν περίεργο να μιλάω μόνος μου, αλλά μετά συνειδητοποίησα την αξία του. Έχω το πρόβλημα του overthinking, όπως και πολλοί άλλοι άνθρωποι. Το podcast με βοήθησε να εκφραστώ και να έρθω πιο κοντά σε ανθρώπους που σκέφτονται με τον ίδιο τρόπο με μένα. Με εμπνέει η σκέψη ότι ίσως δίνω μια επιπλέον οπτική γωνία σε αυτούς τους ανθρώπους, μου αρέσει που τους κρατάω παρέα. Ως μετανάστης εδώ στην Αγγλία, στην αρχή ένιωθα ότι δεν έχω

**Η πιο δυνατή στιγμή μου ήταν όταν αγκάλιασα τους γονείς μου και τους είπα ότι με πήρε η Red Bull. Εκείνη η αγκαλιά είχε μέσα της τα πάντα, αγάπη, ανακούφιση, αναγνώριση.**

Τα μέλη του Campus της Oracle Red Bull Racing το 2024

κόσμο δίπλα μου, ανθρώπους που να τους νιώθω σαν οικογένειά μου, και άκουγα podcasts – αυτά μου έκαναν παρέα. Οπότε τώρα νιώθω ότι προσφέρω κι εγώ κάτι σε κάποιον που μπορεί να νιώθει το ίδιο.

— **Τι θα έλεγες σε ένα νέο παιδί στην Ελλάδα που ονειρεύεται να φτάσει εκεί που έφτασες εσύ;**  
Στον μικρό μου εαυτό θα έλεγα να μην τα παρατάει, να πιστεύει στους στόχους του και να μην τους αμφισβητεί. Ένα από τα βασικά μου προβλήματα ήταν πάντα η αμφισβήτηση, ότι δεν κάνω τα πράγματα σωστά. Στο τέλος της ημέρας δεν ξέρεις τι θα σου συμβεί αύριο. Μην βασίζεις τη ζωή σου σε έναν στόχο και σκέφτεσαι «αν δεν συμβεί αυτό, τελείωσα». Προσαρμόσου, εξελίξου και πήγαινε με τη ροή. Κοίτα εκεί που θέλεις να πας, γιατί νομοτελειακά, νομίζω, όλοι μας φτάνουμε εκεί που κοιτάμε, και αυτό είναι το πιο σημαντικό.

— **Ποια ήταν η πιο δύσκολη και η πιο δυνατή στιγμή στη μέχρι τώρα πορεία σου;**  
Η πιο δύσκολη περίοδος της ζωής μου είναι τώρα. Είμαι μακριά από τους γονείς μου. Είναι μεγάλοι και αντιμετωπίζουν προβλήματα υγείας, οπότε μπορώ να τους προσφέρω μόνο ψυχολογική στήριξη. Αλλά ταυτόχρονα είναι και το μεγαλύτερό μου κίνητρο. Θέλω μια μέρα να μπορέσω να τους πάω διακοπές, όπως με πήγαιναν εκείνοι όταν ήμουν μικρός. Η πιο δυνατή στιγμή μου ήταν όταν τους αγκάλιασα και τους είπα ότι με πήρε η Red Bull. Εκείνη η αγκαλιά είχε μέσα της τα πάντα, αγάπη, ανακούφιση, αναγνώριση. Ήταν σαν να το είχαμε πετύχει μαζί. Πολλές φορές κοιτάζω τη φωτογραφία μου, μικρός στον καναπέ να βλέπω Formula 1, και σκέφτομαι: «Αν αυτό το παιδί ήξερε ότι είκοσι χρόνια μετά θα ήταν εκεί μέσα, τι θα έκανε;». Είναι μια τρομερή συνειδητοποίηση. ●







# Νέο Cupra Formentor

ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΕΙ ΑΠΑΙΤΗΤΙΚΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣ!

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

**Ό**ταν η Cupra κατασκεύασε το ζηλευτό από κάθε άποψη **Formentor**, δεν πέρασε πολύς καιρός ώστε το μοντέλο να γίνει άξιο θαυμασμού και να αποτελέσει τον «πολιορκητικό κριό» της μάρκας για την είσοδο και καθιέρωσή της στην αγορά. Και επειδή όλα έχουν σημασία, η ονομασία Formentor προέρχεται από ένα επιβλητικό ακρωτήριο που βρίσκεται στη Μαγιόρκα και φημίζεται για την απaráμιλλη ομορφιά του, ενώ στα ισπανικά σημαίνει «αυτός που διαμορφώνει». Εν προκειμένω χωρίς δυσκολία θα λέγαμε ότι η οδήγηση του Formentor διαμορφώνει απαιτητικούς οδηγούς!

Πλέον, αισθητά ανανεωμένο, κουβαλάει όλα όσα οι άνθρωποι της Cupra διείδαν ότι έπρεπε να βελτιώσουν. Γιατί ακόμα και ένα οριακά τέλειο αυτοκίνητο, υπάρχουν περιθώρια ώστε να το κάνεις πιο ενδιαφέρον αλλά και καλύτερο.

## Σαγήνη!

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι το νέο Cupra Formentor έρχεται για να συνεχίσει την επιτυχία του προκατόχου του, συνιστώντας μια καθαρή σχεδιαστική εμμονή. Κάτι που κάνει τη μάρκα μοναδική και ξεχωριστή ανάμεσα στο πλήθος. Όπως τρανταχτά τοποθετούνται τα στελέχη της Cupra, η σαγηνευτική σχεδίαση των αυτοκινήτων της έχει καταστήσει την Cupra επιτυχημένη και το νέο Formentor το αποδεικνύει περίτρανα, ενώ υιοθετεί τη νέα σχεδιαστική γλώσσα της Cupra, που χαρακτηρίζεται από το εμπρός μέρος το οποίο θυμίζει ρύγχος καρχαρία, τους τριγωνικούς Matrix LED προβολείς και το ενσωματωμένο και φωτιζόμενο λογότυπο Cupra στο πίσω φως.

Το εσωτερικό προσφέρει μια αίσθηση ανώτερης ποιότητας, με νέας σχεδίασης στοιχεία, όπως η κεντρική κονσόλα, τα πάνελ των θυρών,

**Το Cupra Formentor είναι το best seller της εταιρείας και το A-CUV με τις περισσότερες πωλήσεις στην Ευρώπη**

το ταμπλό και οι επενδύσεις. Είναι επίσης αναβαθμισμένο με νέα υλικά, επιλεγμένα με κριτήριο τη βιωσιμότητα, συμπεριλαμβανομένων των μπάκετ καθισμάτων που φέρουν επένδυση είτε από ανακυκλωμένες μικροΐνες σε ποσοστό 73%, είτε από οικολογικό δέρμα. Παράλληλα, στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος βρίσκεται η ψηφιακή εμπειρία του οδηγού. Ένα νέο και βελτιωμένο HMI ενσωματώνεται στο ψηφιακό πίνακα οργάνων πίσω από το γνώριμο τιμόνι της Cupra, με τα χαρακτηριστικά paddles και τα μπουτόν που μοιάζουν με δορυφόρους, καθώς και στο μεγαλύτερο σύστημα infotainment με οθόνη 12,9", που διαθέτει slider με retro φωτισμό και μια βελτιωμένη μπάρα εφαρμογών (AppBar), widgets και μπάρα ελέγχου κλιματισμού (ClimaBar) για μια εύχρηστη διεπαφή χρήστη. Επίσης την οδηγική εμπειρία συμπληρώνει το νέο σύστημα ήχου υψηλής πιστότητας με 12 ηχεία, που αναπτύχθηκε σε συνεργασία με τους ειδικούς ήχους της Sennheiser Mobility, όπως και ο 10,25" ψηφιακός πίνακας οργάνων.

## Στον δρόμο

Το νέο Cupra Formentor έχει σχεδιαστεί για να συνδυάζει τις αρετές που προσφέρει τόσο ο κινητήρας εσωτερικής καύσης όσο και τα ηλεκτρισμένα συστήματα κίνησης. Έτσι διατίθεται με μια ευρεία γκάμα κινητήρων συνόλων, συμπεριλαμβανομένων τεσσάρων διαφορετικών τεχνολογιών: TSI (βενζίνη), ένα νέο eTSI (ήπια υβριδικό), TDI (diesel) και μια νέα γενιά κινητήρων eHybrid (plug-in υβριδικό). Συνολικά, υπάρχουν οκτώ διαφορετικές επιλογές, απόδοση από 150 έως 333 ίππων και δύο επιλογές κιβωτίων ταχυτήτων, με χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων και 7-τάχυτο κιβώτιο DSG.

Να σημειώσουμε εδώ ότι το Formentor διατίθεται με ένα νέο κινητήρα βενζίνης TSI που αποδίδει 333 ίππους, με τεχνολογία κατανομής ροπής (torque splitter), καθώς και προαιρετικά φρένα της Akebono και σύστημα εξάτμισης από την Akrapovic.

Η γκάμα κινητήρων περιλαμβάνει επίσης μια νέα γενιά plug-in υβριδικών μονάδων (e-hybrid), με ισχύ έως και 272 ίππους και περισσότερα από 100 χλμ. αμιγώς ηλεκτρικής αυτονομίας.

Στην κορυφή της γκάμας του νέου Cupra Formentor βρίσκονται οι παραλλαγές VZ. Η πρώτη αποδίδει 265 ίππους και διαθέτει 7-τάχυτο κιβώτιο DSG και κίνηση στους εμπρός τροχούς.

Η δεύτερη αποδίδει 333 ίππους και συνδυάζεται επίσης με 7-τάχυτο κιβώτιο DSG, εισάγοντας ένα νέο drive mode στο οποίο το σύστημα μετάδοσης κίνησης είναι ρυθμισμένο για οδήγηση στην πίστα από τους μηχανικούς της μάρκας. Οι δικίνητες ή και εξοπλισμένες με το σύστημα τετρακίνησης 4Drive εκδόσεις του νέου Formentor εδράζονται στο καταπληκτικό πλαίσιο που επιτρέπει την εύκολη ενσωμάτωση μιας ποικιλίας τεχνολογιών με στόχο την παροχή μιας οδηγικής εμπειρίας.

Τέλος, το νέο Formentor προσφέρει μια ευρεία γκάμα χαρακτηριστικών ασφαλείας και άνεσης που αυξάνουν την αυτοπεποίθηση του οδηγού και των επιβατών ό,τι κι αν συμβεί.

## Τιμή

Η γκάμα Formentor αρχίζει από τα 35.490 ευρώ για τις εκδόσεις 1.5 TSI 150hp και 1.5 eTSI 150hp DSG MHEV. ●







# Με την πρίζα στο κρύο

**Ο ΧΕΙΜΩΝΑΣ ΕΙΝΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΙ ΕΜΕΙΣ ΕΔΩ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΑΜΕ ΜΕΡΙΚΕΣ ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΣΑΣ ΒΟΗΘΗΣΟΥΝ ΝΑ ΟΔΗΓΕΙΤΕ ΤΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΣΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ.**

Της **Άννας Ματζοχωρίτη** - Φωτό: Cupra, Polestar, Ionity

**Ο** χειμώνας είναι εδώ, φέρνοντας χιόνι, πάγο και χαμηλές θερμοκρασίες σε όλη τη χώρα. Ανεξάρτητα από το ηλεκτρικό όχημα που οδηγείτε, είναι σημαντικό να είστε προετοιμασμένοι για το κρύο. Πρώτα απ' όλα, ας διαλύσουμε έναν μύθο, μια και είναι καθ' όλα δυνατό να συνεχίσετε να οδηγείτε το ηλεκτρικό σας όχημα σε χαμηλές θερμοκρασίες. Στην πραγματικότητα, παρά τις πιο δύσκολες συνθήκες οδήγησης, η συντήρηση του ηλεκτρικού σας οχήματος τον χειμώνα είναι στην πραγματικότητα ευκολότερη απ' ό,τι νομίζετε. Απαιτεί απλώς λίγη προετοιμασία.

## 1. Οδήγηση

Ο κρύος καιρός μπορεί να μειώσει την απόδοση της μπαταρίας του ηλεκτρικού σας οχήματος. Για να αξιοποιήσετε στο έπακρο την μπαταρία σας, αποφύγετε την απότομη επιτάχυνση όπου μπορείτε. Αντ' αυτού, προσπαθήστε να διατηρήσετε μια σταθερή ταχύτητα και δώστε στον εαυτό σας αρκετό χρόνο για να επιβραδύνετε με τρόπο που θα σας επιστρέφει ενέργεια μέσω ανάκτησης. Αυτό θα σας βοηθήσει να αξιοποιήσετε στο έπακρο κάθε φόρτιση.

## 2. Οικονομική λειτουργία

Τα περισσότερα ηλεκτρικά οχήματα διαθέτουν οικονομική λειτουργία για να σας βοηθήσουν να επεκτείνετε την αυτονομία τους κάνοντας κάποιες προσαρμογές στην απόδοσή τους. Τον χειμώνα αξίζει διπλά να χρησιμοποιείτε την οι-

κονομική λειτουργία όποτε είναι δυνατόν για να διατηρήσετε την απόδοση της μπαταρίας.

## 3. Σκέπασμα/κάλυψη

Εάν πρόκειται να παρκάρετε για λίγο, είναι καλή ιδέα να καλύψετε το αυτοκίνητό σας για να το προστατεύσετε από το κρύο και να αποτρέψετε τη συσσώρευση χιονιού ή πάγου στα παράθυρα. Ένας απλός μουσαμάς ή κάλυμμα παγετού θα κάνει τη δουλειά, αλλά, αν έχετε γκαράζ για να διατηρείτε το αυτοκίνητο και την μπαταρία σας ζεστά, κρατήστε το εκεί μέσα.

## 4. Προθέρμανση

Σχεδόν όλα τα ηλεκτρικά οχήματα διαθέτουν λειτουργία προθέρμανσης. Αυτό όχι μόνο κάνει



**Χρησιμοποιήστε θερμαντήρες καθίσματος/τιμονιού αντί για θέρμανση καμπίνας για εξοικονόμηση ενέργειας και οδηγήστε ομαλά και με μέτρο για να μεγιστοποιήσετε την αυτονομία.**

το ταξίδι πιο άνετο, αλλά η προθέρμανση του εσωτερικού πριν ξεκινήσετε καταναλώνει λιγότερη ενέργεια μπαταρίας απ' ό,τι εν κινήσει. Συνήθως μπορείτε να το κάνετε αυτό μέσω της εφαρμογής ηλεκτρικού οχήματος.

Χρησιμοποιώντας τη λειτουργία προθέρμανσης δεν θερμαίνετε μόνο το εσωτερικό, αλλά προθερμαίνετε και την μπαταρία, ώστε να βρίσκεται στην πιο αποτελεσματική θερμοκρασία μόλις ξεκινήσετε. Εάν έχετε θερμαινόμενα καθίσματα (ή/και θερμαινόμενο τιμόνι), η χρήση αυτών αντί της ενεργοποίησης της θέρμανσης μπορεί να είναι ένας πολύ πιο αποτελεσματικός τρόπος για να διατηρηθείτε ζεστοί. Μπορεί να βοηθήσει στην απόδοση και να διατηρήσει την ενέργεια επικεντρωμένη στην αυτονομία.

## 5. Αναγεννητική πέδηση

Η αναγεννητική πέδηση είναι ένα χαρακτηριστικό των περισσότερων ηλεκτρικών οχημάτων. Είναι το σημείο όπου το αυτοκίνητο παίρνει την κινητική ενέργεια από το φρενάρισμα και τη χρησιμοποιεί για να επαναφορτίσει την μπαταρία. Αυτό μπορεί να είναι ιδιαίτερα χρήσιμο τον χειμώνα, καθώς σημαίνει ότι μπορείτε να συμπληρώσετε την μπαταρία ενώ βρίσκεστε εν κινήσει και να βελτιώσετε την αυτονομία σας. Για να αξιοποιήσετε στο έπακρο την αναγεννητική πέδηση, επιβραδύνετε ομαλά αντί να φρενάρτε απότομα. Θα χρησιμοποιείτε λιγότερο τα φρένα, μειώνοντας έτσι και τον κίνδυνο ολίσθησης.

## 6. Ελαστικά

Σημαντικό όλο τον χρόνο, αλλά ιδιαίτερα τον χειμώνα. Καθώς η θερμοκρασία πέφτει, η πίεση των ελαστικών σας θα πέσει επίσης. Βεβαιωθείτε ότι παρακολουθείτε την πίεση των ελαστικών και το βάθος του πέλματος. Πρέπει να έχετε στα ελαστικά σας τις βέλτιστες πιέσεις για να επιτρέψετε την αποτελεσματική απομάκρυνση του νερού και του χιονιού από το σχέδιο του πέλματος. Μπορείτε να ελέγξετε τη βάση δεδομένων ηλεκτρικών οχημάτων για να βρείτε την πιο αποτελεσματική πίεση ελαστικών για το αυτοκίνητό σας.

## 7. Πάντα φορτισμένο

Διατηρήστε το ηλεκτρικό σας όχημα φορτισμένο. Για να διατηρείτε την μπαταρία σας σε άριστη κατάσταση, συνιστάται πάντα να αποφεύγετε την πλήρη εξάντληση. Αυτό είναι επίσης σημαντικό τον χειμώνα, ειδικά αν γνωρίζετε ότι δεν θα χρησιμοποιήσετε το αυτοκίνητό σας για κάποιο χρονικό διάστημα. Όπου είναι δυνατόν, προσπαθήστε να διατηρείτε την μπαταρία πάνω από 20%. Μπορείτε να φορτίζετε το αυτοκίνητό σας όλη τη νύχτα, που οι τιμές ενέργειας είναι χαμηλότερες. Αυτό μπορεί να σας βοηθήσει να αξιοποιήσετε στο έπακρο την μπαταρία σας και να διατηρήσετε χαμηλό το κόστος φόρτισης. ●





# Geely EX5

ΥΨΗΛΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ SUV ΝΕΑΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Του Κωνσταντίνου Λεμονή

**Τ**ο πρώτο αμιγώς ηλεκτρικό SUV της Geely σχεδιασμένο για την παγκόσμια αγορά, που πρωτοπορεί αισθητικά με τη σχεδιαστική του γραμμή, διατίθεται εδώ και μήνες στην Ελλάδα και διακρίνεται για τον εσωτερικό χώρο ενός μεγαλύτερου οχήματος, σε αμάξωμα compact SUV, ενώ παράλληλα είναι το πρώτο αυτοκίνητο της Geely που έλαβε διπλές αξιολογήσεις ασφαλείας πέντε αστέρων Euro NCAP και ANCAP.

Ως βασικός πυλώνας της παγκόσμιας στρατηγικής της Geely για την ηλεκτροκίνηση, το EX5, το οποίο διατίθεται σε δύο εκδόσεις, Pro και Tech, φέρνει στους Έλληνες καταναλωτές υψηλής ποιότητας λύσεις νέας ενέργειας, συνδυάζοντας μοντέρνο σχεδιασμό, προηγμένη τεχνολογία και αναβαθμισμένα πρότυπα ασφαλείας. Πρόκειται για ένα πενταθέσιο SUV με μοντέρ-

νο εξωτερικό σχεδιασμό και διαστάσεις 4.615 x 1.901 x 1.670 mm, ενώ το μεταξόνιο των 2.750 mm εξασφαλίζει άνεση και ευρυχωρία για όλους τους επιβάτες.

Δεν θα ήταν υπερβολή αν λέγαμε ότι το Geely EX5 επαναπροσδιορίζει τα δεδομένα της κατηγορίας του, με κορυφαίο λόγο την αξιοποίηση του εσωτερικού χώρου στο 67,2%, προσφέροντας συνολική καμπίνα 4,03 τ.μ. και ωφέλιμο μήκος 1.891 mm. Ακόμη και επιβάτες ύψους 1,80 μ. απολαμβάνουν άνεση στο πίσω κάθισμα, με μεγάλο χώρο για το κεφάλι και εντυπωσιακά πλούσιο χώρο (1.005 mm) για τα πόδια – ιδανικό για άνετα οικογενειακά ταξίδια.

Η γυάλινη ηλιοροφή του Geely EX5 σχεδιάστηκε για να αναβαθμίζει την εμπειρία οδήγησης, προσφέροντας αίσθηση ελευθερίας και φωτεινότητα στο εσωτερικό. Με πανοραμική επιφά-

νεια 1,2 m<sup>2</sup> και ηλεκτρικό άνοιγμα, επιτρέπει στον οδηγό και τους επιβάτες να απολαμβάνουν τον φυσικό φωτισμό και τον φρέσκο αέρα με απόλυτη ευκολία, ενώ η ενσωματωμένη εσωτερική σκίαση εξασφαλίζει άνεση σε όλες τις καιρικές συνθήκες.

Ο χώρος αποσκευών ανέρχεται στα 461 λίτρα και μπορεί να φτάσει έως τα 1.877 λίτρα με πλήρη αναδίπλωση των πίσω καθισμάτων –επαρκής για έως και 21 βαλίτσες περίπου 50 εκατοστών– καλύπτοντας κάθε ανάγκη, από την καθημερινή μετακίνηση μέχρι μακρινά ταξίδια.

Επιπλέον, τα πίσω καθίσματα διαθέτουν ανασυρόμενο αποθηκευτικό κουτί 14 λίτρων, που ανοίγει εύκολα με μία μόνο κίνηση. Το Geely EX5 προσφέρει μια ολοκληρωμένη ψηφιακή εμπειρία μέσω ενός προηγμένου συστήματος τεσσάρων οθονών, που περιλαμβάνει: κεντρική οθόνη αφής HD 15,4 ιντσών, ψηφιακό πίνακα οργάνων LCD 10,2 ιντσών, μεγάλης διάστασης Head-Up Display 13,8 ιντσών και αλληλεπίδραση με το smartphone του χρήστη.

## Στον δρόμο

Το προηγμένο σύστημα ηλεκτροκίνησης 11-σε-1 του Geely EX5 αντιπροσωπεύει την αιχμή της τεχνολογίας στα EV. Μέσα από έναν εξαιρετικά ενοποιημένο σχεδιασμό, το σύστημα αυτό ξεχωρίζει για τέσσερα κορυφαία χαρακτηριστικά στην κατηγορία του: χαμηλότερο βάρος, μικρότερο μέγεθος, μεγαλύτερη ισχύ και ανώτερη ενεργειακή απόδοση.

Το EX5 είναι εξοπλισμένο με μπαταρία Short Blade (κοντής λεπίδας) 60,22 kWh, σχεδιασμένη για 1.000.000 χιλιόμετρα, που προσφέρει αυτονομία έως 430 χλμ. στην έκδοση Pro, ενώ η έκδοση Tech φτάνει τα 410 χλμ. Η μέγιστη ισχύς φτάνει τους 218 ίππους και η ροπή τα 320 Nm, προσφέροντας δυναμική και άμεση επιτάχυνση 0-100 km/h σε μόλις 6,9". Επιπρόσθετα, το Geely EX5 προσφέρει τρία προφίλ οδήγησης, Economy / Normal / Sport, προκειμένου επιμέρους λειτουργίες, όπως η απόκριση του κινητήρα, το σύστημα διεύθυνσης και τα φρένα, να προσαρμόζονται ανάλογα.

## Τιμή

Οι τιμές της γκάμας Geely EX5 αρχίζουν από 34.990 ευρώ για την έκδοση Geely EX5 Pro. Παράλληλα, ένα ολοκληρωμένο πακέτο προνομίων περιλαμβάνει 6 χρόνια δωρεάν service, 1 χρόνο δωρεάν φόρτιση, εγγύηση μπαταρίας για 200.000 χλμ. και 6 χρόνια δωρεάν πρόσβαση στην εφαρμογή Geely App. ●

**Σχεδιασμένο από την ομάδα Geely Design, το EX5 έλαβε το διάσημο βραβείο Red Dot, σε έναν από τους μεγαλύτερους διαγωνισμούς σχεδιασμού στον κόσμο**





# Γιατί μας αρέσουν τα αυτοκίνητα που μας αρέσουν;

**Ο ΚΑΘΕΝΑΣ ΜΑΣ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟΣ, ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΣ ΚΙ ΑΞΙΑΓΑΠΗΤΟΣ ΣΕ ΟΛΑ: ΡΟΥΧΑ, ΜΟΥΣΙΚΗ, ΔΙΑΣΚΕΔΑΣΗ, ΦΑΓΗΤΟ. ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΔΕΝ ΘΑ ΜΠΟΡΟΥΣΕ ΝΑ ΕΞΑΙΡΕΘΕΙ ΑΠΟ ΟΣΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΖΟΥΝ ΤΗΝ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΜΑΣ.**

Της Άννας Ματζοχωρίτη

Κόλιν Φάρελ,  
Corvette Sting Ray 66

**Δ**ιαλέγουμε ό,τι είμαστε, έτσι δεν είναι; Σε οποιαδήποτε έκφανση της καθημερινότητάς μας «είμαστε εμείς» μέσα απ' αυτά που έχουμε επιλέξει για να εξυπηρετούν-συμπληρώνουν τη ζωή μας. Καθημερινά, οι άνθρωποι απολαμβάνουν πράγματα όπως ο καλός ύπνος, η άσκηση και ο χρόνος ηρεμίας, καθώς αυτά βελτιώνουν τη σωματική και ψυχική υγεία, μειώνουν το άγχος και προσφέρουν μια αίσθηση ολοκλήρωσης ή ανανέωσης. Απλές απολαύσεις όπως ένα ζεστό ρόφημα ή ένα νόστιμο γεύμα φέρνουν επίσης καθημερινή ευτυχία, επειδή προσφέρουν στιγμές ευχαρίστησης και θαλπωρής. Επιπλέον, δραστηριότητες προσωπικής ανάπτυξης, όπως η μάθηση, ο προγραμματισμός δραστηριοτήτων ή η προσωπική περιποίηση συμβάλλουν στην καθημερινή μας ικανοποίηση. Το ίδιο και τα ρούχα που φοράμε, όπως και οι άνθρωποι που διαλέγουμε για παρέα. Όλα είναι επιλογές μας, όλα μας αντιπροσωπεύουν.

## Και το αυτοκίνητο;

Διάβασα κάπου πρόσφατα κάτι εξαιρετικά ενδιαφέρον. Ο Πιερ Μπουρντιέ, Γάλλος φιλόσοφος, κοινωνιολόγος και κοινωνικός επιστήμονας, δήλωσε πριν από αρκετές

δεκαετίες ότι «το γούστο ήταν ανέκαθεν ένα από τα κύρια στοιχεία της κοινωνικής διαφοροποίησης». Σύμφωνα με τη θεωρία του, μας επιτρέπει να κρίνουμε τους άλλους και να κρίνομαστε, ενώ μας δίνει την ευκαιρία να διακριθούμε, να ταξινομήσουμε τον εαυτό μας και, αναπόφευκτα, να ταξινομηθούμε κι εμείς.

**Το ερώτημα** «γιατί μας αρέσουν τα αυτοκίνητα που μας αρέσουν;» έχει τόσες απαντήσεις όσοι και οι άνθρωποι που το θέτουν. Ωστόσο, είναι δυνατόν να εντοπίσουμε μια σειρά από κοινούς παράγοντες, οι οποίοι εμφανίζονται σε κάθε περίπτωση. Κυρίαρχο κριτήριο στις επιλογές μας είναι η αίσθηση της πλήρωσης που εισπράττουμε από το μοντέλο που διαλέγουμε, βάσει στοιχείων όπως το ασυνήθιστο, η ομορφιά, η συναισθηματική σύνδεση αλλά και η «βιομηχανική ταυτοποίηση» της προσωπικότητάς μας...

## Συναισθημα VS «τετράγωνη λογική»

Η αλήθεια βέβαια είναι ότι όλοι έχουμε μια μικρή ή μεγάλη αγάπη για μια μάρκα ή μια χώρα, η οποία φιλτράρει και κατευθύνει το «αυτοκινητιστικό» γούστο μας. Η διαδικασία λήψης αποφάσεων μπορεί προφανώς να επηρεαστεί από συναισθηματικούς παράγοντες όπως η ταυτότητα και η κοινωνική πίεση, επομένως

**Τα αυτοκίνητα που διαλέγουμε, είτε αυτά είναι σπορ, πολυτελή, hatchback ή SUV, ενσαρκώνουν τις φιλοδοξίες και τις επιθυμίες μας: την αδρεναλίνη της ταχύτητας, το κύρος και την άνεση της δύναμης, την ισχύ και την περιπέτεια.**

Μηνιόνσε  
Lamborghini LM002,  
Mercedes SL,  
Chevrolet El Camino

είναι σημαντικό να εξισορροπούνται οι ανάγκες με τις επιθυμίες και να αποφεύγεται η λήψη καθαρά συναισθηματικών επιλογών.

Από την άλλη, οι άνθρωποι επιλέγουν αυτοκίνητα αξιολογώντας πρώτα τις ανάγκες τους, ορίζοντας έναν ρεαλιστικό προϋπολογισμό και στη συνέχεια ιεραρχώντας παράγοντες όπως η αξιοπιστία, η απόδοση, η τιμή και τα χαρακτηριστικά, πριν ερευνήσουν και δοκιμάσουν συγκεκριμένα μοντέλα. Είναι καθήκον λοιπόν των μηχανικών, των σχεδιαστών και των διαφημιστών, των οποίων η δουλειά είναι να διασφαλίζουν ότι οι δημιουργίες τους αφήνουν καλές αισθητικές εντυπώσεις και επίσης μας θαμπώνουν με την ευφυΐα τους, αυτές τις τεχνικές εξελίξεις που κάνουν τη ζωή μας ευκολότερη, να στοχεύουν στο μέσα μας, εκεί που «κάτι» μας μιλάει προσκαλώντας μας στις εκθέσεις των αντιπροσώπων....

**Και, όπως διάβασα κάπου** και συμφωνώ απόλυτα, η ομορφιά μπορεί να λειτουργεί και ως έκφραση κοινωνικής κυριαρχίας και αποτελεί ένα βήμα μπροστά στην κατανόηση του πολιτισμού ως ανθρώπινου φαινομένου: το γούστο μας μιλάει για εμάς κι εμείς μιλάμε μέσα από το γούστο μας. Και κάπως έτσι τοποθετούμε την παραγγελία μας για το επόμενο τετράτροχο μας...●



Lady Gaga, Lincoln Continental (1965)



Άλεξ Χίρσι (Supercar Blondie), Lamborghini







# Από το Passo dello Stelvio στα Ζαγοροχώρια!

**Η HONDA ΔΗΜΙΟΥΡΓΗΣΕ ΤΟΝ ΑΠΟΛΥΤΟ ΔΙΑΔΡΑΣΤΙΚΟ ΧΑΡΤΗ ΜΕ ΤΟΥΣ ΚΑΛΥΤΕΡΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ ΓΙΑ ΝΑ ΓΙΟΡΤΑΣΕΙ ΤΗΝ ΠΑΥΣΗ ΤΩΝ ΠΩΛΗΣΕΩΝ ΤΟΥ CÍVIC TYPE R ΣΤΗ ΓΗΡΑΙΑ ΗΠΕΙΡΟ, ΕΠΕΙΤΑ ΑΠΟ ΣΧΕΔΟΝ 30 ΧΡΟΝΙΑ** Της Άννας Ματζχωρίτη - Φωτό: Honda Media

**Σ**αν νέο δεν μας άρεσε, είναι η αλήθεια, πόσο μάλλον όταν μάθαμε ότι το «σύμβολο οδηγικής αριστείας» Honda Type R δεν θα αποτελεί πλέον επιλογή στις αγορές της Ευρώπης, έπειτα από σχεδόν 30 χρόνια επιτυχούς πορείας. Προφανώς μας δυσσάρέστησε, μας στενοχώρησε και μας πίκρανε. Πατί το Type R είναι συνώνυμο των ονείρων της εφηβείας μας που «παντρευτήκαμε» και κατά την ενήλικη περίοδο της ζωής μας... Τι να κάνουμε... Δυστυχώς δεν μπορούμε να επηρεάσουμε την απόφαση της ιαπωνικής εταιρείας. Έτσι, ας αρκεστούμε σε ένα ιδιότυπο fairwell για το οποίο η Honda δημιούργησε τον απόλυτο διαδραστικό οδικό χάρτη. Με περισσότερες από 120 θεαματικές διαδρομές σε 25 χώρες, ο χάρτης δίνει τη δυνατότητα στους οδηγούς να εντοπίσουν συναρπαστικούς δρόμους, εμβληματικές διαδρομές αλλά και κρυμμένα «διαμάντια», ώστε να ζήσουν το δικό τους roadtrip σ' αυτή τη μοναδικής ομορφιάς ήπειρο.

Ο οδηγός αυτός δημιουργήθηκε από τη Honda με βάση προτάσεις που μοιράστηκαν ειδικοί της αυτοκίνησης, λάτρεις της οδήγησης καθώς και ιδιοκτήτες και φίλοι του Civic Type R από όλη την Ευρώπη. Ονομάστηκε «Honda Dream Drives» και περιλαμβάνει διαδρομές που ξεκινούν από τον βορρά της Σκωτίας και φτάνουν έως τον νότο της Ισπανίας και την Ελλάδα, όλες προσεκτικά επιλεγμένες ώστε να προσφέρουν από εντυπωσιακές στροφές μέχρι μαγευτικά τοπία. Οι προτάσεις μπορούν να εξερευνηθούν ανά

θεματική ενότητα –διαδρομές παραθαλάσσιες, ορεινές, διασχίζοντας την ύπαιθρο ή με πανοραμική θέα– σε οποιαδήποτε χώρα επιλέξει ο χρήστης. Η εμπειρία ενισχύεται περαιτέρω χάρη στη συμβατότητα με το Apple Car Play και το Android Auto σε κινητές συσκευές.

Ο χάρτης περιλαμβάνει εμβληματικές διαδρομές, όπως το Stelvio Pass στην Ιταλία, τον αυτοκινητόδρομο Transfagarasan στη Ρουμανία και τον North Coast 500 στη βόρεια Σκωτία, αλλά και λιγότερο γνωστούς δρόμους που πρότειναν ντόπιοι οδηγοί.

**Το «Honda DreamDrives» περιλαμβάνει διαδρομές που φτάνουν από τον βορρά της Σκωτίας έως την Ελλάδα, προσεκτικά επιλεγμένες ώστε να προσφέρουν από εντυπωσιακές στροφές μέχρι μαγευτικά τοπία**

## To Type R

Το Type R έκανε το ευρωπαϊκό του ντεμπούτο το 1997 με το Integra, αλλά ήταν με το Civic EP3, τέσσερα χρόνια αργότερα, που το εμβληματικό κόκκινο σήμα καθιερώθηκε πραγματικά. Στη συνέχεια, επί 25 χρόνια και 5 γενιές, το Civic έθεσε νέα πρότυπα στην κατηγορία των hothatch ως προς τις επιδόσεις και την οδηγική απόλαυση, με περισσότερες από 70.000 πωλήσεις στην Ευρώπη.

## Μερικές σπουδαίες διαδρομές

Ξεκινάμε με το Great St. Bernard Pass, που συνδέει την Ελβετία με την Ιταλία, προσφέροντας εντυπωσιακή αλπική θέα και μαγευτικά ορεινά τοπία. Μέσα από τον German Alpine Road, μια διαδρομή 484 χιλιομέτρων που έχει καταταχθεί στις 100 κορυφαίες τουριστικές εμπειρίες της Γερμανίας, φτάνουμε στο Vrsic Pass, μια θεαματική διαδρομή με 50 κλειστές φουρκέτες στη Σλοβενία, που ανεβαίνει από την Kranjska Gora και κατεβαίνει στην κοιλάδα Soca για να φτάσουμε στη «Μέκκα» των Ειδικών Διαδρομών του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ράλι, την Col de Turini, στη Γαλλία, που είναι μία από τις πιο διάσημες ειδικές του Ράλι Μόντε Κάρλο από το Sospel ως τη La Bollène, με 34 διαδοχικές φουρκέτες. Και από εκεί στο διάσημο Passo dello Stelvio στην Ιταλία, που φέτος γιορτάζει τα 200 χρόνια του και που είναι το δεύτερο υψηλότερο πέρασμα στις Άλπεις. Η top επιλογή κλείνει με τη χώρα μας και την εμβληματική αγροτική διαδρομή στα Ζαγοροχώρια, που διασχίζει το Εθνικό Πάρκο Πίνδου και καταλήγει στα παραδοσιακά χωριά.

## Πού τις βρίσκουμε

Οι καλύτερες οδηγικές διαδρομές της Ευρώπης είναι διαθέσιμες στο ειδικό microsite [hondadreamdrives.com](https://hondadreamdrives.com). Οι χρήστες μπορούν να αναζητήσουν έναν συγκεκριμένο δρόμο –εφόσον γνωρίζουν το όνομά του– ή να επιλέξουν ανά χώρα, τύπο διαδρομής, απόσταση ή διάρκεια. Μόλις επιλεγεί η διαδρομή, παρέχονται λεπτομέρειες σχετικά με την τοποθεσία, καθώς και πληροφορίες για πιθανούς κινδύνους ή εποχιακούς περιορισμούς που μπορεί να αντιμετωπίσει ο οδηγός. Στη συνέχεια ο χρήστης μπορεί να ξεκινήσει πλοήγηση απευθείας μέσω Google Maps ή του ενσωματωμένου χάρτη στη συσκευή του. ●





Επιμέλεια  
TANIA ΔΕΛΗ

# Lok



## HUMANS

Νέα καμπάνια **Minas** με την υπογραφή του **Coutayar**



**Humans»** είναι ο τίτλος της φετινής καμπάνιας του **Minas** και έχει επίκεντρο τον άνθρωπο. «Σχεδιάζουμε για τους ανθρώπους, όχι για τις τάξεις. Για να ενώσουμε, όχι για να τραβήξουμε βλέμματα», υποστηρίζει το δημιουργικό τμήμα του brand. Η καμπάνια ξεδιπλώνεται μέσα από οκτώ διαφορετικούς χαρακτήρες και στιλ ανθρώπων απ' όλο τον κόσμο, που φορούν όλοι τα ίδια κοσμήματα, με διαφορετικό όμως τρόπο ο καθένας, θέλοντας έτσι να εκφράσουν τη μοναδικότητα και την προσωπική τους ταυτότητα. «Δεν έχει καμία σημασία η φυλή στην οποία ανήκουν,

η ηλικία ή το φύλο τους, σημασία έχει ότι είναι όλοι άνθρωποι». Μ' αυτό σαν μόντο οι πρωταγωνιστές πόζαραν μπροστά στον φακό του κορυφαίου μας φωτογράφου **Κώστα Κουτάγιαρ** σε styling του **Νικόλα Γεωργίου**, φορώντας κοσμήματα σε νέα σχέδια του **Προμηθέα** αλλά και κομμάτια από την **archive collection** του **Minas**.

Η επίσημη παρουσίαση της συλλογής θα γίνει το βράδυ της 12ης Δεκεμβρίου στις 20:00, στην Πέτρινη Αποθήκη του ΟΛΠ στον Πειραιά.

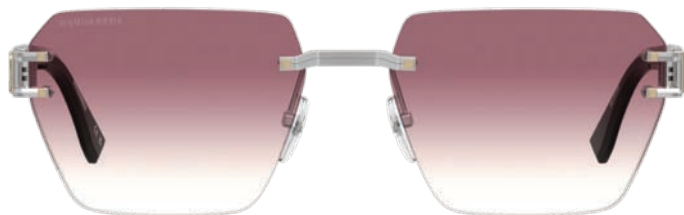
Χορηγός επικοινωνίας η **ATHENS VOICE**





### FARFETCH

Μπουφάν ASPESI με κουμπιά και τσέπες



### OTTICA CENTER

Γυαλιά ηλίου Dsquared² με χρυσές λεπτομέρειες



Επιμέλεια:  
ΕΛΕΝΗ ΒΑΡΔΑΚΗ



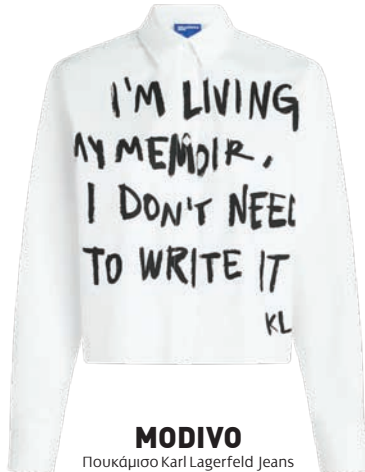
### KARL LAGERFELD

Τσάντα ώμου με ρυθμιζόμενο λουράκι €65



### HONDOS CENTER

Ιαματικό μεταλλικό νερό  
Vichy για προστασία και  
ενυδάτωση του δέρματος



### MODIVO

Πουκάμισο Karl Lagerfeld Jeans  
σε κανονική γραμμή



### ASPESI

Κοντή πουά φούστα



### ESSENCE

Κονσίλερ πλήρους κάλυψης  
σε ουδέτερη απόχρωση και  
ματ φινιρίσμα €3,59



### LAROCHE POSAY

Αντιρυτιδική κρέμα για άμεση σύσφιξη και ενυδάτωση



### CONVERSE

Η Converse και ο MVP του NBA Shai Gilgeous-Alexander  
παρουσιάζουν το πρώτο τους παπούτσι €129,90



*Αι παράτα με  
κι εσύ, έρχονται  
Χριστούγεννα  
κι ακόμα  
κυκλοφορούμε  
ξεκάλτσωτες  
με τα μιούλ  
στους δρόμους*



### STRADIVARIUS

Ζακέτα oversize από πλεκτό ύφασμα με V ντεκολτέ €29,99



### KOLIMPRI11.COM

Ασημένιο κολιέ «αγκαλιά»



### ABOUT YOU

Πουλόβερ Karl Lagerfeld Jeans  
σε σκούρο μπλε €159



### CATRICE

Κραγιόν «ESPRESSO  
YOURSELF» με λάμψη



### GLAMI.GR

Γυναικείο τσαντάκι Kurt Geiger με τσέπες  
από ανακυκλωμένο υλικό



## Ράνια Ράγκου Η ζωγραφική συναντά τα νέα μέσα

Ένας υβριδικός χώρος όπου η πραγματικότητα αποδομείται και επανασυστήνεται. Αυτό είναι το εικαστικό σύμπαν της Ράνιας Ράγκου στη νέα της έκθεση με τίτλο «*How to Blue the Yellow or The Idea of Things*», σε επιμέλεια Θάνου Σταθόπουλου.

Με όπλο τη φωτογραφία, το κολάζ, αλλά και τα ψηφιακά μέσα, η καλλιτέχνηδα πειραματίζεται με τη φόρμα, δημιουργώντας νέες εικόνες στο δικό της προσωπικό σύμπαν. Τα έργα που προκύπτουν δεν είναι φανταστικά, αλλά μια σύζευξη του πραγματικού με το μη-πραγματικό. Αντικατοπτρίζουν μια μετέωρη κατάσταση στον εσωτερικό κόσμο της Ράνιας Ράγκου, καθώς η ίδια έρχεται αντιμέτωπη με τον εαυτό της, αναζητώντας την προσωπική της αλήθεια. – Νίκη-Μαρία Κοσκινά

**INFO** Alma Gallery, 6 Νοεμβρίου έως 6 Δεκεμβρίου

«Me & myself 1»



Θέατρο, μουσική, εκθέσεις, προβολές. Πολιτιστικές προτάσεις που μας εντριγκάρουν αυτό το επτάημερο.



© ΕΛΙΝΑ ΓΟΥΝΑΝΛΗ

## 1 Το παράλογο της δικαιοσύνης

Ο Άρης Μπινιάρης σκηνοθετεί τον **Οδυσσέα Παπασπηλιόπουλο** στη «*Δίκη*» του Φραντς Κάφκα. Μια μέρα εισβάλουν στο σπίτι του Πόσεφ Κ. αστυνομικοί και τον συλλαμβάνουν, δίχως να έχει διαπράξει κάποιο έγκλημα. Ενώ προσπαθεί να καταλάβει πού οφείλεται η σύλληψή του, του επιτρέπεται να συνεχίσει κανονικά τη ζωή του, ενώ παρακολουθείται. Και σιγά σιγά συλλέγονται στοιχεία και χτίζεται από τους δικαστές μια κατάφωρη ενοχή για έναν εντελώς αθώο άντρα. **Θέατρο Ark, από 5 Νοεμβρίου**

## 4 Μουσική και ποίηση σε ρυθμούς Νότιας Ιταλίας

Οι **Encardia** παρουσιάζουν ξανά κάθε Κυριακή τη μουσικοθεατρική εκδοχή της «*Σονάτας του Σελήνηφωτος*» του Γιάννη Ρίτσου. Υπό την καλλιτεχνική επιμέλεια και σύνθεση του διακεκριμένου κιθαριστή **Μιχάλη Κονταξάκη**, το συγκρότημα προσεγγίζει το ποίημα με δημιουργικότητα. Κεντρικό πρόσωπο του έργου είναι μια γυναίκα χωρίς όνομα που συνομιλεί με το φεγγάρι-σύμβολο. Η παράσταση ξεκίνησε το ταξίδι της το 2021 στο πλαίσιο του «Όλη η Ελλάδα ένας πολιτισμός» και έκτοτε έχει παρουσιαστεί σε Μονεμβασία, Αθήνα και Καλαμάτα, ενώ πρόσφατα κυκλοφόρησε και σε βιβλίο-CD. **Theatre of No, έως 30 Νοεμβρίου**



© NDP Photo Agency

## 2 Τρισδιάστατος Βαν Γκογκ

Η έκθεση «*Van Gogh: The Immersive Experience*» μας ταξιδεύει στον κόσμο του σπουδαίου Ολλανδού ζωγράφου. Μέσα από εντυπωσιακές προβολές, τα έργα του ζωντανεύουν σε τοίχους, οροφές και δάπεδα, δημιουργώντας μια τρισδιάστατη εμπειρία τέχνης. Πάνω από 3.000 πίνακες και σκίτσα προβάλλονται με 60 προβολείς υψηλής ανάλυσης, ενώ η Αίθουσα Εικονικής Πραγματικότητας επιτρέπει στους επισκέπτες να περιηγηθούν στο δημιουργικό σύμπαν του Βαν Γκογκ. **Ολυμπιακό Κέντρο Γουδύ, έως 20 Δεκεμβρίου**

## 3 Η σωματικότητα στο θέατρο

Το Εθνικό Θέατρο σε συμπαραγωγή με το **Royal Court Theatre**, παρουσιάζει για πρώτη φορά στην Ελλάδα το «*Cow / Deer*», το πρωτοποριακό έργο των **Κέιτι Μίτσελ, Νίνα Σέγκαλ** και **Μελάνι Γουίλσον**, σε συνεργασία σκηνοθεσίας με την **Ειρήνη Φαναριώτη**. Μέσα από ζωντανά ηχητικά εφέ και αυθεντικές ηχογραφήσεις, οι θεατές αντιλαμβάνονται την ύπαρξη μιας αγελάδας και ενός ελαφιού, ανακαλύπτοντας τον κόσμο πέρα από τον άνθρωπο. **Μια ποιητική, συλλογική εμπειρία που εξερευνά τη φύση, το σώμα και τον ήχο.** **Εθνικό Θέατρο, Πρεμιέρα 7 Νοεμβρίου**



© ΚΙΚΗ ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ (ΕΙΣΕΡΓΑΣΙΑ: ΜΑΥΡΑ ΓΙΔΙΑ)

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](mailto:avguide@athensvoice.gr)





## 5 Η διαχρονική σάτιρα για την υποκρισία και τις ανθρώπινες αδυναμίες

Τέσσερις αιώνες μετά τη γέννηση του Μολιέρου, ο «*Ταρτούφος*» επιστρέφει στη σκηνή, σε σκηνοθεσία **Ελένας Μαυρίδου**, με πρωταγωνιστή τον **Γιάννη Τσορτέκη**. Η παράσταση αποτελεί μια διαχρονική σάτιρα για την υποκρισία, τη θρησκοληψία και τις ανθρώπινες αδυναμίες. Ένας αινιγματικός επισκέπτης εισβάλλει στην οικογένεια, παραπλανά, μεταστρέφει την πίστη και διαστρεβλώνει αξίες όπως η φιλία, ο έρωτας και η τιμή, αποκαλύπτοντας τον εαυτό του ως δεξιότεχνη της εξαπάτησης αλλά και καθρέφτη της κοινωνίας. *Θέατρο Αλκυονίδας, από 7 Νοεμβρίου*



## 6 Ένα ποιητικό αντιπολεμικό κείμενο

Ένα έργο του Σαίξπηρ, άγνωστο σχεδόν στο ελληνικό κοινό, παρουσιάζεται φέτος στην αθηναϊκή σκηνή. Ο «*Ερρίκος Ε'*», σε μετάφραση και σκηνοθεσία **Αλέξανδρου Διαμάντη** αποτελεί ένα πολεμικό και ταυτόχρονα ιδιαίτερα ποιητικό κείμενο. Ο Ερρίκος Ε', βασιλιάς της Αγγλίας, αποφασίζει να πολεμήσει ενάντια της Γαλλίας και τη νικάει. Ένα κείμενο μέσα από το οποίο τόσο ο Σαίξπηρ όσο και ο σκηνοθέτης επιθυμούν να περάσουν το μήνυμα πως μόνο η αγάπη έχει σημασία έχει σημασία στη ζωή μας. *Θέατρο Σημείο, από 7 Νοεμβρίου*



## 7 Ο Ντον Πασκουάλε επιστρέφει στο Ολύμπια

Περισσότερο από επτά δεκαετίες μετά την πρώτη του παρουσίαση, ο «*Ντον Πασκουάλε*» επιστρέφει στο Ολύμπια. Σε μουσική διεύθυνση του **Γιώργου Ζιάβρα** και σκηνοθεσία της **Ελένης Ευθυμίου**, η κωμική όπερα ζωντανεύει την ιστορία του ηλικιωμένου Πασκουάλε, που παντρεύεται τη Νορίνα, πέφτει θύμα της πονηρίας του Μαλατέστα και τελικά βλέπει την αγάπη και την ευτυχία των νέων να επικρατεί. Η νέα παραγωγή αναδεικνύει με φρεσκάδα τη διαχρονική γοητεία της πιο διάσημης κωμικής όπερας του Ντονιτσετί. *Ολύμπια Δημοτικό Θέατρο «Μαρία Κάλλας», 11, 13, 15 & 18 Νοεμβρίου*

## 8 Φθινόπωρο με σύγχρονη τέχνη

Το Εθνικό Μουσείο Σύγχρονης Τέχνης εγκαινιάζει δυο νέες εκθέσεις την ίδια ημέρα. Η πρώτη με τίτλο «*Ελληνικός μήνας στο Λονδίνο: 50 χρόνια μετά*», σε επιμέλεια **Πολύνας Κοσμάκη**, αναβιώνει τη διοργάνωση «*The Greek month in London*», που πραγματοποιήθηκε τον Νοέμβριο και τον Δεκέμβριο του 1975. Η δεύτερη, ο «*Θαλασσοκάμπος*», σε επιμέλεια **Δανάης Γιαννόγλου και Κυβέλης Μαυροκορδοπούλου**, αποτελεί μια ομαδική έκθεση με θέμα τα τοπία και την πολυπλοκότητά τους. *ΕΜΣΤ, από 8 Νοεμβρίου*



## 9 The shapes of desire

Η νέα έκθεση του **Στάθη Αλεξόπουλου** ζωντανεύει στους χώρους του ξενοδοχείου *Nyx*, σε συνεργασία με τη *Sianti Gallery*. Με τον τίτλο «*The shapes of desire*», φέρνει την τέχνη στη καρδιά του κέντρου. Έντονα χρώματα και δυναμικά σχήματα γλυκτών συναντούν τον ρυθμό της καθημερινότητας, προσκαλώντας τόσο τους διαμένοντες στο ξενοδοχείο όσο και τους περαστικούς να βιώσουν τη σύγχρονη ελληνική δημιουργία μέσα σε μια ατμόσφαιρα κομψότητας και έμπνευσης. *Nyx Esperia Hotel, έως 30 Νοεμβρίου*



## 10 Μέσα στα άδυτα της κουζίνας ενός πολυσύχναστου εστιατορίου

Ο Γιώργος Κουτλής σκηνοθετεί το έργο «*Κουζίνα*» του Άντι Γουέμπστερ, που αν και γράφτηκε στη δεκαετία του 1950 παραμένει επίκαιρο. Η παράσταση παρακολουθεί μια εξαντλητική μέρα σε πολυσύχναστο εστιατόριο, όπου μάγειρες από διαφορετικές χώρες προσπαθούν να επιβιώσουν και να ονειρευτούν μέσα στην πίεση και την ασφυκτική καθημερινότητα. Με κυνισμό, χιούμορ και μουσικότητα, αναδεικνύει το υπαρξιακό αδιέξοδο των ανθρώπων στην παγκόσμια εργασιακή ζούγκλα. *Κιβωτός, από 7 Νοεμβρίου*



## 11 Μια παράσταση για την κλιματική κρίση

Ο Καλλιτεχνικός Διευθυντής του Ελληνογερμανικού Θεάτρου (ΕΓΘ) **Κώστας Παπακωστόπουλος** σκηνοθετεί την παράσταση «*Ο ομφαλός της Γης*», βασισμένη στο έργο του Φινκ Κλάιντχου. Το έργο συνδυάζει λόγο, βίντεο και μουσική, εξερευνώντας την κλιματική κρίση και την ανάγκη σωτηρίας του πλανήτη. Η Πυθία, ενσάρκωμένη από τη **Λίζα Ζοφί Κουστς**, αφηγείται τις προκλήσεις της Μπτέρας Γης, καλώντας το κοινό να αναθεωρήσει τη σχέση του με τη φύση. *Εναλλακτική Σκηνή ΕΛΣ, 7 Νοεμβρίου*



## 12 Τα μπουκέτα μνήμης της Αναστασίας Γκινάκη

Η εικαστικός, στη νέα της έκθεση με τίτλο «*Bouquets of Memory*», σε επιμέλεια του **Γιώργου Τζάνερη**, καλεί τον θεατή να βυθιστεί στον ανάγλυφο, εξπρεσιονιστικό κόσμο της, όπου τα μπουκέτα αιωρούνται, τα χρώματα πάλλονται και τα θέματα απελευθερώνονται, προσφέροντας χώρο για προσωπικές αναγνώσεις και μια εμπειρία υπέρβασης των αισθήσεων. *Genesis Gallery, 6 έως 22 Νοεμβρίου*





## Θεία Σούλα Το καινούργιο μεζεδοπωλείο στο Παλαιό Φάληρο είναι νόστιμο και καθόλου δήθεν

Της ΚΑΤΕΡΙΝΑΣ ΒΝΑΤΣΙΟΥ

Οι φωτογραφίες της Θείας Σούλας υπάρχουν παντού. Με τον Τσε Γκεβάρα. Με τον Τζον Λένον. Με τη βασίλισσα Ελισάβετ στα νιάτα της. Τον Μπιλ Κλίντον και τη Ζωζώ Σαπουντζάκη. Αυτή η θεία έχει φίλους παντού. Σε περίοπτη θέση, και μάλιστα κορνιζαρισμένη, υπάρχει μία φωτογραφία με τον Ανδρέα Παπανδρέου και την ίδια σε σεβάσμια πόζα και ύφος. Ε, ναι. Διαλέγω ένα τραπέζι από όπου βλέπω το μπαρ στο βάθος. Από πάνω του, με νέον γράμματα, η φράση «Όλα μάταια». Λες κι έχω έρθει για φαγητό στο υποσυνείδητό μου.

Το σπίτι της Θείας Σούλας άνοιξε πριν μερικές εβδομάδες (στις 7 του Οκτώβρη) στο Παλαιό Φάληρο. Ανάμεσα σε πολυκατοικίες, μια γωνιά νόστιμη, πληθωρική, με μεζεδάκια και μπόλικο χιούμορ. Γιατί μεζεδοπωλείο είναι η Θεία Σούλα και το λέει η καρδιά της. Τη δημιούργησαν τρεις φίλοι με χρόνια εμπειρίας στην εστίαση: ο Στράτος Τσιάτος, ο Πάννης Στρατής και ο σεφ Βασίλης Γεωγλήρης, που κι αν έχει καταγράψει χιλιόμετρα στις κουζίνες της Αθήνας (Warehouse, Papillon, DOT). Λέει ο ίδιος: «Θέλαμε ένα μαγαζί που να ξυπνάει τις μνήμες. Ένα μεζεδοπωλείο της μοντέρνας εποχής, αλλά με καθαρές γεύσεις».

Το μενού είναι μικρό, παρεϊστικό και τίμιο – τα περισσότερα πιάτα δεν το φτάνουν το 10ευρο. Παίρνουμε πατάτες τηγανητές με αρσενικό Νάξου, που έρχονται βουνό (σ.σ. είναι τόσο πολλές, που πρώτη φορά στη ζωή μου δεν καταφέρνω να φάω όλες τις πατάτες – έσκασα!), κεφτεδάκια με κρέμα μαύρου σκόρδου, μια νόστιμη ρεβυθάδα με καπνιστό απάκι (διόρθωση: το τέλειο απάκι!) και αγιολί, και υπέροχα κεμπάκια με το κρεμμυδάκι, την πιπεριά και τη (ροδίτικη) πιτούλα τους, ψημένα στην εντέλεια – σωστά ζουμερά λουκουμάκια! Είναι πιάτο ημέρας, αλλά κάνουν

τόσο χαμό, που μάλλον θα μπουκ μόνιμα στο μενού (εγώ πάντως το ζήτησα, να ξέρετε). Από κοντά, έχουμε και ένα καυτό καρβελάκι προζυμένιου ψωμιού, με το λαδάκι και τις ελίτσες του – τόσο νόστιμο που το τρως και σκέτο (αν και στον κατάλογο θα βρεις πολλές αλοιφές που αναζητούν βούτες...).

Έχει κι άλλα ωραία... Πείνιρλί με ντομάτα, θυμάρι, λουκάνικο κι αυγό, τηγανιά κοτόπουλο με πιπεριά Φλωρίνης, μουστάρδα και λεμόνι, χοιρινά πανσετάκια με γιουρτοπελτέ και μοσχολέμονο, που είναι και το best seller – όντως δεν λείπει από κανένα τραπέζι γύρω μου. Ο Βασίλης λέει ότι πάντα θα υπάρχουν πιάτα ημέρας, σύντομα θα εμφανιστεί και μια σούπα, όπως κι άλλα πιάτα «ανάλογα με τα υλικά που θα μου δώσει ο χειμώνας», μια που αυτός ο μάγειρας την ακολουθεί την εποχικότητα και τη σέβεται. Επίσης, αν ζητήσεις ένα τσιπουρομεζέ, όλο και κάτι θα σου φτιάξει για να πιεις το τσιπουράκι σου. Όπως φαντάζομαι θα έκανε και η κάθε Θεία Σούλα.

Τρώμε και πίνουμε (ωραίο χύμα κρασάκι), ακούμε έντεχνο και παλιό λαϊκό (προσεχώς και live). Έχω καιρό να νιώσω έτσι ζεστά κι άνετα εκεί έξω. Επιτέλους ένα μαγαζί που δεν είναι δήθεν, δεν νιώθει την ανάγκη να αποδείξει τίποτα, κι ούτε το χρειάζεται. Λίγο πριν φύγω, ρωτάω τον Στράτο ποια είναι η Θεία Σούλα. Κι εκείνος απαντά: «Η Θεία Σούλα πάνω απ' όλα είναι μερακλού: κανίζει, πίνει... Μαγειρεύει ωραία όμως! Είναι κι έξω καρδιά. Μπορεί να κάνει παρέα με όλους (βλ. Παπανδρέου και Σαπουντζάκη) και ενώ έχει γνωριμίες με όλο τον καλό τον κόσμο, εκείνη αδιαφορεί για τα μεγαλεία, γιατί σ' αυτή τη ζωή όλα είναι μάταια. Τη νοιάζει μόνο αυτό το κουτουκάκι, να μαγειρεύει για τον κόσμο που έρχεται εδώ και να περνάει καλά». Γεια σου, ρε Σούλα, εσένα θέλωμε!



Ενδυμίωνος 4, Παλαιό Φάληρο, 2109822402  
Insta: heia\_soula\_athens



## ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ ΜΕ ΑΙΤΙΑ

### Το τελευταίο αστείο της ζωής στον Κούντερα

Του ΑΡΗ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ

Έπαθα σοκ. Ο Κούντερα, ο Μίλαν Κούντερα έσβησε προς το τέλος της ζωής του με άνοια; Ξαπλωμένος στο κρεβάτι, εκείνος ο όμορφος άντρας, κοιτούσε με παραξευμένο βλέμμα τους πιο κοντινούς του ανθρώπους; Αυτός που έγραψε το «Αστείο» και το αγαπημένο μου μυθιστόρημα «Η ζωή είναι αλλού» ήταν τώρα κάπου αλλού ο ίδιος; Πώς να χωνέψω κάτι τέτοιο; Κι αν είχε χαθεί η μάνα μου από το ίδιο αυτό βδελυρό ανοσιούργημα της φύσης, από εκείνες τις θλιβερές ασβετώσεις του εγκεφάλου που μαρμαρώνουν τις νευρωνικές συνάψεις, ξεστρατίζουν τη σκέψη και φιμώνουν τη μνήμη. Ο Κούντερα! Που σημαίνει ότι δεν υπάρχει σωτηρία. Μπορεί να γράψεις αριστουργήματα, κι όμως κάποιος να σου φυλάει για το τέλος το δικό του αστείο. Μόνο που κανείς δεν γελάει – όπως άλλωστε δεν γελάει κι ο αναγνώστης διαβάζοντας το ομότιτλο βιβλίο του σπουδαίου Τσέχου συγγραφέα.

Θέλω να πω, λάτρευα τον Κούντερα. Στη βιβλιοθήκη μου υπάρχουν όλα τα βιβλία του. Και σήμερα συνέβη να διαβάζω αυτό το βιβλίο της **Φλοράνς Νουαβίλ**, μιας Γαλλίδας δημοσιογράφου, που τυχαίνει να είναι και συγγραφέας και που μας δίνει στις σελίδες της κάμποσες εξαιρετικές στιγμές με τον Κούντερα, καθώς τη συνέντευξη μαζί του μια μακρά και γόνιμη φιλία.

Χάρη στη Νουαβίλ ξαναθυμόμαστε τον Κούντερα, μαθαίνουμε πράγματα για τη ζωή του και τις σκέψεις του, εντυφλούμε στο συγγραφικό του ξεκίνημα. Μέσα από τις σελίδες της –και χάρη

στη μετάφραση του **Γιάννη Η. Χάρη**– συναντιόμαστε ξανά με τον συγγραφέα εκείνον που αναγκάστηκε να φύγει από την πατρίδα του διωγμένος από το Κόμμα που την κυβερνούσε, για να καταφύγει στη Γαλλία, όπου και άνθισε συγγραφικά – όπως παλιότερα και οι δικοί μας, ο Καζαντζάκης, ο Βασιλικός, ο Αλεξάκης.

Διαβάζουμε τις ιδέες του για το μυθιστόρημα, για την ανθρώπινη ύπαρξη, για τις κομματικές ταυτότητες, για την ελευθερία. Βρίσκουμε σπαράγματα από κείμενα και συζητήσεις, συναντήσεις σε παρισινά μπιστρό και εξοχικά εστιατόρια, ένα ταξιδιωτικό ημερολόγιο από τη Βοημία (ο Κούντερα γεννήθηκε στο Μπρνο, το οποίο μόλις έβαλα στην bucket list μου) κι ένα σωρό από φωτογραφίες του συγγραφέα αλλά και σκίτσα του που σχεδίαζε ενίοτε για τα εξώφυλλα των βιβλίων του.

Ο διάδοχος της «Δίκης» και του «Καλού στρατιώτη Σβέικ» ζωντανεύει μπροστά μας χάρη στην πεζογραφική δεξιότητα της Φλοράνς Νουαβίλ, η οποία μας προτρέπει με τον τρόπο της να επανακάμψουμε στα βιβλία του Κούντερα, να απολαύσουμε για μία ακόμη φορά την «Αβάσταχτη ελαφρότητα της ύπαρξης», την «Αθανασία», τους «Γελιούς έρωτες», το «Βιβλίο του γέλιου και της λήθης», το «Βαλς του αποχαιρετισμού».

Και όσοι αρέσκονται στα μαθήματα δημιουργικής γραφής αλλά απαρέσκονται στον συναγελισμό με τη μαθητιώσα νεολαία ήρθε η ώρα να εντυφλήσουν στην «Τέχνη του μυθιστορήματος», διά χειρός Μίλαν Κούντερα.

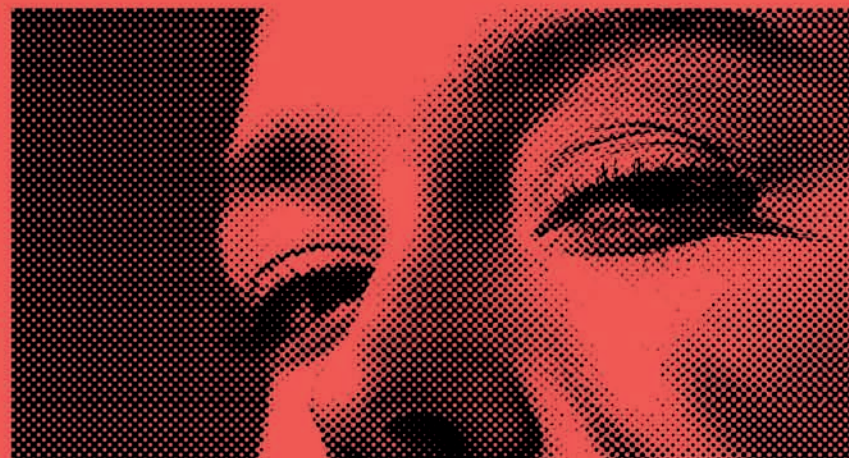
Υ.Γ. Η Φλοράνς Νουαβίλ έχει γράψει το μυθιστόρημα «Ερωτομανία» (κυκλοφορεί στα ελληνικά από εκδόσεις της Εστίας). Καθόλου άσχημος τίτλος, δεν νομίζετε;



**Φλοράνς Νουαβίλ**  
**Μίλαν Κούντερα**  
**«Γράψιμο...**  
**τι ιδέα κι αυτή!»**  
ΕΚΔ. ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΟ  
ΤΗΣ ΕΣΤΙΑΣ

goodstories  
SUMMIT 2025

# BE PART of the STORY



21.11

ΩΔΕΙΟΝ  
ΑΘΗΝΩΝ

10.00-18.00  
ΑΜΦΙΘΕΑΤΡΟ  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΕΣΠΟΤΟΠΟΥΛΟΣ

[www.goodstoriessummit.gr](http://www.goodstoriessummit.gr)

STORYMENTOR



## Η «Αλεξάνδρεια» του Φωκά Ευαγγελινού

Μια θεατρική ωδή στη μνήμη και στον έρωτα

Της ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΜΠΡΟΥΝΤΖΑΚΗ

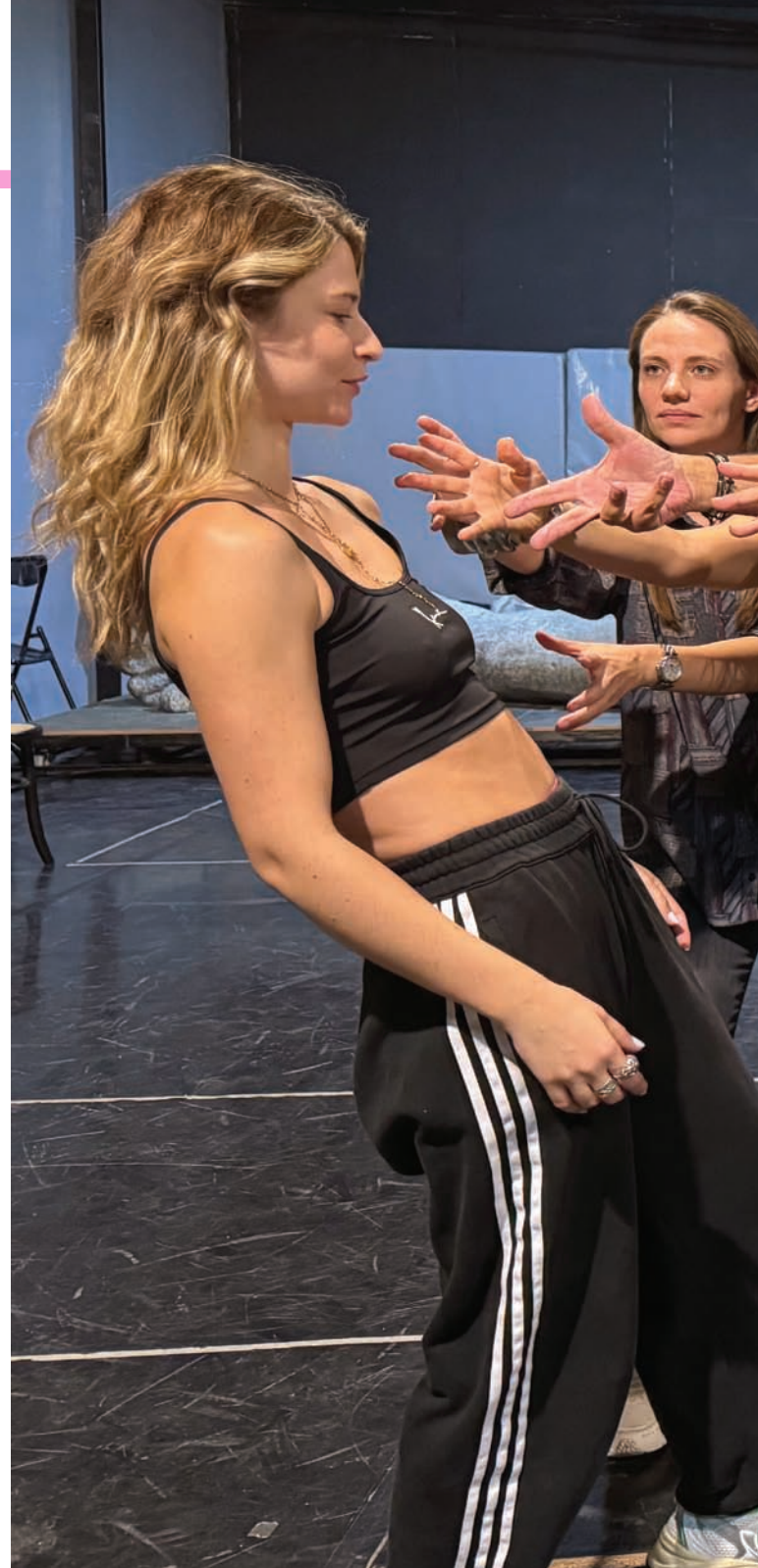


Στην κοσμοπολίτικη Αλεξάνδρεια του Μεσοπολέμου Άγγλοι, Γάλλοι, Άραβες, Εβραίοι και Έλληνες συγχρωτίζονται και αλληλεπιδρούν μέσα σ' έναν κόσμο που αλλάζει. Ένας απρόσμενος έρωτας γίνεται η αφορμή για να ξετυλιχθεί μια ιστορία πάθους και ανατροπής. Η πολυαναμενόμενη παραγωγή «Αλεξάνδρεια», σε σύλληψη και σκηνοθεσία Φωκά Ευαγγελινού, ανεβαίνει στο **Θέατρο Παλλάς** από τις 14 Νοεμβρίου έως τις 21 Δεκεμβρίου, με πρωτότυπο κείμενο της **Ζέτης Φίτσιου**, και υπόσχεται μια πολυαισθητηριακή εμπειρία, όπου η ποίηση, ο έρωτας και η Ιστορία συνυπάρχουν. Η παράσταση είναι ένα ταξίδι στο παρελθόν κι οι ήχοι της **Ευανθίας Ρεμπούτσικα**, γεμάτοι νοσταλγία και συγκίνηση, αναδεικνύουν τη μαγεία μιας εποχής που η Αλεξάνδρεια υπήρξε λίκνο πολιτισμού και πνευματικής αναγέννησης. Συνάντησα τον Φωκά Ευαγγελινό στο «φυσικό του περιβάλλον», το θέατρο. Καθίσαμε σ' ένα τραπέζι με αταίριαστες μεταξύ τους καρέκλες, όλες μέρος παλιότερων παραστάσεων, και μιλήσαμε για τη δική του Αλεξάνδρεια... Εκείνη την πόλη-θρύλο, όπου η φαντασία και η μνήμη διασταυρώνονται κάτω από τον μεθυστικό ουρανό της Ανατολής.

— Η Αλεξάνδρεια είναι μια πόλη φορτισμένη με μνήμη, ποίηση και φως. Τι ήταν αυτό που σας ώθησε να την αναβιώσετε σκηνικά; Δεν έχω επισκεφτεί ποτέ την Αλεξάνδρεια, ενώ έχω ταξιδέψει σε πολλά μέρη. Η Ανατολή με γοητεύει, αλλά ειδικά η Αλεξάνδρεια! Οι ρίζες του ελληνισμού είναι πολύ βαθιές σ' αυτή την πόλη. Κάνοντας έρευνα, ανακάλυψα τον ελληνισμό που άνθισε εκεί κι «έφυγε» αναίμακτα. Σκεφτόμουν πώς θα μπορούσε όλη αυτή η αίσθηση να γίνει παράσταση. Μέσα από την ιστορία και φυσικά τη μυθοπλασία θέλησα να φτιάξω μια σκηνική αποτύπωση. Εκεί ήταν και η δυσκολία, αλλά είμαι τυχερός, γιατί όλοι οι συνεργάτες μου, ηθοποιοί και συντελεστές του έργου, μοιράστηκαν με την καρδιά τους το όνειρό μου. Η Ζέτη Φίτσιου έγραψε το κείμενο έπειτα από πολύμηνη διαδικασία αναζήτησης και ανταλλαγής απόψεων μ' εμένα. Η διαδικασία της ολοκλήρωσης του έργου ήταν ένα μεγάλο ταξίδι. Αυτό που με γοήτευσε βαθιά είναι η ποίηση του Καβάφη. Πέρα από τα ερωτικά ποιήματα, οι φράσεις, οι λέξεις και ο τρόπος που αναλύει καταστάσεις, συναισθήματα και ιστορικά γεγονότα είναι μοναδικός. Στο έργο, χωρίς να τον προσωποποιώ, είναι πολύ έντονο το στοιχείο του. Αν υπάρχει ακόμα Αλεξάνδρεια για τον ελληνισμό, πιστεύω ότι είναι και λόγω του Καβάφη.

— Στην παράσταση, ο έρωτας μοιάζει να λειτουργεί σαν γέφυρα ανάμεσα στην Ιστορία και στη φαντασία. Πιστεύετε ότι ο έρωτας είναι πράγματι ο πιο αληθινός τρόπος να αφηγηθεί κανείς μια εποχή; Πιστεύω πάρα πολύ σ' αυτό. Θεωρώ ότι το να μπορείς να ερωτευτείς είτε ανθρώπους είτε καταστάσεις είναι πάρα πολύ όμορφο, γιατί σε οδηγεί στη γνώση μέσα από λάθη κι από πράγματα που δεν θα έκανες υπό κανονικές συνθήκες. Αλλά μιλάμε για τον υγιή έρωτα, γιατί ο έρωτας σε φτάνει και σε άκρα, μπορεί να σε κάνει πολύ χειρό-

Η Ανατολή με γοητεύει, αλλά ειδικά η Αλεξάνδρεια! Οι ρίζες του ελληνισμού είναι πολύ βαθιές σ' αυτή την πόλη.



τερο. Ο έρωτας στο έργο ανθίζει στο περιβάλλον της Αλεξάνδρειας σε μια συγκεκριμένη εποχή, όπου φυσικά παίζουν ρόλο τα ήθη και τα έθιμα, οι απαγορεύσεις και η λαγνεία που χαρακτηρίζει την Ανατολή. Υπάρχει μια φράση στο θεατρικό που λέει «στην Αλεξάνδρεια τίποτα δεν είναι όπως φαίνεται»... Πιστεύω ότι ο έρωτας είναι κινητήριος δύναμη.

— Η Αλεξάνδρεια του Μεσοπολέμου υπήρξε σταυροδρόμι πολιτισμών και ταυτοτήτων. Πώς μεταφράζεται αυτή η κοσμοπολίτικα ατμόσφαιρα στη σκηνική γλώσσα που επιλέξατε; Έχω την ευλογία να συνεργάζομαι με τον Κεντ, που έχει το Παλλάς. Από τότε που του κατέθεσα τη σκέψη μου, μου είπε «Φωκά μου, ό,τι θες. Προχωράμε!», οπότε έχω έναν θίασο πολυπληθή κι αυτό με βοηθά να αποτυπώσω στο 100% τις εικόνες που θέλω σε σχέση με την εποχή. Η κοσμοπολίτικη κοινωνία της Αλεξάνδρειας –οι Άγγλοι, οι Γάλλοι, οι Έλληνες– ζούσε σε πιο προστατευμένες περιοχές. Εκεί ζούσε η ελίτ, αλλά υπήρχε και η αραβική συνοικία, όπου ζούσαν Έλληνες του μόχθου. Ζούσαν όμως αρμονικά, κάτι το οποίο με ιντριγκάρει, γιατί σήμερα βλέπουμε ότι τα πράγματα οδηγούνται πλέον σε μια γκετοποίηση. Λέει στο κείμενο: «Κάτω από τα χρυσά κουτάλια, ο κόσμος έβραζε». Υπήρχαν όμως και τρομερές ανισότητες κι αυτό οδήγησε στην επανάσταση.

— Από τη Eurovision μέχρι το Εθνικό Θέατρο, έχετε κινηθεί ανάμεσα σε εντελώς διαφορετικούς κόσμους. Τι κρατάτε σταθερό μέσα σ' αυτή τη διαρκή μεταμόρφωση; Ποια είναι η «υπογραφή» που δεν εγκαταλείπετε ποτέ; Δεν βάζω ταμπέλες. Μπορώ να είμαι και στο Εθνικό και στο ελεύθερο θέατρο και στη Eurovision. Αγαπώ πραγματικά αυτό που κάνω





και το αντιμετωπίζω κάθε φορά ως λευκή σελίδα, προσφέροντας την εμπειρία την οποία έχω αποκτήσει όλα αυτά τα χρόνια. Ο Θεός με ευλόγησε και συναντήθηκα με πολλούς άξιους ανθρώπους σε όλους τους χώρους, και στην τηλεόραση και στο θέατρο, και έμαθα από αυτούς. Αυτό που κρατώ είναι η αληθινή επικοινωνία με τους ανθρώπους. Δεν έχω να αποδείξω τίποτα. Και υπάρχουν πολλοί καλύτεροι από μένα. Προσωπικά, με ενδιαφέρουν οι σχέσεις. Δεν θα άλλαζα με τίποτα αυτό που κάνω. Σαν σφραγίδα θα έβαζα ότι θέλω να 'μαι καλά μ' αυτό που κάνω, γιατί μου δίνει δύναμη να συνεχίζω. Είμαι συνέχεια στην αναζήτηση.

— Έχετε πει πως ο χορός δεν είναι απλώς κίνηση, αλλά τρόπος ύπαρξης. Πώς ενσωματώνεται αυτή η φιλοσοφία σε μια παράσταση όπου κυριαρχεί το λογοτεχνικό στοιχείο και η μουσική δραματουργία;

Για μένα ο χορός δεν μεταφράζεται ως χορογραφία. Είναι η κινησιολογική ύπαρξη του ανθρώπου. Ο τρόπος με τον οποίο στέκεται, συνομιλεί και εκφράζεται είναι κίνηση, είναι ο χορός. Από την ώρα που γεννιόμαστε υπάρχει ρυθμός. Αλλιώς περπατάει ο ένας, αλλιώς ο άλλος. Ο ρυθμός αυτός είναι χορός. Όταν μου λέει κάποιος «εγώ δεν χορεύω», απαντώ «δεν έχεις ασχοληθεί με τον χορό». Κάθε εποχή έχει συγκεκριμένη στάση σώματος. Αλλιώς θα αποτυπώσεις το σώμα και την κινησιολογία σε

καθεμιά. Ο χορός δεν είναι πάντα βήματα, είναι και η στάση του σώματος πάνω στη σκηνή, και αυτό το δουλεύουμε πολύ εδώ.

— Η «Αλεξάνδρεια» είναι μια παράσταση που ισορροπεί ανάμεσα στο θέατρο, τη μουσική και την ποίηση. Πόσο δύσκολο είναι να κρατήσετε την ισορροπία ανάμεσα στην αφήγηση και την εικόνα χωρίς να καθεί το συναίσθημα;

Είναι πολύ εύκολο όταν έχεις καλούς ηθοποιούς και ανθρώπους με ταλέντο. Είναι μια ομάδα που δημιουργεί το σύνολο. Η Ευανθία Ρεμπούτσικα δημιουργεί μουσικές που σου ξυπνούν μνήμες χωρίς να μιλάει ο ηθοποιός. Η ίδια η μουσική μιλάει. Είναι μια συνολική δουλειά, όπου το ερωτικό στοιχείο, η ποίηση, ο λόγος, όλα ενσωματώνονται τόσο όμορφα!

— Μανόλης Παντελιδάκης, Ιωάννα Τσάμη, Γιώργος Τέλλος, Ζέτη Φίτσιου, Ευανθία Ρεμπούτσικα — μια πραγματική dream team. Πώς λειτουργεί αυτή η χημεία ανάμεσα στους δημιουργούς; Πόσο καθοριστική είναι η συλλογική ενέργεια για μια παράσταση σαν την «Αλεξάνδρεια»;

Η «Αλεξάνδρεια» ήταν ένα όραμα, ένα όνειρο. Το γεγονός ότι στο άρμα αυτού του ονείρου μπήκαν όλοι αυτοί οι συντελεστές είναι τιμή για εμένα. Συνομιλώντας με τους συνεργάτες μου, είδα πόσο αγάπησαν κι εκείνοι την εποχή και τη σύλληψη του

**Πρωταγωνιστούν**  
Άννα Μάσχα, Εριέττα Μανούρη, Ιωάννης Παπαζήσης, Αλκιβιάδης Μαγγόνas, Χριστίνα Αλεξανιά, Ελένη Καρακάση, Αλίνα Κοτσοβούλου, Δημήτρης Δεγαΐτης, Φωτεινή Παπαθεοδώρου, Πάννης Στόλλας, Πάννης Μανιός, Αλέξανδρος Σιάτρας, Δημήτρης Μαχαίρας, Χρίστος Νικολάου, Δανάη Πολίτη, Παναγιώτης Παντέρας, Ηλιάνα Ιωαννίδου

**Συντελεστές**  
Σύλληψη-Σκηνοθεσία: Φωκός Ευαγγελινός  
Κείμενο: Ζέτη Φίτσιου  
Μουσική: Ευανθία Ρεμπούτσικα

έργου. Αυτό, αν μη τι άλλο, είναι ευλογία. Πρωταγωνίστριες στο έργο είναι η Άννα η μεγάλη, η πρωταγωνίστρια του '60 στο θέατρο, που την παίζει η Άννα Μάσχα, και η Άννα η μικρή στο flash back, που υποδύεται η Εριέττα Μανούρη. Είμαι τρομερά τυχερός που όλοι αυτοί οι άνθρωποι πίστεψαν σε ένα όραμα. Εύχομαι το όραμα αυτό να ανταποκριθεί στα θέλω του κοινού και η συγκίνησή μας στις πρόβες να μεταφραστεί στην ψυχή τους.

Η κεντρική ιστορία διαδραματίζεται το '30. Βρισκόμαστε σε ένα θέατρο, το '60 πια, και ένας δημοσιογράφος πηγαίνει στην πρωταγωνίστρια για συνέντευξη και την αναγκάζει να ανοίξει ρωγμές στην ψυχή και τη μνήμη της και να φέρει στο μυαλό της έναν έρωτα ο οποίος φέρνει μαζί του και όλο τον πολιτισμό της εποχής, όλα τα πολιτικοκοινωνικά και οικονομικά γεγονότα.

Αυτό που λείπει στις μέρες μας είναι η συνύπαρξη των ανθρώπων και των πολιτισμών. Επέλεξα λοιπόν, και το λέω σ' εσάς πρώτη φορά, να μην έχω χώρους στην παράσταση, να μην έχω σαλόνια, επαύλεις, φτωχογειτονιές. Είναι η Αλεξάνδρεια για μένα, είναι γένους θηλυκού, είναι ένα γυναικείο σώμα. Λατρεύω τις γυναίκες ηρωίδες. Βλέπω την όμορφη γραμμή που έχει ένα γυναικείο σώμα, ένα άγαλμα, αλλά και τη δύναμη που μπορεί να έχει. Η γυναικεία ψυχή μπορεί να είναι πολύ ευαίσθητη αλλά και πολύ σκληρή... **A**





critic's CHOICE

## Βουγονία (BUGONIA) \*\*\*1/2

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Γιώργος Λάνθιμος ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Έμα Στόουν, Τζέσι Πλέμονς, Αλίσια Σιλβερστόουν, Άινταν Ντέλμις

### JUST THE FACTS

#### Βουγονία \*\*\*1/2

Πλανήτης Ανδρομέδα, ακούει;

#### Christy \*\*\*1/2

Η Σίντνεϊ Σουίνι βαράει άσχημα

#### Η τελετουργία \*\*

Μέχρι να μη μας χωρίσει ο θάνατος

Κράτα την ψυχή σου στο χέρι και περπάτα \*\*\*

Με κομμένη την ανάσα

#### Save the Green Planet \*\*\*1/2

Καμία ελπίδα σωτηρίας

Κυνηγός: Επικίνδυνη ζώνη —

Εξωγήινοι, η συνέχεια

#### Συνύπαρξη, λέμε τώρα! \*\*\*1/2

Τραγωδία με κωμική ένδυση

Grand Prix: Ο γύρος της Ευρώπης — Θεματικό πάρκο

Ο 40χρονος Τέντι είναι ένας μοναχικός ερασιτέχνης μελισσοκόμος, που πιστεύει ότι η CEO μιας πολυεθνικής φαρμακευτικής εταιρείας είναι εξωγήινη. Θεωρώντας ότι η φυλή της ετοιμάζει ένα καταστροφικό σχέδιο για την ανθρωπότητα, ο Τέντι, σε συνεργασία με τον αφελή ξάδελφό του, Ντον, την απαγάγει και την υποβάλλει σε βασανιστήρια προκειμένου να αποσπάσει την ομολογία της.

Με μια πρώτη ματιά, η επιλογή του Γιώργου Λάνθιμου να βασιστεί σε ένα κορεάτικο b-movie («Save the Green Planet» του Τζανγκ Τζουν-γουν) παραξευεί. Κι όμως, όλα τα αγαπημένα μοτίβα και η προσφιής θεματολογία του είναι εδώ. Πειραγμένοι χαρακτήρες, λοξή ματιά σε μια —φαινομενικά συνηθισμένη— υπόθεση απαγωγής, μαύρο χιούμορ και φυσικά ακραίες ανατροπές. Το παιχνιδιάρικο σενάριο του Γουίλ Τρέισι και η σαφώς πιο mainstream προσαρμογή του από το αλάνθαστο σκηνοθετικό ένστικτο του Λάνθιμου προσφέρουν ένα φιλμ που διατηρεί αμείωτο το σασπένς μέχρι και το τελευταίο δευτερόλεπτο. Από τους «βαρεμένους» συνωμοσιολόγους έως τους κηφήνες ή τους εργάτες και φυσικά τη «βασίλισσα» της ανθρωπίνης κυψέλης, όλοι είναι συνένοχοι σε τούτη τη μακάβρια φάρσα. Η «Βουγονία» είναι ένα σκοτεινό, σοκαριστικό φιλμ, που γίνεται καθρέφτης για την ανθρωπότητα, και μπορεί να σε κάνει να γελάσεις ή να σε τρομάξει. Το κοντινό μέλλον που περιγράφει έρχεται με φόρα και συνδέεται άμεσα με τον τίτλο του, ο οποίος αναφέρεται στην αλληγορική αναγέννηση που προκύπτει μέσα από έναν κόσμο ο οποίος οδηγείται στην καταστροφή. Ένα φιλμ που η παραξενιά του γίνεται ευλογία και κατάρα του —ίσως κάποιος θεατής νιώσουν δυσπιστία ή αμνηχανία απέναντι στην ιστορία—, όμως η αδιαπραγμάτευτη, ωμή αλήθεια του είναι, δυστυχώς, πιο επίκαιρη από ποτέ.

### ΑΚΟΜΗ

►►► Το «Save the Green Planet» (\*\*\*1/2) του Νοτιοκορεάτη Τζανγκ Τζουν-ουάν, στο οποίο βασίστηκε η λανθιμική «Βουγονία», είναι ένα θεοπάλαβο b-movie με σκηνές ανείπωτης σπλητεριάς αλλά και κατάμαυρου χιούμορ. ►►► Έβδομη ταινία ενός διάσημου franchise αποτελεί το «Κυνηγός: Επικίνδυνη ζώνη» (Predator: Badlands) (-) του Νταν Τράοστενμπεργκ, με την Ελ Φάνινγκ στον μακράν πιο δυναμικό ρόλο της καριέρας της. ►►► Το βραβευμένο στο Φεστιβάλ Ντοκιμαντέρ Θεσσαλονίκης φιλμ της Καναδολβανέζας Άμπερ Φάρες «Συνύπαρξη, λέμε τώρα!» (\*\*\*1/2) αποτυπώνει τα κεντρικά σημεία του ισραηλινοπαλαιστινιακού ζητήματος, μέσα από τον χώρο της stand up comedy. ►►► Τέλος, το animation «Grand Prix: Ο γύρος της Ευρώπης» (-) του Βάλντεμαρ Φαστ παρουσιάζει για πρώτη φορά στη μεγάλη οθόνη τους δύο αγαπημένους χαρακτήρες του Europa-Park, του μεγαλύτερου θεματικού πάρκου της Γερμανίας.

### MUST SEE

#### ΠΑΙΔΙΚΟ ΚΑΙ ΕΦΗΒΙΚΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΦΕΣΤΙΒΑΛ ΑΘΗΝΑΣ 2025

Το αγαπημένο ραντεβού των ανήλικων —και όχι μόνο— σινεφίλ επιστρέφει για 8η χρονιά και μας ταξιδεύει σε έναν συναρπαστικό κόσμο. Η φετινή διοργάνωση, που θα πραγματοποιηθεί από τις 10 έως τις 16/11 στο Μεγάρο Μουσικής Αθηνών και στο Γαλλικό Ινστιτούτο Ελλάδος, καθώς και στα σινεμά Κηφισιά 1 & 2 Cinemax, Δαναός και Village Cinemas Ρέντη, περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, ένα αφιέρωμα στο ιαπωνικό Studio Ghibli.

### Christy \*\*\*1/2

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Ντέιβιντ Μισό ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Σίντνεϊ Σουίνι, Μπεν Φόστερ, Μέριτ Γουίμπερ, Ίθαν Έμρι, Τζες Γκάμπορ



Το 1989 η έφηβη Κρίστι κερδίζει σε έναν ερασιτεχνικό αγώνα πυγμαχίας, χωρίς να έχει καμία σχέση με το άθλημα. Ένας διοργανωτής αγώνων διακρίνει το ταλέντο της και της προτείνει να δούλεψει στο πλευρό ενός έμπειρου προπονητή για έξι μήνες.

Η ιστορία της Κρίστι Μάρτιν, που κατάφερε να γίνει μία από τις πιο πετυχημένες γυναίκες πυγμαχούς στην ιστορία του αθλήματος, δίνεται από τον Ντέιβιντ Μισό με τους όρους μιας πυρακτωμένης ιστορίας επιβίωσης, κι όχι ενός τυπικού american dream. Η νεαρή Κρίστι είναι μια αδέξια, χοντροκομμένη κοπέλα που καταπιέζεται από τη θρησκοόληπτη μητέρα της και βρίσκει χαρά μονάχα στον έρωτά της για τη φίλη της. Όλα αυτά θα ανατραπούν, όταν, έξι χρόνια αργότερα, η Κρίστι μεταμορφώνεται σε μια σπουδαία πυγμάχο, ενώ παράλληλα έχει παντρευτεί τον χειριστικό προπονητή της. Η ταινία δίνει στη Σίντνεϊ Σουίνι την ευκαιρία για μια τολμηρή ερμηνεία, που ίσως την οδηγήσει μέχρι τις οσκαρικές υποψηφιότητες.

### Η τελετουργία (THE SURRENDER) \*\*

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Τζούλια Μαξ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Κόλμπι Μίνιφι, Κέιτ Μπέρτον, Τσέλις Όλντεν



Όταν ο πατέρας της αρρωσταίνει βαριά, η Μέγκαν επιστρέφει στο πατρικό της για να βοηθήσει τη μητέρα της, στη φροντίδα του. Όταν όμως το μοιραίο έρχεται, έκπληκτη βλέπει τη μητέρα της να ζητά τη βοήθεια ενός παράξενου άντρα για να ξαναζωντανέψει τον νεκρό σύζυγό της.

Η Τζούλια Μαξ υπογράφει ένα ενδιαιφέρον, αν και άνισο, φιλμ. Ουσιαστικά είναι σαν να παρακολουθούμε δύο διαφορετικά έργα. Το πρώτο μέρος αποτυπώνει με όρους ρεαλισμού ένα τυπικό οικογενειακό δράμα. Η μετάβαση στο τρομακτικό σύμπαν της τελετουργίας δυστυχώς δεν γίνεται χωρίς προβλήματα, παρότι η ατμόσφαιρα είναι υποβλητική. Υπάρχουν πολλά σκηνοθετικά τρικ, χωρίς όμως την αναγκαία επεξήγηση, το σενάριο έχει κενά, ενώ το πολιτικό σχόλιο αποσιγάει έναντι μιας εύκολης και ρηχής ψυχανάλυσης.

### Κράτα την ψυχή σου στο χέρι και περπάτα (PUT YOUR SOUL ON YOUR HAND AND WALK) \*\*\*

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ-ΣΕΝΑΡΙΟ: Σεπιντέ Φαρσί ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Φάτμα Χασόνα, Σεπιντέ Φαρσί



Τον Μάρτιο του 2024 κι ενώ οι ισραηλινές βόμβες ισοπέδωναν τη Γάζα, η Ιρανή ντοκιμαντερίστρια Σεπιντέ Φαρσί ανοίγει διάυλο επικοινωνίας μέσω βιντεοκλήσεων με την Παλαιστίνη φωτορεπόρτερ Φάτμα Χασόνα, που ζει εκεί.

Ένα συγκλονιστικό ντοκιμαντέρ που αποτελεί μια ακριβή μαρτυρία για την καθημερινότητα και την αντίσταση του παλαιστινιακού λαού στη δοκιμαζόμενη Γάζα. Η ταινία, που κέρδισε τη Χρυσή Αθηνά στις Νύχτες Πρεμιέρας, δεν αποφεύγει την πολιτική στράτευση, ενώ καταφέρνει να διατηρήσει αμείωτη την αγωνία του θεατή. Η Φάτμα, που αρνιόταν να εγκαταλείψει τη γενέτειρά της, χάρη στις φωτογραφίες της έδινε άφθονο υλικό από το βομβαρδισμένο τοπίο της πόλης και παράλληλα αποτύπωνε το αμείωτο ηθικό ενός λαού που δεν το έβαζε κάτω. Τραγική ειρωνεία είναι πως, τη μέρα που η Φαρσί έμαθε ότι η ταινία της επιλέχτηκε για το Φεστιβάλ των Καννών, η άτυχη Φάτμα και η οικογένειά της έπεφταν νεκροί από ισραηλινό χτύπημα στο σπίτι τους στη βόρεια Γάζα.

«ΝΟΜΙΖΑ ΠΩΣ ΤΟ ΤΕΛΟΣ ΘΑ ΗΤΑΝ ΔΙΑΦΟΡΕΤΙΚΟ» (Η ΤΕΛΕΤΟΥΡΓΙΑ)



### Λέοναρντ Κοέν: Η ποίηση και η σχέση του με τον Φεδερίκο Γκαρθία Λόρκα 9 χρόνια από τον θάνατο του Καναδού τραγουδοποιού



Ο Λέοναρντ Κοέν ήταν ο ποιητής της νεότερης γενιάς που από πολύ μικρός «ήθελε να μοιάσει στον Λόρκα».

Η Σιλβί Σιμόνς στο «I'm Your Man - The Life Of Leonard Cohen» (Ecco PR) γράφει: «Η στιγμή που η ποίηση, η μουσική, το σεξ και η πνευματική λαχτάρα συγκρούστηκαν και συγχωνεύτηκαν μέσα του για πρώτη φορά, ήταν το 1950, μεταξύ των δέκατων πέμπτων και των δέκατων έκτων γενεθλίων του. Ο Λέοναρντ έψαχνε στα ράφια ενός καταστήματος με μεταχειρισμένα βιβλία, όταν έπεσε πάνω σε μια ανθολογία ποιημάτων του Φεδερίκο Γκαρθία Λόρκα». Αργότερα, σε μια συνέντευξη του 1988 ο Κοέν λέει: «Ήταν ο πρώτος ποιητής που πραγματικά με άγγιξε. Διάβασα αυτούς τους στίχους: "Θέλω να περάσω απ' τις αιτίδες της Ελβίρας / Να δω τους μπρούς της και ν' αρχίσω να δακρύζω"» (αναφέρεται στο βιβλίο «Ο Λέοναρντ Κοέν με δικά του λόγια», εκδόσεις Μελάνι, Ανθολόγηση / Μετάφραση: Εύη Μαραγκού). Στα δεκαπέντε του, την ίδια εποχή που ανακάλυπτε τον Λόρκα, ο Λέοναρντ αγόρασε και μια ισπανική κιθάρα, έναντι μόλις δώδεκα δολαρίων, από ένα ενεχυροδανειστήριο. Και η ιστορία του ως μουσικού αρχίζει από αυτό ακριβώς το σημείο.

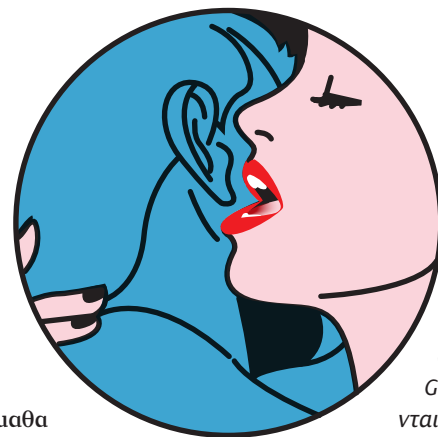
Ο Φεδερίκο Γκαρθία Λόρκα ήταν κυρίως ποιητής. Όμως έπαιζε και μουσική. Γοητευμένος από τη μουσική παράδοση της Ισπανίας, έπαιζε στο πιάνο τραγούδια από το επίσημο βιβλίο των τραγουδιών της ισπανικής αυλής, το «Cancionero Del Palacio», και συνόδευε την Argentinita που τα τραγουδούσε με πάθος. Ο Κοέν ξεκίνησε κι αυτός ως ποιητής. Ύστερα πέρασε για λίγο από την πεζογραφία, για να καταλήξει τραγουδοποιός και τραγουδιστής. Όταν ο Λόρκα εκτελέστηκε από την ισπανική πολιτοφυλακή, ο Λέοναρντ ήταν μόλις δύο ετών. Όμως ο Ισπανός ποιητής είχε προλάβει να φωτίσει έναν δρόμο στον οποίο ο Κοέν, πριν ανακαλύψει την ποίηση του Λόρκα, πίστευε ότι περπατούσε μόνος. Η μοναξιά ήταν πολύ σημαντικό στοιχείο αυτού του δρόμου. Και μέσα σ' αυτή τη μοναξιά ο Κοέν δόληνε απόλυτα γοητευμένος από τον Λόρκα.

Τα ποιήματα του Φεδερίκο Γκαρθία είναι σκοτεινά, μελωδικά, αρκετές φορές ελεγειακά, εξομολογητικά, πολύ προσωπικά

και συνήθως ευθύτητα. Ο Λόρκα γράφει λες και η ποίηση είναι μέρος της ίδιας της αναπνοής του. Είναι ο ποιητής που εισάγει τον Κοέν στη θλίψη, τον ρομαντισμό και τον δυναμισμό του φλαμένκο – έναν δυναμισμό απαραίτητο για να συμμετέχει κανείς στον Ισπανικό Εμφύλιο. Με τις επιρροές αυτές, ο Λέοναρντ ρίχνεται με τα μούτρα στη δουλειά. «Ήθελα να απαντήσω», λέει. «Κάθε ποίημα που σε συγκινεί είναι σαν μια κλήση που γυρεύει απόκριση». Δεν προσπάθησε να τον αντιγράψει, πίστευε όμως ότι ο Λόρκα του είχε δώσει το έναυσμα για να βρει τη δική του ποιητική φωνή. Όπως όμως σημειώνει η Σιλβί Σιμόνς: «Οποτε οι δημοσιογράφοι τον ρωτούσαν τι τον τράβηξε στην ποίηση, ο Λέοναρντ έλεγε ότι ο μόνος σκοπός ήταν να φέρει κοντά του γυναίκες». Είναι βέβαιο ότι με κάποιον τρόπο η ποίηση συμπλέκεται με τον έρωτα. Και ο τρόπος με τον οποίο ο Κοέν αντιμετωπίζει τον έρωτα έχει πολλά κοινά στοιχεία με τον τρόπο που τον αντιμετώπιζε ο Λόρκα, αν και ο Κοέν, ως τέκνο της δικής του εποχής, παρουσιάζει μερικές λιγότερο ρομαντικές πτυχές του έρωτα.

Εκεί που οι δύο συναντιούνται ακόμα πιο έντονα είναι στο ζήτημα του θανάτου. Ο Λόρκα αντιμετωπίζει τον θάνατο λειτουργικά, με τον τρόπο που του υπαγορεύει η έντονη σχέση του με την παράδοση της χώρας του. Η λειτουργία παίζει μεγάλο ρόλο στον τρόπο που αντιμετωπίζει τον θάνατο και ο Κοέν. Μόνο που για εκείνον παίζει μεγαλύτερο ρόλο η θρησκευτική παράδοση – βουδιστική, εβραϊκή και χριστιανική. Οι δύο δημιουργοί θα συναντηθούν με τον πιο ολοκληρωμένο τρόπο στο ποίημα «Pequeño vals Vienés», το «Take This Waltz» όπως το μεταφράζει φέρνοντάς το στα μέτρα του τραγουδιού ο Κοέν.

Ο Φεδερίκο Γκαρθία Λόρκα θα φύγει από τη ζωή μόλις στα 38 του, απροετοίμαστος για μια τέτοια κατάληξη, ενώ ο Κοέν στα 82 του. Όπως μάλιστα σημειώνει στο «You Want It Darker»: «Hineni, Hineni, I'm ready my Lord», μετατρέποντας τον ίδιο του τον θάνατο σε μια μαγική τελετουργία που θα μπορούσε κάλλιστα να είχε σχεδιάσει ο Λόρκα: «Ιδού εγώ, Ιδού εγώ, είμαι έτοιμος, Κύριέ Μου». Σήμερα συμπληρώνονται 9 χρόνια από τον θάνατό του Κοέν.



**1** Τζένη μου, είμαι σοκαρισμένη. Έμαθα

για το αγόρι που βγαίνω, από κοντινό μου πρόσωπο, που τον ξέρει από κοινές παρέες, ότι δεν είναι πολύ έντιμο άτομο. Δεν του έχω μιλήσει ακόμα, γιατί φοβάμαι λίγο και είναι αρκετά ευαίσθητο το θέμα. Τον έβλεπα με ακριβά ρολόγια, ρούχα γνωστών οίκων, ενώ είναι ένας άνθρωπος που δεν φαίνεται να έχει τόσο οικονομική άνεση. Όλα αυτά κάπως δεν μου κάθονταν καλά, γιατί και οι γονείς του απλοί άνθρωποι είναι και μένει μαζί τους. Τώρα, έπειτα απ' αυτό, λες να επιβεβαιώθηκα;

Μην τον καταδικάσεις χωρίς να ακούσεις, γιατί πολλοί «καλοθελητές» υπάρχουν και πολλές φορές μπορεί να κάνουν λάθος και εσκεμμένα. Αλλά μην αγνοήσεις κι εκείνη τη μικρή αίσθηση στο στομάχι σου που σου ψιθυρίζει πως κάτι δεν πάει καλά. Το μόνο που χρειάζεσαι είναι ειλικρίνεια. Κι αν αυτός ο άνθρωπος αξίζει τον χρόνο και την εμπιστοσύνη σου, τότε, πιστεύω, θα μπορέσει να αντέξει μια απλή, ήρεμη, αληθινή συζήτηση.

**2** Πού να ήταν και Δίδυμος ο άτιμος! Διανύω μια περίπλοκη κατάσταση με ένα παιδί περίπου 5 μήνες τώρα. Μου έχει ψήσει το ψάρι στα χείλη! Είναι ερωτευμένος μαζί μου και μου το δείχνει, είναι αμοιβαίο το αίσθημα, αλλά κάνει κάτι περίεργα. Δηλαδή, εκεί που μιλάμε κανονικά, μπορεί να κάνει και δέκα ώρες να απαντήσει. Εξαφανίζεται και εμφανίζεται ξαφνικά, κανονίζουμε να πάμε κάπου και μου το ακυρώνει τελευταία στιγμή, χωρίς να μου λέει μια πιστευτή δικαιολογία! Γενικά, μου δείχνει ότι είναι ερωτευμένος, αλλά ότι δεν θέλει σχέση! Γιατί φέρεται έτσι;

Υπάρχουν κι αυτοί οι τύποι, που λειτουργούν

σαν μπερδεμένα GPS, και εμφανίζονται μόνο όταν εκείνοι θέλουν να βρουν τον δρόμο.

Εξαφανίζονται για ώρες, μέρες, εβδομάδες και ξαναεμφανίζονται σαν να είχαν απλώς πατήσει «pause». Κι εσύ μένεις να αναρωτιέσαι: «Μήπως με θέλει, αλλά φοβάται; Μήπως είναι πληγωμένος; Μήπως, μήπως, μήπως...» Η αλήθεια, όμως, είναι πιο απλή και πιο πικρή. Όταν κάποιος θέλει, βρίσκει τρόπο, όταν δεν θέλει, βρίσκει δικαιολογία. Δεν έχει σημασία αν είναι Κρίστος, Τοξότης ή Δίδυμος με ωροσκόπο «Μυστήριο». Ίσως, λοιπόν, το πραγματικό ερώτημα δεν είναι «γιατί φέρεται έτσι;», αλλά γιατί εσύ να προσπαθήσεις κι άλλο να χτίσεις μια σχέση με κάποιον που κρύβεται μέσα στην ασάφεια;

**3** Αποφάσισα να σου στείλω κι εγώ το θεματάκι μου. Έχω σχέση από απόσταση 1,5 χρόνο (Αθήνα-Θεσσαλονίκη). Ε, λοιπόν, τους 3 τελευταίους μήνες δεν έχουμε βρεθεί καθόλου, δεν έχουμε κάνει κανένα video call και το μόνο που κάνουμε είναι να μιλάμε στο WhatsApp. Κι εκεί, μη φανταστείς, λίγα πράγματα. Νιώθω ότι τα έχω με ένα φάντασμα και ότι κάτι άλλο έχει μπει στη ζωή του και δυστυχώς τόσο κράτησε η φάση μας. Έχω απογοητευτεί!

Μήπως, τελικά, δεν είστε σε σχέση από απόσταση, αλλά σε απόσταση από τη σχέση σας; Διότι, φίλη μου, ακόμα και τα πιο δυνατά συναισθήματα χρειάζονται μια κάποια παρουσία. Το ν' αγαπάς από μακριά είναι ρομαντικό στις ταινίες, αλλά στην πραγματική ζωή, όταν το μόνο που σας συνδέει είναι τα μηνύματα στο WhatsApp, το πράγμα δυσκολεύει. Ίσως, λοιπόν, να ήρθε η ώρα να πάψεις να περιμένεις ένα μήνυμα που δεν έρχεται και να στείλεις εσύ το πιο ειλικρινές μήνυμα απ' όλα. Ένα τύπου «Τι κάνουμε στ' αλήθεια εμείς οι δυο;».



Μίλα μου βρόμικα.  
Μίλα μου αληθινά.  
email: [info@athensvoice.gr](mailto:info@athensvoice.gr)  
instagram: [@melitajenny](https://www.instagram.com/melitajenny)



**Κριός**

20 Μαρτίου - 19 Απριλίου

Καλή εβδομάδα, Κριέ! Έντονο επταήμερο μεν, με αρκετές ευκαιρίες δε. Εκεί που μπορεί να την πατήσεις είναι στην υπερβολή. Υπερβολικές σπατάλες; Υπερβολικά λόγια και υποσχέσεις; Εστίασε καλύτερα στην απόκτηση νέων εμπειριών. Ειδικά αφού ξαναβρίσκεις την ενέργεια και το θάρρος σου. Η Πανσέληνος στρέφει την προσοχή σου σε θέματα ασφάλειας – σε οικονομικά και ερωτικά. Άρα, αν ανήκεις στους ελεύθερους, έχεις ανάγκη για κάτι το πιο σταθερό και γι' αυτό είσαι και αρκετά απαιτητικός. Πρόσεξε όμως, γιατί, αν τα standards σου είναι στο ταβάνι, πώς θα βρεις κάποιον; Πάντως μια ξεσηκωτική γνωριμία σίγουρα προβλέπεται. Αν ανήκεις στους δεσμευμένους, περιορίσε τον έλεγχο και τη ζήλια σου.

**Ταύρος**

20 Απριλίου - 19 Μαΐου

Καλή εβδομάδα, Ταύρε μου! Μαχητικό και ορμητικό σε βρίσκει το επταήμερο, καθώς αντιλαμβάνεσαι πως δίνεις περισσότερα απ' όσα παίρνεις πίσω. Από την άλλη, η Πανσέληνος φωτίζει τις ανάγκες σου, οπότε βρες τι θέλεις και τι όχι αλλά και τι χρειάζεται για να νιώσεις ξανά safe. Ίσως αντιληφθείς πως υπάρχουν κάποια άτομα με τα οποία θέλεις να έρθεις πιο κοντά, αλλά και κάποια άλλα που μέχρι εδώ είστε. Στα ερωτικά, αν είσαι μόνος, ίσως προκύψει κάποια γνωριμία που θα σε μαγνητίσει από την πρώτη στιγμή. Πρέπει όμως να μην παρασυρθείς απ' αυτή την αρχική εικόνα και να δώσεις λίγο χρόνο, έτσι; Αν δεν είσαι μόνος, μην πιέζεις το ταίρι σου να σε νταντεύει. Αντιθέτως, μίλα ανοιχτά.

**Δίδυμοι**

20 Μαΐου - 20 Ιουνίου

Καλή εβδομάδα, Διδυμάκι! Το νέο επταήμερο σε φορτώνει με εσωτερική αναστάτωση. Κυρίως γιατί προσπαθείς να προλάβεις να τα κάνεις όλα μαζί. Σαν να μην έφτανε αυτό, παρասύρεσαι σε υπερβολές και υπερεκτιμάς τις δυνάμεις σου. Κάπου ώπα! Επικεντρώσου στο να βρεις τον τρόπο να συνεργαστείς με τους άλλους. Η Πανσέληνος πάντως λέει πως πρέπει να ξεκουραστείς. Μην το αμελήσεις. Στα της καρδιάς, αν είσαι αδέσμευτος, δεν αποκλείεται να ενδώσεις στο φλερτ που θα προκύψει είτε μέσω της δουλειάς είτε μέσω της καθημερινότητάς σου. Να θυμάσαι πως δεν είναι ανάγκη να ξεκινήσει κάτι φαντασμαγορικά για να έχει αξία. Αν είσαι δεσμευμένος, πολύ το πάθος, πολλές και οι εντάσεις, άρα υπομονή.

**Καρκίνος**

21 Ιουνίου - 21 Ιουλίου

Καλή εβδομάδα, Καρκίνε! Άκρως συναισθηματικός και ολίγον τι κλαψιάρης θα είσαι αυτές τις μέρες. Έχεις ανάγκη να εστιάσεις στα της δουλειάς και της καθημερινότητας. Και καλά κάνεις, πρέπει να οργανωθείς. Γενικώς, μπες σε πρόγραμμα, γιατί έχεις αφήσει αρκετές εκκρεμότητες. Πάντως, αν θες να ανεβάσεις την ψυχολογία σου, ασχολήσου με κάτι το creative, όπως ένα χόμπι. Στα προσωπικά, αν είσαι single, είτε μέσω αυτής της δραστηριότητας που λέμε είτε μέσω φίλων ίσως κάνεις μια ενδιαφέρουσα γνωριμία. Θα πάει καλά μόνο αν δείξεις το αληθινό σου πρόσωπο εξαρχής. Αν δεν είσαι single, μπορείς να αναζωπυρώσεις τη φλόγα με το αμόρε και να έρθεις πιο κοντά του.

**Λέων**

22 Ιουλίου - 22 Αυγούστου

Καλή εβδομάδα, Λεοντά μου! Συνειδητοποιείς πως πρέπει να φτιάξεις τους χρόνους σου, για να κλείσεις τις υποχρεώσεις σου on time. Εγώ θα σου πω πως δεν πρέπει να αναλαμβάνεις περισσότερα απ' όσα μπορείς να διεκπεραιώσεις, αλλά και να προσέχεις αυτά που λες. Κι αυτό γιατί σε διακατέχει υπέρμετρος ενθουσιασμός. Εξισορρόπησε επαγγελματικά και ερωτικά, ειδικά εσύ που ενδιαφέρεσαι για τη δημιουργία οικογένειας. Αν είσαι ελεύθερος, βγες απ' το σπίτι για να κάνεις τη γνωριμία που θες, απλά μη βιαστείς να δεθείς. Αν, πάλι, δεν είσαι ελεύθερος, μη χάνεις την μπάλα με τα πολλά που έχεις να κάνεις, γιατί στο τέλος θα καταλήξεις να παραμελήσεις το έτερον ήμισυ.

**Παρθένος**

23 Αυγούστου - 21 Σεπτεμβρίου

Καλή εβδομάδα, Παρθένε μου! Μάθε να χειρίζεσαι τον ενθουσιασμό σου, γιατί κάνεις παρορμητικές και λάθος κινήσεις. Επικεντρώσου στο σπίτι και την οικογένειά σου, καθώς υπάρχουν θέματα εκεί που πρέπει πρώτα να επιλύσεις και μετά να απολαύσεις στιγμές χαλάρωσης. Μέσα σ' αυτό το κλίμα, ίσως νιώσεις την ανάγκη να μιλήσεις και λίγο πιο ανοιχτά. Στα αισθηματικά, αν είσαι μακροχρόνιος, μην νοσηλεύεσαι τις γνωριμίες μέσω των social, γιατί μπορεί και να σου σκάσει μια από κει. Όπως και να 'χει, μην εξιδανικεύσεις το άλλο άτομο. Αν δεν είσαι μακροχρόνιος, με οδηγό το συναίσθημα και την ειλικρίνεια, μπορείς να λύσεις αυτά που σε απασχολούν.

**Ζυγός**

22 Σεπτεμβρίου - 22 Οκτωβρίου

Καλή εβδομάδα, Ζυγέ μου! Λίγη αισιοδοξία, λίγη κοινωνικότητα και τα πράγματα θα ήταν υπέροχα. Αλλά όχι! Εκεί, να το χαλάσεις με τις απρόσεκτες επιλογές σου. Δώσε πόνο σε επικοινωνίες και μετακινήσεις, γιατί τώρα μπορείς. Μπορεί και να σου τη βαρέσει να ξεκινήσεις την εκμάθηση κάποιου καινούργιου πράγματος, π.χ. μιας ξένης γλώσσας. Στα οικονομικά τώρα, κόψε τις υπερβολές. Στα θέματα καρδιάς, αν δεν έχεις μόνιμο δεσμό, πρέπει να καταλάβεις πως δεν μπορείς να τα δίνεις όλα με την πρώτη κάθε φορά που νομίζεις ότι ερωτεύεσαι. Αν, πάλι, έχεις μόνιμο δεσμό, δεν αποκλείεται να βαρβαδίσεις με το ταίρι σου σχετικά με το ποιος δίνει περισσότερα και ποιος ενώστε-ρα. Πάντως πρόκειται για κάτι παροδικό.

**Σκορπιός**

23 Οκτωβρίου - 21 Νοεμβρίου

Καλή εβδομάδα, Σκορπιέ μου! Το συναίσθημα και οι σκέψεις στο κόκκινο, ε; Ωστόσο αυτό δεν σημαίνει πως πρέπει να αφήσεις τους άλλους να εκμεταλλευτούν την ευάλωτη κατάσταση στην οποία βρίσκεσαι και να σου ζητήσουν περισσότερα απ' όσα μπορείς να δώσεις. Βέβαια αυτό ίσως λειτουργήσει ευεργετικά για σένα, καθώς έτσι θα μπορέσεις να ξεχωρίσεις ποιοι από τον κύκλο σου αξίζουν να είναι δίπλα σου και ποιοι όχι. Στα ερωτικά, αν δεν έχεις ταίρι, μην το ψάξεις και πολύ, γιατί και θα σε βρει από μόνο του και θα είναι σούπερ έντονο. Απλά μη βιαστείς. Αν έχεις ήδη ταίρι, η Πανσέληνος φέρνει βαθιές συζητήσεις για σένα και το έτερον ήμισυ. Αυτό ή που θα σας ενώσει περισσότερο ή που θα σας διασπάσει μια και καλή.

**Τοξότης**

22 Νοεμβρίου - 20 Δεκεμβρίου

Καλή εβδομάδα, φίλε Τοξότη! Το ξέρεις πως, επειδή έχεις τα κέφια σου, δεν χρειάζεται να λες και σε οτιδήποτε κι αν σου προτείνουν; Έχεις θάρρος – λόγω Άρη –, πρέπει να έχεις όμως και ξεκάθαρο προσανατολισμό, καθώς, ως γνωστόν, όπου κοιτάς, εκεί πας κιόλας, έτσι; Άρα οργάνωσε το πρόγραμμά σου, αλλά κράτησε χρόνο για χαλάρωση και ξεκούραση. Μήπως ν' αρχίσεις και διατροφή; Στα ερωτικά, αν είσαι ελεύθερο πουλί, επειδή είσαι ελκυστικός και προσελκύεις εύκολα γκομενάκια, δεν σημαίνει πως πρέπει να ξεχνάς το μικρό σου καλάθι. Υπομονή και ρεαλιστική ματιά. Αν δεν είσαι ελεύθερο πουλί, δώσε περιθώρια στο ταίρι σου να εκφραστεί όπως θέλει, αλλά κράτα χαμπιούς τόνους στις συζητήσεις σας.

**Αιγόκερως**

21 Δεκεμβρίου - 19 Ιανουαρίου

Καλή εβδομάδα, Αιγόκερέ μου! Τελευταία έχεις εστιάσει στα επαγγελματικά σου και καλά κάνεις. Απλά αυτή την εβδομάδα θέλω να προσέξεις την αισιοδοξία σου, άρα κράτα μικρό καλάθι αλλά και μέτρο. Από την άλλη, μπορείς να επιδιώξεις να περάσεις παραπάνω χρόνο μόνος με παρέα την πάρτη σου, για να βάλεις τις προτεραιότητες και τις σκέψεις σου σε σειρά. Αυτό δεν σημαίνει πως δεν μπορείς να χαλαρώσεις, να δεις τους φίλους σου ή να ασχοληθείς με κάτι το δημιουργικό, έτσι; Αν είσαι μόνος, μέσα από την παρέα όλο και κάτι καινούργιο θα παίξει. Εσύ κοίτα μόνο να είσαι ο εαυτός σου. Αν δεν είσαι μόνος, συζητήσε ουσιαστικά με το έτερον ήμισυ, μπας και λύσετε τα προβλήματά σας. Κοινώς, μη γίνεις πιεστικός.

**Υδροχόος**

20 Ιανουαρίου - 17 Φεβρουαρίου

Καλή εβδομάδα, Υδροχόε μου! Αλλαγή πλεύσης φέρνει για σένα αυτό το επταήμερο κι από τη μίρλα περνάς στη χαρά της ζωής. Πρόσεξε μόνο μην υποσχεθείς κάτι που δεν προλαβαίνεις να υλοποιήσεις, γιατί θα την πατήσεις. Φρόντισε να εκμεταλλευτείς το ότι νιώθεις πιο κοινωνικός για να δικτυωθείς και να βελτιώσεις την εικόνα σου. Πρέπει, ωστόσο, να βρεις τις ισορροπίες στο σπίτι και στην οικογένεια, σωστά; Στα προσωπικά, αν είσαι χωρίς σχέση, σταμάτα να δίνεις τόση αξία στα ανούσια φλερτ και ψάξε να βρεις ένα πιο ώριμο άτομο να δώσεις, που λέμε. Αν είσαι ήδη με σχέση, το ότι εστιάζεις στη δουλειά και μόνο έχει αρχίσει να εκνευρίζει το ταίρι σου. Αν θέλεις να μείνει δίπλα σου, κάνε κάτι.

**Ιχθύες**

18 Φεβρουαρίου - 19 Μαρτίου

Καλή εβδομάδα, Ιχθύ μου! Ενώ έχεις διάθεση να κυνηγήσεις ευκαιρίες, σκάνε μύτη κάποιου που σου λένε μεγάλα λόγια. Κάνε μου τη χάρη και μην τους πιστέψεις λόγω του υπέρμετρου ενθουσιασμού σου. Ταυτόχρονα, επειδή ξέρω πως καίγεσαι ν' αποδείξεις ότι αξίζεις, θα σου προτείνω να εστιάσεις στα επαγγελματικά και στους στόχους σου. Μέσω της καλής επικοινωνίας, πάντως, μπορείς να εκφράσεις αυτά που κρατάς μέσα σου. Και έχοντας αισιοδοξία μπορείς να γνωρίσεις νέο γκομενάκι και να πετύχεις τη συναισθηματική σύνδεση που θέλεις – αν είσαι αδέσμευτος. Αν, πάλι, είσαι δεσμευμένος, πρόσεξε πιθανές παρεξηγήσεις. Βασικά, μην τους δώσεις παραπάνω αξία απ' όση χρειάζεται. Όμως μίλα ξεκάθαρα.





# ΣΤΗΝ ΚΑΡΔΙΑ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Η ενέργεια είναι στην καρδιά των πάντων, γι' αυτό και η ΔΕΠΑ είναι σήμερα παντού. Από το Φυσικό Αέριο μέχρι όλη την αλυσίδα της ενέργειας και από τα μεγάλα έργα και τις στρατηγικές υποδομές, μέχρι την επιχείρηση και το σπίτι. Με εξωστρέφεια και διεθνείς συνεργασίες, εγγυάται την ενεργειακή ασφάλεια της χώρας. Συμμετέχοντας σε νέες, σύγχρονες μονάδες παραγωγής ενέργειας, διασφαλίζει τη σταθερότητα του συστήματος και ενισχύει τον ανταγωνισμό. Με επενδύσεις στην καθαρή ενέργεια, τα ανανεώσιμα καύσιμα και τις νέες τεχνολογίες, δημιουργεί ένα βιώσιμο μέλλον για όλους. Και επειδή στην καρδιά της βιώσιμης στρατηγικής είναι ο άνθρωπος, η ΔΕΠΑ είναι πάντα δίπλα στον καταναλωτή, στους εργαζόμενούς της και στις τοπικές κοινωνίες.

choose



ΟΜΙΛΟΣ



ΔΕΠΑ Εμπορίας Μ.Α.Ε.

ΦΥΣΙΚΟ ΑΕΡΙΟ  
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ



ΣΤΗΝ ΚΑΡΔΙΑ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ





# Σχεδιασμένο για κάθε στιγμή της ζωής.

Νέο Audi Q3.  
Με κινητήρες Βενζίνης Hybrid,  
Plug-in Hybrid & Diesel.



## Q3

Audi Vorsprung durch Technik

Ανακάλυψέ το



[www.audi.gr](http://www.audi.gr)



Audi Hellas

**KOSMOCAR**  
Επίσημος Εισαγωγέας