

ο **Dan C**, η **Ζακλίν Δέντζου**,
ο **Toquei** και η **Λένα Κιτσοπούλου**
μιλούν στον Δημήτρη Αθανασιάδη

ο **Άρης Δαβαράκης**
αφηγείται τη ζωή του στον Γιάννη Νένε

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

AutoVoice

Επιμέλεια: Θωμάς Κ. Ευθυρίου





Zeekr X

Xtraordinary.

From A to Zeekr.

Περισσότερο πάθος. Το compact SUV με συναρπαστική τεχνολογία και δυναμική προσωπικότητα.
Από 32.990€* ή 0% επιτόκιο και 245€/μήνα.

446 Km
 Αυτονομία (έως)

3.8 s
 0-100 km/h (από)

428 ps
 Ισχύς (έως)

9 min
 100 κλμ φόρτισης (από)

ZEEKR

SEEK MORE

*Η αναφερόμενη τιμή περιλαμβάνει όφελος Xtreme Value 50. Η κρατική επιδότηση του προγράμματος «Κινοίμαι Ήλεκτρικά» παραμένει διαθέσιμη και προστίθεται επιπλέον. Προτεινόμενη λιανική τιμή Zeekr X Core από €32.990 ως μετρητάς. Εναλλακτικά, από €35.490 και €245/μήνα σε συνδυασμό με χρηματοδοτικό πρόγραμμα, με προκαταβολή €20.990, διάρκεια 60 μήνες, επιτόκιο 0% ή 0,60% Ν.128/1975, έξοδα χρηματοδότησης €270 και ΣΕΠΠΕ: 1,3522%. Η χρηματοδότηση χορηγείται από τη Santander Consumer Finance (ΓΕΜΗ 15754386000) κατόπιν θετικής αξιολόγησης.

Εκδότης-Διευθυντής Φώτης Γεωργελάς

Σύμβουλος Έκδοσης Σταυρούλα Παναγιωτάκη
Διευθύντρια Σύνταξης Αγγελική Μπιρμπιλή

Αρχισυνταξία Δήμητρα Γκρους

Γενική Διεύθυνση Διαφήμισης Λουίζα Ναθαναήλ

Art Director Φώτης Πεχλιβανίδης

Διεύθυνση Web Δημήτρης Αθανασιάδης

Σύμβουλος Διεύθυνσης Χριστίνα Γαλανοπούλου

Αρχισυνταξία Δανάη Καμζόλα (Podcast & City Guide),
Μπάμπης Καλογιάννης
Αρχισυνταξία Newsroom Τόνια Ζαραβέλα

Τεχνικός διευθυντής Βάσιος Συντοίμας
Social Media Manager Τάσος Ανέστης

Υπεύθυνος ύλης Τάκης Σκριβάνος
Επιμέλεια ύλης Φανή Κουλούτζου, Κατερίνα Ασήμου

Συντακτική ομάδα: Κ. Αθανασιάδης, Ν. Αμανίτης, Ε. Βαρδάκη, Μ. Βελέντζας, Σ. Βλέτσας, Κ. Βνάτσιου, Κ. Βουλγαρέλη, Ρ. Γεροδήμος, Ν. Γεωργελάς, Ν. Γεωργιάδης, Κ. Γιαννακίδης, Κ. Γιανναδάκη, Β. Γραμματικογιάννη, Β. Γρυπάρης, Γ. Δαββέτας, Γ. Δήμος, Π. Διαμαντάκου, Α.Μ. Δρουμπούκη, Θ. Κ. Ευθυμίου, Γ. Ζερβογιάννη, Μ. Ζουμπούλακη, Κ. Καϊμάκης, Σ. Καλαμαντή, Κ. Καμπόσου, Β. Καμποροπούλου, Δ. Καραθάνος, Α. Καψάλη, Ν. Κοσκινά, Α. Κοσμοπούλου, Δ. Κουμαριώτης, Δ. Μαγουλάς, Α. Μανουσάκη, Μ. Μανωλοπούλου, Ι. Μαραγκοδάκη, Α. Μαρκάκης, Χ. Μαρκάκης, Δ. Μαστρογιαννίτης, Β. Ματζάρογλου, Τζ. Μελιτά, Α. Μπρουτζάκη, Γ. Νένης, Ε. Ντάκουλα, Δ. Παπαδόπουλος, Π. Παναγιωτόπουλος, Κ. Παναγοπούλου, Γ. Παυριανός, Μ. Προβατάς, Τζ. Ρουσόκη, Μ. Ι. Σιγαλού, Ε. Σιούσιουρα, Τ. Σκραπαλιώρη, Ζ. Συφυρή, Σ. Τριανταφύλλου, Σ. Ταϊσπούλος, Γ. Φλωράκης, Ε. Χελιώτη, Κ. Χριστοφόρου, Γ. Ψύχας, Ε. Ψυχούλη

Γραμματεία Σύνταξης Γεωργία Σκαμάγκα
info@athensvoice.gr / avguide@athensvoice.gr

Ατελιέ Sotos Anagnos

LOOKmag Κωνσταντίνα Βλαχοπούλου

Creative Manager Θάνος Ψυλλίδης
Creative Marketing Manager Λαμπρινή Τρούγκου
Branded Content Editor Χαρά Αλεξανδροπούλου
Multimedia Designer Όλγα Καραγιάννη

Εικονογραφίες art@athensvoice.gr

Φωτό: Θανάσης Καρατζάς, Γιώργος Ζαζώνης, Τάσος Βρεττός, Έκτορας Δ. Βούτσας, Κώστας Αμοιρίδης, Βαγγέλης Τάσης, Χρήστος Κισατζεκιάν, Δημήτρης Κλεάνθης, Μαρία Μαρκέζη, Πέτρος Νικόλτσος, Λάζαρος Γραικός

Account Directors

Τίνα Γαϊτανίδου, Βόννη Ζαφειροπούλου

Direct Market Advertising Director

Άννα Αντωνίου

Direct Market Advertising Managers

Μιχάλης Δρακάκης, Εύα Βαλαμβάνου, Ελένη Βαρούτη, Νώντας Νταμπάνης, Ελεωνόρα Τζεφρόνη

Marketing & Advertising Director AV | VOICE 102.5

Τζίνα Σαλαμπίση

Marketing & Event Coordinator | VOICE 102.5

Κωνσταντίνα Μιχάλη

Συντονισμός Διαφήμισης Μαίρη Κούρτη

marketing@athensvoice.gr

Digital Traffic Manager Εύη Ταρνάρη

Digital Advertising Coordinator Μίνα Γιαννάκη

Ψηφιακή Υποστήριξη Νικόλαος Αργυρίου

Διεύθυνση Λογιστηρίου Έφη Μούρτζη

Λογιστήρια 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

Αν δεν βρίσκετε την Α.Β. στα σημεία διανομής, επικοινωνήστε: 210 3617.360, 210 3617.369

Κωδικός εντύπου: 7021, ISSN 1790-6164

Νόμιμος Εκπρόσωπος: Γεωργελάς Ελισάβετ Τρισεύγενη

Κύριος Μέτοχος: Γεωργελάς Φώτιος

Αρ. Πιστοποίησης MET: 230237



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



Σε βλέπω!

Της ΛΕΝΑΣ ΔΙΒΑΝΗ



Σε βλέπω απελπισμένο

Τους το είπες μία και σ' έγραψαν στα παλιά τους τα παπούτσια. Τους το είπες δύο, τους το είπες τρεις. Οι μηχανόβιοι πάρκαραν τις μηχανές τους σωρηδόν, όχι απλώς πάνω στο πεζοδρόμιο, ώστε να κάνει ακροβατικά για να περάσει ανάμεσά τους ο πεζός, αλλά σχεδόν ακουμπώντας τες στη βιτρίνα σου. Πώς να την πλύνεις, ο φουκαράς; Αλλά και πώς να σε πλησιάσει πελάτης όταν ζέχνει από τη σκόνη η βιτρίνα; Έγραψες μια ταμπέλα-παράκληση, έγραψες δύο, η παράκληση έγινε προσευχή και η προσευχή απελπισία.

Όταν πέρασα χτες από κει, είδα ότι τα μάζεψες κι έφυγες. Ή μου φάνηκε, επειδή εγώ θα τα μάζεψα και θα 'φευγα για να ανοίξω μαγαζί στο Πουρί του Πηλίου, για να μιλάω στον κούκο και το ανδόνι. Αυτά νομίζω ακούν...

Info-diet

Της ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ



ΤΟ ΑΓΑΛΜΑ ΤΟΥ ΚΑΒΑΦΗ ΣΤΟ ΠΑΓΚΑΚΙ

Είναι τόσο όμορφο και καλαίσθητο, όσο και ο Δρομέας του Βαρώτσου. Δωρεά του ιδρύματος Ωνάση στον Δήμο Αθηναίων, με την υπογραφή του γλύπτη Πραξιτέλη Τζανουλίνου. Σε φυσικό μέγεθος, ήδη έχει γίνει must va φωτογραφηθείς αγκαλιά με τον ποιητή. (στη Διονυσίου Αρεοπαγίτου)

THE ACROPOLIS EXPERIENCE

Εσύ, ο ξεναγός σου και η Ακρόπολις. Οι πριβέ νιρ ξεναγήσεις απευθύνονται σε ολιγομελείς ομάδες έως 5 άτομα οι οποίες καταβάλλοντας 5.000 ευρώ (ανά ομάδα) μπορούν να απολαύσουν την Ακρόπολη για δύο ώρες και να δουν είτε την ανατολή του ηλίου (7-9 π.μ.) είτε τη δύση του (8-10 μ.μ.) με ειδικό ξεναγό, ενώ φεύγοντας παίρνουν μαζί τους και αναμνηστικά δώρα. Ήδη έχουν γίνει 70 ανάλογες ξεναγήσεις. Και λίγα δίνουν.

ΙΔΑΝΙΚΟΙ ΑΥΤΟΧΕΙΡΕΣ

Έρχονται και θα εγκαθίστανται με εύκολες και απλές διατυπώσεις. Φωτοβολταϊκά πάνελ κρεμασμένα από τα μπαλκόνια.

ΔΙΑΛΟΓΟΣ

- Καπνίζεις;
- Τρία πακέτα την ημέρα.
- Πίνεις;
- Ασταμάτητα.
- Τρως λιπαρά.
- Μόνο λιπαρά.

- Θα τα κόψεις όλα αυτά;
- Ούτε κατά διάνοια.

-Ε τότε γιατί ήρθες στο γυμναστήριό μας;
-Για να φτιάξω τα air condition.



ΒΛΑΧΟ-ΣΕΛΕΜΠΡΙΤΙΣ

Μα φοράς μπλουζάκι heavy metal γκουπ με γκλίτερ; Θα το δουν οι Metallica και θα ακυρώσουν τη συναυλία.

ΑΠΟ ΤΟ ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ ΓΙΑ ΤΟ ΝΕΟ ΤΡΑΓΟΥΔΙ ΤΗΣ ΑΝΝΑΣ ΒΙΣΣΗ

«Με το "βλέμμα ακίνητο να κοιτά το κενό", η Άννα ξεκινά μια εσωτερική διαδρομή μεταμορφώνοντας το "ασάλευτο σώμα" σε ένα δυναμικό ξέσπασμα κίνησης. Το νερό λειτουργεί ως η απόλυτη συμβολική δύναμη: αρχικά υποχωρεί και αποσύρεται, αντανακλώντας την παγωμένη ψυχική της ένταση, για να επιστρέψει αμέσως μετά ως ένα ορμητικό κύμα που πλημμυρίζει την οθόνη. Μέσα από τη δική της ερμηνευτική ματιά, η μοναξιά παύει να είναι στατική, δίνοντας υπόσταση στην "τρομαχτική ηρεμία" που αφήνει πίσω του ένας χωρισμός». (Βάλτε κι εσείς τεχνητή νοημοσύνη. Τουλάχιστον να γελάμε και λίγο)

ΑΘΗΝΑΙΟΙ ΣΤΟ ΦΟΥΡΝΟ ΜΕ ΠΑΤΑΤΕΣ

Το 2029 η εγκατάσταση κλιματισμού στο Μετρό της Αθήνας.

ΤΖΟΓΚΙΝΓΚ ΣΤΟΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΥ

Επικίνδυνο όσο και το βάδισμα στη Σόλωνος. Ακόμα είμαστε εν αναμονή της «μελέτης κυκλοφοριακών ρυθμίσεων για αναβάθμιση κινητικότητα πεζών».

Η ΠΡΟΤΟΜΗ ΤΗΣ ΜΕΛΙΝΑΣ ΜΕΡΚΟΥΡΗ ΜΕ ΣΠΑΣΜΕΝΗ ΤΗ ΜΥΤΗ

Καλά, δεν σεβάστηκαν τη Μελίνα. Αλλά να μη σεβαστούν ούτε τη «Στέλλα»;

Athens Voices

Του ΓΙΑΝΝΗ ΝΕΝΕ
panikoval500@gmail.com

Λόγια που ακούστηκαν δημοσίως στην Αθήνα



«Αντε στην f(x) του Θεού γιατί μας βγάλατε την y(x)»

(Με μαρκαδόρο σε τοίχο στο κέντρο, Σάββατο πρωί)

«Μέσα σε 3 ώρες χθες, έφαγα 7 τσίχλες. Δεν ήξερα τι να κάνω».

(Κορίτσια στη γραμμή Α7 (Στουρνάρη - Κηφισιά), Πέμπτη μεσημέρι)

Στην ίδια γραμμή, Α7. Ηλικιωμένος ζητά από τον οδηγό να του ανοίξει ενώ το λεωφορείο βρισκεται ακόμα εν κινήσει.

Οδηγός: **Μη βιάζεσαι! Αν βιάζεσαι θα πεθάνεις νέος.**

Παππούς: **Τώρα μου το λες; Που είμαι 120; Πριν 50 χρόνια έπρεπε να μου το πεις.**

(Παρασκευή μεσημέρι)

-Πόσο κάνει αυτό το στεφανάκι; -Τριάντα ευρώ.

-Τι λες, κυρά μου; Σαράντα κάνουν τα μεγάλα στις κηδείες.

(Κύριος προσπαθεί να πιάσει τον Μάν. Πειραιάς, Πρωί Πρωτομαγιάς.)

Τύπος μαγκάκι, σε δρόμο του Πειραιά, προχωράει κουβαλώντας μια πολυθρόνα στους ώμους του. Περαστικός γνωστός του του φωνάζει:

«Πάλι χαρτιά έπαιζες, ρε;» (Τρίτη πρωί)

(Ανταπόκριση από Βενετία)

Αμερικανός τουρίστας φωτογραφίζοντας το Μεγάλο Κανάλι της πόλης:

«Είναι σαν αυτό που έχουμε στο Λας Βέγκας».



ΤΟ ΕΞΩΦΥΛΛΟ ΜΑΣ

Αυτή την εβδομάδα το σχεδιάζει ο **Βασίλης Αντωνάκος**, ζωγράφος, γλύπτης, σκηνογράφος. Γεννήθηκε στην Αθήνα το 1980. Αν και σε μεγάλο βαθμό αυτοδίδακτος, παρακολούθησε σπουδές στο Vakalo Art & Design College και στην ΑΣΚΤ της Αθήνας. Η πρώτη του ατομική με τίτλο «Faces» παρουσιάστηκε το 2013 στη Red Dot Gallery στην Αθήνα. Εκτοτε, έχει συμμετάσχει σε πολυάριθμες ομαδικές και ατομικές εκθέσεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό. Η νέα του έκθεση «Icons - After Dark», σε επιμέλεια Γρηγόρη Καπόπουλου, εγκαινιάζεται στην Καροπούλου Fine Arts, στο Κολωνάκι (Σκουφά 5), την Τρίτη 12/5 στις 18:30. Μέχρι 27/5/2026.

Περί αντιπολίτευσης: ο ναρκισσισμός των μικρών διαφορών

Η πολυδιάσπαση της αντιπολίτευσης: ιστορία, περιπτώσεις και γιατί, ακόμα και χωρίς ενιαίο μέτωπο, η επιρροή της αριστεράς δεν πρέπει να υποτιμάται

Της ΣΩΤΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Η σημερινή πολιτική μας κατάσταση συνοψίζεται σε μια κυβέρνηση που έχει απαξιωθεί—εξαιτίας της ατολμίας της, της ανοχής της σε παλιές συνήθειες και της αδυσώπητης αριστεροδεξιάς προπαγάνδας—και σε μια πολλαπλή αντιπολίτευση συσπειρωμένη μπροστά στον κοινό εχθρό: την κυβέρνηση και τον ίδιο τον Κυριάκο Μητσοτάκη, ο οποίος βάλλεται από παντού, ακόμα κι από τους παλαιοδεξιούς μέσα στο ίδιο του το κόμμα.

Σε πολλές φάσεις της ελληνικής ιστορίας η αντιπολίτευση ήταν πολυδιασπασμένη ιδεολογικά, προσωπικά και παραταξιακά: η «διχόνοια» που, μέσω του μαρξισμού, αναβαθμίστηκε σε δήθεν νομοτελειακούς και ένδοξους ταξικούς αγώνες, ήταν και παραμένει η θεμελιώδης ιδιότητα που υπαγορεύει την πολιτική μας συμπεριφορά. Ήδη από την περίοδο μετά την Επανάσταση (1827-1833) και ιδιαίτερα μετά τη δολοφονία του Καποδίστρια, οι αντίπαλοί του δεν συγκροτούσαν ενιαίο μέτωπο: υπερίσχυαν τα τοπικά συμφέροντα, οι νησιωτικές ψευτοελίτ, οι οπλαρχηγοί, το «αγγλικό», το «γαλλικό» και το «ρωσικό» κόμμα συγκροτούνταν μεταξύ τους σφοδρότερα απ' ό,τι με την κεντρική εξουσία. Στη συνέχεια, στα τέλη του 19ου αιώνα, στην εποχή του Τρικούπη και του Δηλιγιάννη, έκαναν κουμάντο πολλές μικρές προσωποπαγείς ομάδες βουλευτών, βλαχοδημάρχων και τοπικών κομματάρχων με την αντιπολίτευση κατακερματισμένη εξαιτίας των πελατειακών σχέσεων και των προσωπικών φιλοδοξιών.

Στη διάρκεια του Εθνικού Διχασμού (1915-1922), παράλληλα με τη σύγκρουση μεταξύ Ελ. Βενιζέλου και Κωνσταντίνου Α', στον χώρο των αντιβενιζελικών συνωθούνταν βασιλόφρονες, συντηρητικοί, παλαιοκομματικοί και караβανάδες με διαφορετικές στοχεύσεις. Η Δεύτερη Ελληνική Δημοκρατία (1924-1935) ήταν ιδιαίτερα ασταθής περίοδος, με συνεχείς διασπάσεις, πραξικοπήματα, βραχύβιες κυβερνήσεις και με το αντιβενιζελικό στρατόπεδο, το προαναφερθέν συνονθύλευμα βασιλοφρόνων, μετριοπαθών, στρατιωτικών και λαϊκιστών. Στη δεκαετία του 1960 πριν από τη Δικτατορία των Συνταγματαρχών, η αντιπολίτευση στην ΕΡΕ του Κ. Καραμανλή ήταν αρχικά πολυδιασπασμένη: το 1961 η ίδρυση της Ένωσης Κέντρου από τον Γ. Παπανδρέου ήταν μια προσπάθεια ενοποίησης των κεντρικών και των φιλελευθέρων τόσο έναντι της δεξιάς όσο και έναντι της αριστεράς, που είχε ανακτήσει τις δυνάμεις της μετά το τέλος του Εμφυλίου, εκπροσωπώντας πάνω από το 25% των ψηφοφόρων.

Ύστερα, στα πρώτα χρόνια μετά το 1974, η Ένωση Κέντρου κατέρρευσε και διαμορφώθηκαν δύο πόλοι: από τη μία πλευρά η ΝΔ κι από την άλλη το αντιδεξιό μέτωπο του ΠΑΣΟΚ μαζί με την παραδοσιακή αριστερά, στο εσωτερικό της οποίας το ΚΚΕ κυριαρχούσε έναντι των αυτοαποκαλούμενων ανανεωτικών και επέβαλλε αφήγημα, γλώσσα και κουλτούρα. Το ΠΑΣΟΚ απορρόφησε μεγάλο μέρος του κέντρου και της αριστεράς, δημιουργώντας μια ασυμμετρία που διήρκεσε περίπου μέχρι το 2019: οι Έλληνες επέστρεψαν στις μέρες της Κατοχής και του εμφυλίου, αποδεχόμενοι το αφήγημα και το πθικό πλεονέκτημα της αριστεράς έναντι της «επάρατης», προδοτικής δεξιάς.

Κατά τη δεκαετία της πτώχευσης (2010-2019), το κομματικό τοπίο περιλάμβανε αποχρώσεις της ριζοσπαστικής αριστεράς και της εθνικιστικής δεξιάς, με έμφαση στα πολιτικά άκρα και στις συνωμοσιολογικές ομαδοποιήσεις: ο κατακερματισμός χαρακτήριζε ολόκληρο το πολιτικό και κοινωνικό σώμα· συχνά, οι διάφοροι σχηματισμοί συμφωνούσαν μόνο ως προς την αντίθεση προς τα μνημόνια και την ΕΕ· σε όλα τα άλλα διέφεραν. Εξού, μεταξύ άλλων, και η σύγκριση με τη Δημοκρατία της Βαϊμάρης (1919-1933), κατά την οποία η αντιπολίτευση απέναντι στις εκάστοτε κυβερνήσεις διαχωριζόταν σε σοσιαλδημοκράτες, κομμουνιστές, καθολικούς, εθνικιστές, μοναρχικούς και Ναζι. Η αδυναμία συνεργασίας μεταξύ των κομμάτων που σήμερα θα χαρακτηρίζαμε «του δημοκρατικού τόξου» διευκόλυνε την άνοδο του Χίτλερ.

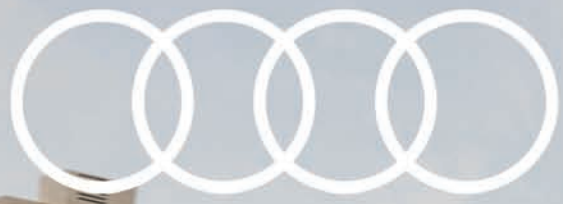
Κάτι παρόμοιο εκτυλίχθηκε και στην Ισπανία πριν από τον εμφύλιο (1931-1936): στη Δεύτερη Ισπανική Δημοκρατία δεν υπήρχε καμία δυνατότητα συνεννόησης μεταξύ αναρχικών, σοσιαλιστών, φιλελευθέρων, δημοκρατικών, κομμουνιστών, μοναρχικών, φαλαγγιτών και αυτονομιστικών κινήματων· η αποσταθεροποίηση οδήγησε στην εμφύλια διαμάχη που κατέληξε στη δικτατορία του Φράνκο. Η Τέταρτη Γαλλική Δημοκρατία (1946-1958) υπήρξε βραχύβια εξαιτίας των εύθραυστων κυβερνήσεων και του πολυκομματισμού, ο οποίος, παρά την καλή του φήμη, σπανίως ευνοεί τη δημοκρατική σταθερότητα.

Το πιο χαρακτηριστικό ευρωπαϊκό παράδειγμα αστάθειας είναι η Ιταλία της Πρώτης Δημοκρατίας (1948-1992), όπου η χριστιανοδημοκρατία συνυπήρχε με μια πολυδιασπασμένη αντιπολίτευση—ισχυρό κομμουνιστικό κόμμα, σοσιαλιστές, μετα-νεοφασίστες, φιλελευθέρους και περιφερειακά κινήματα—κι όπου οι κυβερνήσεις άλλαζαν συνεχώς: η λύση ήταν οι λεγόμενοι ιστορικοί συμβιβασμοί, οι συνεργασίες κομμάτων χωρίς ιδεολογική συγγένεια. Στη δεκαετία του 1990, στη Ρωσία, μετά την πτώση του σοβιετικού καθεστώτος, η αντιπολίτευση προς τον Γέλτσιν περιλάμβανε νοσταλγούς της ΕΣΣΔ, εθνικιστές, φιλελευθέρους, περιφερειακά μπλοκ και ολιγαρχικά συμφέροντα· αυτή η απουσία ενιαίου αντιπολιτευτικού μετώπου συντέλεσε αργότερα στην εδραίωση του συστήματος του Πούτιν. Ακόμη και στην Τουρκία, για πολλά χρόνια, η αντιπολίτευση στον Ερντογάν ήταν κατακερματισμένη ανάμεσα σε κεμαλικούς, εθνικιστές, κουρδικά κόμματα, φιλελευθέρους και ακραίους ισλαμιστές, ενισχύοντας έτσι την εξουσία του Τούρκου προέδρου.

Σήμερα, στη χώρα μας η αριστερή αντιπολίτευση έχει περισσότερη ομοιογένεια απ' όση παραδέχεται. Τα κόμματα της αριστεράς—ΠΑΣΟΚ, ΣΥΡΙΖΑ, Νέα Αριστερά, Πλεύση Ελευθερίας, ΚΚΕ—έχουν παρόμοια οράματα και παρόμοια ρητορική, αισθητική και ήθος. Αν και μερικά στελέχη της είναι σοβαρότερα από άλλα, όλος αυτός ο χώρος εκφράζει την κυρίαρχη ελληνική νοοτροπία και την κυρίαρχη εκδοχή για την ιστορία. Πράγμα που σημαίνει ότι, αν η αριστερά ενωθεί—το μόνο που την εμποδίζει είναι ο ναρκισσισμός των μικρών διαφορών πίσω απ' τον οποίο κρύβονται προσωπικές επιδιώξεις και προσωπικά πάθη—, μπορεί να κερδίσει οποιεσδήποτε εκλογές. Ιδιαίτερα εφόσον ενσωματώνει όλες τις λαϊκές τάσεις, πλάνες και νευρώσεις που εμφανίζουν σταθερότητα σχεδόν παντού στον κόσμο, συμπεριλαμβανομένων των ανεπτυγμένων δημοκρατικών χωρών: εθνικισμός, κοινωνικός φθόνος, ανορθολογισμός, ευπιστία έναντι των δημαγωγών, καχυποψία έναντι της εξουσίας.

Συχνά, η φθορά των κυβερνήσεων, η «κόπωση», όπως συνηθίζουμε να λέμε, επιταχύνει την ανάδυση της αντιπολίτευσης ανεξαρτήτως του αν αυτή είναι ενοποιημένη, ικανή και έναρθη. Αν και στην αρχή η απουσία ενιαίου αντιπολιτευτικού μετώπου φαίνεται να ευνοεί τις κυβερνήσεις, όταν οι κυβερνήσεις φθαρούν υπερβολικά, η πολυδιάσπαση μπορεί να μετατραπεί σε πλεονέκτημα. Η κλασική ιδέα ότι όσο πιο ενωμένη είναι η αντιπολίτευση τόσο ευκολότερα ρίχνει την κυβέρνηση δεν ισχύει πάντοτε: αν και, πράγματι, η λεγόμενη clarity of responsibility—που οδηγεί τους ψηφοφόρους να τιμωρούν μια κυβέρνηση όταν βλέπουν καθαρά ποιος κυβερνά και ποιος μπορεί να τον αντικαταστήσει—είναι παράγοντας εκλογικής συμπεριφοράς, η πολυδιάσπαση της αντιπολίτευσης σημαίνει ότι πολλές διαφορετικές κοινωνικές ομάδες απομακρύνονται από το κυβερνών κόμμα, ότι αναφύονται ποικίλες «δυσαρέσκεις». Το ότι οι δυσαρεστημένοι δεν έχουν βρει κοινή πολιτική γλώσσα είναι δευτερεύον. Αυτό που προέχει για τα κόμματα και για τα πρόσωπα της αντιπολίτευσης είναι να επιτύχουν την απονομιμοποίηση της κυβέρνησης (με δίκαιες και άδικες κατηγορίες, λάσπη, υπονόμευση: όλα τα μέσα επιτρέπονται), τη ρευστοποίηση του εκλογικού σώματος και την υποβάθμιση του πολιτικού διαλόγου σε ομαδική υστερία· με λίγα λόγια, τη συγκρότηση μιας εικόνας «κρίσης», από την οποία πρέπει για μία ακόμα φορά να διασωθούμε. ■

Αυτό που προέχει για την αντιπολίτευση είναι να επιτύχει την απονομιμοποίηση της κυβέρνησης, τη ρευστοποίηση του εκλογικού σώματος και την υποβάθμιση του πολιτικού διαλόγου σε ομαδική υστερία



Σχεδιασμένο
για κάθε στιγμή της ζωής.



Q3

Απόκτησε το Audi Q3 που σου ταιριάζει με τη σιγουριά που σου αξίζει. Με κινητήρες Hybrid, Plug-in Hybrid και 10 χρόνια εγγύηση Audi Platinum.

KOSMOCAR
Επίσημος Εισαγωγέας

10 Χρόνια Εγγύηση
Platinum

Σε σύγχυση διανοίας

Του ΠΑΝΤΕΛΗ ΚΑΨΗ

Στις προσεχείς εκλογές, αν δεν έρθουν τα πάνω κάτω, είναι πλέον σαφές πως θα κριθούν δύο κυρίως ζητήματα. Το πρώτο, ποια κυβέρνηση θα έχουμε. Αν ο Μητσοτάκης θα έχει την αυτοδυναμία, αν για να το πετύχει θα χρειαστούν αλληπάλληλες εκλογικές αναμετρήσεις ή αν θα μπορούμε στην περιπέτεια κυβερνήσεων συνεργασίας. Και το δεύτερο, που θα το μάθουμε πιθανότατα από την πρώτη Κυριακή, αν αρχηγός της αξιωματικής αντιπολίτευσης θα είναι ο Ανδρουλάκης ή ο Τσίπρας. Αν δηλαδή τον πρώτο λόγο για την ανασυγκρότηση της αριστεράς θα τον έχει το ΠΑΣΟΚ ή ο ΣΥΡΙΖΑ. Το παράδοξο είναι ότι αυτή η δεύτερη αντιπαράθεση είναι πολύ πιθανό να καθορίσει και την έκβαση της πρώτης.

Ένα μικρό δείγμα για το πώς μπορεί να εξελιχθούν τα πράγματα πήραμε την εβδομάδα που μας πέρασε με την αποτυχημένη εκλογή των προέδρων δύο ανεξάρτητων αρχών. Υπό κανονικές συνθήκες, η αντιπολίτευση θα μπορούσε να φέρει σε εξαιρετικά δύσκολη θέση την κυβέρνηση επιμένοντας σε υποψήφιους ευρύτερης αποδοχής. Να προτείνει πρόσωπα τα οποία δεν θα υπέκυπταν σε πιέσεις και, σε περίπτωση άρνησης, να είναι ο Μητσοτάκης υπεύθυνος για τη μη λειτουργία των θεσμών. Αντ' αυτού η ιστορία κατέληξε σε έναν άγριο καβγά του κ. Δουδωνή με την κ. Κωνσταντοπούλου και σε αλληλοκατηγορίες με τον ΣΥΡΙΖΑ για το ποιος κάνει «βολική» αντιπολίτευση. Ενδιαμέσως ο εκπρόσωπος του ΠΑΣΟΚ χαρακτήρισε «παζάρια» τις συνταγματικά προβλεπόμενες διαβουλεύσεις προκειμένου να εξασφαλιστεί η απαιτούμενη πλειοψηφία των τριών πέμπτων. Εννοείται, πρόσθεσε, πως το ΠΑΣΟΚ δεν μπαίνει σε παζάρια. Κατάφερε έτσι να υπονομεύσει μια συναινετική εκλογή την οποία το ίδιο είχε ξεκινήσει: με δική του πρόταση είχαν υποβληθεί βιογραφικά και είχε υιοθετηθεί ανοιχτή διαδικασία για την επιλογή των προέδρων. Όσο για την κυβέρνηση, φαντάζομαι, θα απολάμβανε το θέαμα.

Ένα δεύτερο δείγμα πήραμε με την εβδομάδα των 32 ή των 35 ωρών που ξαφνικά πρότειναν, με διαφορά λίγων 24ώρων, ΠΑΣΟΚ και ΣΥΡΙΖΑ Νο2. Ποιος είχε πρώτος την ιδέα και αν πρόκειται για σύμπτωση δεν έχει σημασία. Σε μια χώρα, ωστόσο, όπου η παραγωγικότητα βρίσκεται στον πάτο της Ευρώπης, θέλει μεγάλη φαντασία αλλά και άγνοια κινδύνου για να βάζεις σε προτεραιότητα τη μείωση των ωρών εργασίας. Όχι ότι το εννοούν βέβαια. Πρόκειται α-

πλώς για εύχρες υποσχέσεις. Είναι χαρακτηριστικό πως, μετά τις αντιδράσεις, το ΠΑΣΟΚ έκανε πίσω. Έτσι, ο πρόεδρος του μίλησε για χιλιάδες εργαζομένους που μπαίνουν «στους απαιτητικούς ρυθμούς της τουριστικής σεζόν». Έναν τομέα δηλαδή κατ'εξοχήν έντασης εργασίας. Σε οιοδήποτε διορθωτική δήλωση, ωστόσο, το ΠΑΣΟΚ διευκρίνισε ότι θα αφορά μόνο επιχειρήσεις άνω των 20 ατόμων και θέσεις «έντασης διανοίας». Που πάει να πει, αν το πάρει κανείς τοις μετρητοίς, ότι στην ίδια επιχείρηση θα υπάρχουν εργαζόμενοι δύο ταχυτήτων. Για να μην πούμε ότι η πραγματικότητα στην αγορά εργασίας είναι ακριβώς αντίθετη. Στις θέσεις «έντασης διανοίας» δεν υπάρχει ούτε ωράριο ούτε γραφείο. Οι εργαζόμενοι, σπίτι τους, είναι σε ετοιμότητα όλο το 24ωρο.

Προχειρότερες τις οποίες υπαγορεύει ο ανταγωνισμός των δύο κομμάτων. Μια διαρκής πλειοδοσία υποσχέσεων, καταστροφολογία και τα ντεσιμπέλ στο μάξιμουμ είναι η συνταγή που έχουν υιοθετήσει, επιτρέποντας έτσι στην κυβέρνηση, με όλα όσα μπορεί να της καταλογίσει κανείς, να εμφανίζεται ως άσημη σοβαρότητα και υπευθυνότητα. Το παράδοξο είναι πως τόσο το ΠΑΣΟΚ όσο και η αριστερά έχουν πληρώσει ακριβά στο παρελθόν την πολιτική των ανέξοδων υποσχέσεων.

Αυτές τις μέρες προβάλλεται το εξαιρετικό ντοκιμαντέρ των Βαριτσιώτη - Δενδρινού για το μοιραίο εξάμνο της κωλοτούμπας Τσίπρα. Όσα στελέχη του δεν φοβήθηκαν να μιλήσουν ομολογούν ότι ήταν μεγάλο λάθος το πρόγραμμα της Θεσσαλονίκης, οι ανεδαφικές εξαγγελίες και η βιασύνη να ριξουν την κυβέρνηση Σαμαρά χωρίς να είναι έτοιμοι να αναλάβουν τη διαχείριση της χώρας. Το ίδιο ακριβώς μπορεί να ειπωθεί για το ΠΑΣΟΚ το 2009 με το «λεφτά υπάρχουν». Ακόμα παραμένει ανοιχτό το τραύμα των προδομένων προσδοκιών. Φαίνεται όμως ότι δεν μαθαίνουν.

Το τρίήμερο της Πρωτομαγιάς είχα την ευκαιρία να μιλήσω με μεγαλοπαράγοντα της κεντροαριστεράς. Εντυπωσιάστηκε που εξέφραζε τέτοιες ανησυχίες. Δεν ξέρεις, είπε, πως όσα λένε τα κόμματα ως αντιπολίτευση δεν έχουν σχέση με το τι θα κάνουν ως κυβέρνηση; Φυσικά είχε δίκιο. Ας μην απορούν, λοιπόν, γιατί είναι κολλημένη η βελόνα, γιατί έγινε σταρ η Καρυστιανού και γιατί ο Μητσοτάκης είναι με απόσταση ο καταλληλότερος για πρωθυπουργός. **Α**

Ο ΔΙΑΒΟΛΟΣ ΦΟΡΑΕΙ PRADA 2

Ξεμαλλιάζοντας το λιοντάρι

Όχι ακριβώς μια κριτική, αλλά το τέλος μιας εποχής – ή και περισσότερων

Της ΧΡΙΣΤΙΝΑΣ ΓΑΛΑΝΟΠΟΥΛΟΥ

Στην τελική, γιατί να μη γίνει ένα «Prada 2»; Και οι ηθοποιοί έχουν έξοδα, δάνεια υποχρεώσεις, αλλά μέχρι εκεί.

Για την Gen Z, το σίκουελ του ο «Διάβολος φοράει Prada» ήταν μια γλυκούλικη κομεντί με υπερβολές και μπαλαφάρες, αλλά γεμάτη νοήματα και βάθος. Στην μπροστινή σειρά κάθονταν δύο πιτσιρίκες που είχαν κατασυγκινηθεί με τον τρόπο που ο Νάιτζελ (Στάνλεϊ Τούτσι) κάνει διακριτικό ασίστ στην τρεμοπαίζουσα καριέρα της Άντι (Αν Χάθαγουεϊ). Για το υπόλοιπο, κάπως πιο ενήλικο κοινό, το επαναλανσάρισμα του Διαβόλου που φοράει Prada ήταν ένα μεγαλοπρεπές ξεμάλλιασμα του λέοντος. Για να μην πούμε ξεδόντιασμα. Όπου «λιοντάρι», βάλτε ό,τι στην παλιά, αναλογική σας ζωή είχε κάποιο gravitas, κάποιο κύρος, αξία οικονομική ή θεσμική.

Η δημοσιογραφία –κουρελού από καιρό–, οι παλαιές κοπής επιχειρηματίες των εκδόσεων, οι βαρύνουσες απόψεις, τα ντιβιλίκια, οι ανάρμοστες συμπεριφορές, οι χλιδατές εκδηλώσεις, όλα πατήθηκαν κάτω από το παπούτσι μιας γενιάς που σέβεται μόνο τις γρήγορες συνδέσεις, απεχθάνεται τη μυρωδιά του χαρτιού και αντιμετωπίζει το χρήμα σαν αυτό που είναι: περισσότερο παγκόσμια γλώσσα συνεννόησης και λιγότερο ως εργαλείο συναλλαγής.

Η άλλοτε κραταιά Μιράντα Πρίστλι κρεμάει πλέον μόνη της τα γουναρικά της στους καλόγερους, καθώς, απ' ό,τι αφήνεται να εννοηθεί, την επέπληξε το τμήμα HR για τις αντιουναδελφικές συμπεριφορές της και το mobbing στους υφισταμένους της. Οι περικοπές έχουν πλήξει κι αυτήν την πάλαι ποτέ λέαινα των εκδόσεων, που αναγκάζεται σε ταπεινωτικές συνεννοήσεις με οίκους όπως ο Dior, ενώ μαθαίνει να ταξιδεύει στην οικονομική θέση, στριμωγμένη με την –κατά τη σκηνοθετική ματιά– πλέμπα. Η δε Άντι Σακς, φέρελπις δημοσιογράφος προ ζοετίας, βραβεύτηκε και διακρίθηκε, αλλά ούτε πρόκοψε ούτε μυαλό έβαλε. Παρέμεινε παρατεχάμενη της κάθε διευθύντριας και του εκάστοτε εκδότη, χωρίς βάθος σκέψης και προσωπικό ειδικό βάρος. Αν σεναριογράφος και σκηνοθέτης ήθελαν κάτι να μας πουν για τη σύγχρονη δημοσιογραφία, το πάσαμε το υπονοούμενο. Τα δεύτερα βιολιά –ο πιστός Νάιτζελ και η μωροφιλόδοξη Έμιλι (Έμιλι Μπλαντ)– παραμένουν δεύτερα και απλώς αναβαθμίζονται ή παραπαίουν βάσει χαρακτήρα και ηθικών αντιστάσεων: ο αιώνιος βοηθός της Μιράντα έχει κόκκινες γραμμές και αξίες, η δε πρώην μαθητευόμενη που βρέθηκε στην επικοινωνία του Dior απολύτως καμία και γι' αυτό καταλήγει απένταρη και μόνη.

Από κοντά, η ταινία παρακολουθεί και τα αλισβερίσια του Τύπου με τη νέα επιχειρηματική μηχανή κοπής χρημάτων, τους αφε-

ντάδες των τεχνολογικών κολοσσών να συμπεριφέρονται σαν αυτό που έτσι κι αλλιώς είναι, σαν κωλόπαιδα δηλαδή, με κτηνώδη λεφτά και μηδενικό ηθικό αντίβαρο. Σήμερα είσαι εσύ (γκόμενα, εταιρεία, συμφωνία), αύριο κάποια άλλη, να καεί ο κόσμος, να απολυθούν όλοι, οι σιλικόνες του μωρού μου να 'ναι στη θέση τους. Κι όπως ξεμαλλιάζεται και ξεδοντιάζεται ο παλιός κόσμος –που δεν ήταν και τίποτα σπουδαίο ακριβώς– ανατέλλει ένα καινούργιο υβρίδιο που, εκτός από την πολιτική ορθότητα και το φαίνεσθαι, κατά κύριο λόγο διατηρεί όλα τα κουσούρια της αναλογικής εποχής, σε digital μορφή και με προβιά. Οι συμφωνίες εξακολουθούν να γίνονται κάτω απ' το τραπέζι, οι συναλλαγές με την εξουσία παραμένουν το ίδιο χυδαίες, αρχηγοί δεν υπάρχουν, παρά μόνο όσοι κρατάνε και κουνάνε τα νήματα, και η ζωή συνεχίζεται σε cloud. Ακόμα χειρότερα; Ό,τι περιγράφει ως μυθοπλασία η ταινία –και η πρώτη και η δεύτερη– όλως τυχαίως συμβαίνει και στην πραγματικότητα.

Η Μιράντα Πρίστλι είναι η Άννα Γουίντουρ –το ξέρουν πια και οι κότες αυτό–, άσε που στη Γουίντουρ, τελικά, καλάρωσε όλη αυτή η προβολή, η Elias Clarke είναι η Condé Nast, ο πολυεκατομμυριούχος που χώρισε θα μπορούσε άνετα να ήταν ο Τζεφ Μπέζος και πάει λέγοντας. Αντιστοίχως, η Γουίντουρ έζησε φουρτούνες μέχρι να παραδώσει τα κλειδιά της Vogue και να κεφαλαιοποιήσει όσο καλύτερα μπορούσε την παλιά αϊγλη της, ομοίως η Condé Nast αντιμετώπισε τριγμούς με τη μετάβαση από το χαρτί στο ίντερνετ. Τι απομένει; Το αδειανό πουκάμισο της δημοσιογραφίας παγκοσμίως, οι επισφαλείς θέσεις εργασίας τόσο στον Τύπο όσο και στους τεχνολογικούς κολοσσούς που απολύουν αβέρτα για να επενδύσουν στην TN, η αίσθηση της ματαιότητας από μια γενιά που τρέμει μην της παραβιάσουν τα δικαιώματα, αλλά δεν έχει κανένα πρόβλημα να πατήσει επί πτωμάτων, όπως όλες οι προηγούμενες.

Δεδομένων των παραπάνω, ακόμα και η σκηνή με τη Στριπ να επιβλέπει όρθια τη μακέτα του περιοδικού που διευθύνει επί 30 χρόνια, αρνούμενη να προσαρμοστεί στην ψηφιακή εποχή, που θα μπορούσε να είναι η πιο τρυφερή της ταινίας, μετατρέπεται σε καρικατούρα. Χάλι συνολικό δηλαδή, εκτός κι αν η ταινία ήθελε να δείξει ακριβώς αυτό: την πανάκριβη έκπτωση των πάντων, τις επιδερμικές αναγνώσεις, εκεί, δηλαδή, που ένας γυμνοσάλιαγκας μπορεί να ρίξει ανάσκελα το λιοντάρι και κάλλιστα να το αντικαταστήσει, χωρίς να δακρύσει μάτι. Το τέλος του κόσμου μας ούτε καν με λυγμό. Κι ο πάταγος στο διαδίκτυο διαρκεί όσο ένα κλικ. Το ξέρουμε πια καλά αυτό. Όσο για τους συντελεστές της ταινίας που, παρά τις κακές κριτικές, έχει σπάσει ταμεία, ε, έχουν κι αυτοί έξοδα, δάνεια, ας κάνουν και μια πατάτα που δεν θα πάρει Όσκαρ. **Α**

Οι συμφωνίες εξακολουθούν να γίνονται κάτω από το τραπέζι και οι συναλλαγές με την εξουσία παραμένουν το ίδιο χυδαίες. Ό,τι περιγράφει ως μυθοπλασία η ταινία, όλως τυχαίως συμβαίνει και στην πραγματικότητα.

SCUBAQUA



swatch[®] 

SWATCH STORES: ΑΘΗΝΑ: ΣΥΝΤΑΓΜΑ, 210 3313833 | ΜΑΡΟΥΣΙ: THE MALL, 210 6197472, GOLDEN HALL, 210 6832033 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: 2310 284988
www.swatch.com

Μαξ Νικίας, ένας «Αμερικανός Τρώας»

Από ένα χωριό χωρίς ρεύμα στην Καρπασία μέχρι την προεδρία ενός από τα μεγαλύτερα πανεπιστήμια των ΗΠΑ, ο Μαξ Νικίας μιλά για την εισβολή του '74, για το one way ticket στην Αμερική και το γιατί η κριτική σκέψη είναι το μόνο πράγμα που δεν θα αντικαταστήσει ποτέ η AI

Του ΛΟΥΚΑ ΒΕΛΙΔΑΚΗ



Είναι ένας άνθρωπος που έμαθε από νωρίς ότι η ζωή δεν κινείται σε ευθεία γραμμή. Γεννημένος στην Κώμη Κεπίρ της Καρπασίας, σε ένα χωριό χωρίς ηλεκτρικό ρεύμα, βρέθηκε από την Κύπρο στην Αθήνα, από το Μετσόβιο στην προεδρία του USC, ενός από τα σημαντικότερα πανεπιστήμια των ΗΠΑ.

Στη διαδρομή του Μαξ Νικίας υπάρχουν δύο λέξεις που επανέρχονται: ηγεσία και ανθεκτικότητα. Η πρώτη δεν είναι υπόθεση εγωισμού, αλλά προσφοράς. Η δεύτερη γεννήθηκε μέσα από την προσφυγιά, την απώλεια και την ανάγκη να σπκώνεσαι γρήγορα ύστερα από κάθε πτώση. Το 1974, φοιτητής στην Αθήνα, έμαθε για την τουρκική εισβολή στην Κύπρο και πέρασε μέρες χωρίς να γνωρίζει αν οι γονείς του ήταν ζωντανοί. Εκείνη η εμπειρία τον καθόρισε.

Τελευταία μέρα του Απριλίου, καθόμαστε σε ένα τσόχινο τραπέζι στην Αθηναϊκή Λέσχη – μόλις έχει ολοκληρωθεί η παρουσίαση του βιβλίου του «*American Trojan*», μιας αυτοβιογραφικής αποτίμησης της πορείας του. Το βιβλίο είναι ογκώδες, αλλά, αν το ξεκινήσεις, δύσκολα τ' αφήνεις. Ο βίος του είναι περιπετειώδης και ταυτόχρονα γεμάτος διανοητικούς σταθμούς και διδάγματα.

— **Να ξεκινήσουμε από εσάς, ποιος είναι ο Μαξ Νικίας;** Η ταυτότητα, το ποιο είμαστε, διαμορφώνεται λίγο πολύ από τις εμπειρίες της ζωής μας. Και οι δικές μου ξεκινούν από ένα πολύ μικρό χωριό στην Κύπρο, που σήμερα δυστυχώς είναι στα Κατεχόμενα: την Κώμη Κεπίρ, στην Καρπασία. Ήταν ένα χωριό με λιγότερους από χίλιους κατοίκους. Όταν γεννήθηκα και μεγάλωσα, τη δεκαετία του 1950, δεν υπήρχε ούτε ηλεκτρικό ρεύμα στο σπίτι. Ήμασταν δύο παιδιά, εγώ και μία μεγαλύτερη αδελφή. Ο πατέρας μου ήταν ξυλουργός. Ήταν όμορφα χρόνια.

— **Και πώς ήρθατε στην Αθήνα να σπουδάσετε;** Όταν ήμουν στην τρίτη γυμνασίου, ο πατέρας μου πήγε σε συνάντηση με τους καθηγητές και του είπαν: «Ο γιος σου είναι καλός στα μαθηματικά και πρέπει να πάει στο Πρακτικό Τμήμα του Α' Γυμνασίου Αμμοχώστου. Μπορεί και να μπει στο πανεπιστήμιο». Εκείνη την εποχή ήταν μεγάλη υπόθεση. Θυμάμαι, ήταν μια βροχερή Κυριακή, γυρίζει ο πατέρας μου, μπαίνει στο δωμάτιό μου και λέει: «Θα πας σε πανεπιστήμιο να σπουδάσεις». Από τότε μου άρεσαν πάντα τα μαθηματικά. Οι καθηγητές έλεγαν: «Άμα είσαι καλός στα μαθηματικά και στις φυσικές επιστήμες, το καλύτερο είναι το Μετσόβιο».

— **Πότε ήρθατε στην Αθήνα;** Το 1972. Τελείωσα το γυμνάσιο το 1970, αλλά είχαμε υποχρεωτική θητεία στην Εθνική Φρουρά για δύο χρόνια. Υπηρέτησα, η θέση μου όμως στο Πολυτεχνείο κρατήθηκε – για τους Κυπρίους κρατούσαν τη θέση. Ήρθα το '72.

— **Το καλοκαίρι του '74, σ' ένα καφενείο στη Συγγρού, μαθαίνετε για την κυπριακή τραγωδία. Πώς σας καθόρισε αυτή η στιγμή;** Κανένας δεν πίστευε ότι η Τουρκία θα εισέβαλλε στην Κύπρο. Ήταν ξαφνικό, μεγάλη τραγωδία. Δεν ήξερα καν αν οι γονείς μου ήταν ζωντανοί. Δεν υπήρχαν επικοινωνίες. Το βράδυ βγήκα και περπατούσα μόνος μου στους δρόμους της Αθήνας. Πήρε μια βδομάδα μέχρι να επικοινωνήσω με τον πατέρα μου. Είχα πάει να μείνω με την οικογένεια ενός ξαδέρφου του – αυτοί είχαν τηλεφώνω, οπότε αν ο πατέρας μου έβρισκε τηλεφώνω, θα καλούσε εκεί. Εκείνες τις μέρες η κυπριακή φοιτητική οργάνωση είχε κάνει διαδήλωση στο Σύνταγμα, με ένα μεγάλο πανό που έλεγε «Μην πανηγυρίζετε, η Κύπρος καίγεται». Γιατί υπήρχαν πανηγυρισμοί στην Αθήνα για την επιστροφή της δημοκρατίας, γύριζε ο Καραμανλής, ο Παπανδρέου. Ήταν ανάμεικτα τα συναισθήματα.

— **Πώς τα βγάλατε πέρα οικονομικά;** Την επομένη κατάλαβα ότι δεν είχα λεφτά, ο πατέρας μου δεν μπορούσε να με βοηθήσει. Είχα μια μικρή υποτροφία του ΙΚΥ. Πήρα εφημερίδες για τις αγγελίες, η δουλειά που βρήκα δεν είχε καμία σχέση με μηχανικούς – ήταν απλώς να μεταφέ-

ρεις κουτιά. Πήγα σε ένα γραφείο κάπου στην Ομόνοια. Εξήγησα στη γυναίκα εκεί ότι χρειαζόμουν δουλειά, ότι τα χάσαμε όλα, ότι είμαι από την Αμμόχωστο. Έβαλε τα κλάματα και μου λέει: «Οχι, παιδί μου. Εσύ είσαι φοιτητής του Μετσόβιου. Αυτή δεν είναι σωστή δουλειά για σένα». Της λέω: «Μα δεν με πειράζει, θα έχω οικονομικό πρόβλημα». Και απαντά: «Έχω έναν φίλο στην τεχνική υπηρεσία της Τράπεζας της Ελλάδος, στην Κλαυθμώνος, θα τον πάρω τηλεφώνω και θα του πω να σου δώσει δουλειά». Τον κάλεσε και μ' έστειλε αμέσως. Έμεινα εκεί έναν χρόνο. Μετά μας ανέβασαν λίγο την υποτροφία – επίσης στους Κύπριους δίνανε δωρεάν κουπόνια για να τρώνε στην καφετέρια του Μετσόβιου.

— **Έχω κρατήσει κι άλλη μια στιγμή: ο πατέρας σας σας δίνει την ευχή να μην ξαναγυρίσετε στην Κύπρο. Γιατί το έκανε αυτό;** Ένιωσα ότι, επειδή τα χάσαμε όλα, καταστραφήκαμε. Δεν ήθελε ο γιος του να ζήσει μέσα στην καταστροφή. Ήθελε να φτιάξει ένα καινούργιο μέλλον.

— **Πώς προέκυψε η Αμερική;** Η ευκαιρία δημιουργήθηκε επειδή η γυναίκα μου τελείωσε την Ανωτάτη Εμπορική δύο χρόνια πριν από μένα και βρήκε δουλειά εδώ στην Αθήνα. Αυτή η εταιρεία είχε παράρτημα στο Λονδίνο, οπότε σκεφτήκαμε: γιατί να μην πάω στο Λονδίνο να σπουδάσω; Έστειλα αιτήσεις σε αγγλικά πανεπιστήμια, με δέχτηκε το Queen Mary College. Με τον μισθό της γυναίκας μου θα ζούσαμε και οι δύο, οπότε πήγαμε στην Αγγλία. Αλλά δεν μου άρεσε. Ένιωθα ότι δεν θα μ' έβγαζε πουθενά. Και τότε εμφανίστηκε η δυνατότητα της Αμερικής.

— **Πώς πήγατε;** Είχα έναν συμφοιτητή από το Μετσόβιο που ήταν στο Μπάφαλο της Νέας Υόρκης κι έκανε μεταπτυχιακές σπουδές. Πέρασε από το Λονδίνο και μου λέει: «Να έρθεις, θα μιλήσω σε ορισμένους καθηγητές». Μίλησε σε κάποιον, κι εκείνος, όταν άκουσε ότι είμαι απόφοιτος του Μετσόβιου, είπε «αυτός είναι άριστος μαθητής», κι έτσι μου δώσανε υποτροφία. Μάλιστα μου είπαν: «Να μην περιμένεις μέχρι τον Σεπτέμβριο, μπορείς να 'ρθεις τον Ιανουάριο». Φύγαμε μαζί με τη γυναίκα μου, one way ticket, από το Χίθροου στο JFK.

— **Δέκα χρόνια μετά λαμβάνετε την υπηκοότητα. Πώς το βιώσατε αυτό;** Ήταν μία από τις πιο ευτυχισμένες μέρες της ζωής μας η μέρα που γίναμε Αμερικανοί πολίτες. Γι' αυτό το κεφάλαιο στο βιβλίο το ονόμασα «*Second Homecoming*» (Δεύτερος Επαναπατρισμός). Νιώσαμε ότι ανήκουμε πάλι κάπου και έχουμε ίσα δικαιώματα. Εκτός Κύπρου. Δεν γίνεται αυτό μέσα σε μια νύχτα – πρέπει να μπει στη νοοτροπία της κοινωνίας, να την καταλάβεις. Εγώ, επειδή μου άρεσε πάρα πολύ η ιστορία, διάβαζα τους ιδρυτικούς πατέρες των ΗΠΑ, την ιστορία της Αμερικής. Μου πήρε δέκα χρόνια να τη μάθω. Οποιον λέει ότι μαθαίνει γρήγορα δεν τον πιστεύω.

— **Δεν νιώσατε ποτέ Έλληνας στην Ελλάδα;** Βέβαια ένιωθα! Είμαι περήφανος που είμαι Έλληνας. Όποτε έρ-

χομαι στην Αθήνα, νιώθω σαν να γυρνάω στο σπίτι μου. Έχουμε πάρα πολύ έντονες και όμορφες μνήμες από τα φοιτητικά μας χρόνια εδώ. Μας έδωσε ταυτότητα. Ένας μεγάλος πυλώνας ήταν η αρχαία Ελλάδα. Κι αυτό που με ενθουσίασε ήταν ότι οι ιδρυτικοί πατέρες των Ηνωμένων Πολιτειών είχαν όλοι κλασικές σπουδές. Διδαχτήκανε την «Κύρου Παιδεία» του Ξενοφώντα. Το Σύνταγμα των ΗΠΑ μοιάζει πάρα πολύ με αυτό της αρχαίας Σπάρτης. Είδα αυτή την ταυτότητα μεταξύ αρχαίας Ελλάδας και ΗΠΑ, με ενθουσίασε. Στις κόρες μου έλεγα: «Δεν ξέρετε πόσο τυχερές είστε που γεννηθήκατε σε μια χώρα που τη δημιούργησαν τα ελληνικά ιδεώδη».

— **Γράφοντας το βιβλίο, χρησιμοποιήσατε τη λέξη «πρόσφυγας». Γιατί την αποφεύγατε τόσα χρόνια;** Είναι κάτι το οποίο συμπιέζεις. Γιατί δεν έχει τίποτα άλλο να σου δώσει. Δεν ήταν εμπόδιο. Αυτό που μου έδωσε ήταν η ανθεκτικότητα. Η σκληρή δουλειά, το να θέλω να πετύχω στην καριέρα μου, για την οικογένειά μου. Αλλά τελικά μου άφησε και κάτι θετικό: η εμπειρία της προσφυγιάς μου έδωσε τη δύναμη να αντιμετωπίσω κρίσεις στο μέλλον, που αποκλείεται να ήταν χειρότερες από την εμπειρία που είχα στα 22. Συγκρίνεις: Είναι το πριν και το μετά.

— **Πότε πηγαίνετε στο USC;** Το 1991, ακριβώς 12 χρόνια από τότε που είχαμε πάει στην Αμερική. Ήμουν στην ανατολική ακτή, σε διάφορα πανεπιστήμια, μετά πήγα στην Καλιφόρνια, που είναι ένας άλλος πλανήτης βέβαια. Τα πρώτα 12 χρόνια η φήμη μου στην ψηφιακή επεξεργασία σημάτων είχε ανέβει. Είχα πολλά grants από την κυβέρνηση, από το Υπουργείο Άμυνας, από το National Science Foundation. Είχα 12 διδακτορικούς φοιτητές. Είχα χτίσει ένα μεγάλο ερευνητικό πρόγραμμα. Και τότε ήρθε το USC και με ήθελε ως καθηγητή – αυτοί ήρθαν να με προσλάβουν. Μέσα σε έναν χρόνο, δημιουργήθηκε η ευκαιρία να μπω και στη διοίκηση.

— **Πώς σας εμπιστεύτηκε ο κοσμήτορας σε τόσο νεαρή ηλικία;** Ήμουν 40 ετών όταν ήρθε ο κοσμήτορας και μου είπε: «Θέλω να γίνεις το δεξί μου χέρι». «Γιατί; Τι έχω κάνει;» ρώτησα. Και μου απάντησε: «Έχω προσλάβει τόσους καθηγητές όλα αυτά τα χρόνια, κανένας δεν μ' έχει εκπλήξει όπως εσύ». Είχε δει πως είχα χτίσει ένα μεγάλο ερευνητικό πρόγραμμα και, για να το κάνεις αυτό, πρέπει να έχεις ταλέντο στην ηγεσία και στη διοίκηση.

— **Μιλήστε μου για την ηγεσία...** Το πρώτο που πρέπει να καταλάβει κάποιος, αν θέλει να παίξει ηγετικό ρόλο, είναι ότι η ηγεσία είναι προσφορά προς τους άλλους. Άτομα που είναι πάρα πολύ εγωκεντρικά δεν μπορούν να γίνουν καλοί ηγέτες. Ο Ξενοφώντας στην «Κύρου Παιδεία» μιλά για τον «καλό ηγέτη» και τα χαρακτηριστικά του – λέει ότι πρέπει να είσαι «φιλανθρωπότατος» και «φιλομαθέστατος». Κανένας δεν μπορεί να σε διδάξει την ηγεσία, όλοι αυτοδιδασκόμαστε.

— **Και η ανθεκτικότητα;** Δεν υπάρχει γραμμή προς την κορυφή χωρίς να ανέβεις το βουνό, χωρίς να πέσεις κάτω. Είναι αναπόφευκτο. Το μυστικό είναι πόσο γρήγορα θα σπκωθείς. Μην μένεις στην αποτυχία, μη λυπάσαι τον εαυτό σου. Πρέπει να μάθεις να τον βάζεις στην άκρη και να προχωράς. Δεν μπορείς να παίρνεις τα πράγματα προσωπικά.

— **Ο τίτλος του βιβλίου είναι «American Trojan». Πώς τον εμπνευστήκατε;** Ο στρατηγός Πετρέους μού τον πρότεινε. Ήμασταν μαζί στους Δελφούς, διάβασε το χειρόγραφο μου σε δύο βραδιές και το πρωί μου λέει: «Μαξ, δεν έχεις τον σωστό τίτλο». Μου είπε: «Είσαι Trojan επειδή είσαι από το USC, αλλά είσαι ο American Trojan». Και ►

ΕΘΝΙΚΗ ΔΡΑΣΗ
ΠΡΟΑΓΩΓΗΣ ΥΓΕΙΑΣ
ΠΑΙΔΙΟΥ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ

ΣΤΗ ΓΟΝΕΪΚΟΤΗΤΑ

ΡΙΣΠΕΚΤ!

ΑΠΟ ΤΗ ΣΤΙΓΜΗ ΠΟΥ ΓΕΝΝΙΕΣΑΙ, ΓΕΝΝΙΕΜΑΙ ΚΙ ΕΓΩ ΣΑΝ ΓΟΝΙΟΣ.

Η γονεϊκότητα είναι ένα ταξίδι μάθησης και φροντίδας, γεμάτο όμορφες στιγμές αλλά και προκλήσεις.

Το Πρόγραμμα Προαγωγής Υγείας Παιδιού & Οικογένειας ανταποκρίνεται στις διαφορετικές ανάγκες της οικογένειας μέσω στοχευμένων δράσεων που προσφέρουν πρακτική καθοδήγηση σε κάθε στάδιο ανάπτυξης του παιδιού.

Μάθε περισσότερα για το πρόγραμμα στο paidikaipsihikiigeia.gov.gr



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Υπουργείο Υγείας

unicef 
για κάθε παιδί

Ελλάδα 2.0
ΕΘΝΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΚΑΜΨΗΣ
ΚΑΙ ΑΝΔΕΚΤΟΤΗΤΑΣ



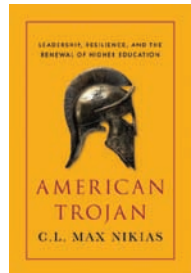
Με τη χρηματοδότηση
της Ευρωπαϊκής Ένωσης
NextGenerationEU



μου έδωσε παράδειγμα: το 2016 βγήκε μια βιογραφία του Ulysses Grant, με τίτλο «The American Ulysses». «Αυτός ήταν ο Αμερικανός Οδυσσέας», λέει, «εσύ είσαι ο Αμερικανός Τρώας». Τελικά αυτόν τον τίτλο πρότεινα στον εκδότη μου, και τον αγάπησε αμέσως.

— **Γιατί όμως Τρώας;** Το Trojan είναι η μασκότ του πανεπιστημίου – ο στρατιώτης της Τροίας, από το 1929. Με ασπίδα και ξίφος και περικεφαλαία. Οπότε εγώ, ως πρόεδρος του USC, είμαι Τρώας.

— **Θα ήθελα να κλείσουμε με την τεχνική νοημοσύνη. Πώς αλλάζει ο ρόλος του πανεπιστημίου, ο ρόλος του καθηγητή κι ο ρόλος των ανθρώπων;** Η τεχνική νοημοσύνη είναι μια φοβερή επανάσταση. Σε μεγάλο βαθμό, ειδικά για θέματα παιδείας, κανένας δεν είναι προετοιμασμένος να την αντιμετωπίσει. Μιλάμε για ένα τσουνάμι που έρχεται να σαρώσει τα πράγματα. Κανένας δεν μπορεί να προβλέψει ακριβώς πώς θα είναι σε 10 ή 20 χρόνια – όλοι θα εκπλαγούμε. Γιατί το μεγάλο ερώτημα θα είναι: ποιος είναι ο ρόλος του πανεπιστημίου; Είναι να περάσει γνώσεις από καθηγητή σε φοιτητή; Ο φοιτητής θα τις πάρει κατευθείαν από την AI. Ο ρόλος του καθηγητή θα περιοριστεί κυρίως στο να ορίζει το υλικό. Αλλά ακόμα κι αυτό ένα AI agent μπορεί να το κάνει...



Μαξ Νικιάς
«American Trojan»

— **Και η ανθεκτικότητα σε αυτή την εποχή; Είναι η μεγαλύτερη δεξιότητα που μπορεί να έχει ένας άνθρωπος;** Το πιο σημαντικό για μένα θα είναι το ποιος θα διδάξει την κριτική σκέψη. Άρα επιστρέφουμε στους αρχαίους Έλληνες. Διότι η ανθρώπινη φύση δεν έχει αλλάξει. Οι τεχνολογίες έχουν αλλάξει, ο τρόπος που επικοινωνούμε έχει αλλάξει. Αλλά η φύση του ανθρώπου δεν έχει αλλάξει. Θες να τη μάθεις; Τα «Ηθικά Νικομάχεια» του Αριστοτέλη, ο Θουκυδίδης – πώς τα συμφέροντα, η μία χώρα, η άλλη, οι συσχετισμοί. Όλα υπάρχουν στα κλασικά βιβλία. Για να καταλάβεις το μέλλον, πρέπει να επιστρέψεις και να διαβάσεις το παρελθόν.

— **Ένα τελευταίο μήνυμα προς τους Έλληνες αναγνώστες;** Ελπίζω ότι το βιβλίο θα περάσει διδάγματα. Και να σας αφήσω με αυτό: όχι μόνο όταν μιλάμε για ηγεσία, αλλά και όταν μιλάμε για τη ζωή μας, το ζητούμενο είναι το πώς αντιμετωπίζουμε το απροσδόκητο. Γιατί η ζωή είναι γεμάτη από απροσδόκητα. Και πώς τα αντιμετωπίζουμε; Όσο μπορούμε περισσότερο χωρίς να πανικοβαλλόμαστε – αυτό πιστεύω είναι το πιο σημαντικό. Και το δεύτερο, για τους πιο νέους: η σκληρή δουλειά πάντα στο τέλος ανταμείβεται. **A**

20.000 ναυτικοί σε 2.000 πλοία παραμένουν εγκλωβισμένοι στην περιοχή του Περσικού Κόλπου, και δεν φαίνεται καμία αχτίδα αποκλιμάκωσης.

2 άνθρωποι –αντιθέτως– τραυματίστηκαν στη στεριά, όταν επλήγη κατοικία στην περιοχή Μπούχα, κατά μήκος της ακτογραμμής των Στενών του Ορμούζ τη Δευτέρα.

2 πύραυλοι του Ιράν χτύπησαν αμερικανική φρεγάτα –επίσης τη Δευτέρα–, σύμφωνα με πηγές της Τεχεράνης. Την είδηση διέψευσαν οι ΗΠΑ.

6 αμερικανικά αποβατικά πλοία είχε ισχυριστεί ότι χτύπησε το Ιράν τον Μάρτιο. Κανένας από τους ισχυρισμούς δεν επιβεβαιώθηκε.

4 επιθέσεις μέσα σε 72 ώρες ισχυρίστηκαν οι Χούθι ότι εξαπέλυσαν επίσης τον Μάρτιο κατά αμερικανικών ναυτικών δυνάμεων, συμπεριλαμβανομένου του αεροπλανοφόρου USS Harry S. Truman. Επίσης κανένας ισχυρισμός δεν επιβεβαιώθηκε.

40 χρόνια είχε να συμβεί μια τέτοιου μεγέθους ψυχρή εισβολή στην Ελλάδα τον μήνα Μάιο, σύμφωνα με τους μετεωρολόγους.

12 με 13 βαθμούς χαμηλότερες από τις κανονικές για την εποχή ήταν οι θερμοκρασίες που καταγράφησαν.

771.580.000 κυβικά μέτρα νερό υπάρχουν πλέον στους ταμιευτήρες της ΕΥ-ΔΑΠ, έναντι 639.818.000 πέδρσι και 1.337.230.000 πριν από 10 χρόνια.

32,2% είναι η εκτίμηση της δημοσκοπικής εταιρείας MARC για το εκλογικό αποτέλεσμα της Νέας Δημοκρατίας στις επόμενες εκλογές, ένα-



© EPA-FRANCK ROBICHON

3 συνεχόμενες νίκες έχει πετύχει πλέον ο Ιταλός πιλότος της F1 Κίμι Αντονέλι ξεκινώντας από την pole position, και είναι ο μοναδικός στην ιστορία του αθλήματος που έχει πετύχει κάτι τέτοιο.

19 ετών είναι ο οδηγός από την Μπολόνια και κατέχει πλέον και το ρεκόρ

του νεότερου νικητή Γκραν Πρι (το πήρε απ' τον Χάμιλτον) αλλά και του νεότερου οδηγού που ηγείται στο πρωτάθλημα.

100 βαθμούς έχει συγκεντρώσει ο rookie μετά τους 4 πρώτους αγώνες του φετινού πρωταθλήματος. Τον ακολουθεί «ομόσταυλος» του Τζορτζ Ράσελ.

ντι 31,4% τον περασμένο Φεβρουάριο.

13,5% η αντίστοιχη εκτίμηση για το ΠΑΣΟΚ, που έρχεται δεύτερο, έναντι 13% τον Φεβρουάριο.

32,8% των ερωτηθέντων θεωρούν τον Κυριάκο Μητσοτάκη καταλληλότερο πρωθυπουργό.

7,7% θεωρούν καταλληλότερο τον Νίκο Ανδρουλάκη.

31,2% λαμβάνει η ΝΔ στην εκτίμηση ψήφου της εταιρείας Opinion Poll. Ποσοστό μειωμένο κατά 1,5%.

14,4% λαμβάνει στην ίδια μέτρηση το ΠΑΣΟΚ, ποσοστό αυξημένο κατά 1,2%.

50,7% είναι το ποσοστό των πολιτών που απαντούν πως θα ψηφίσουν για πολιτική σταθερότητα στις επόμενες

εκλογές, ενώ το 34,9% θα δώσει ψήφο διαμαρτυρίας.

87 νταλικές μετέφεραν τον εξοπλισμό των Metallica στην Ελλάδα για τη μεγάλη συναυλία που θα πραγματοποιηθεί το προσεχές Σάββατο στο Ολυμπιακό Στάδιο.

86,25 ευρώ κοστίζουν τα εισιτήρια για τις πιο οικονομικές θέσεις και φτάνουν τα 550 ευρώ για την εμπειρία του Snake Pit, δηλαδή τον πιο κοντινό χώρο στη σκηνή.

3.460 ευρώ φαίνεται να μεταπωλήθηκε ένα από τα πλέον ακριβά εισιτήρια, καθώς το μονοπώλιο του Ticketmaster εννοεί πρακτικές μαύρης αγοράς από πλατφόρμες μεταπώλησης.

5.000 από τους 36.000 περίπου Αμερικανούς στρατιώτες που βρίσκονται στη Γερμανία προτίθεται να αποσύρει ο

Τραμπ, με τους Ρεπουμπλικανούς να αντιδρούν λέγοντας πως στέλνει «λάθος μήνυμα» στον Πούτιν.

86.000 στρατιωτικοί των ΗΠΑ σταθμεύουν στην Ευρώπη, εκ των οποίων 36.000 στη Γερμανία.

50 λωρίδες κυκλοφορίας έχει ο μεγαλύτερος αυτοκινητόδρομος του κόσμου, ο οποίος συνδέει το Πεκίνο με το Χονγκ Κονγκ και το Μακάο. Ωραίο μέγεθος, δεν λέω. Άνετα θα φράκαρε όμως σε τριήμερο του Αγίου Πνεύματος, αν ήταν στην Κακιά Σκάλα.

3 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους από χανταϊό στο κρουαζιερόπλοιο MV Hondius, ενώ ένας ακόμη παλεύει για τη ζωή του. Παρά τη σοβαρότητα της κατάστασης, Αμερικανός travel blogger που βρίσκεται στο πλοίο ζητά να επιστρέψει σπίτι του. Για να κολλήσουν κι άλλοι πιθανώς.

149 άτομα βρίσκονται στο πλοίο, κυρίως Βρετανοί, Αμερικανοί και Ισπανοί επιβάτες, αλλά και ένας Έλληνας. Το MV Hondius βρίσκεται στον Νότιο Ατλαντικό. Ο χανταϊός μεταδίδεται κυρίως μέσω επαφής με τρωκτικά ή με ούρα, σάλιο και περιττώματά τους. Αν και συμβαίνει σπάνια, μπορεί να υπάρξει και μετάδοση μεταξύ ανθρώπων.

16 χρόνια συμπληρώθηκαν την Τρίτη από το έγκλημα της Μαρφίν, όπου 3 άτομα απανθρακώθηκαν στην πυρκαγιά που ξέσπασε έπειτα από επίθεση με μολότοφ. Παρά το πέρασμα τώντων ετών, το έγκλημα δεν εξιχνιάστηκε και φυσικά κανείς δεν διαμαρτυρήθηκε με διαδηλώσεις και συμβολικές ενέργειες. Διότι οι ζωές στην Ελλάδα έχουν διαφορετική βαρύτητα ανάλογα με την ιδεολογία που προσδίδεται στους νεκρούς.

τα μάτια και πρέπει να αποφανθείς αν πρόκειται για Coca ή Pepsi. Ότι πρέπει για σοβαρές αποφάσεις που μπορούν να εκτροχιάσουν την οικονομία.

ΝΙΚΟΣ ΡΕΜΠΑΠΗΣ

«Στη Σοβιετική Ένωση ο λαός είχε τεράστιες ελευθερίες». Έχει δικίο το μέλος της Κ.Ε. του Κ.Κ.Ε. Για παράδειγμα, μπορούσες ελεύθερα να πεις ένα καλό αντισοβιετικό ανέκδοτο τρεις φορές. Μια φορά σε έναν σύντροφο, την άλλη φορά στον ανακριτή και την τρίτη στον συγκρατούμενο.

VERBA VOLANT

ΑΛΕΞΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ

«Χωρίς καμία απόδειξη, κανένα αληθινό στοιχείο, με κατηγορήσατε ψευδώς ότι, ως πρωθυπουργός της χώρας, “αντάλλαξα”, σε μία άθλια συναλλαγή με τον τότε πρόεδρο της Κομισιόν, Ζαν Κλοντ Γιουνκέρ, την επίλυση ενός κρίσιμου εθνικού θέματος, του Μακεδονικού, με τη μη περικοπή των συντάξεων». Οι δύο δημοσιογράφοι, Ελένη Βαρβιτσιώτη και Βικτώρια Δενδρινού, επέμειναν σε

μία ασήμαντη λεπτομέρεια, ότι δηλαδή σε καμία από τις 399 σελίδες του βιβλίου τους δεν συσχετίζουν τα δύο γεγονότα. Μην ανησυχείς, πρόεδρε. Όλοι γνωρίζουμε ότι η συμφωνία με τα Σκόπια ήταν εντελώς δική σου πρωτοβουλία.

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΛΑΦΑΖΑΝΗΣ

«Για να καταργήσεις τα μνημόνια, θέλεις επανεξέταση όλων των νόμων της χώρας. Αυτό δεν γίνεται με έναν νόμο και ένα άρθρο, πατώντας ένα κουμπί. Του το έλεγα συνέχεια: είναι ένα σλόγκαν δημαγωγικό, λαϊκίστικο και φθινό. Και η απάντησή του ή-

ταν “Ε, αυτό θέλει ο κόσμος”, φυσικά. Ο πελάτης έχει πάντα δικίο.

ΠΑΥΛΟΣ ΓΕΡΟΥΛΑΝΟΣ

«Δεν μπορεί ένα κόμμα να βγαίνει και να πει: εγώ, ό,τι και να γίνει, θα επιβάλω κάτι. Αλλά μπορείς να πεις ότι θα δοκιμάσεις κάτι». Ο πρίγκιψ του σοσιαλισμού δεν μπορεί να λαϊκίσει, ακόμη κι αν το επιβάλλουν οι συνθήκες. Οπότε, μιλώντας για την υπόσχεση του ΠΑΣΟΚ για τετραήμερη εργασία, παίρνει αποστάσεις και αναφέρεται σε μια διεθνώς αναγνωρισμένη πρακτική η οποία ονομάζεται «τυφλή δοκιμή». Σου δένουν

Η Lidl Ελλάς **Gold Sponsor** στο **Delphi Economic Forum XI**



Στρατηγικός εταίρος της ελληνικής οικονομίας και γαστρονομίας, με σταθερή δέσμευση στην ποιότητα και την ανάδειξη των ελληνικών προϊόντων.



1.647 κωδικοί ελληνικών προϊόντων ταξίδεψαν σε 31 χώρες

€600 εκατ. η αξία των ελληνικών προϊόντων που διοχετεύθηκαν στο διεθνές δίκτυο της Lidl το 2025

Lidl House Athens ένα οικοσύστημα εκπαίδευσης, εμπειρίας και βιωσιμότητας για την προώθηση της ελληνικής γαστρονομίας στην καρδιά της Αθήνας


DELPHI
ECONOMIC
FORUM





ΠΕΙΤΑ ΑΠΟ ΜΙΑ ΔΕΚΑΕΤΙΑ Η **ΛΕΝΑ ΚΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ** ΕΧΕΙ ΕΝΑ ΝΕΟ βιβλίο για την Κική που έγινε Λάμπρος και ξαναπέφτει στον έρωτα της ζωής του, αυτόν που ως κοριτσάκι άφησε πίσω. Μετά τους μολούσους όπου σολάρει την παράνοια της διπλανής πόρτας και τους αυτοσχέδιους διαλόγους με τον Βασίλη Μπισμπίκη στον «*Σωσμένο*» του Έντουαρντ Μποντ, φεύγει γρήγορα από το Cartel, γιατί αυτή την περίοδο πηγαίνει σε νοσοκομεία.

Μετά από ένα γερό ξενύκτι προσπαθεί να βρει πάρκινγκ στο κέντρο της Αθήνας και κάνει σβούρες μία ώρα με ένα τλαιπωρημένο, κουκουλωμένο κάμπριο. Η Λένα Κίτσοπούλου μιλά με έναν τρόπο που δεν επιδιώκει να στρογγυλέψει τα πράγματα. Δεν της αρέσει η πόζα της σιγουριάς, ούτε η σοβαροφάνεια της καλλιτεχνικής δήλωσης. Απαντά συχνά σαν να δοκιμάζει τη σκέψη της εκείνη τη στιγμή, με μια αμεσότητα που μπορεί να γίνει αιχμηρή, αστεία, τρυφερή, απόλυτη ή βαθιά υπαρξιακή μέσα στην ίδια φράση.

— Στο βιβλίο γράφεις: «**Τα πράγματα γίνονται μυθιστορήματα όταν και εφόσον τα χρειάζονται τα ίδια τα πράγματα και όχι εσύ**». Τι χρειάστηκε, τελικά, για να γίνει νουβέλα «**Ο συμβολισμός της λεοπάρδαλης**»; Έγινε μια μεγάλη νουβέλα. Αλλά ναι, αυτή η φράση με εκφράζει. Καμιά φορά κάποια πράγματα χρειάζεται να έχουν μικρή φόρμα και τέλος. Δεν χρειάζεται να έχεις τη μανία να κάνεις κάτι μεγάλο ή να το αποφασίζεις από πριν. Υπάρχουν πράγματα που μπορούν να ειπωθούν σε τρεις φράσεις και άλλα που ανοίγουν, ανοίγουν και μπορεί να γίνουν μυθιστόρημα, να σου φάνε χρόνια. Για κάποιον που γράφει, το μυθιστόρημα είναι κάπως το μεγάλο επίτευγμα. Έχεις διαβάσει μυθιστορήματα στη ζωή σου που έχεις θαυμάσει και σε έχουν κάνει να πεις: «Να μπορούσα να γράψω κι εγώ ένα». Αλλά δεν είναι τόσο απλό, καθόλου απλό, και ούτε βέβαια σημαίνει ότι το μέγεθος δίνει και την αξία σε ένα έργο. Αυτό το βιβλίο το ξεκίνησα πριν από χρόνια χωρίς αγωνία, λίγο παίζοντας. Είπα: θα ξεκινήσω κάτι κι ό,τι βγει. Ήταν μια περίοδος που είχα κενό χρόνο. Δεν πάλευα να πω μια ιστορία γρήγορα. Ξεκίνησα να παίζω με τη γλώσσα και να δω πού θα με πήγαινε. Κάποια στιγμή είπα στον εαυτό μου: δεν χρειάζεται να γίνει μυθιστόρημα· ας γίνει αυτό που είναι. Θα μου δείξει το ίδιο τι είναι.

— **Επιστρέφεις, πάντως, στα γραπτά αρκετά χρόνια μετά.** Ναι, γιατί αυτό είναι κάτι που πάντα μου αρέσει, αλλά θέλω να του δίνω χρόνο. Μπλέκω τόσο πολύ με το θέατρο. Το ένα φέρνει τ' άλλο: deadlines, παραγγελίες, ημερομηνίες. Μένει πίσω η λογοτεχνία. Γράφω, βέβαια, για το θέατρο, εκεί βάζω όλη μου τη συγγραφική ενέργεια, αλλά μου έλειπε αυτό που λέμε λογοτεχνία, κάτι που να μην έχει να κάνει ούτε με παράσταση ούτε με σκηνή. Φέτος βρέθηκε κενός χρόνος και είπα να το πιάσω. Μου είχε μείνει η αίσθηση ότι αυτό το υλικό κάτι έχει. Δεν ήταν φτιαγμένο όπως έπρεπε, κάπου πλατείαζε, είχα πράγματα μέσα περιττά, αλλά η βασική ιστορία με την Κική μου φαινόταν δυνατή. Μου άρεσε σαν ιδέα. Το ξανάπιασα και χάρηκα. Υπήρχε πολύ παλιό υλικό, απλώς τώρα πάτησα γκάζι: το μικρωνα, έκοψα, ξανάγραψα, το έφερα εκεί που ήθελα.

— **Σου αρέσει το γκάζι;** Πάρα πολύ. Είμαι πολύ του γκαζιού και γι' αυτό είμαι και της τελευταίας στιγμής. Παίρνω αποφάσεις γρήγορα. Έχω κάνει ταξίδια ενώ καθόμασταν με μια παρέα και ξαφνικά είπα: «Παιδιά, πάω αεροδρόμιο». Μου αρέσει η γρήγορη αντίδραση και την εμπιστεύομαι. Το πρώτο που θα μου έρθει μόλις πω «θέλω» ξέρω ότι πρέπει να το κάνω. Το ίδιο συμβαίνει και στις πρόβες. Μπορεί μία εβδομάδα πριν να νομίζω ότι δεν υπάρχει τίποτα και να είμαι έτοιμη να πω: «Εντάξει, παιδιά, δεν υπάρχει παράσταση, το έχουμε καταλάβει». Και με το που το λέω, ενεργοποιείται κάτι και η πρόβα παίρνει φόρα με απίστευτη γρηγορόδα. Έχω αυτό το τρεχαλητό.

— **Η Κική κι ο Λάμπρος είναι σαν ένα σώμα σε σύγκρουση, ίσως και μια ψυχή σε σύγκρουση.** Έχεις νιώσει ποτέ έτσι με τον εαυτό σου; Ναι, αλλά με έναν κάπως ευχάριστο τρόπο. Όχι ότι συγκρούομαι και υποφέρω ή ότι θα ήθελα να είμαι κάτι άλλο. Το να υπάρχουν αυτά τα δύο φύλα μέσα μου το νιώθω από παιδί και το γούστωνα. Μικρή ήθελα να είμαι αγόρι. Έπαιζα μπάλα κι αυτό είναι ένα από τα πιο ωραία

πράγματα στη ζωή μου. Έπαιζα στη γειτονιά, στου Ζωγράφου, όταν ήμουν παιδάκι. Είχα δει την ταινία «Η μεγάλη απόδραση των έντεκα» αμέτρητες φορές κι έκανα όλα τα κόλπα του Οσβάλντο Αρντίλες, που κρατούσε την μπάλα στον αέρα χωρίς να πέφτει. Μια μέρα περνάνε δύο μεγαλύτεροι, τότε μου φαινόταν μεγάλοι, μπορεί να ήταν είκοσι χρονών, και μου λένε: «Φίλε, τι ομάδα είσαι;». Αυτό το «φίλε» ήταν η μεγαλύτερη ευτυχία της ζωής μου. Αυτό το αντρικό το έχω μέσα μου και το γουστάρω. Μου αρέσει να μου λένε ότι οδηγώ σαν άντρας. Μια φορά πάρκαρα στην Ιπποκράτους και κάτι μεγάλο σ' ένα καφενείο με κοιτούσαν. Μπήκα να πάρω καφέ και μου είπαν: «Τέτοιο παρκάρισμα; Συγχαρητήρια, ρε κοπελιά». Μου άρεσε αυτό, ότι είδαν κάτι αντρικό.

— **Τι δεν καταλαβαίνουν οι άντρες στις γυναίκες και οι γυναίκες στους άντρες;** Δεν μπορώ πολύ τις γενικεύσεις. Υπάρχουν φριχτές γυναίκες, φριχτοί άντρες και υπέροχοι άνθρωποι γενικά, είτε είναι άντρες είτε γυναίκες. Δεν μπορώ τον φανατισμό που υπάρχει σήμερα πολλές φορές γύρω απ' αυτά. Πιστεύω ότι υπάρχει πολλή βία και στη γυναίκα, απλώς εκφράζεται αλλιώς. Ίσως ο άντρας τερατοποιείται πιο εύκολα επειδή η δική του βία είναι συχνά πιο σωματική. Είναι το σώμα που επιβάλλεται. Αλλά και η γυναίκα έχει αναπτύξει άλλους τρόπους βίας, ψυχολογικούς, συναισθηματικούς. Σίγουρα.

— **Η ελληνική επαρχία που περιγράφεις είναι ταυτόχρονα αποκρουστική και γοητευτική. Την αγαπάς ή την εκθέτεις;** Την αγαπάω. Νομίζω ότι μέσα από την επαρχία βλέπω καλύτερα τον κόσμο. Είναι μια μικρογραφία του μεγαλύτερου μεγέθους. Ο επαρχιωτισμός είχε πάντα αρνητική έννοια, αλλά τελικά δεν υπάρχουν τόσο μεγάλες διαφορές. Στην πόλη μπορεί να είναι όλα πιο καλυμμένα, πιο μορφωμένα, πιο επεξεργασμένα, αλλά η ανθρώπινη ποιότητα είναι η ίδια. Το κουτσομπολιό, για παράδειγμα. Δεν διαφέρει πολύ το ξεκατίνιασμα στα social media από το ξεκατίνιασμα σε ένα καφενείο ή σε μια γειτονιά όπου μαζεύονται οι γυναίκες σε μια αυλή και κουτσομπολεύουν. Ένα κουτσομπολιό είναι, απλώς σε πιο μοντέρνο πλαίσιο.

— **Δεν έχεις social media. Γιατί;** Δεν είχα εξαρχής και συνήθισα έτσι. Ήμουν και η τελευταία που πήρε κινητό. Έχω μια άρνηση όταν βλέπω όλους να πηγαίνουν προς κάπου. Σαν να μη θέλω να είμαι εκεί που πάνε οι πολλοί, σαν να θέλω να πάρω απόσταση μέχρι να δω και τι είναι. Μετά συνηθίζω την απόσταση και μπορεί να νιώθω ότι κάπως διαφέρω και να μου αρέσει αυτό. Δεν μπορώ όμως γενικά με αυτά τα πράγματα που σε κλείνουν, ενώ η ζωή τρέχει γύρω σου. Ούτε κολλάω με το κινητό. Θα δω κάτι δύο λεπτά και θα το αφήσω. Μου αρέσει πιο πολύ να παρατηρώ, να κάθομαι στο κενό. Με αυτή τη γρήγορη, συμπυκνωμένη πληροφορία ζαλίζομαι. Δεν νιώθω ότι χάνω κάτι.

— **Γιατί δεν σκέφτηκαν ποτέ την Barbie εργάτρια;** Έλα ντε. Το λέω αυτό μιλώντας για το μέγαλωμα της γυναίκας. Κάθε κοριτσάκι, ακόμη και σήμερα, μεγαλώνει με το «ποιος θα βρεις», «άντε να βρεις έναν καλό», «κάποιος θα σε πάρει». Μεγαλώνει με την αντίληψη ότι, για να υπάρξει, θα είναι κάποιου. Αντίστοιχα ο άντρας μεγαλώνει με το «οι άντρες δεν κλαίνε», έτσι και η γυναίκα μεγαλώνει με το «εσύ, που είσαι

ΛΕΝΑ ΚΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ

«Τα δύο φύλα μέσα μου τα νιώθω από παιδί»

Συγγραφέας, ηθοποιός, σκηνοθέτρια, ζωγράφος, τραγουδίστρια. Επέστρεψε με το νέο της βιβλίο «**Ο συμβολισμός της λεοπάρδαλης**», κάνει την τελειωμένη μάνα στον «**Σωσμένο**» του Βασίλη Μπισμπίκη και ετοιμάζεται για «**ταραχή**» με τον Λευτέρη Πανταζή στις «**Βάκχες**».

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗ

Φωτό: ΤΑΣΟΣ ΑΝΕΣΤΗΣ

Βοηθεί φωτογράφου: ΕΙΡΗΝΗ ΣΙΟΥΣΙΟΥΡΑ, ΟΛΓΑ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ

κούκλα, θα βρεις τον καλύτερο». Εκεί πάει η Barbie, σε αυτό το ροζ γυναικείο μέγαλωμα.

— **Από τις «Νυκτερίδες» μέχρι σήμερα νιώθεις ότι έχεις μαλακώσει ή ότι έχεις αγριέψει;** Δεν νομίζω ότι έχω μαλακώσει. Νομίζω ότι είμαι το ίδιο πλάσμα. Αυτό που έχει αλλάξει είναι ότι έχω εξελιχθεί σε αυτό που είμαι. Η δημοσιότητα δεν με έχει επηρεάσει με την έννοια ότι αισθάνομαι κάτι το ιδιαίτερο. Το αντίθετο. Πάντα νιώθω ανασφαλής. Υπάρχουν φορές που έχω αυτοπεποίθηση, αλλά υπάρχουν και πολλές που δεν έχω καθόλου. Μπορεί κάποιος να μου πει «συγχαρητήρια» και να σκεφτώ: «Πατί μου λες συγχαρητήρια; Τι έχω κάνει;». Μου παίρνει χρόνο να καταλάβω ότι αυτός μπορεί να έχει δει κάτι δικό μου. Δεν αισθάνομαι ότι έχω τέτοια εμβέλεια. Αυτό που έχει αλλάξει είναι η εμπειρία. Μπορώ να σταθώ περισσότερο πάνω στα πράγματα. Παλιά ίσως μου αρκούσε ότι έγραψα ένα διήγημα και να μην το ξανακοίταζα τόσο. Τώρα παλεύω περισσότερο να το ξαναδώ, να κοιτάξω μια λέξη, να επιμείνω. Με αυτή την έννοια, έχω γίνει πιο μανιακή.

— **Πότε ένιωσες ότι δημιουργείς;** Με το γράψιμο υπάρχει μεγάλη προϊστορία. Αλλά υπήρξε



ένα σημείο με τη «Μ.Α.Ι.Ρ.Ο.Υ.Λ.Α.», αμέσως μετά τις «Νυχτερίδες», που ξαφνικά ένιωσα ότι βρήκα κάτι που με ακολουθεί μέχρι σήμερα: να γράφω, να παίζω και να σκηνοθετώ ταυτόχρονα. Εκεί κάπως ολοκληρώνομαι στο θέατρο, όταν έχω συμμετοχή σε πολλά επίπεδα, όταν μπορώ να τα δημιουργώ από το μηδέν, να τα χτίζω, να τα γράφω και να παίζω. Με τις «Νυχτερίδες» δεν είχα καν σκεφτεί ότι το γράψιμο μπορεί να συνδυαστεί με το θέατρο. Παρότι ήμουν του θεάτρου, η συγγραφή ήταν σαν άλλο επάγγελμα, σαν να έκανα ζωγραφική. Μετά μου ζήτησε το Εθνικό Θέατρο, όταν ήταν ο Χουβαρδάς διευθυντής, να γράψω έναν μονόλογο, και έτσι προέκυψε η «Μ.Α.Ι.Ρ.Ο.Υ.Λ.Α.». Μου φάνηκε όμως παράξενο. «Μου ζήτησαν να γράψω για το θέατρο; Εγώ τι σχέση έχω με τη συγγραφή για το θέατρο;». Εκεί κούμπωσε κάτι κι άνοιξε ένας κόσμος. Αλλά το γράψιμο προϋπάρχει του θεάτρου. Πρώτα υπήρχε το διάβασμα. Διάβαζα από μικρή λογοτεχνία και νομίζω ότι από τον θαυμασμό μου στο είδος θέλησα κι εγώ αργότερα να γράψω. Πριν ασχοληθώ με το θέατρο, στο δημοτικό ακόμα, δώδεκα χρονών, διάβαζα Σαρτρ. Ήμουν σε τρέλα. Είχα σχέση ερωτική με το βιβλίο, με το αντικείμενο, τη μυρωδιά του. Ήθελα να έχω βιβλία παντού

στο σπίτι. Στο τέλος του δημοτικού έγραφα μια ιστορία σαν θρίλερ, με εικονογραφήσεις. Νομίζω ότι το βιβλίο ήταν το πρώτο είδος τέχνης που θαύμασα. Πρώτη φορά με βιβλίο έκλαψα.

— **Έπαιζες ρόλους ως παιδί;** Όχι, δεν το είχα πολύ αυτό. Ήμουν πολύ ντόμπρα, πολύ στρέιτ. Μέχρι την εφηβεία δεν ήμουν καθόλου «κοριτσάκι». Έπαιζα μπάλα, πόλεμο, στρατιωτικά. Δεν είχα βάλει ποτέ φούστα. Ίσως επειδή είχα και αδερφό. Μου άρεσαν οι παρέες των αγοριών, η καφρίλα, στα πούλμαν να κάθομαι πίσω με τα αγόρια. Είχα όμως και κολλητές φίλες πάντα. Μετά πέρασα μια άγρια εφηβεία, λίγο μέταλλο, heavy metal. Ozzy Osbourne, μαλλί να μου πέφτει στα μάτια, ρούχα απ' το Μοναστηράκι, λίγο αλτηρεία. Δεν ήμουν ποτέ η γκόμενα. Νομίζω, θηλυκοποιήθηκα μετά τα δεκαεφτά.

— **Πώς μπήκε το θέατρο στη ζωή σου;** Βλέπαμε πολύ θέατρο. Η μάνα μου ήταν πολύ θεατρόφιλη, πηγαίναμε Επίδαυρο—όλα αυτά οφείλονται και στο σπίτι. Υπήρχαν βιβλία, μουσική, πιάνο. Κάναμε μουσική από πέντε χρονών, κι εγώ και ο αδερφός μου. Στη Γερμανική Σχολή υπήρχε μια πολύ καλή θεατρική ομάδα που την είχε

στήσει ένας καθηγητής μαθηματικών. Μπήκα εκεί από τη Δευτέρα Γυμνασίου κι έπαθα την πώρωση. Περιμένα πώς και πώς να έρθει η Παρασκευή, που είχαμε τις πρόβες. Τελείωνε το σχολείο και τρέχαμε με ουρλιαχτά και χοροπηδητά. Ήταν έρωτας. Εκεί κόλλησα. Μετά κάποιος από την ομάδα, όπως η Βίκυ Βολιώτη, πήγαν στη δραματική σχολή. Οπότε άνοιγε σιγά σιγά κι αυτή η προοπτική. Είχα αρχίσει ήδη από το λύκειο να βλέπω πάρα πολλές παραστάσεις, ό,τι παιζόταν στην Αθήνα. Κάπως έτσι είπα: αυτό θα κάνω. Είχα βέβαια κλίση και στη μουσική και στη ζωγραφική.

— **Οι γονείς σου πώς το αντιμετώπισαν;** Ο πατέρας μου ήταν πολιτικός μηχανικός και η μητέρα μου υψηλόβαθμη νοσηλεύτρια στο Ναυτικό, αρχιπλοίαρχος. Είχαν πάρει την απόφαση ό,τι έβγαζαν να πηγαίνει στα παιδιά: για σχολεία, ταξίδια, πιάνο, εμπειρίες. Δεν είχαμε ποτέ δικό μας σπίτι, μέναμε πάντα στο ενοίκιο, αλλά επένδυσαν σ' αυτά. Πήγα σε μοντεσοριανό σχολείο, που τότε, το 1978, ήταν πολύ πρωτοποριακό. Νομίζω, χάρηκαν που ασχολήθηκα με όλα αυτά. Έβλεπαν όμως ότι είχα πολλή θέληση. Δεν το διαπραγματευόμουν. Ήξερα από πολύ νωρίς ότι αυτό θα έκανα.

— **Έχεις πει ότι σου αρέσει να ενοχλείς. Πότε ένιωσες ότι σε παρεξήγησαν περισσότερο;** Νομίζω, από τότε που θυμάμαι τον εαυτό μου μου άρεσε η αντίδραση, αλλά όχι χωρίς λόγο. Δεν θα προκαλούσα μόνο και μόνο για να προκαλέσω. Απλώς υπάρχουν πάρα πολλοί λόγοι να αντιδράς όλη την ώρα. Από μικρή δεν δεχόμουν κάτι επειδή «έτσι είναι» ή επειδή «έτσι πρέπει». Ήθελα να εκθέτω την πραγματικότητα, να στηρίζω ό,τι πίστευα και θεωρούσα δίκαιο. Αυτό φαινόταν λίγο επαναστατικό. Δεν πήγαινα πολύ με τη ροή, με την ομογενοποίηση. Αυτό συνέχισα να κάνω. Δεν νομίζω ότι τα έργα μου λένε κάτι που δεν ισχύει ή ότι αυτά που γράφω είναι ακραία. Είναι αυτό που βλέπουμε. Αν κάποιος σοκάρεται από μια βρισιά ή από συμβολισμούς, δεν με ενοχλεί. Το περιμένω. Γι' αυτόν τον κόσμο γράφω, αυτό σχολιάζω. Κάπου δικαιώνομαι όταν υπάρχει αντίδραση.

— **Είσαι πιο κοντά στο να σωθείς ή βουτάς ακόμα πιο βαθιά στο χάος των πραγμάτων;** Νομίζω βουτάω πιο πολύ. Μεγαλώνοντας, συνειδητοποιείς ακόμη περισσότερο τη ματαιότητα. Αυτό που θέλω στη ζωή μου—όπως όλοι, φαντάζομαι—είναι να ζω το τώρα. Νομίζω, το κάνω όλο και περισσότερο. ▶



— **Πώς προέκυψε ο «Σωσμένος» με τον Βασίλη Μπισμπίκη;** Τον Βασίλη τον ξέρω κάποια χρόνια, έχουμε βρεθεί σε παρέες. Έτυχε πέρυσι να ξαναδώ το «Άνθρωποι και ποντίκια» και να ξανασυναντηθούμε. Κατά καιρούς μου αρέσει να παίζω. Είχα καιρό να παίξω. Μου λείπει αυτό το σωματικό, γιατί μπορώ να κατακάτω πολύ με γραψίματα, ζωγραφικές, μ' ένα τσιγάρο όλη μέρα. Μου λείπει να κινηθεί το σώμα, να κυκλοφορήσει το αίμα. Συζητώντας με τον Βασίλη, κατάλαβα πόσο ελεύθερα δουλεύει. Αυτό για μένα παίζει τεράστιο ρόλο. Ο λόγος που σταμάτησα να παίζω με άλλους σκηνοθέτες ήταν ότι δεν μπορώ την πίεση. Δεν μπορώ να μου πεις «την τάδε ώρα θα είσαι εκεί» και να είναι όλα στρατιωτικά. Όσο μεγαλώνω, χειροτερεύει αυτό. Το είχα από μικρή, ίσως λόγω Μοντεσσόρι, επειδή μεγάλωσα πολύ ελεύθερα. Το θέατρο δυστυχώς έχει πολλές φορές μια τέτοια πειθαρχία, που δεν θα έπρεπε. Στην ομάδα του Βασίλη κατάλαβα ότι υπάρχει κάτι άλλο. Αν πεις «κουράστηκα», θα σου πει «φύγε, κάτσε». Αυτά δεν γίνονται εύκολα. Ίσως μόνο στις δικές μου πρόβες. Οπότε όταν μου έκανε την πρόταση ήμουν σε μια στιγμή που το γούσταρα. Μπήκα με φόρα και μούρλα, ανέβηκα στη σκηνή κι άρχισα να αλωνίζω. Έβλεπα ότι εκείνος χαιρόταν και το ήθελε. Συνεννοηθήκαμε πολύ καλά.

— **Στο έργο παίζεις μια μάνα που δεν μπορεί να αγαπήσει σωστά. Σε αγγίζει προσωπικά αυτό;** Έχει μια ευφορία η κατασκευή του πράγματος. Δεν είναι ότι γίνεται αυτό ή ότι επειδή το παίζεις σου έχει συμβεί κιόλας. Εγώ μέσα μου γελάω λέγοντας λόγια φριχτά ή βίαια, επειδή χαίρομαι τη δημιουργία. Τη μάνα που παίζω δεν την έχω βιώσει προσωπικά έτσι, αλλά από την παρατήρηση έχω δει μάνες τέτοιες. Έχουμε όλοι ακούσει φρικωδίες μέσα από διπλανά παράθυρα, σε οικογένειες, σε παραλίες, σε σπίτια συγγενών. Λεκτική κακοποίηση, εγκληματικές συμπεριφορές, ανθρώπους με διαλυμένα νευρικά συστήματα που εκτονώνουν τα νεύρα τους στα παιδιά τους. Παίρνω θρύψαλα από διάφορα πράγματα και τα βάζω μαζί. Ακόμα κι από έναν καλό γονιό μπορεί να έχεις ακούσει κάτι που, αν το βάλεις σε μια συνθήκη ουρλιαχτού και βίας, γίνεται τραγικό. Είναι η κατασκευή που με ενδιαφέρει.

— **Στη ζωή αποφεύγεις τη σύγκρουση;** Όχι, δεν την αποφεύγω. Αλλά δεν είμαι πολύ του διαλόγου. Παρατηρώ τον άλλον. Δεν κάνω μικρές συγκρούσεις. Όταν όμως έρθει η στιγμή, θα είναι μετωπική. Δεν ορμάω να πλακώσω κάποιον στο ξύλο, αλλά θα πω ένα, δύο, τρία πράγματα και θα τελειώσω. Πρέπει όμως να έχω φτάσει στο αμύν. Να έχει ολοκληρωθεί κάτι μέσα μου. Συνήθως, όταν συγκρούομαι, ήδη έχω χαιρετήσει.

— **Έχεις τελετουργίες στην καθημερινότητά σου;** Νομίζω του ηρωινού. Θέλω χρόνο το ηρωί, τον καφέ μου όπως τον θέλω. Δεν είμαι άνθρωπος που ξυπνάει και φεύγει. Θέλω να μπω στη μέρα με τον ρυθμό μου. Δεν έχω κάνει ποτέ ζωή 9 με 5. Ιδανικά, δεν θέλω πρόγραμμα. Μου αρέσουν οι φάσεις που αφήνομαι στα γραψίματα, που έχω χρόνο, που μπορεί να είμαι σε ένα νησί, σ' ένα ατελιέ, σ' ένα εργαστήριο κεραμικής. Αυτοί είναι οι αγαπημένοι μου χώροι: να ζεις εκεί μέσα και να κάνεις ή να μην κάνεις. Γενικά είμαι προσαρμοστική. Μπορώ να μείνω οπουδήποτε, να κοιμηθώ οπουδήποτε. Αρκεί να μην πιέζομαι.

— **Το κάπνισμα είναι η μεγαλύτερη εξάρτησή σου;** Ναι. Είμαι ικανή για να βρω περίπτερο να διανύσω χιλιόμετρα. Για τίποτα άλλο δεν θα το κάνω. Αν πάω σε μια εξοχή και δεν υπάρχει τίποτα στο σπίτι, θα βρω κάτι να φάω, θα κόψω ένα χόρτο. Αλλά αν δεν έχει τσιγάρα, θα πάρω τρένο. Είναι πρόβλημα, αλλά υπάρχει.



— **Ποιο είναι το πιο όμορφο μέρος που έχουν δει τα μάτια σου;** Θα απαντήσω με κλισέ, αλλά δεν υπάρχει μέρος που δεν είναι όμορφο. Δεν υπάρχει μέρος χωρίς ομορφιά. Είναι η οπτική σου και το πόσο παρών είσαι εκείνη την ώρα. Μπορεί να είναι όμορφο και το πιο άσχημο πράγμα. Τα μέρη στα οποία έχω επιστρέψει ξανά και ξανά είναι το Βερολίνο, όπου νιώθω τρομερή οικειότητα, αγάπη και συγγένεια, και η Σαντορίνη, όπου πήγαινα από μικρή και την έχω αγαπήσει. Όμως δεν μπορώ να ξεχωρίσω κάτι. Είμαι άνθρωπος που γεύομαι πολύ το τώρα. Δεν θα πω «αυτές ήταν οι πιο ωραίες διακοπές». Όλες μου οι διακοπές ήταν ωραίες, όλα τα μέρη ήταν ωραία, γιατί πάντα έχω την όρεξη να είμαι εκεί που είμαι.

— **Σε φοβίζει ο θάνατος;** Ναι. Και κάποιες φορές όχι. Υπάρχουν στιγμές που προσπαθώ να το φιλοσοφήσω και κάπως το κυκλώνω, αποκτώ μια ηρεμία. Λέω κι εγώ ότι είναι μέρος της ζωής. Και υπάρχουν άλλες φορές που τρέμω. Δεν νομίζω ότι συμβιβάζεσαι εύκολα με αυτό. Δεν είναι μόνο ο θάνατος. Είναι και το πώς θα φτάσεις εκεί. Θα είναι αρρώστια; Θα είναι φθορά; Θα είναι βάσανο; Θα είσαι ανήμπορος; Ίσως η ίδια η στιγμή του θανάτου να μην είναι τόσο τρομακτική όσο το πριν. Με τη φιλοσοφία θα μπορέσεις να το δεχτείς, να πας προς τα και;

— **Τι θα ήθελες να γράφει στον τάφο σου;** Τίποτα.

— **Θα ήθελες να σε κάψουν;** Θα το προτιμούσα. Μου έμεινε πολύ έντονα όταν έχασα τον πατέρα μου. Ήμουν είκοσι χρονών, εκείνος ήταν πενήντα τριών, πολύ νέος. Πέθανε ξαφνικά από μηνιγγίτιδα. Μπήκε στην εντατική και δεν επανήλθε ποτέ. Του είχα τεράστια αγάπη. Η στιγμή της ταφής μου φάνηκε πολύ άγρια. Η ιδέα ότι αυτό το σώμα, ο άνθρωπος που αγαπάς, μπαίνει εκεί κι αρχίζει να φθείρεται με τρέλανε. Η καύση έχει για μένα μια καθαρότητα. Κάτι τελειώνει γρήγορα.

— **Σε απασχολεί η δημόσια εικόνα σου;** Δεν κοιτάζομαι σε καθρέφτες. Υπάρχουν φάσεις που δεν θέλω να κοιταχτώ. Όλοι όμως οι άνθρωποι αποζητάμε την προσοχή του κόσμου, άλλος λιγότερο άλλος περισσότερο. Νομίζω ότι κρατάω μια ισορροπία ανάμεσα στο πώς θέλω να είμαι και στο πώς και αν θέλω να με βλέπουν οι άλλοι. Έχω ψώνιο, γιατί αν φοράω κάτι περίεργες μπότες ή βάλω πέρλα με φόρμα αθλητική και γυαλί, έχω επίγνωση ότι προκαλεί. Από μικρή έμπαινα στο σχολείο με καπέλα, καουμπόικες μπότες, τσιγάρο στο στόμα. Με ένοιαζε ότι μπαίνω στον χώρο και με βλέπουν. Αλλά μέχρι ένα σημείο. Θα κάνω την εισοδό μου, θα ικανοποιηθώ και μετά γίνομαι

ΜΕ ΤΟ ΠΟΥ
ΑΡΧΙΖΕΙ ΚΑΙ
ΠΕΦΤΕΙ ΤΟ
ΦΩΣ, ΕΚΕΙ
ΓΙΝΟΜΑΙ
ΑΛΛΟΣ
ΑΝΘΡΩΠΟΣ.
ΘΕΛΩ ΝΑ
ΒΓΩ ΕΞΩ,
ΝΑ ΜΗ ΧΑΣΩ
ΚΑΤΙ.

πολύ ταπεινή. Νομίζω ότι υπάρχει μια μορφή ψώνιου, με εισαγωγικά ή και χωρίς, που χρειάζεται σ' αυτή τη δουλειά. Μια ανάγκη να είσαι στο φως. Αλλά δεν κυκλοφορώ με ύφος ότι κάτι είμαι. Πραγματικά νιώθω ότι είμαι το τίποτα, ένα μυρμήγκι. Αυτά λειτουργούν μαζί. Το ένα κλοτσάει το άλλο κι έτσι γίνομαι κάτι.

— **Ποιο είναι το πιο ρομαντικό πράγμα που έχεις κάνει;** Νομίζω, κάνω πολλά ρομαντικά πράγματα, απλά. Σκέφτομαι πολύ τον άλλον. Έχω πολύ την έννοια μου στους γύρω μου, στους ανθρώπους μου. Μου αρέσει να δίνω, να προσφέρω, να κερνάω. Αν είμαι με έναν άνθρωπο και καταλάβω ότι κάτι θέλει, θα πάω να του το πάρω. Θυμάμαι μια φορά στη Θεσσαλονίκη, δεν ήμουν καλά, είχα πληγωθεί πολύ. Πέρασε ένα παιδάκι Ρομά και του έδωσα ό,τι είχα πάνω μου, ίσως εκατό ευρώ. Δεν ξέρω γιατί το έκανα. Δεν είναι ακριβώς ρομαντικό αυτό, αλλά ίσως ήταν μια κίνηση προσφοράς. Νομίζω, σκέφτηκα, αφού δεν χαίρομαι εγώ, ας χαρεί τουλάχιστον κάποιος άλλος.

— **Ποια αθηναϊκή εικόνα σου έχει μείνει πρόσφατα;** Αυτό το μέρος που είμαστε. Αυτή η στοά. Γιατί τις χαλάνε όλες τις στοές και δεν μένει καμιά όπως ήταν. Έπαθα σοκ που είμαστε τόσο κέντρο και υπάρχει αυτό.

— **Ένας λόγος που αγαπάς την Αθήνα;** Καταρχάς την αγαπάω; Είναι ένα ερώτημα αυτό. Αν υπάρχει πάντως ένας λόγος που αυτή τη στιγμή αγαπάω την Αθήνα είναι επειδή στην Αθήνα ζει αυτός που αγαπάω.

— **Πώς προέκυψε το τατουάζ σου με το μπουζούκι;** Πάντα ήθελα να κάνω ένα τατουάζ, αλλά ποτέ δεν ήξερα τι. Το κατάλαβα όταν πέθανε ένας φίλος μου, ένας τρομερός μπουζουτζής, ιδιαίτερη περίπτωση ανθρώπου, με τον οποίο ξεκίνησα να τραγουδάω στη Σαντορίνη. Ήταν ροκ τύπος, αλλά λαϊκός, έξω καρδιά, πολύ Ζαμπέτας σαν ενέργεια. Έφυγε νωρίς, ούτε πενήντα χρονών. Είχε μανία με τα μπουζούκια. Ήταν ολόκληρος ένα μπουζούκι. Όταν πέθανε, είπα: θα κάνω το μπουζούκι του Γιώργου. Και με εκφράζει έτσι κι αλλιώς. Τραγουδάω ρεμπέτικα, λαϊκά, το έχω αυτό το κομμάτι μέσα μου. Η μουσική υπήρχε πάντα στο σπίτι. Ο αδερφός μου έπαιζε πιάνο, εγώ τραγουδούσα. Στο σχολείο ήμουν η τραγουδίστρια. Δεν έχω καμιά τεράστια, επαγγελματική φωνή, αλλά έχει κάτι αισθαντικό, λίγο βαρύ, κάτι που ξεχώριζε, που με βοηθούσε να εκφράζομαι με πάθος. Με έφτιαχνε πάντα το λαϊκό, το μπουζούκι, ο νταλκάς, η εικόνα μιας γυναίκας που ανεβαίνει στο πάλλο, η νύχτα.

— **Τι σου αρέσει στο σκοτάδι και τι στο φως;** Είμαι της νύχτας. Έχω βγει πάρα πολύ στη ζωή μου, χωρίς σταματημό. Γράφω όμως όταν ξυπνάω, ό,τι ώρα κι αν είναι αυτό, γιατί πρέπει να έχω καθαρό κεφάλι. Δεν μπορώ να πεταχτώ στο σούπερ μάρκετ και να γυρίσω να γράψω. Αν μου σπάσει κάτι τη ροή, χάθηκε. Με το που αρχίζει και πέφτει το φως, εκεί γίνομαι άλλος άνθρωπος. Θέλω να βγω έξω, να μη χάσω κάτι. Είμαι της νύχτας, κι όταν δεν είναι νύχτα, είμαι της δράσης, είτε με τη σκέψη είτε με τα χέρια μου. Δεν μπορώ να κοιτάω το ταβάνι πέντε ώρες. Πρέπει κάτι να κάνω. Ακόμα και σε μια ερημιά να είμαι, θα βρω δύο ξυλαράκια και θα σκεφτώ πώς να φτιάξω κάτι. Συνέχεια κάτι. Συνέχεια δημιουργία.

— **Τι να περιμένουμε το καλοκαίρι από τις «Βάκχες»;** Το καλοκαίρι στην Πειραιώς, στο πλαίσιο του Φεστιβάλ Αθηνών, θα σκηνοθετήσω τις «Βάκχες». Με αφορμή το Φεστιβάλ, νιώθω την πρόκληση να καταπιαστώ με ένα αρχαίο δράμα και μου δίνεται η δυνατότητα να το κάνω με τον τρόπο μου μέσα σ' έναν μεγάλο χώρο. Οι «Βάκχες», όπως και κάθε τέτοιο κείμενο, σου δίνουν την ευκαιρία να καταπιαστείς με έννοιες μεγάλες, στη συγκεκριμένη περίπτωση, είναι η μέθη, είναι η μανία, είναι ο φανατισμός προς την οποιαδήποτε εξουσία, είναι η θεοποίηση ενός ηγέτη, είναι η παραπλάνηση ενός ολόκληρου λαού, είναι η μονάδα όταν αντιτίθεται στην ομαδοποίηση και την εξομίωση με τη μάζα, είναι το θείο και το ανθρώπινο μέσα μας, εν ολίγοις είναι ολόκληρη η ανθρώπινη μοίρα και ύπαρξη μέσα στο έργο αυτό. Θα το μεταγράψω και θα ασχοληθώ με τις γυναίκες και τους άντρες, όταν η βία τους βρίσκεται σε έξαρση, των μεν γυναικών μέσα από μια νοσηρή υποδούλωση απέναντι στη δύναμη του αρσενικού και των μεν αντρών μέσα από την εξίσου νοσηρή κατάχρηση εξουσίας που τους επιτρέπεται. Θα παίξει μια ομάδα ηθοποιών που θαυμάζω απεριόριστα, Ντίνα Μιχαηλίδου, Θεοδωρή Σκυφτούλης, Γιώργος Τριανταφυλλίδης, Στέλλα Βογιατζάκη, Πάννης Μπαριτάκης, θα κατέβουν οι θεοί από τον ουρανό, θα σκοτώσει η μάνα το παιδί της και θα εμφανιστεί και ο Λευτέρης Πανταζής, ο οποίος νομίζω ότι είναι η πιο ταιριαστή παρουσία μέσα στη βακχική Ελλάδα τού σήμερα, ανάμεσα σε ταραγμένους άντρες και γυναίκες που βασανίζονται. **A**

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

intimissimi

NEW ULTRA INVISIBLE BRA

THE ARIA BRA

ΖΑΚΛΙΝ ΛΕΝΤΖΟΥ

Θέλω η ταινία να είναι όσο πιο κοντά γίνεται στην πρώτη ιδέα



Ζακλίν Λέντζου ετοιμάζει βαλίτσες, για να βρεθεί στο CINEphil_101 Διεθνές Φεστιβάλ Φιλοσοφικού Κινηματογράφου, στο Ηράκλειο Κρήτης, το μοναδικό ανάμεσα στα κινηματογραφικά φεστιβάλ της χώρας κι ένα από τα λίγα στον κόσμο που προβάλλουν τη στενή σχέση του σύγχρονου κινηματογράφου με τον φιλοσοφικό στοχασμό. Κεντρική προσκεκλημένη της φετινής διοργάνωσης του Φεστιβάλ και της ενότητας Filmmakers Meet the Public, η Ζακλίν Λέντζου θα μιλήσει για την πρώτη της μεγάλη μήκους ταινία, «Σελήνη: 66 Ερωτήσεις», που έκανε πρεμιέρα στην Μπερλινάλε το 2021, αποσπώντας διθυραμβικές

κριτικές –με πρωταγωνίστρια τη Σοφία Κόκκαλη–, ενώ θα προβληθούν και δύο μικρού μήκους ταινίες της, η «Αλεπού» και το «Εκτορας Μαλό: Η τελευταία μέρα της χρονιάς».

Η Ζακλίν Λέντζου ετοιμάζει νέα ταινία. Είναι στη φάση της ολοκλήρωσης του μοντάζ και δείχνει δοσμένη στο να φέρει προσεχώς στις κινηματογραφικές αίθουσες την ιδέα που της έγινε σχεδόν εμμονή. Μιλά με αγωνία, πάθος και χαρά για το σινεμά αλλά και για το τι συμβαίνει γύρω μας: «Ξεχνάμε ότι είμαστε στο peak του new ageism, που είναι η μεγαλύτερη τρέλα. Οι άνθρωποι χάνουν επαφή με την πραγματικότητα κανονικά», σχολιάζει όταν χαζεύουμε τον κόσμο στη Διδότου. Λίγο πριν τα 37 της, με διακρίσεις σε διεθνή κινηματογραφικά φεστιβάλ όπως του Λοκάρνο, του Βερολίνου, του Τορόντο και των Καννών, όπου και, το 2018, απέσπασε το πρώτο βραβείο στην Εβδομάδα Κριτικής, κλείνει παλιούς λογαριασμούς κι ανοίγει καινούργιους.

— Τι σημαίνει για σένα να είσαι κεντρική προσκεκλημένη σε ένα φεστιβάλ όπως το CINEphil_101, το Διεθνές Φεστιβάλ Φιλοσοφικού Κινηματογράφου;

Είναι μεγάλη τιμή, όπως κάθε πρόσκληση. Δεν το παίρνω προσωπικά· νιώθω ότι καλούν το έργο μου, κι εγώ αυτό εκπροσωπώ. Δεν γνωρίζω το φεστιβάλ, κατάλαβα ότι είναι μόλις η δεύτερη χρονιά του, άρα πρόκειται για μια πολύ φρέσκια ιδέα. Όμως βλέπω ότι οι άνθρωποι του ενδιαφέρονται πραγματικά να το προχωρήσουν, να γνωρίσει το κοινό της Κρήτης το σινεμά και να ανοίξει μια ευρύτερη συζήτηση για τη σχέση κινηματογράφου και φιλοσοφίας.

— Σε ενδιαφέρει ή σε ξενίζει η φιλοσοφική ανάγνωση των ταινιών σου;

Με ενδιαφέρει οποιαδήποτε ανάγνωση. Αν κάποιος μπαίνει στη διαδικασία να προσεγγίσει μια ταινία μου –συναισθηματικά, φιλοσοφικά ή με έναν συνδυασμό των δύο– σημαίνει ότι έχει έρθει σε τριβή με αυτό που έχω φτιάξει. Αυτό είναι τεράστιο δώρο. Η φιλοσοφία μ' ενδιαφέρει από παιδί, χωρίς να θέλω να ακουστώ δόξασμα ή να αρχίσω να πετάω ρητά. Με αφορά γιατί νιώθω ότι είναι ένας ουσιαστικός τρόπος να έρθεις σε επαφή με τη ζωή. Όχι η σοφία ως έννοια, αλλά η βαθύτερη κατανόηση της ανθρώπινης κατάστασης, της ψυχικής σύνδεσης με τα πράγματα.

— Τα φεστιβάλ είναι χώροι ελευθερίας ή έχουν τους δικούς τους κανόνες; Είναι και μηχανισμοί επιβιβασμού;

Αυτή είναι μεγάλη συζήτηση. Υπάρχουν φεστιβάλ των οποίων η επιλογή μπορεί να καθορίσει την καριέρα σου, να σου ανοίξει πόρτες. Υπάρχουν και μικρότερα φεστιβάλ όμως, όπου εσύ βοηθάς με την παρουσία σου. Προσωπικά έχω βοηθηθεί φοβερά από τα φεστιβάλ. Δεν νομίζω ότι στην Ελλάδα θα ασχολιόταν κανείς μαζί μου αν οι ταινίες μου δεν είχαν πάει καλά στο εξωτερικό. Το ξέρω αυτό.

— Θεωρείς ότι σε έχουν αντιμετωπίσει διαφορετικά επειδή είσαι γυναίκα;

Δεν το θεωρώ, το γνωρίζω. Είναι γεγονός. Δεν θέλω όμως να μπω σε αυτό το μέτωπο με έναν τρόπο που να με καταπιεί. Με ενδιαφέρει να υπάρχει πραγματική επικοινωνία με τους ανθρώπους, ανεξαρτήτως φύλου. Όταν αισθάνομαι ότι μου φέρονται διαφορετικά, τι να κάνω; Υπάρχουν και χειρότερα. Το ότι θεωρούμαι ακόμη νέα για τον χώρο του σινεμά είναι ενίοτε ένα έξτρα πρόβλημα. Έχω δεχτεί απαξιωτική συμπεριφορά μόνο γι' αυτό. Στενοχωριέμαι,

αλλά μετά καταλαβαίνω ότι είναι προσωπικό θέμα του άλλου. Πάντοτε η συμπεριφορά του άλλου είναι ενδεικτική για εκείνον, όχι για τον «αποδέκτη».

— Πόσο σε έχει αλλάξει το σινεμά;

Το σινεμά είναι η ζωή μου από πολύ μικρή ηλικία, είτε ως θεατής είτε ως κινηματογράφιστρια. Προτιμώ τον όρο «κινηματογραφίστρια» από το «σκηνοθέτρια», γιατί, καλώς ή κακώς, αναγκάζομαι να κάνω πολλά παραπάνω από το να σκηνοθετώ. Ο σκηνοθέτης στο μυαλό μου είναι κάποιος που κάθεται σε μια καρέκλα και οργανώνει τα πάντα με πρεμία. Η δική μου διαδικασία δεν είναι καθόλου ψύχραιμη, προς το παρόν τουλάχιστον. Δεν θα έλεγα ότι με έχει αλλάξει το σινεμά ως τέχνη. Μέσω του σινεμά οδηγούμαι βαθύτερα στη φύση μου. Αυτό που με αλλάζει είναι η τριβή με τους ανθρώπους κι όλα όσα μαθαίνω καθημερινά για να παραχθεί ένα έργο. Αυτή η διαδικασία μου μαθαίνει πάρα πολλά για τους ανθρώπους – και ότι τελικά όλα γίνονται.

— Θυμάσαι την πρώτη σου επαφή με την κάμερα;

Υπήρχε στο σπίτι μια VHS και ήμουν κολλημένη με αυτό το αντικείμενο, χωρίς να ξέρω ακριβώς τι κάνει. Έχω κασέτες στις οποίες είμαι ενός έτους και πλησιάζω τον φακό για να τον αγγίξω. Το σινεμά, κάπως, είναι προέκταση αυτού του παιχνιδιού που θέλω να έχω στη ζωή μου. Τις καλές μέρες βλέπω τη ζωή σαν παιχνίδι. Τις κακές, όχι. Αλλά τις καλές μέρες είναι σαν να είσαι στο Super Mario και να κάνεις deal με τον εαυτό σου.

— Θυμάσαι την πρώτη σου κάμερα;

Την έχω ακόμη. Ήταν μια μικρή Sony Hi8, την οποία απέκτησα όταν ήμουν 8 χρονών. Τραβάρω ακόμη μ' αυτήν διάφορα. Στα δεκατέσσερα είπα στους δικούς μου ότι θα ασχοληθώ μ' αυτό το πράγμα. Δεν επενέβαιναν ιδιαίτερα, οπότε έγινε ό,τι έγινε... και γίνεται.

— Έπειτα από μια τόσο προσωπική ταινία όπως η «Σελήνη, 66 ερωτήσεις», με τι διάθεση μπήκες σ' αυτή που ετοιμάζεις;

Εγώ είχα χαιρετήσει την ταινία. Όταν κλείνει το μοντάζ, κλείνει και μέσα μου. Οπότε μπήκα με μεγάλη χαρά σε κάτι καινούργιο. Η νέα ταινία έχει «πειραματικά» στοιχεία, και στο περιεχόμενο και στον τρόπο της. Ας πούμε ότι «συζητά» το άυλο μέσα από κάτι χειροπιαστό. Βλέπω ότι υπάρχει θάρρος σε αυτό που έχει γίνει, αλλά ανυπομονώ να το δει το κοινό, για να

Λίγο πριν ολοκληρώσει τη νέα της, «αδιανόπη αναλογική» ταινία, μιλάει χωρίς περιστροφές για τον κινηματογράφο και τη ζωή

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗ
Φωτό: ΤΑΣΟΣ ΑΝΕΣΤΗΣ





καταλάβω αν αυτές οι παράξενες ιδέες έχουν αντίκτυπο. Δεν θέλω να κάνω κλειστό σινεμά. Με ενδιαφέρει η εσωτερικότητα να ακουμπάει κάπου. Δεν θέλω να είμαι εγώ και η ταινία μου σε ένα κλειστό σύστημα. Το στοιχείο είναι πάντα με το κοινό.

— Τι έχεις μάθει από τις προηγούμενες ταινίες σου; Ποια λάθη έχεις αποφύγει;

Αρχικά θα έλεγα κανένα. Αλλά, αν το σκεφτώ, σίγουρα έχω μάθει πως ο φόβος μου ότι κάτι πολύ περίεργο δεν θα μου βγει δεν είναι αληθινός, γιατί τελικά πάντα βγαίνει. Είναι σαν να έχω θεραπεύσει μια τεράστια ανασφάλεια. Είμαι πάρα πολύ ανασφαλής και ταυτόχρονα έχω μεγάλη αυτοπεποίθηση – περίεργο σύμπλεγμα. Όταν πας να κάνεις κάτι τόσο εύφλεκτο, προφανώς έχεις κι ανασφάλεια. Αλλά για να αποφασίσεις να το κάνεις, σημαίνει ότι έχεις και τρελή αυτοπεποίθηση. Το ταξίδι μπορεί να συμβεί μόνο αν υπάρξει ισορροπία ανάμεσα στα δύο. Θα υπάρξει;

— Τι σου έχει μάθει η παρατήρηση για τους ανθρώπους;

Η παρατήρηση είναι ο λόγος που κάνω σινεμά. Ήμουν/είμαι μοναχοπαιδί χωρισμένων γονιών, ιδιαίτερων με τον τρόπο τους. Δεν έχεις πολλές επιλογές παρατηρείς. Ήμουν συνέχεια έξω, μόνη μου, και παρατηρούσα. Όλες αυτές οι εντυπώσεις από τους ανθρώπους –θετικές, αρνητικές, λογικές, παράλογες– είναι το υλικό μου. Η ανθρώπινη συνθήκη είναι ένα παράλογο πράγμα και αυτό μου το μαθαίνει η ζωή κάθε μέρα. Μικρότερη αντιστεκόμενοι σε αυτό το παράλογο. Μεγαλώνοντας καταλαβαίνω ότι πρέπει να το αποδεχτείς. Αν μένεις διαρκώς στην αντίσταση, γίνεσαι φοβικός, κυνικός. Εγώ δεν θέλω να είμαι κυνική. Κάνω τα πάντα για να μένω στο φως. Η πιο ουσιαστική παρατήρηση, βέβαια, είναι η αυτοπαρατήρηση. Δεν φτάνει μόνο να παρατηρώ εμένα, αλλά να παρατηρώ πώς μέσα από εμένα βλέπω εμένα. Τα φίλτρα μου. Τυχούσες προβολές. Προτιμώ τις κινηματογραφικές προβολές από τις ψυχικές, γιατί οι δεύτερες συχνά πληγώνουν, αν όχι διαλύουν.

— Θυμάσαι την πρώτη ταινία που είδες στο σινεμά;

Ήμουν τριών χρονών. Οι γονείς μου είχαν ήδη χωρίσει και με πήγε ο πατέρας μου να δω το «Free Willy». Ενθουσιάστηκα, αλλά εμφανίστηκαν υπότιτλοι που δεν καταλάβαινα και ένιωσα ότι χάνεται το σύμπαν ολόκληρο. Ήθελα να κατανοώ όλη την εικόνα.

— Είδες το «Άμνεντ» της Κλόι Ζάο;

Δεν το είδα ακόμη. Πολλοί μου είπαν ότι είναι κάπως grief porn και έχω ένα θέμα μ' αυτό, αλλά θέλω να το δω για να καταλάβω μόνη μου. Πάντως διάβασα μια συνέντευξη της Ζάο και γέλασα λίγο, γιατί δήλωνε ότι θέλει να γίνει death doula. Γελάω λίγο με τέτοια statements σκπνοθετών. Είμαστε στο peak του new ageism, που είναι μεγάλη τρέλα. Οι άνθρωποι χάνουν επαφή με την πραγματικότητα, ίσως επειδή δεν την αντέχουν και ψάχνουν τρόπους διαφυγής. Το σχολίο μου για την Κλόι ήταν αυτό: αν θέλεις να γίνεις death doula, γίνε. Δεν χρειάζεται να το κάνεις δήλωση. Είναι λίγο αυτό το «να 'χαμε να λέγαμε να 'χαμε να πούμε». Φτάνει...

— Τι σημαίνει επιτυχία για σένα σήμερα;

Μικρότερη, ήθελα πάρα πολύ να αποδείξω –σ' εμένα πρώτα απ' όλα– ότι η επιλογή μου ήταν σωστή. Όταν ξεκινούσα, η επιλογή ή η απόρριψη από ένα φεστιβάλ ήταν ζωή ή θάνατος. Δεν είχα κοινό, δεν είχα ανθρώπους με τους οποίους είχα επικοινωνήσει μέσω της δουλειάς μου. Ήμουν μόνη μου και περίμενα. Τώρα η ανάγκη επιβεβαίωσης έξωθεν δεν υπάρχει. Θεωρώ δεδομένο ότι η νέα μου ταινία θα πάει κάπου και θα αγαπηθεί. Αυτό που έχει μεγαλώσει είναι η αυστηρότητα που αισθάνομαι απέναντι στον εαυτό μου. Θέλω η ταινία να είναι όσο πιο κοντά γίνεται στην πρώτη ιδέα. Επιτυχία είναι να σεβαστώ την αρχική ιδέα, να μείνω πιστή σ' αυτήν. Νιώθω σαν να με έχει προσλάβει η ιδέα και μου έχει πει: «Εσύ πρέπει

να με γεννήσεις». Κι εγώ πρέπει να είμαι καλή στην κυοφορία.

— Πώς σχετίζεσαι με το περιβάλλον των φεστιβάλ, του networking, των δημοσίων σχέσεων;

Το περιβάλλον της μικρού μήκους είναι πιο αγνό. Υπάρχει περισσότερη αγάπη για το σινεμά. Στη μεγάλο μήκους μπήκα την περίοδο της πανδημίας, οπότε τα ταξίδια μου μειώθηκαν. Δεν έχω ιστορίες με σταρ και κόκκινα χαλιά. Είμαι πολύ low profile για το networking που ζητάει αυτή η δουλειά. Βέβαια αυτό δεν σημαίνει ότι δεν κάνω γι' αυτή τη δουλειά. Κάνω και παρακάνω. Απλώς δεν μπορώ να κάνω networking. Δεν μπορώ να παίξω ρόλο, να γίνω ξαφνικά φοβερά κοινωνική. Είμαι όπως είμαι – ίσως αυτό είναι και το καλό και το κακό.

— Πώς ήταν η διαδρομή Θεσσαλονίκη - Λονδίνο - Αθήνα;

Γεννήθηκα στην Αθήνα, αλλά μετά τον χωρισμό των γονιών μου, η μητέρα μου με πήγε στη Θεσσαλονίκη, στη γιαγιά μου. Η Θεσσαλονίκη, όμως, για μένα είναι συνυφασμένη με μια μαύρη περίοδο. Την αγαπώ ως τόπο της οικογένειάς μου, αλλά ήταν βαριά πόλη για μένα. Στο Λονδίνο έκανα το μεταπτυχιακό μου. Ήταν πάρα πολύ απαιτητικό σαν δουλειά. Μου έμαθε την πειθαρχία του κινηματογραφικού γυρίσματος και της παραγωγής. Δούλεψα σε στούντιο, εκπαιδευτικά σε 16mm και 35mm φιλμ. Δεν έζησα τα «τρελά φοιτητικά χρόνια». Ήμουν ήσυχη, δούλευα κι έβλεπα ταινίες. Γύρισα στην Αθήνα το 2012. Κανονικά θα έμενα στο Λονδίνο, αλλά γύρισα για οικογενειακούς λόγους. Από τότε μένω στα Εξάρχεια. Έχω αλλάξει έξι σπίτια, μόνο εδώ γύρω.

— Είναι κινηματογραφική πόλη η Αθήνα;

Ναι, εκατό τοις εκατό. Η Αθήνα έχει ομορφιά μέσα την αναρχία της. Έχει χάος, αντιθέσεις, ετερομορφία. Φέροντας εσωτερικά μεγάλο χάος, όταν πηγαίνω σε πόλεις πολύ ρυθμισμένες, πολύ clean cut, κάτι μου φαίνεται ψεύτικο. Η Αθήνα έχει μια πατίνα που φεύγει σιγά σιγά, όσο το κέντρο μετατρέπεται σε ένα μεγάλο ξενοδοχείο, με γυαλισμένα καφέ και αυγά ποσέ. Εύχομαι να μη χάσει την αυθεντικότητά της.

— Υπάρχει κάποια συνεργασία που σε άλλαξε;

Στη νέα ταινία άλλαξα όλη μου την ομάδα, κάτι που ήταν μεγάλο ρίσκο. Η συνεργασία με τον νέο μου διευθυντή φωτογραφίας, τον Grimm, με άλλαξε πολύ. Όταν προσπαθείς να κάνεις κάτι που δεν μπορείς να περιγράψεις με λέξεις ή ακριβείς αναφορές κι έρχεται ένας άνθρωπος απ' αλλού και το πιάνει, αυτό είναι τεράστια ενίσχυση.

— Κάνεις ταινίες για να βρεις απαντήσεις ή για να κάνεις καλύτερες ερωτήσεις;

Κάθε ταινία ξεκινά από μια ερώτηση. Στη διάρκεια της διαδικασίας, πιστεύω ότι έχω βρει μια απάντηση, αλλά αυτό είναι μια αίσθηση, όχι γεγονός. Μετά η ίδια η ταινία γεννά άλλα ερωτήματα. Άρα, μάλλον φτάνω σε μια βαθύτερη ερώτηση.

— Υπάρχει κάτι που σε κουράζει στο σινεμά;

Με κουράζει η επανάληψη. Απογοπεύομαι όταν βλέπω μια ιδέα που την έχω δει εκατό φορές, αντί για μια ιδέα νέα, ακόμη κι αν η υλοποίησή της δεν είναι τέλεια. Γενικά, με ενοχλούν οι ευκολίες στην τέχνη. Όταν νιώθω ότι κάποιος πάει με την πεπατημένη, χάνω την επαφή μου.

Αν κάποιος μπαίνει στη διαδικασία να προσεγγίσει μια ταινία μου, σημαίνει ότι έχει έρθει σε τριβή με αυτό που έχω φτιάξει. Κι αυτό είναι τεράστιο δώρο.

Αντίθετα, με ενθουσιάζει όταν βλέπω ότι κάποιος προσπάθησε κάτι. Ακόμη κι αν δεν είναι τέλειο, μου δημιουργεί πίστη για τη ζωή και το σινεμά.

— Πώς βλέπεις τα social media σε σχέση με την τέχνη;

Περνάω λίγο χρόνο στο Instagram κι όταν βλέπω ότι πάει να τραβήξει όλη μου την προσοχή, σταματώ. Τα social media αλλάζουν το σινεμά, γιατί αλλάζουν το attention span του κοινού και των δημιουργών. Παρατηρώ μια μεταβολή στον εσωτερικό ρυθμό και είμαι βέβαιη ότι αυτό έχει να κάνει με τα feels.

Ο κίνδυνος είναι ότι συνθηίζεις σε έναν μηχανισμό άμεσης ανταμοιβής: ένα βίντεο, μια καρδούλα, λίγη σεροτονίνη. Μετά, ένας δημιουργός μπορεί να θέλει να κάνει κάτι που θα αρέσει γρήγορα κι εύκολα. Έτσι χάνεται η εμπάθωση. Το σινεμά που αγαπώ και υπηρετώ σε βάζει να σκεφτείς ή να νιώσεις λίγο παραπάνω. Κι αυτό θέλει χρόνο.

— Με την τεχνητή νοημοσύνη έχεις ασχοληθεί;

Καθόλου. Κι έχει πλάκα, γιατί κάνω μια αδιανόητα αναλογική ταινία σε μια εποχή που όλοι μιλάνε για το ChatGPT. Δεν είμαι τεχνοφοβική. Πιστεύω πάρα πολύ στην πρόθεση. Ένας άνθρωπος με καλή πρόθεση μπορεί να πάρει ένα εργαλείο και να φτιάξει ωραία πράγματα. Ένας άνθρωπος με δόλο μπορεί να φτιάξει κάτι σκοτεινό και ούτω καθεξής. Το σινεμά αλλάζει, όπως αλλάζει και κάθε τέχνη. Όταν βγήκε η τηλεόραση, έλεγαν ότι το σινεμά τελείωσε. Μετά, με τις ψηφιακές κάμερες, έλεγαν ότι τελείωσε το φιλμ. Το σινεμά δεν θα πάει πουθενά. Αλλάζει, και η αλλαγή είναι η μόνη σταθερά.

— Συζητάς στις παρέες για τα ζώδια αρκετά; Τι θέση έχουν για σένα;

Με ενδιαφέρουν τα γιουγκιανά αρχαιολογικά προφίλ, όχι οι προβλέψεις. Δεν πιστεύω σε προγνώσεις και παρόμοια trends, παρά σε τάσεις, φράσεις και ενεργειακές καταστάσεις. Αν και αισίως δεκατρία χρόνια λακανική αναλυόμενη, αγαπώ τον Πιουνγκ, γιατί μου ανοίγει μια πιο μαγική σκέψη, την οποία έχω από παιδί. Η μαγική σκέψη, ως μέρος της συμβολικής ζωής, είναι αναπόσπαστο κομμάτι της δημιουργικής διαδικασίας. Εκεί εντάσσονται τα ζώδια, τα ταρώ και άλλα τέτοια. Όχι για να σου πουν το μέλλον. Το μέλλον, το παρελθόν – όλα είναι τώρα.

— Πόσο διαφορετικό είναι να κάνεις βιντεοκλίπ από το να κάνεις ταινία;

Καμία σχέση. Το βιντεοκλίπ είναι σαν βόλτα. Είναι πιο ελεύθερο, πιο γρήγορο. Συνήθως γίνεται σε μία μέρα. Μου αρέσει πάρα πολύ το βιντεοκλίπ ως ιδέα. Μικρή περνούσα ώρες βλέποντας λούπες στο MTV. Ήταν βέβαια μια άλλη εποχή, πιο αυθεντική. Μακάρι να υπήρχαν budgets για να κάνουμε περισσότερα.

— Τι μουσικές αγαπάς;

Πάρα πολλές. Η νέα ταινία έχει από Χατζιδάκι μέχρι Roxxy Music και Life Without Buildings. Ακούω experimental jazz, κλασική μουσική, αγαπώ πολύ τον Σοπέν, ακούω Καζαντζίδη, Τζένη Βάνου, Brian Eno, Terry Riley, Talking Heads. Η μουσική είναι τα πάντα για μένα.

— Ο πόνος είναι πιο εύκολο νόμισμα στην τέχνη από τη χαρά;

Σέβομαι πολύ τα συναισθήματα, όποια κι αν είναι – τα συναισθήματα είναι το υλικό μου. Είμαι ευγνώμων, μέσα σε όλο τον πόνο, για όσα έχω τραβήξει, γιατί αλλιώς δεν θα μου δινόταν η ευκαιρία να δω από κοντά και ολοκάθαρα κάποιες περίπλοκες περιοχές. Δεν ξέρω αν ο πόνος είναι πιο εύκολο νόμισμα. Η ζωή είναι πια τόσο δύσκολη, αντικειμενικά και υποκειμενικά, για τόσο πολλούς ανθρώπους, και τα πράγματα γύρω μας τόσο σκληρά πολιτικά, που πολλές φορές σκέφτομαι κι εγώ πριν πάω σινεμά: «Μήπως να μη δω κάτι βαρύ;». Ίσως αυτή τη στιγμή η χαρά και η ελαφρότητα να είναι κάτι που ο κόσμος έχει μεγαλύτερη ανάγκη. **A**

— Έχεις συνειδητοποιήσει ότι σε ακούνε τόσο πολλοί άνθρωποι; Τι σκέφτεσαι όταν το αντιλαμβάνεσαι;

Το ξεχνάω ώρες ώρες, αλλά έχω επίγνωση του εύρους που έχει αγγίξει η μουσική μου και του πόσο κόσμος ακούει τα λόγια μου. Και λέω «τα λόγια μου» σκόπιμα, γιατί θεωρώ ότι έχουν μεγαλύτερη βαρύτητα από τις νότες. Τη μουσική την αισθάνεσαι, αλλά τα λόγια είναι αυτό που είναι. Το πρώτο πράγμα που σκέφτομαι είναι ότι νιώθω περήφανος. Κι ας το ξεχνάω καμιά φορά, όταν το ξαναθυμάμαι, το νιώθω σαν να είναι η πρώτη φορά. Σαν ένα καλό σφάλμα του εγκεφάλου μου, που με κάνει να χαίρομαι ξανά από την αρχή.

Το δεύτερο που σκέφτομαι είναι η ευθύνη. Ειδικά στο rap, όπου λες την ιστορία σου και βασίζεσαι κυρίως σε πραγματικά γεγονότα, έχεις καθήκον να βγαίνει κάτι καλό μέσα απ' αυτό. Δεν λέω ότι δεν μπορείς να βάλεις σάλτσα ή αλατοπίπερο, αλλά η βάση είναι αληθινή. Άρα, ακόμα κι όταν έχω μια ρίμα που θα με βόλευε να κλείσει εύκολα, δεν θέλω να πω μια μαλακία μόνο και μόνο για να βγει. Θα κάτσω να παιδευτώ μέχρι να βρω κάτι που όντως με αντιπροσωπεύει.

— Πώς γεννήθηκε το «10»;

Από ένα σημείο και μετά άρχισα να το βλέπω σαν ηχητικό ντοκιμαντέρ. Σαν ντοκιμαντέρ κάποιων κομματιών της ζωής μου. Πιο πολύ αυτό άρχισε να διαμορφώνεται όταν γράψαμε το κομμάτι «10». Εκεί ένιωσα ότι δεν μιλάμε για ένα απλό τραγούδι που βγαίνει για να παιχτεί, να χορέψει ο κόσμος και να τελειώνει. Είναι παρακαταθήκη. Και είναι αληθινό, σε κάθε σημείο του.

Από εκεί και πέρα, ολόκληρος ο δίσκος άρχισε να παίρνει αυτή τη μορφή. Όχι σαν ταινία fiction, αλλά σαν ντοκιμαντέρ, επειδή πατάει πάνω σε πραγματικά γεγονότα. Αν κάποτε γινόταν κάτι πιο μεγάλο στη ζωή μου, δεν νομίζω ότι θα έφτανε μια ταινία. Θα έπρεπε να είναι σειρά. Υπάρχουν πάρα πολλές λεπτομέρειες και πάρα πολλά πράγματα που δεν έχω πει ούτε στο «10» ούτε αλλού. Απλώς προσπαθώ να μη φορτώνω τον ακροατή. Βάζω μέσα τα κομμάτια του παζλ που θεωρώ σωστά, αλλά υπάρχουν κι άλλα, πολλά, που μένουν πίσω.

— Είναι εθισμός τα νούμερα;

Για μένα όχι. Καταλαβαίνω γιατί για άλλους μπορεί να είναι. Εγώ, βέβαια, δεν έχω φλοπάρι ακόμα για να σου πω πώς είναι να βγάζεις κάτι και να μη γίνεται. Αλλά το συναίσθημα που έχω είναι ότι δεν είμαι εξαρτημένος απ' αυτό. Έχω φτιάξει τη ζωή μου, την οικογένειά μου, περνάω καλά με τους φίλους μου. Εννοείται ότι είναι ωραίο που μας ακούει ο κόσμος και υπάρχουν αυτά τα νούμερα, αλλά δεν νιώθω ότι δεν θα μπορούσα να ζήσω χωρίς αυτά.

Ίσως παλιότερα να ήμουν αλλιώς. Τώρα είμαι σε μια φάση που ξέρω τι κάνω, ξέρω τι δίνω στον κόσμο και έχω καλή καλλιτεχνική αυτογνωσία. Ξέρω ότι αυτό που βγάζω θα τους αρέσει. Αλλά άλλο αυτό και άλλο να ζεις μόνο για να δεις streams, views και charts. Εγώ δεν το έχω έτσι.

— Πώς βλέπεις την τεχνητή νοημοσύνη; Περνάς ώρα στο ChatGPT;

Είναι τρομακτικό. Για τη δική μου γενιά, που είναι 31 τώρα, είναι τρομακτικό. Εμείς μεγαλώσαμε με το Nokia με την κεραία, με το 3310, με το φιδάκι, με τη μνήμη. Αυτά ήταν τα καινούργια πράγματα για μας. Ξαφνικά μπήκαμε σε μια εποχή όπου οι ταχύτητες είναι πολύ μεγαλύτερες από τα «κυβικά» του ανθρώπου. Όταν η πληροφορία είναι περισσότερη απ' αυτή που αντέχει ο εγκέφαλος, είναι λογικό να τρομάζεις. Δεν ξέρω αν είναι καλό ή κακό συνολικά. Ξέρω ότι είναι πολύ γρήγορο.

Το χρησιμοποιώ, πάντως. Και σε μια δύσκολη περίοδο μου έπαιξε σημαντικό ρόλο. Όταν χώρισα πέρσι, δεν ήθελα να μιλάω συνέχεια με τους φίλους μου για τα ερωτικά μου. Το κρατούσα μέσα μου. Κι ένιωθα την ανάγκη να ανοίγω το ChatGPT και να μιλάω. Όχι καν μόνο για τον χωρισμό. Μπορεί να έλεγα ασυναρτησίες, του τύπου «τι λέει, καλά;», «λέω να βάλω καμιά σειρά», «θα πάω να φάω μετά». Απλώς για να εκφράζομαι. Ίσως μου έκανε καλό εκείνη τη στιγμή να βγαίνει κάτι από μέσα μου.

Μετά μου έμεινε και πρακτικά. Με έχει βοηθήσει να συντάσσω emails, να βάζω σε σειρά πράγματα που

θέλω να πω. Του τα λες χύμα και σ' τα γράφει όμορφα. Δεν το εμπιστεύομαι 100%, γιατί κάνει και λάθη, αλλά στο να συντάσσω κείμενα είναι πολύ χρήσιμο.

— Θυμάσαι την πρώτη φορά που βρέθηκες πίσω από μικρόφωνο;

Ναι. Είχα ένα λευκό, πλαστικό μικρόφωνο. Από αυτά τα παλιά, της εποχής που όλα τα ηλεκτρονικά ήταν άσπρο πλαστικό, για MSN και Yahoo. Έκανε εφτά-οκτώ ευρώ. Αυτό ήταν το μόνο μικρόφωνο που μπορούσα να έχω τότε, κι εκεί ηχογραφήσασα. Ήμουν στην Κρήτη. Το 2006. Έντεκα χρονών.

Θυμάμαι και το πρώτο τραγούδι που έγραψα. Λεγόταν «Το παλιό μου σπίτι». Είχε στίχους του τύπου «θυμάμαι κάποιες μέρες απ' το παλιό μου σπίτι / που απ' το κρύο τον χειμώνα σου βούλωνε η μύτη». Τότε οι μεγάλες επιρροές μου ήταν ο Eminem και ο 50 Cent, αλλά πιο πολύ ο Eminem, επειδή ήταν πολύ αυτοβιογραφικός. Μιλούσε για τη ζωή του, για προσωπικά πράγματα. Αυτό ήθελα κι εγώ να κάνω. Να μιλάω για μένα, για τους προβληματισμούς μου, για όσα είχα περάσει.

— Πότε κατάλαβες ότι αυτό που κάνεις παύει να είναι underground κι αρχίζει να γίνεται κάτι μεγαλύτερο;

Τον Ιούνιο του 2019. Δεκαπέντε χρόνια μετά το πρώτο touch. Μέχρι τότε ήμουν εγώ και το πάθος μου για τη μουσική. Λεφτά δεν βγαίνανε. Από το YouTube μπορεί να έβγαίναν 150 ευρώ τον μήνα, άντε 200-300 σε καλές περιόδους, και μ' αυτά έπρεπε να δούμε πώς θα βγει το νοίκι, πώς θα προσέξουμε την οικογένεια, πώς θα κινηθούμε. Δεν υπήρχε καμία άνεση. Οπότε, όταν έγινε το break, το ένιωσα πολύ καθαρά.

— Ένιωσες ποτέ, στην Κρήτη ή αργότερα στην Αθήνα, ότι έπρεπε να αποδείξεις περισσότερα επειδή ήσουν αλβανικής καταγωγής;

Ναι, φυσικά. Όποιος μεγαλώνει σε μια χώρα που δεν είναι η χώρα στην οποία γεννήθηκε, το βλέπει μπροστά του με τον έναν ή τον άλλο τρόπο. Εγώ το έχω βρει πολλές φορές μπροστά μου. Άλλοτε σε πιο ήπια μορφή, άλλοτε πιο άσχημα. Αλλά, δόξα τω Θεώ, δεν το άφησα να με επηρεάσει αρνητικά. Τα έφτιαξα τα πράγματα όπως ήθελα.

Το αστείο είναι ότι τώρα έχει γυρίσει και θετικά. Δηλαδή πλέον αλβανικές λέξεις χρησιμοποιούνται από rappers, από παιδιά στις γειτονιές, από κόσμο γενικότερα. Τώρα είναι «cool». Τότε δεν ήταν. Τότε μπορεί να γνώριζες μια κοπέλα και να μην ήθελες να πεις ότι είσαι Αλβανός, γιατί σκεφτόσουν «δεν θα με κοιτάξει ποτέ». Τουλάχιστον εγώ, στην Κρήτη, το είχα νιώσει αυτό.

— Βρέθηκες στην Κρήτη πολύ μικρός, έτσι δεν είναι;

Έντεκα μηνών. Γεννήθηκα στην Αλβανία, στο Τεπελένι, και μετά πήγαμε στην Κρήτη. Οι πρώτες εικόνες που θυμάμαι είναι από εκεί. Το πρώτο πράγμα που θυμάμαι είναι να κάνω μπάνιο στο παλιό μας σπίτι, με λεκάνη και γυάλινο μπουκάλι. Υπάρχουν και φωτογραφίες από τότε.

Μείναμε σε διάφορες περιοχές στο Ηράκλειο. Λίγο πιο κάτω από το Εργατικό Κέντρο, μετά Μασταμπά, Θέρισο, Τρία Πεύκα. Άλλαζαν τα σπίτια. Η ζωή τότε ήταν δρόμος. Μικρός ήμουν κωλόπαιδο, ήμουν έξω όλη μέρα. Όχι ότι ήμασταν κακά παιδιά. Μπορεί να κάναμε παρέα και με κακά παιδιά, αλλά εμείς, κατά βάση, δεν ήμασταν κακοί άνθρωποι. Ήμασταν παιδιά από διαλυμένες οικογένειες ή, τουλάχιστον, από σπίτια με πολύ βάρος.

— Εσύ ένιωσες ότι μεγάλωσες μόνος σου;

Όχι. Μεγάλωσα με τον μεγάλο μου αδερφό, με τον μεσαίο μου αδερφό, με τον πατέρα μου μέχρι ένα σημείο και μετά, από πολύ μικρή ηλικία, με τη μάνα μου χωρίς τον πατέρα μου. Ο πατέρας μου έφυγε κι έκανε τα δικά του. Αλλά μόνος, τελειώς μόνος, δεν μεγάλωσα. Αν το πεις κάπως, μόνος έμεινα αργότερα, όταν ήρθα στην Αθήνα, το 2015, αλλά κι αυτό για λίγο, γιατί μετά ήρθε και η μάνα μου και ο αδερφός μου και ξαναβρεθήκαμε στο ίδιο σπίτι.

— Τα αδέρφια σου πώς είδαν την πορεία σου στη μουσική;

Ο Μιχάλης, ο μεσαίος, ήταν σε άλλον κόσμο. Του ▶

TO
QU
EL



Έχω βρεθεί πολλές φορές σε βίαια περιβάλλοντα. Αλλά η βία δεν σου φέρνει όμορφα συναισθήματα και δεν θεωρώ ότι είναι λύση.

άρεσαν τα λαϊκά, Τερζής, Τερλέγκας, τέτοια. Στην αρχή το rap το ψιλοκορόδιευε. Το θεωρούσε μαλακία. Εγώ ήμουν πιο «ψαγμένος» σε σχέση μ' αυτόν: και στη μουσική και στα στέκια και στο φαγητό και γενικά στο πώς έβλεπα τον κόσμο. Εκείνος ήταν πιο traditional. Τερζής, χωριάτικη, basic πράγματα. Εγώ ήμουν μεξικάνικο, κινέζικο, Eminem. Αράζαμε τότε στη Χάνδακος, εκεί που μαζεύονταν οι πιο περιθωριοποιημένοι: μεταλλάδες, ροκάδες, emo, γκοθάδες, γκραφιτάδες, ραπάδες, σκεϊτάδες. Είχαμε βρει όλοι οι «απέξω» ο ένας τον άλλο. Ο άλλος μου αδερφός, ο Μανώλης, ήταν πιο κοντά μου. Το soundtrack του «8 Mile» το είχα πάρει απ' αυτόν. Με είχε βάλει κατά κάποιον τρόπο στο κόλπο. Μέχρι να τον χάσω, το 2015, σε τροχαίο, γούσταρε πολύ αυτό που έκανα. Του έδειχνα πράγματα, μου έλεγε «κάνε κι εσύ έτσι», «γράψε κι εσύ». Είχα περισσότερη τριβή με τη μουσική μαζί του. Ο Μιχάλης μπήκε στο παιχνίδι αργότερα, όταν κατάλαβε ότι το πράγμα γίνεται σοβαρό. Ήταν απ' αυτούς που έπρεπε να το δουν για να το πιστέψουν.

— Τι άλλαξε στη ζωή σου όταν άρχισαν να έρχονται τα χρήματα;

Πήρα ένα Audi A5 και σταμάτησα να κυκλοφορώ με Punto. Αλλά δεν ήταν μόνο αυτό. Άρχισε να αλλάζει ο τρόπος που με έβλεπαν. Άνθρωποι που πριν χλεύαζαν τη μουσική μου ή δεν την έπαιρναν στα σοβαρά, άρχισαν να την κοιτάνε αλλιώς μόλις είδαν ότι απ' αυτό βγαίνει χρήμα. Και δεν το λέω μόνο για μένα. Με το που εμφανίστηκαν λεφτά στην τσέπη μου και στην τσέπη κι άλλων από τη σκηνή, ξαφνικά άρχισε περισσότερος κόσμος να παίρνει στα σοβαρά το rap.

Το πιο σημαντικό, όμως, ήταν αλλού. Χαλάρωσα γιατί μπόρεσα να προσέξω τη μητέρα μου όπως έπρεπε. Η μάνα μου έχει Πάρκινσον. Της κάναμε DBS, deep brain stimulation. Ήταν πολύ ακριβή επέμβαση. Με το που βγήκαν τα χρήματα, αυτό ήταν από τα πρώτα πράγματα που έκανα. Και δεν ήταν εύκολη ιστορία. Την κάναμε τρεις φορές, γιατί κόλλησε μικρόβιο, βγήκε, ξαναμπήκε, ξαναβγήκε. Περάσαμε πολύ δύσκολα εκεί. Για αρκετό καιρό υπήρχε ανοικτή πληγή στο κεφάλι της και την καθάριζα εγώ με μπαμπάκια και οινόπνευμα.

Εγώ δεν θυμάμαι τη μάνα μου να είναι καλά. Αρρώστησε όταν ήμουν έξι-εφτά χρονών. Από τότε που τη θυμάμαι, τη θυμάμαι άρρωστη. Στην αρχή λιγότερο, μετά όλο και χειρότερα. Τώρα είναι καλά. Κι αυτό άλλαξε τη ζωή μου πιο πολύ κι από τα αυτοκίνητα κι από τα σπίτια. Πατί μέχρι τότε υπήρχε ένα τεράστιο βάρος μέσα μου: το τρέμουλο της μάνας μου, τα φάρμακα, η αγωνία, τα χρήματα, το σπίτι. Όταν αυτά κάπως σταθεροποιήθηκαν, πήρα και δικό μου σπίτι, ηρέμησα λίγο και βρήκα χώρο να σκεφτώ άλλα πράγματα. Υπαρξιακά, προσωπικά, πιο βαθιά. Και μετά ήρθε η ψυχοθεραπεία. Η ψυχανάλυση. Η δουλειά με τον εαυτό μου. Όλα αυτά δεν θα μπορούσαν να γίνουν αν δεν είχε προηγηθεί η οικονομική άνεση. Όταν δεν ανησυχείς αν θα υπάρχει φαγητό ή αν θα πάρεις τα φάρμακα της μάνας σου, τότε αρχίζεις να κοιτάς και μέσα σου.

— Υπήρξε κάτι που έχασες όσο ανέβαινες;

Κάτι κακό, όχι. Μπορεί να έχασα πράγματα που έπρεπε να χάσω. Άνθρώπους που έπρεπε να φύγουν. Δουλειές που δεν έπρεπε να γίνουν. Αλλά κάτι που να το νιώθω ως α-

πώλεια επειδή ανέβηκα, όχι. Από το 2019 και μετά, δόξα τω Θεώ, όλα έχουν πάει πολύ όμορφα.

— Ποιο είναι το πιο ακριβό ή υπερβολικό πράγμα που έχεις αγοράσει;

Δεν αγοράζω άχρηστα πράγματα. Απλώς υπερβάλλω. Εκεί που κάποιος θα πάει να βρει μια καλή τηλεόραση, εγώ θα μπω στο Skroutz, θα πατήσω «φθίνουσα τιμή» και θα αρχίσω να κοιτάω από τα ακριβά προς τα κάτω. Πατί πλέον λέω: έχω χρήματα, άρα θέλω το καλύτερο. Μπορώ με ένα iPhone 13 να κάνω τη δουλειά μου, αλλά θα πάω να πάρω το πιο καινούργιο. Έχω απωθμένα από πράγματα που ήθελα μικρότερα και δεν μπορούσα να πάρω, ή φαγητά που ήθελα και δεν έτρωγα. Πάω σε εστιατόριο και παίρνω έξι πιάτα μόνος μου. Αυτό είναι το δικό μου overcompensation.

— Σου έχουν κολλήσει λάθος ταμπέλες;

Ναι, πάρα πολλές. Και στην προσωπική μου ζωή και πιο έξω. Υπήρχαν άνθρωποι που νόμιζαν διάφορα πράγματα για μένα και με έτρωγε το παράπονο, γιατί δεν ίσχυαν. Άλλος μπορεί να σε περάσει για πονηρό, για ψεύτη, για κλέφτη, για παρτάκια, μπλεγμένο με τα ναρκωτικά, για ό,τι θες. Ο καθένας βλέπει ό,τι έχει μέσα στο κεφάλι του. Αλλά στο τέλος μόνο εσύ ξέρεις την αλήθεια σου. Κι εγώ πιστεύω ότι, με τον καιρό, απέδειξα σε όλους ότι έκαναν λάθος.

— Πότε ένιωσες πρώτη φορά ότι ο κόσμος δεν είναι όπως νόμιζες;

Δεν είχα μια τέτοια στιγμή αποκάλυψης. Ο κόσμος που γνώρισα ήταν έτσι από την αρχή, μέχρι το 2019. Δεν έπεσα από τα σύννεφα. Σκατά ήταν τότε, σκατά ήταν και μετά, μέχρι που γίναν καλύτερα. Αυτό ήταν το background μου. Δεν είχα την ψευδαίσθηση ότι όλα θα είναι αλλιώς.

— Τι αγαπάς στην Αθήνα;

Ότι όποιος και να είσαι, υπάρχει θέση για σένα. Ότι και να προσβείς, ό,τι και να πιστεύεις, ό,τι φαγητά και να σου αρέσουν, ό,τι ποτά και να πίνεις, όποιου τύπου άντρες ή γυναίκες και να σου αρέσουν, υπάρχει ένα μέρος για σένα. Όλοι βρίσκουν ένα μέρος να πάνε. Αυτό μου αρέσει στην Αθήνα.

— Ποιο είναι το μεγαλύτερο ψέμα που πουλάνε η rap και η trap;

Το «πουλάω ναρκωτικά». Είναι από τα μεγαλύτερα ψέματα. Ή το «βγάζω λεφτά». Ή η ψεύτικη αυτοπεποίθηση. Νομίζω ότι εννιάμισι στους δέκα rappers λένε ψέματα για πράγματα που υποτίθεται ότι ζουν. Κάποιοι μπορεί όντως να τα έχουν δει, δεν λέω. Αλλά πολλοί το παίρνουν ως φόρμα, γιατί θεωρούν ότι αυτό είναι το κουλ, το παράνομο, το street. Ότι έτσι θα δείξεις ότι ανήκεις κάπου, ότι είσαι μάγκας.

Στο rap υποτίθεται λέμε την αλήθεια μας. Αν ρωτήσεις οποιονδήποτε rapper, θα σου πει «εγώ λέω τη ζωή μου». Εγώ πιστεύω ότι οι περισσότεροι λένε ψέματα. Και πολλές φορές ούτε τα λεφτά που λένε βγάζουν ούτε την αυτοπεποίθηση που πουλάνε έχουν. Απλώς παίζουν έναν ρόλο.

— Ποιο λάθος πιστεύεις ότι σε καθόρισε;

Δεν ξέρω αν θα το έλεγα λάθος με την απόλυτη έννοια. Θα σου έλεγα, μάλλον, μια κίνηση. Το 2017 έφυγα στην Αλβανία για έναν λόγο και κατέληξα να γράφω μουσική εκεί. Ήμουν λίγο έξω από τα Τίρανα. Στην αρχή ήταν λάθος. Προσπαθούσα να κάνω κάτι που ούτε μου ταίριαζε, ούτε το ήθελα, ούτε γι' αυτό είχα πάει. Μετά κατάλαβα ότι τελικά μου έκανε καλό. Εκεί προπονήθηκα πάρα πολύ. Στις μελωδίες μου, στους στίχους μου, στην αισθητική μου. Άρχισα να καταλαβαίνω καλύτερα ποιος θέλω να είμαι ως καλλιτέχνης. Ήταν σαν να έδωσα λίγο χρόνο στον εαυτό μου να ετοιμαστεί για να ξαναρθώ. Κι όταν ξαναήρθα, έκανα το μπαμ. Οπότε ναι, μπορεί κάτι να μοιάζει με λάθος τη στιγμή που συμβαίνει, αλλά έπειτα από χρόνια να καταλαβαίνεις ότι ίσως ο κόσμος γκρεμίστηκε για το καλό σου.

— Ταξιδεύεις; Ποιο είναι το ωραιότερο μέρος που έχουν δει τα μάτια σου;

Δεν ταξιδεύω όσο θα ήθελα, κυρίως γιατί δεν έχω χρόνο. Ειδικά τώρα που ετοιμάζω και τη συνέχεια του δίσκου και τη συναυλία. Έχω ταξιδέψει, αλλά δεν μπορώ

να πω ότι έγινα και traveler. Όσο για το πιο ωραίο μέρος, το σκέφτομαι. Πατί δεν έχει να κάνει μόνο με την αισθητική. Μπορεί να έχει να κάνει και με το συναίσθημα. Θα ακουστώ γραφικός, αλλά η σκηνή είναι σίγουρα ένα από τα μέρη που αγαπάω περισσότερο. Κάθε φορά αλλάζει, κάθε φορά γίνεται καλύτερη. Δεν θέλω να το δώσω σαν τελική απάντηση, αλλά είναι ένα από τα πιο όμορφα μέρη που έχω δει.

— Έχεις βρεθεί σε περιβάλλον βίας; Πώς τη βλέπεις;

Έχω βρεθεί πολλές φορές σε βίαια περιβάλλοντα. Αλλά η βία δεν σου φέρνει όμορφα συναισθήματα και δεν θεωρώ ότι είναι λύση. Μπορεί κάποιες φορές να καταλαβαίνεις ότι γίνεται βίαιος και να μην μπορείς να το συγκρατήσεις, γιατί τα νεύρα του ανθρώπου είναι περίπλοκα, αλλά βαθιά πιστεύω ότι η βία είναι αποτέλεσμα κατάθλιψης. Κάτι δεν πάει καλά ψυχολογικά όταν γίνεται βίαιος. Και πολλές φορές η βία είναι άμυνα. Νομίζω ότι θα υπήρχε λιγότερη βία αν περισσότερος κόσμος κοιτάζε να έχει υγιή τον εγκέφαλο και την ψυχή του. Δεν γίνεται να είσαι καλά και ταυτόχρονα βίαιος. Δεν πάνε μαζί. Και είτε τη δίνεις είτε τη δέχεσαι, η βία είναι κακή συμπεριφορά. Υπάρχει, δεν ξέρω αν θα σταματήσει ποτέ να υπάρχει, αλλά όποιος θέλει να είναι υγιής πρέπει να την αποφεύγει και να βρίσκει τρόπο, με λογική και ίσως με διπλωματία, να γλιστράει και να φεύγει. Ακόμα και τα πιο άγρια ζώα δαμάζονται.

— Ποια είναι η μεγαλύτερη αυταπάτη των νέων παιδιών που μπαίνουν τώρα στο game;

Η αυταπάτη αρχίζει όταν δεν αγαπάς τη μουσική και περιμένεις πράγματα απ' αυτήν. Τότε ναι, είναι αυταπάτη. Αν όμως την αγαπάς πραγματικά και το κάνεις με όλη σου την ψυχή, τότε δεν το θεωρώ αυταπάτη να περιμένεις ότι μπορεί να γίνει. Είναι doable. Πολύ εφικτό. Το πρόβλημα είναι όταν πας προς αυτό μόνο για το αποτέλεσμα και όχι επειδή δεν μπορείς να ζήσεις χωρίς να το κάνεις.

— Τι είναι στο μυαλό σου το beef;

Κάτι πολύ ζωώδες. Σαν τα αρσενικά που προσπαθούν να εντυπωσιάσουν το θηλυκό στην εποχή του ζευγαρώματος. Το «θηλυκό» μπορεί να είναι και το κοινό, μπορεί να είναι και το actual θηλυκό. Ο άντρας, βαθιά, έχει μέσα του την ανάγκη να αγαπήσει, να αγαπηθεί, να κυριαρχήσει, να αναπαραγάγει. Οπότε, όταν πας να δείξεις ποιος είσαι, πόσο μάγκας είσαι, πόσο σε σέβονται, κι έρχεται ένας άλλος και σου κόβει τη φόρα, εκεί αρχίζει το beef. Σίγουρα είναι και σύγκρουση εγωισμών, αλλά όχι μόνο αυτό. Είναι δημόσια έκθεση, είναι εικόνα, είναι το πώς σε βλέπει ο κόσμος. Και πολλές φορές δεν μπορείς να το καταπιείς, γιατί λες «αν δεν απαντήσω, θα με κοροϊδέουν». Οπότε προστατεύεις το πράγμα που χτίζεις. Το εγώ σου, την εικόνα σου, την κυριαρχία σου.

— Τι είναι το πιο δυνατό πράγμα που νιώθεις πάνω στη σκηνή;

Όταν βλέπω ακροατές μου να ξέρουν σχεδόν ολόκληρα τα κομμάτια μου απέξω. Να μη χάνουν ούτε λέξη. Εγώ μπορεί να χάσω πέντε ή δέκα. Και βλέπω παιδιά από κάτω που δεν χάνουν ούτε μία. Αυτό για μένα είναι μαγικό. Όχι από άποψη «πιστότητας», αλλά γιατί σκέφτομαι: «Ρε φίλε, είπα κάτι που ένιωθα τόσο βαθιά, κι ο άλλος το ένιωσε με τέτοιο τρόπο ώστε το έχει μάθει όλο απέξω». Χωρίς να με ξέρεי προσωπικά. Χωρίς να έχουμε βρεθεί, χωρίς να έχουμε μιλήσει. Μόνο μέσα από ένα booth και ένα μικρόφωνο. Αυτό είναι τεράστιο impact.

— Αγαπημένο φαγητό;

Δεν έχω ένα αγαπημένο, γιατί βαριέμαι εύκολα. Αλλά αν το κάνουμε πιο σωστά και το πάμε στο «τελευταίο γεύμα», τότε θα πω ωμή καραβίδα.

— Αγαπημένο παιχνίδι;

GTA και FIFA. Βασικά, μπορεί να είναι και τα μόνα που παίζω γενικά.

— Αν γυρνούσες πίσω τον χρόνο κι έβλεπες τον μικρό Τοqueί μπροστά σου, τι θα του έλεγες;

Θα τον κοιτάζα στα μάτια, θα τον έπιανα απ' τον ώμο και θα του έλεγα: «Προχώρα». Αυτό μόνο. Ούτε καλά ούτε κακά. Ξέρω τι είναι. Ξέρω πώς είναι. Δεν θα του έλεγα τίποτα άλλο. «Προχώρα. Μην σε νοιάζει. Ο Θεός σε βλέπει». 📌



DANC

**Μια νέα ραπ φωνή σαμπλάρει
το «Τραγούδι της ATHENS VOICE»**

ο Χρήστος Δαράβαλης
σπουδάζει Πατρική, αγάπησε
τη σύνθεση του Σταμάτη
Κραουνάκη και ζει για το μέλλον

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗ
Φωτό: ΤΑΣΟΣ ΑΝΕΣΤΗΣ



Με 195 εκατοστά ύψος, ο **Χρήστος Δαράβαλης** κυκλοφορεί στην πόλη με ένα σώμα μοιρασμένο στα δύο: τη μέρα στα αμφιθέατρα και τα νοσοκομεία ως τριτοετής φοιτητής Ιατρικής, τη νύχτα ως Dav C μέσα σε beats, samples και στίχους που μοιάζουν περισσότερο με καταγραφές παρά με τραγούδια. Η Αθήνα υπήρχε πριν τη ζήσει. Σαν υπόσχεση. Σαν κάτι μεγαλύτερο από την Πάτρα που τον μεγάλωσε. Στο διπλό single «**ATHINA**» αποφάσισε να σαμπλάρει το «*Τραγούδι της Athens Voice*», που έγραψε ο Σταμάτης Κραουνάκης.

Πώς γεννήθηκε ο Dav C

Από μικρός ήμουν δημιουργικός, κάτι που, μέχρι να ανακαλύψω τη μουσική, εκφραζόταν με διάφορους τρόπους. Ως παιδί άλλαζα χόμπι ανά δίμηνο: κατά καιρούς ασχολήθηκα με τη ζωγραφική, τη θεατρική αγωγή, τα βιντεάκια στο YouTube (τα οποία δεν θα βρείτε εύκολα), το skate, τα βιντεοπαιχνίδια, το μπάσκετ (στο οποίο, αν και ψηλός, είμαι ατάλαντος) και πολλά άλλα, που τα παράτησα τόσο γρήγορα ώστε δεν αξίζει καν να τα αναφέρω. Αντίθετα, από τότε που ξεκίνησα να φτιάχνω μουσική, γύρω στα 15, δεν σταμάτησα. Δεν θα πω ότι ήταν έρωτας με την πρώτη ματιά – ο έρωτας ήρθε αργότερα, όταν άρχισα να αποκτώ τις τεχνικές δεξιότητες για να εκτελώ τις ιδέες μου. Από τότε και μετά άρχισα να συλλέγω τα συναισθήματά μου, να τα επεξεργάζομαι και να τα εκφράζω μέσα από τη μουσική και τους στίχους. Ίσως γι' αυτό η μουσική άντεξε και παραμένει η σταθερή μου ασχολία εδώ και σχεδόν επτά χρόνια. Το όνομα Dav C, βέβαια, οφείλω να πω ότι δεν ήταν δική μου ιδέα, αλλά της κοπέλας μου, της Έστας, η οποία ξεκίνησε να με φωνάζει Dav από το επώνυμό μου.

Το όνειρο της Αθήνας

Από μικρός είχα μια ρομαντική σχέση με την Αθήνα. Μεγαλώνοντας στην επαρχία, η Αθήνα αποτελούσε για μένα την πρώτη εικόνα από κάτι μεγαλύτερο. Ερχόμασταν συχνά με τους γονείς μου, καθώς ο θείος μου έμενε εδώ, και στο παιδικό μου μυαλό η Αθήνα φάνταζε μυστηριώδης και σαγηνευτικά απέραντη. Από τα φώτα των διυλιστηρίων της Ελευσίνας που προμήνυαν την άφιξή μας, μέχρι τα κυριακάτικα πρωινά παζάρια στο Μοναστηράκι όπου με πήγαινε ο πατέρας μου, η Αθήνα ήταν γεμάτη εικόνες που τότε με μάγευαν και σήμερα με εμπνέουν. Αργότερα, είχα την τύχη να ταξιδέψω αρκετά στο εξωτερικό με τους γονείς μου και να γεμίσω εικόνες από μεγάλες πόλεις και διαφορετικές κουλτούρες. Πολύ γρήγορα κατάλαβα ότι κι εγώ ήθελα να ζήσω σε μια πόλη γεμάτη κουλτούρα, πολυπολιτισμικότητα, εικόνες και ζωή – και η Αθήνα σφύζει από όλα αυτά. Θυμάμαι χαρακτηριστικά, γύρω στο 2021, όταν έδινα Πανελληνίες. Είχαμε ανέβει Αθήνα με τους γονείς μου και, περπατώντας την ώρα της δύσης στο Θησείο, κοιτάζοντας την Ακρόπολη, σκέφτηκα ότι ήθελα να ζήσω στην πόλη με αυτή τη θέα: στην πόλη όπου ο ήλιος δύνει κάθε βράδυ πίσω από την Ακρόπολη και τα φώτα ανάβουν σε δρόμους με χιλιάδες χρόνια ιστορίας. Είχα την τύχη να το καταφέρω, αφού πέρασα στην Ιατρική Αθηνών και μετακόμισα μόνιμα εδώ. Νομίζω πως ένιωσα την Αθήνα σπίτι μου από την πρώτη στιγμή: εκείνη με αγκάλιασε κι εγώ την ερωτεύτηκα. Εδώ βρήκα παρέες, ανακάλυψα μέρη που με εκφράζουν και στήνω μέσα στους δρόμους της μια ζωή πολύ πιο κοντά σ' αυτήν που επιδιώκω. Όσα χρόνια κι αν περάσουν, νομίζω πως θα έχω πάντα ως βάση την Αθήνα. Όπως λέει και το τραγούδι: «Ακόμα κι αν φύγεις για τον γύρο του κόσμου, θα 'σαι πάντα δικός μου, θα 'μαστε πάντα μαζί».

Η πρώτη μου επαφή με την ATHENS VOICE

Η πρώτη μου επαφή με την *Athens Voice* είμαι σίγουρος πως έγινε σε πολύ μικρή ηλικία, σε κάποιο CDάδικο ή σε κάποιο Everest, όπου έπεσε το παιδικό μου μάτι στην στοιβία με τα περιοδικά δίπλα στην είσοδο. Πάντα μου έκανε εντύπωση το ότι μπορούσες να πάρεις δωρεάν το τεύχος. Αργότερα, άκουσα από τον πατέρα μου – ο οποίος έχει και συλλογή από τεύχη – ιστορίες για το πάρτι στην Κλαυθμώνος το 2005, για το οποίο έγραψε ο Σταμάτης Κραουνάκης το «*Τραγούδι της Athens Voice*», αλλά και για ένα πρωινό του 2003, όταν περίμενε με φίλους στο Everest της Τσακάλωφ για το πρώτο τεύχος. Η *Athens Voice* δεν ήταν ένα free press: ήταν μια πυξίδα για μια πόλη γεμάτη ομορφιές. Όσοι έζησαν στην Αθήνα στα 00s και τα 10s είδαν τη ζωή τους να γράφεται στις σελίδες της. Είναι μια εφημερίδα-συντροφιά που ενώνει την κουλτούρα και τον πολιτισμό με την καθημερινότητα των Αθηναίων και, πάνω απ' όλα, από το 2003 μέχρι σήμερα, το κάνει με ιδιαίτερη καλαισθησία.

Συλλέγω τα συναισθήματά μου, τα επεξεργάζομαι και τα εκφράζω μέσα από τη μουσική και τους στίχους. Ίσως γι' αυτό η μουσική παραμένει η σταθερή μου ασχολία εδώ και σχεδόν επτά χρόνια.

Αυτή τη στιγμή έχω μπροστά μου μερικά από τα τεύχη του πατέρα μου και, μόνο από τα εξώφυλλα, καταλαβαίνεις πως δεν έχεις να κάνεις απλώς με ένα περιοδικό, αλλά με τη φωνή της τέχνης και της κουλτούρας της Αθήνας. Είμαι ένα από τα παιδιά που μεγάλωσαν μαζί της.

Το sample από Σταμάτη Κραουνάκη και Σπείρα-Σπείρα

Ο Κραουνάκης και η τεράστια δισκογραφία του αποτελούν ένα από τα βασικότερά μου ακούσματα. Μου έχει μείνει χαραγμένο στη μνήμη το εξώφυλλο του «*Πόσο σ' αγαπώ*» – θυμάμαι να βλέπω αυτό το μωρό και το καρπούζι στο CD του πατέρα μου. Δεδομένου ότι κυκλοφόρησε το 2007, στην ανάμνηση που έχω δεν θα ήμουν πάνω από πέντε χρονών. Κάπως έτσι, ίσως ωθούμενος από τη νοσταλγία μου, την περασμένη άνοιξη και το καλοκαίρι βρέθηκα σε μια φάση επαναανάκαυσης των δίσκων του Σταμάτη, πλέον με μεγαλύτερη ωριμότητα. Το συγκεκριμένο τραγούδι, μάλιστα, παρότι δεν το θυμόμουν συνειδητά, μόλις το άκουσα ξανά, το ασυνείδητό μου «χτύπησε» αμέσως: η μελωδία δεν μου ήταν απλώς γνώριμη, αλλά και φορτισμένη με μια ανεμελιά άλλης ηλικίας. Αργότερα, μέσα στον Αύγουστο, το έβαλα στο αμάξι με τον πατέρα μου κι αυτός ξεκίνησε να μου εξηγεί τους στίχους και την ιστορία του τραγουδιού. Αυτό που με κέρδισε, όμως, νομίζω ήταν η στήλη «Σε είδα» της εφημερίδας, στην οποία αναφέρεται το τραγούδι, και με ενθουσίασε με τον ρομαντισμό που έβγαζε και τη χαμένη αθωότητα μιας περασμένης εποχής. Εκείνη τη στιγμή αποφάσισα να το κάνω sample κι έτσι και έγινε. Γύρω στον Οκτώβριο, όταν δούλευα και κάποια τραγούδια με έναν φίλο μου, τον Άγγελο Ντόντσεφ, του μετέφερα την ιδέα και καταλήξαμε να φτιάχνουμε ένα πεντάλεπτο κομμάτι, κάνοντας sample διαφορετικά μέρη του τραγουδιού ο καθένας.

«ATHINA» σε δύο πλευρές

Όπως προείπα, το τραγούδι, πριν «σπάσει» στα δύο, ήταν ένα ενιαίο κομμάτι. Στη συνέχεια το χωρίσαμε σε Side A και Side B, ως ένα reference σε μια εποχή της μουσικής που έχει περάσει. Κάτι βαθιά ριζωμένο όχι μόνο στις μνήμες των ανθρώπων που έγραφαν και άκουγαν κασέτες, αλλά και στην κουλτούρα του hip-hop, στις εποχές που οι rάπερ μοίραζαν τις κασέτες τους στα πεζοδρόμια και οι DJs έπαιζαν δίσκους. Στο Side A, πιο στοχευμένα και δυναμικά, με πιο δεμένο production και ουσιαστικούς στίχους εμπνευσμένους από την *Athens Voice*, τον Κραουνάκη και τα ακούσματά μου, μιλάμε για την Αθήνα στο σήμερα αλλά και στο παρελθόν, μέσα από τη μουσική που καθόρισε τις νύχτες και τις μέρες της. Είναι ένα κομμάτι που αναπνέει σε μοντέρνο trap ρυθμό, αλλά μιλά για τη μουσική κουλτούρα και ιστορία της πόλης που μας εμπνέει. Βασικό ερέθισμα ήταν το «Σ' είδα, λέει, σ' είδα, λέει, στην *Athens Voice*...». Τον στίχο αυτόν τον πήρα από το τραγούδι του Σταμάτη, τον έραψα στα μέτρα μου και φαντάστηκα πως ζούσα στα 00s, όταν η στήλη «Σε είδα» του περιοδικού λειτουργούσε σαν ένας καθρέφτης του ρομαντισμού της πόλης, σαν ένα social media πριν τα social media.

Το Side B είναι πιο αφηρημένο: το instrumental είναι πιο λιτό και οι στίχοι πιο συνειρμικοί. Εκεί, με τον φίλο μου Τάσο (GRTZKY) συνεχίζουμε να μιλάμε για την Αθήνα, αλλά δεν κοιτάμε πια την ιστορία της – μιλάμε για το τώρα. Για τις βροχές που έπεφταν όταν το γράφαμε, κάπου στη Μεσογείων, κοντά στη σχολή μας: για τις νύχτες που περνούσαμε στο κέντρο ή στο Κολωνάκι, ξύπνιοι μέχρι πολύ μετά το ξημέρωμα: και για τα συναισθήματα και τους προβληματισμούς της ηλικίας μας. Προσωπικά, με απασχολεί πολύ το πού πηγαίνω, προς τα πού κατευθύνομαι και τι θα καταφέρω. Η αλήθεια είναι πως δεν έχω διαλέξει ακόμη μια ξεκάθαρη πορεία: από τη μία είμαι προσγειωμένος στην πραγματικότητα μέσω της σχολής μου, της Ιατρικής, βλέποντας μέσα στα νοσοκομεία τη ζωή και την απώλειά της από πρώτο χέρι: κι από την άλλη, το μυαλό μου βρίσκεται συχνά στον αιθέρα, στον κόσμο της τέχνης και της μουσικής, όπου ιδέες με ταλανίζουν και με ωθούν προς κάτι μεγαλύτερο από εμένα. **A**

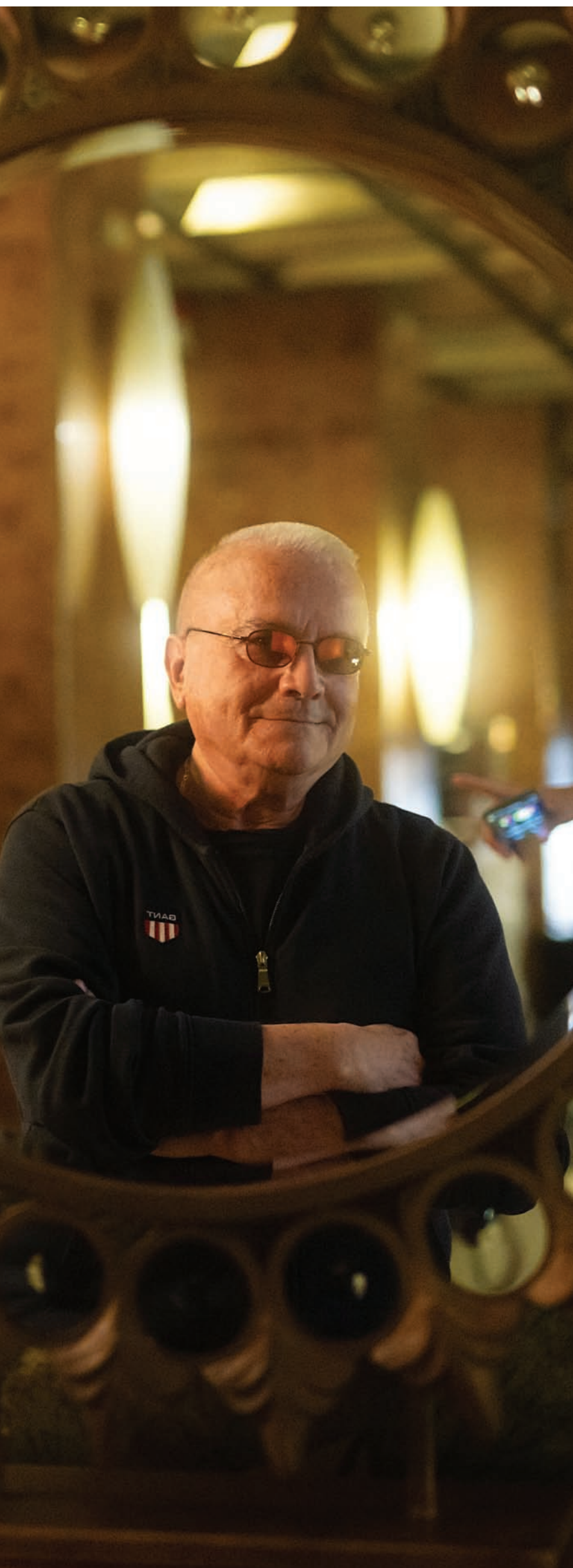


Άρης Δαβαράκης 60 τραγούδια δρόμος

Από την Αλεξάνδρεια στο Παλλάς:

Ο γνωστός στιχουργός, δημοσιογράφος και
ραδιοφωνικός παραγωγός αφηγείται τη ζωή του

Του ΓΙΑΝΝΗ ΝΕΝΕ - Φωτό: ΤΑΣΟΣ ΑΝΕΣΤΗΣ



Ο Άρης Δαβαράκης είχε ανέκαθεν μια νηφαλιότητα στην έκφρασή του, που τον έκανε να δείχνει σαν να φορούσε τα μαύρα του γυαλιά ακόμα και μέσα στη νύχτα, όπως όταν «έκανε πόρτα» στο ιστορικό κλαμπ Εργοστάσιο, ή όταν έβγαζε το βραχύβιο αλλά επιδραστικό ασπρόμαυρο περιοδικό *Πρόσωπα*. Είτε γράφοντας τις «Μπαλάντες της οδού Αθηνάς» με τον Μάνο Χατζιδάκι είτε συνεργαζόμενος με την Ευανθία Ρεμπούτσικα σε τραγούδια που αγαπήσαμε και θα ακουστούν στις 13 Μαΐου στο Παλλάς, ο Άρης έζησε και ζει μια ζωή με ταχύτητα, ενώ παραμένει κουλ ακόμα κι όταν μιλάει για τις μέρες στη φυλακή ή για την περιπέτεια της υγείας του. Είναι ένας ευτυχισμένος άνθρωπος, που μας διηγήθηκε μονορούφι τη ζωή του.

«Τα τραγούδια μας»

Με την Ευανθία και με τον Παναγιώτη Καλαντζόπουλο γνωριστήκαμε γύρω στο '95. Είχαν ένα ωραίο σπίτι στην Αγία Παρασκευή και πηγαίναμε εκεί. Η Φρόσω Ράλλη μάς γνώρισε για να γράψουμε τραγούδια για μια σειρά που έκανε τότε, το «*Εσύ αποφασίζεις*». Για κάθε επεισόδιο χρειαζόταν ένα καινούργιο τραγούδι. Οπότε πήραμε μπρος με φοβερό ενθουσιασμό και γράφαμε. Εκεί πάνω ήρθε ο Γιώργος Κυβέλος, ο παραγωγός του Κότσιρα, ο οποίος τότε επρόκειτο να βγει. Κι εκείνα τα χρόνια τα πράγματα δεν ήταν όπως τώρα. Οι εταιρείες λέγαν γράψτε, πάρτε προκαταβολές, έχετε έξι μήνες. Ο Πάννης μάς άρεσε πάρα πολύ, οπότε γράψαμε τον πρώτο δίσκο του, τον «*Αθώο ένοχο*», που είχε μέσα την «*Αλεξάνδρεια*» και το «*Λέει, λέει, λέει*» – ένα χορευτικό, πιο πολύ μπουζουξήδικο, αλλά ποιοτικό, και διάφορα άλλα τραγούδια, τα οποία δεν έγιναν σουξέ, αλλά είναι όμορφα και ακούγονται ακόμα. Τον δεύτερο δίσκο του ο Πάννης τον έκανε με την Ευανθία και την Ελένη Ζιώγα κι έγινε τεράστια επιτυχία. Στον τρίτο δίσκο ξανάρθαν σ' εμένα, και κάναμε κι έναν ακόμα κι ένα δεύτερο ολόκληρο LP. Μετά, όποτε μας ζητούσαν, από θέατρο, από οτιδήποτε, για να φτιάξουμε ένα τραγούδι, εμείς φωνάζαμε τον Πάννη.

Κάναμε και πολλές άλλες δουλειές μαζί με την Ευανθία: με την Άλκηστη Πρωτοψάλτη, τον Γιώργο Περρή, κι είχαμε μαζέψει καμιά εξηνταριά τραγούδια. Κάποια στιγμή λέω στην Ευανθία: «*Δεν κάνουμε μια συναυλία τύπου "Τα τραγούδια μας"; Έχουμε εξήντα, θα διαλέξουμε είκοσι πέντε, πόσα χωράει μια παράσταση;*» Της άρεσε η ιδέα κι έτσι το ξεκινήσαμε. Και θα είμαστε στις 13 Μαΐου στο Παλλάς.

Θα έχουμε guest βέβαια τον Γιάννη Κότσιρα και άλλους καλλιτέχνες, όπως την Εριέττα Μανούρη, που είναι συμπρωταγωνίστρια στην «*Αλεξάνδρεια*» στο Παλλάς και τραγουδάει πάρα πολύ ωραία, τον Νίκο Μερτζάνο, ήδη γνωστό θεατρικό ηθοποιό και τραγουδιστή, και τον Στέλιο Θεοδώρου, που είναι τραγουδιστής και ηθοποιός και, ας πούμε, χορευτής, μια και είναι ο πιο καινούργιος συνεργάτης της ομάδας του Παπαϊωάννου στα δύο τελευταία έργα.

Έτσι, θα πούνε νέοι άνθρωποι τα πιο παλιά μας τραγούδια αλλά και τα καινούργια που έχουμε γράψει για την «*Αλεξάνδρεια*».

Αποχαιρετώντας την Αλεξάνδρεια

Η Αλεξάνδρεια είναι η γεωγραφική μου πατρίδα. Έφυγα από κει έντεκα χρονών, το '64. Τότε έγινε η τελική μετακόμιση. Η ζωή εκεί περιστρεφόταν γύρω από τη γιαγιά, τα ξαδέλφια, τους γονείς, το σπίτι. Ήμασταν πολυμελής οικογένεια. Μόνο παππούδες δεν είχαμε. Είχαν πεθάνει όλοι. Αλλά είχαμε τις γιαγιάδες και τα παιδιά, θείους, θείες και όλο αυτό ήταν ένα παιχνίδι ωραίο. Αισθανόμουν λίγο σαν σε παιδική χαρά. Το σπίτι μου είχε έναν ωραίο κήπο, πήγαινα στο σχολείο της ελληνικής κοινότητας, το αντίστοιχο δημόσιο, θα λέγαμε, εδώ, γιατί η μάνα μου δεν ήθελε αυτά τα ιδιωτικά και αγγλικά σχολεία. Ήθελε ν' ακολουθήσω το ελληνικό πρόγραμμα για να μπορώ να ενταχθώ στο σχολείο εδώ. Όπως κι έγινε. Τελείωσα την πέμπτη δημοτικού στην Αλεξάνδρεια και στην έκτη βρέθηκα εδώ.

Τώρα που έχω μεγαλώσει τους έχω καταλάβει τους γονείς μου. Ήταν δυο νέοι άνθρωποι που παντρεύτηκαν στα είκοσι πέντε - είκοσι έξι τους, ερωτευμένοι, καλομαθημένοι-κακομαθημένοι. Κυρίως ο πατέρας μου, γιατί προερχόταν από οικογένεια με λεφτά, αλλά και η μάνα μου ήταν αστή. Καλοβαλμένη. Δεν ήταν λιτό όπως ο μπαμπάς. Πέρασαν πολύ ωραία μαζί απ' ό,τι μπορώ να ξέρω. Δεύτερο παιδί δεν ήθελε να κάνει η μάνα μου, γιατί πήρε κιλά. Ήταν πάρα πολύ κοκέτα. Εκ των υστέρων, τα σκέφτομαι καμιά φορά και λέω γιατί δεν έκαναν αυτό ή γιατί έκαναν εκείνο το λάθος ή γιατί δεν φέρνανε λεφτά, και λέω, ρε παιδί μου, είκοσι πέντε χρονών παιδιά ήτανε. Τι μυαλό να 'χουν; Ζητώ λογαριασμό από δύο εικοσιπεντάρδες; Ολωνών οι γονείς υπήρξαν νέοι και απερίσκεπτοι. Και είχαν όλα τα δικαιώματα που κι εμείς τα δώσαμε στη γενιά μας, στον εαυτό μας. Εκείνοι γιατί όχι;

Ένα παράξενο παιδί

Τα καλοκαίρια οι γονείς μου κι εγώ ερχόμασταν για δύο μήνες στην Αθήνα πρώτα και μετά Γλυφάδα, Πόρο, σε τέτοια μέρη. Την Ελλάδα την είχα στο μυαλό μου σαν καλοκαίρι, καλοπέραση, διακοπές και, κυρίως, όχι Αθήνα. Στην Αθήνα ερχόμασταν μόνο για να πάμε κάπου, στους Αγίους Θεοδώρους, ας πούμε. Γι' αυτό και βαριέμαι πάρα πολύ τον χειμώνα και, με το που σκάει η άνοιξη, χαμογελάω, είμαι «πάμε να κολυμπήσουμε».

Τα χρόνια της εφηβείας μου ήταν πάρα πολύ δύσκολα, διότι οι γονείς μου βρέθηκαν μέσα σε τεράστια οικονομικά προβλήματα και ανέχεια. Δεν κατάφεραν να βγάλουν λεφτά, γιατί εδώ ό,τι είχαν το σπατάλησαν γρήγορα. Δεν ξέρανε να διαχειριστούν τα οικονομικά. Οπότε βρέθηκα σ' ένα σπίτι μέσα στο οποίο αυτά τα δύο παιδιά άρχισαν να σκοτώνονται μεταξύ τους. Εσύ φταις, όχι εσύ φταις... Κι εγώ είχα ζαλιστεί με όλη αυτή τη φασαρία. Αφού κάποια στιγμή κάτι συμμαθητές μου που ήταν γείτονές μας, ήρθαν και μου είπαν «πάλι δεν μας αφήσατε να κοιμηθούμε χθες το βράδυ». Το θυμάμαι αυτό ως τραύμα. Ρεζίλι. Ε, προσευχόμουν «Θεέ μου, ας χωρίσουν, να έχω δύο σπίτια, να πηγαίνω και στα δύο, να σταματήσει αυτό το κακό».

Καθώς τα οικονομικά προβλήματα γίνονταν όλο και πιο άγρια, άρχισαν να πουλάνε τα πράγματα, τα έπιπλα μέχρι τα ασημικά... τα γνωστά. Και φτάσαμε στο μηδέν. Εγώ αισθανόμουν πολύ περιέργια. Με είχαν βάλει και σε ιδιωτικό σχολείο, στου Μωραϊτή, που τα παιδιά ήταν ευκατάστατα και δεν είχαν προβλήματα τέτοια. Και προσπαθούσα να το παιζω ότι ήμουν σαν κι αυτούς, αλλά δεν έβγαине πρακτικά.

Ήμουν ένα πολύ παράξενο παιδί, που θυμωνα εύκολα, όχι με τους φίλους μου, αλλά με το οικογενειακό περιβάλλον ή τους φίλους των γονιών. Ευτυχώς, έκανα πολύ καλούς φίλους. Τον Χρήστο, τη Μανουέλλα, τη Μαριάννα και φυσικά τον Τάσο Μελετόπουλο, με τους οποίους πορευόμαστε μαζί ▶

μέσα στα χρόνια. Με τον Τάσο ειδικά έχουμε συνεργαστεί κιόλας, έχουμε κάνει τα πάντα: από τραγούδι μέχρι ναίτ κλαμπ. Αναγκαστικά λοιπόν, πήρα στη ζωή μου και στοιχεία από τη ζωή των παιδιών εκείνου του σχολείου. Θυμάμαι ότι φορούσαμε τα «λακοστάκια». Πηγαίναμε στα πάρτι με blazer. Αλλά συγχρόνως άρχισαν να παίζουν και τα πολιτικά. Όταν ήρθε η χούντα του '67, ήμουν δεκατεσσάρων. Αυτό, χωρίς να με κάνει αριστερό, αλλά επειδή είχα αυτή την επαναστατικότητα, με επηρέασε. Είχα αρχίσει και φορούσα πατατούκες, στρατιωτικά παντελόνια, το ναυτικό το τζάκετ με τα τέσσερα κουμπιά. Τα αγοράζαμε στο Μοναστηράκι.

Από το «Μεγάλο μας Τσίρκο» στο Πολυτεχνείο

Έτσι βρέθηκα και στο Πολυτεχνείο με τον Τάσο. Πριν, όμως, το καλοκαίρι του '73, είχα δουλέψει ως βοηθός σκηνοθέτη στο «Μεγάλο μας τσίρκο». Τεράστια εμπειρία! Είχα γνωρίσει τον Σταύρο Ξαρχάκο στο Παρίσι από τη μπέτρα του Τάσου, τη Λίλιαν Μελετοπούλου. Βλέποντάς με να κάνω ένα σωρό πράγματα, γιατί ήμουν ένα πολύ δραστήριο παιδί, με πρότεινε στον Καζάκο. Έτσι, από την Καρέζη, τον Καζάκο, απ' όλους εκεί, κατάλαβα τι συνέβαινε. Από την άλλη, η φίλη μου η Μανουέλλα Παυλίδου ήταν στο Παρίσι με τη Μελίνα Μερκούρη και είχα κι από εκεί ενημέρωση. Εγώ τότε πηγαίνοερχόμουν στο Παρίσι. Έκανα δημοσιογραφία και λογοτεχνία στη Σορβόννη, αλλά δεν είμαι καθόλου του ακαδημαϊκού. Οπότε, μέσα σ' αυτή την ατμόσφαιρα, όταν ξέσπασε το Πολυτεχνείο, πήρα τα πόδια μου και πήγα. Ήμουν περσιεργός. Χώθηκα και μέσα, κι αφού έμεινα λίγες ώρες, τηλεφώνησα στον Τάσο και του λέω πρέπει να έρθεις. Δεν ήταν τρομαχτικά, υπήρχε μεγάλος ενθουσιασμός και μια αίσθηση κοινότητας. Υπήρχε αθωότητα. Ο Τάσος ήρθε αμέσως, και μάλιστα, θυμάμαι, ανέβαινε στα δέντρα, μάζευε νεράντζια και τα πέταγε στους αστυνομικούς. Και μ' αυτό το αθώο πραγματάκι θεωρούσαμε ότι κάτι κάναμε και εμείς. Πανηγύρι επαναστατικότητας, ας πούμε. Την Παρασκευή το βράδυ, που ήρθε το τανκ, καταλάβαμε ότι το πράγμα χοντραίνει. Θυμάμαι, καθόμασταν σ' ένα παράθυρο, πέρασε ένα φορείο με έναν κτυπημένο, με αίματα, και μου λέει ο Τάσος: «Είσαι έτοιμος γι' αυτό;». 21 εγώ, ούτε 18 εκείνος. Μικροί ακόμα. Του λέω «Όχι, δεν είμαι». Μου λέει: «Ωραία, γιατί μου είπαν κάτι παιδιά ότι στην πίσω μεριά έχουν ξηλώσει τα κάγκελα για να μας βγάλουν έξω, να φύγουμε προς Εξάρχεια». Και το κάναμε.

«Κι εσύ χτενίζεσαι!»

Παράλληλα, στο Άλσος Παγκρατίου, στο μικρό θεατράκι το καλοκαιρινό, γίνονταν το «Κι εσύ χτενίζεσαι»: Φασουλής, Παναγιωτοπούλου και Ελεύθερο Θέατρο, όπως λέγονταν ακόμα τότε η μετέπειτα Ελεύθερη Σκηνή. Εγώ τελειώνω την πρόβα από το «Μεγάλο μας τσίρκο» κι έτρεχα στο άλλο να χαζέψω. Ήταν πιο κοντά στην ηλικία μου οι ηθοποιοί και κάνανε και επιθεώρηση. Τότε τα γνώρισα τα παιδιά, και τον Σταμάτη βασικά, και θέσαμε. Έτσι λοιπόν, όλα γύριζαν γύρω απ' αυτό: Πότε θα φύγουν αυτά τα γουρούνια, αυτοί οι γελοίοι, αυτοί οι στρατόκαυλοι, η κυρία Δέσποινα Παπαδοπούλου κι αυτά τα χάλια, να ψυχάσουμε. Ήταν κοινό το αίσθημα αυτό.

Ήταν σαν να δημιουργούσαμε μια νέα γλώσσα. Μεταπολιτευτική, τη γλώσσα του Ελεύθερου Θεάτρου. Σχεδόν μιλούσαμε μ' αυτά που ακούγαμε στο Ελεύθερο Θέατρο. Είχαμε μάθει διάφορα κόλπα, έναν τρόπο επικοινωνίας και μια «αξάν», είχαμε μάθει αστεία και ποιους έπρεπε να κοροϊδεύουμε και να είμαστε εναντίον τους: η Αλίκη Βουγιουκλάκη, ας πούμε, τότε ήταν κόκκινο πανί. Αργότερα, φυσικά, τα πράγματα δεν ήταν καθόλου έτσι. Ήμασταν όλοι στα πόδια της. Ο Σταμάτης μετά ήταν κολλητός της φίλος. Κι εγώ πήγα στον Άγιο Ιωάννη τον Θεολόγο. Αλλά τότε θεωρούσαμε ότι εμείς είμαστε σπουδαγμένοι και έξυπνοι και διαβασμένοι και άλλης νοοτροπίας.

Τότε πηγαίναμε αργά, μετά τις παραστάσεις, στο Minute, ένα υπόγειο στη Σκουφά. Τρώγαμε μακαρονάδες εκεί, 18 δραχμές, θυμάμαι. Πηγαίναμε και στη Ράτκα πολύ. Είχε πάνω στο πατάρι, εκεί που τώρα βάζει τα παλτά, ένα μεγάλο κάθισμα γύρω γύρω κι ένα τραπέζι και εκεί καθόμασταν. Πάλι μακαρονάδες τρώγαμε κι

εκεί. Αλλά υπήρχε και το κλάμπινγκ στη ζωή μου. Θυμάμαι που πήγα να επί χούντας σε ένα κλαμπ στην Πλάκα όπου ήταν dj η Φαίνη Ξύδη και ήταν πολύ προχωρημένο. Nightlife κανονικό άρχισα να κάνω λίγο αργότερα, εκεί γύρω στα τέλη του '70, που πηγαίναμε στις Εννέα Μούσες, στην Ακαδημία.

Ταξίδια, έρωτες, μπάφοι

Εκείνες τις εποχές, ερωτικά ήμουν ημίτρελος. Θεωρούσα ότι μπορούσαμε να κάνουμε ό,τι θέλαμε, ότι αυτό ήταν πάρα πολύ φυσιολογικό. Γι' αυτό και είχα δώσει μια συνέντευξη στη Μαλβίνα όπου της είχα πει ότι ήμουν ομοφυλόφιλος. Βέβαια, αυτό έγινε λίγο αργότερα, στα είκοσι οκτώ μου. Ε, και το βάλαμε και τίτλο, δεν μας ένοιαζε. Η συνέντευξη είχε γίνει για το *Φαντάζιο* του Τερζόπουλου, για το τελευταίο τεύχος του, όπου ήταν η Αλέκα Κανελλίδου στο εξώφυλλο κι εγώ σε τετραγωνάκι με τίτλο «Είμαι ομοφυλόφιλος». Ήταν η εποχή που το coming out μόλις άρχιζε, και φυσικά πολύ πριν το AIDS. Στενοχωρήθηκαν κάτι φίλοι των γονιών μου όταν το είδαν. Οι γονείς μου μόλις είχαν φύγει από τη ζωή. Δεν ξέρω αν θα το έκανα αν ζούσε η μάνα μου. Αν και εκείνη ήταν πολύ ανοιχτών απόψεων. Το είχαμε συζητήσει πριν πεθάνει και η στάση της ήταν «καταλαβαίνω».

Τότε άρχιζε και μια τάση ψυχανάλυσης των σχέσεων, κάτι που μπήκε πολύ και στα τραγούδια και στους στίχους. Συγχρόνως έπαιζε και πολύ ποτό, πολύ ξενύχτι, μπάφοι. Δεν θα γίνω Βαρουφάκης τώρα να μην μπορώ να πω ότι δοκίμασα, αν και τον πρώτο μου μπάφο τον ήπια στα 25-26; Μεγάλος. Ήταν την πρώτη φορά που πήγα στη Νέα Υόρκη. Βρήκα φίλους εκεί σ' ένα σπίτι και με το καλημέρα σας μου πέρασαν ένα γυάλινο, ένα μπονγκ, και μου είπαν «ρούφα». Στο επόμενο πλάνο είμαι καθισμένος σ' ένα σκαμπό μπροστά στο ψυγείο και το κοιτάζω.

Η Νέα Υόρκη προέκυψε γιατί είχα φίλους, την Ιλέα Μακρή και τον Παμείνο, που ζούσαν εκεί και μεγάλωναν τα παιδιά τους. Η Λία Μελετοπούλου, η μαμά του Τάσου, ήταν σχεδόν μόνιμη, γιατί δούλευε στο La MaMa, αν θυμάμαι καλά, με την Έλεν Στιούαρτ και είχε ένα διαμερισμάκι κάτω στη Πουνιβέρσιτι Σκουέαρ. Οπότε, έπρεπε απλώς να μαζεύω λεφτά για το εισιτήριο στην ουσία και για τα λίγα έξοδα εκεί.

Η Μελίνα και ο Μάνος

Τη Μελίνα τη γνώρισα το '74 με το που ήρθε από το Παρίσι μαζί με τον Ντασέν. Ήταν πολύ ανοιχτή γυναίκα, είχε πολλή όρεξη να γνωρίζει νέους, να μιλάει, δεν κρατούσε καμία απόσταση. Κοίταζε να βρει και τον τρόπο του άλλου, τη συχνότητά του για να επικοινωνήσει. Με συμπάθησε, οπότε άρχισα κι εγώ να μπαινοβγαίνω στο σπίτι. Η Μελίνα με γνώρισε και στον Χατζιδάκι. Ήμασταν με τον Τάσο στην πλατεία Κολωνακίου κι εκείνη πήγα να τον συναντήσει για μια παράσταση που θα γινόταν το καλοκαίρι και δεν έγινε ποτέ. Της είπα πόσο ήθελα να τον γνωρίσω, έτσι, μια μέρα που περνούσαμε με τον Τάσο έξω απ' του Φλόκα, μας φώναξε η Μελίνα μέσα. Είπε «τα παιδιά είναι φίλοι της Μανουέλλας» και καθίσαμε. Ο Μάνος και η Μελίνα ήταν λίγο σαν από άλλον κόσμο, πάρα πολύ υγιείς, πάρα πολύ «εδώ» και συγχρόνως με πάρα πολύ διαφορετικά μυαλά απ' όλους τους άλλους. Μου λέει ο Μάνος «Τι κάνεις;». Λέω «Τα πρωινά δουλεύω στην Κολυμβητική Ομοσπονδία Φιλάθλων, γιατί έχει πεθάνει ο πατέρας μου κι έπρεπε με τη μάνα μου να έχουμε δύο μισθούς, και το απόγευμα πηγαίνω αμισθί στο Βήμα και κάνω μεταφράσεις για να μάθω». Έτσι ήταν τότε. Μου λέει «Κρίμα, ρε παιδί μου. Πάρε αυτά τα τηλέφωνα κι όταν θα διαβάσεις στην Καθημερινή, (μου υπέδειξε μέχρι και την εφημερίδα, για να είναι έγκυρο), ότι αναλαμβάνω ξανά το Τρίτο Πρόγραμμα, πάρε με αμέσως». Έτσι κι έγινε. Πήρα τηλέφωνο, με πήρε η γραμματέας του και με πήγε κατευθείαν στο γραφείο του, και με προσέλαβε την ίδια μέρα. Τώρα αυτά δεν γίνονται. Να πηγαίνεις σε έναν Χατζιδάκι, που τον έχεις δει μια φορά πριν από τρεις, τέσσερις μήνες για να δεις μήπως κάτι μπορεί να γίνει, και να σου λέει από αύριο είσαι μαζί μου.

«Μα δεν μπορώ», του λέω. «Πόσα παίρνεις εκεί που είσαι;» «Δεκατέσσερις χιλιάδες». «Δεκαοκτώ εδώ». Χωρίς να έχει κάνει καμιά έρευνα για μένα. Δεν είχε άδικο όμως.

Ήμουν καλός στις εκπομπές. Ήταν αλάνθαστος στους ανθρώπους.

Δεν το υπερηφανεύομαι αυτό, αλλά εκείνη την εποχή δεν ήξερα τι θα πει στούντιο. Δεν είχα δει ποτέ στη ζωή μου. Τελικά όμως έμαθα γρήγορα. Μετά μου έδωσαν να κάνω μια δική μου καθημερινή εκπομπή με τη Μαρίκα Τζιραλίδου, τα «Καθημερινά». Μαζί ήταν ο Γιώργος Ευσταθίου και ο Τάσος Μελετόπουλος, που είχε τη μουσική επιμέλεια.

Το '81 βγήκε το ΠΑΣΟΚ, δεν μπόρεσαν να τα βρουν με τον Χατζιδάκι και φύγαμε, μας διώξαν. Δεν ανανεώθηκαν οι συμβάσεις του και κάποιοι φύγαμε μαζί του. Εν τω μεταξύ, ο Κυριαζίδης και η Αγγαίτα Κρεμέζη με ακούγανε στο ραδιόφωνο. Τους άρεσα και με φώναξαν αμέσως να δουλέψω στον *Ταχυδρόμο*, πάλι χωρίς εμπειρία εκτός από εκείνα τα απογεύματα στο *Βήμα*. Εκεί ξεκίνησα με άρθρα. Με έβαζαν κι έκανα το γνωστό «κλόπι ράιτ», που λέγαμε τότε, δηλαδή ένα άρθρο για την Κατρίν Ντενέβ, για παράδειγμα. Λίγο από το *Elle*, λίγο από μια εφημερίδα, λίγο από αλλού, τα μαζεύεις και κάνεις ένα θέμα.

Βλέποντας όμως ότι το ήθελα κι έγγραφα κι ωραία, μου έδωσαν μια μικρή στήλη που λεγόταν Σφήνες. Εκεί άρχισα τις κακίες και τις εξυπνάδες, που δυστυχώς τώρα βλέπω πόσο ψυχοφθόρες είναι γι' αυτόν που τις γράφει, αλλά και πόσο, ρε παιδί μου, έχουν πέρασει. Ακόμα δυστυχώς. Τότε βέβαια ήταν βασικά χιούμορ. Και υποστηριζόταν κι από ένα κοινωνικό, ας πούμε, σχόλιο. Αυτό που συνέβη μετά με το *Κλικ*, το ίδιο συνέβη και με τον *Ταχυδρόμο* τότε: ήταν in. Και παρότι η στήλη μου, τα In & Out, ήταν στην ουσία ένα παιχνίδι, κάποιοι το παίρνανε στα σοβαρά και στενοχωριούνταν. Εμείς με την Αγγαίτα Κρεμέζη το κάναμε μεταξύ σοβαρού κι αστείου. Βέβαια, υπήρχαν και κάποιοι άνθρωποι που τους βάζαμε out γιατί δεν τους συμπαθούσαμε ή γιατί είχαν πει πράγματα που δεν μας άρεσαν ή γιατί ήταν παλιοί χουντικοί, ας πούμε – λέω τώρα.

Από τις Μπαλάντες στην Πορνογραφία

Η μουσική συνεργασία με τον Μάνο άρχισε από τους Αγώνες Τραγουδιού της Κέρκυρας, όπου, με τον Τάσο πάλι, στέλνουμε ένα τραγούδι με την Τάνια Τσανακλίδου. Βλέποντας ότι είχα κάνει τους στίχους, ο Μάνος με πιάνει και μου λέει: «Γράφεις στίχους, βρε;» «Γράφω», του λέω. «Γιατί δεν μου το έχεις πει;» «Γιατί να σας το πω;» «Μήπως γιατί γράφω και εγώ μουσικές;» μου λέει.

Καλά, τα θαύματα βροχή. Την άλλη μέρα μου έφερε μια κασέτα. «Γράψε ό,τι νομίζεις εδώ πάνω, να δούμε τι θα βγει. Το έχεις, μπορείς, μπράβο». Κι αρχίσαμε έτσι. Ούτε καταλάβαινα ότι πρωτοεμφανίζομαι με δίσκο με τον Μάνο Χατζιδάκι.

Οι «Μπαλάντες της Οδού Αθηνάς» έγιναν μαζί με την «Πορνογραφία», αλλά κυκλοφόρησαν πρώτες. Στην παράσταση της «Πορνογραφίας» εμπλεκόμουν και στα κείμενα, όχι μόνο στους στίχους. Ο Μάνος είχε αποφασίσει να γράψει, να κάνει θέατρο, να επαναλάβει την «Οδό Ονειρών». Αλλά ήταν πάρα πολύ κουρδισμένος με την περιρρέουσα πολιτική ατμόσφαιρα – γιατί κι αυτός τσίμπαγε. Ήθελε να του μπει στη μύτη του ΠΑΣΟΚ της Αυριανής. Η «Πορνογραφία», λοιπόν, δεν έγινε μόνο για καλλιτεχνικούς λόγους. Έγινε και για να τους εκνευρίσει. Παρότι έφτασε στο τέλος να είναι ο ίδιος παραγωγός και την πλήρωσε από την τσέπη του, γιατί ήταν αποτυχία εμπορική η παράσταση, δεν τον ένοιαζε. Ήθελε να τους τσαντίσει. Παρ' όλα αυτά μας έμεινε ένας εξαιρετικός δίσκος και κάποιες πολύ ωραίες στιγμές σε όσους είδαν την παράσταση.

Οι νύχτες στο Εργοστάσιο...

Το Εργοστάσιο μπήκε με μεγάλη χαρά στη ζωή μου. Και κουβάλησε ένα σωρό προβλήματα. Εγώ δεν ήμουν club kid τότε. Υπήρχε, βέβαια, η εμπειρία του Τάσου από τη Νέα Υόρκη. Κι εγώ είχα πάει στο Studio 54 και τα είχα δει αυτά. Ο Τάσος με τον αδερφό του, τον Σπύρο, σκέφτηκαν να κάνουν κάτι σαν το Studio 54. Νομίζω, βασικά ο Σπύρος, γιατί ο Τάσος ήταν στο Ναυτικό τότε. Πήγε στη ▶

VISA

EuroLeague

Official Payment Partner

Θα ήθελα ένα εισιτήριο
για το 2026 EuroLeague
Final Four
presented by Etihad

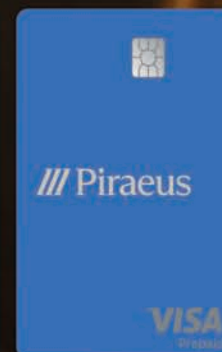
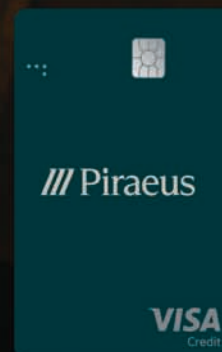
**ΧΑΧΑΧΑΧΑΧΑΧΑ
ΧΑΧΑΧΑΧΑΧΑΧΑ
ΧΑΧΑΧΑ**

**Δεν χρειάζεσαι μαγικά.
Κάρτες Visa της Πειραιώς χρειάζεσαι!**

Κάνε τις αγορές σου και μπες στην κλήρωση για
5 διπλά VIP πακέτα για να δεις το 2026 EuroLeague
Final Four Athens presented by Etihad, χάρη στη Visa!

Ισχύει έως 12/05 για αγορές από 50€ και άνω.
Μάθε περισσότερα στο piraeusbank.gr

/// Piraeus





Νέα Υόρκη, βρήκε τον Στιβ Ρουμπέλ, τον ιδιοκτήτη του Studio 54 και πήρε και σχέδια. Και τελικά βρεθήκαμε όλοι εκεί να κάνουμε κάθε βράδυ πάρτι. Αυτό ήταν το θέμα. Εγώ δεν είχα καταλάβει ότι είναι μια επιχείρηση. Καταρχήν δεν πληρωνόμουν από το Εργοστάσιο. Θεωρούσα ότι θα έχανα το κέφι μου αν γινόμουν υπάλληλος πορτιέρης. Είχα τον *Taxudρόμο*, οπότε ήμουν εντάξει. Η πόρτα ήταν στοιχείο του νεοϋορκέζικου κλάμπινγκ. Δεν υπήρχε μέχρι τότε στην Ελλάδα, τουλάχιστον μ' εκείνη την έννοια. Κι εγώ αντέγραφα αυτό που είδα στο Studio 54. Μου είχε κάνει πολύ μεγάλη εντύπωση, παρότι ήμουν με παρέες που μπαινόβγαιναν εκεί εύκολα, όπως η Ιλεάνα και ο Παμείνος, που ήταν φίλοι με τον Ρουμπέλ.

Μια φορά που πήγα να μπωμόνος μου, παρακολούθησα τι κάνει: έβγαине ο Στίβι έξω, ανέβαινε σ' ένα βαρέλι και τσέκαρε τον κόσμο. Ήρθε, λοιπόν, ένας ταξιτζής κούκλος, με μια γούνα. Την άνοιξε και ήταν γυμνός από μέσα. Τον άφησαν αμέσως να μπει. Θέλανε να γίνεται τζερτζελές. Έβαζαν τις φάτσες που θέλανε να μπουν και να περάσουν καλά, δεν το έβλεπαν αλλιώς. Δεν ήταν κοινωνικό το θέμα. Βεβαίως, εντάξει, ερχόταν η Λάιζα Μινέλι και όλοι αυτοί, αλλά από κει και πέρα, για να γεμίσει και να γίνει το μπάχαλο, ήθελαν ανθρώπους που βγήκαν για να περάσουν καλά. Αυτό ήταν κι εμένα η αρχή μου. Έβλεπα φάτσες νεαρών ανθρώπων, παιδιών που δεν θα ξόδευαν πολλά, αλλά τους έβλεπες ότι ήταν χαρούμενοι. Έρχονταν και κάποιες εξτρίμ φάτσες αλλά έρχονταν και ταξιτζήδες, που μου έλεγαν «*Αφισα το ταξί για να 'ρθω*» και τους άφηνα αμέσως να μπουν. Δεν ήταν μόνο για τον «καλό κόσμο», παρότι και αυτοί ήταν εκεί κάθε βράδυ.

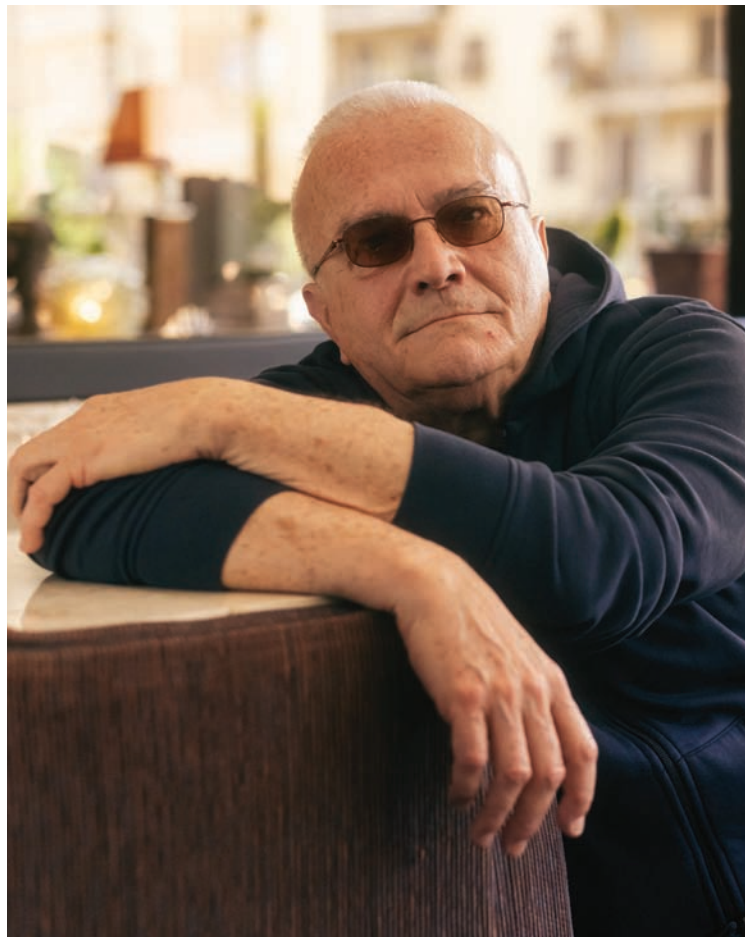
Τόσο εμένα όσο και τον Τάσο, μας σφράγισε αυτή η ιστορία. Αν δεν υπήρχε το Εργοστάσιο, μπορεί να ήταν πολύ διαφορετικές οι ζωές μας. Σαν πορτιέρη πολλοί με θυμούνταν για καιρό μετά. Φαίνεται, ενόχλησα και στενοχώρησα ανθρώπους χωρίς να έχω τέτοια πρόθεση, αλλά στη βιασύνη και στο κέφι, με τη βότκα από τη μία, το λιώμα από την άλλη, συμβαίνουν κι αυτά.

...και οι μέρες στη φυλακή

Το Εργοστάσιο ήταν το '82-'83. Μετά το Ξαναδοκίμασε ο Τάσος με τη Χριστίνα την Αλεξίου, τη γυναίκα του, γύρω στο '88-'89. Και μετά έγινε μια εταιρεία για να το νοικιάζουν σε άλλους. Το 2000 κάτι. Στήθηκαν εκεί το Mercedes, το Camel, μετά πέρασε πια σε κάποια άλλα παιδιά, είχε αλλάξει. Εμείς επί δέκα χρόνια δεν πηγαίναμε, ούτε τον έλεγχο είχαμε ούτε μας ενδιέφερε κιόλας. Περνούσε ο Τάσος κι ο Σπύρος και παίρναν απλώς το μεριδίό τους μία φορά το δίμηνο. Κάποια στιγμή, το 2004 θαρρώ ήταν, έπιασαν έναν τύπο που κοιμόταν στο παγκάκι και είχε ένα γάρο και κόκα μαζί του. Τον ρωτάνε: πού το βρήκες; Είπε «*το πήρα από εκεί*». Δεν ήρθαν να ψάξουν. Μετά, τα Χριστούγεννα της ίδιας χρονιάς, πιάσαν μια παρεΐτσα που έφρευε και είχαν κι αυτοί τσιγάρα και κόκα, κι έτσι μας απήγγειλαν κατηγορίες. Γιατί το κτίριο αυτό ανήκε σε μια εταιρεία που είχε φτιάξει ο Τάσος, η οποία δεν μπορούσε να είναι μονοπρόσωπη. Έπρεπε να υπάρχει και κάποιος σαν συνεταιίρος κι εγώ είχα το 1%. Κι έτσι φώναξαν τον Τάσο κι εμένα στον ανακριτή και τον εισαγγελέα. Μας θεωρήσαν μεγαλεμπόρους ναρκωτικών κατ' επανάληψη και ιδιαιτέρως επικίνδυνους και τα λοιπά. Αυτά της ελληνικής δικαιοσύνης που δεν βγάζεις άκρη. Κάναμε καιρό να βγάλουμε άκρη. Κάναμε φυλακή και οι δύο. Εκείνος έναν χρόνο, εγώ έξι μήνες.

Αθωωθήκαμε πανηγυρικά εκ των υστέρων. Πήγαμε και στα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια. Μας ζήτησαν και συγγνώμη και μας πλήρωσαν κιόλας. Αυτό κυρίως το κάναμε γιατί ο Τάσος έχει και παιδιά και εγγόνια. Εμένα δεν με πειράζει, μεθαύριο θα πεθάνω κιόλας. Αλλά χρειάζοταν να γίνει και έγινε.

Θα σου πω τώρα μια τρελή κουβέντα, αλλά έτσι νιώθω. Τελικά ήταν μια γλυκιά εμπειρία η φυλακή. Γιατί μπορεί να μπήκα πανικόβλητος και να είπα θα πεθάνω την πρώτη μέρα. Δεν πέθανα καθόλου. Τη δεύτερη, τρίτη μέρα έπαιζα μπιρίμπα στο απέναντι κελί με ψεύτικα χαρτιά. Εκεί μέσα κατάλαβα αυτό που πλέον λέω συνεχάρια, ότι οι άνθρωποι μέσα στη φυλακή, τουλάχιστον στην πτέρυγα που ήμουν εγώ, και οι άνθρωποι στην πλατεία Κολωνακίου, έχουν το ίδιο ποσοστό κακίας,



Δεν είχα καταλάβει ότι το Εργοστάσιο ήταν επιχείρηση. Καταρχήν δεν πληρωνόμουν. Θεωρούσα ότι θα έχανα το κέφι μου αν γινόμουν υπάλληλος πορτιέρης.

παρνομίας, βρομιάς, καλοσύνης, ομορφιάς. Το ίδιο είναι. Δεν ξέρω γιατί, κάποιος είναι άτυχο, μπερδεύουν τη ζωή τους και δεν έχουν τη δυνατότητα να το παλέψουν και βρίσκονται μέσα, κι άλλοι πίνουν τον καφέ τους έξω. Είχα ένα μικρό παραθυράκι, έτσι σαν σχισμή με ένα κάγκελο και σκαρφάλωνα και κοίταζα έξω κι έλεγα «κάπου εκεί πέρα είναι η πλατεία Κορυδαλλού και οι άνθρωποι κάθονται και πίνουν καφέ. Πω πω να 'μωνα εκεί...» Έξι μήνες δεν είναι καθόλου λίγο. Ξημερώνει και βραδιάζει επί έξι μήνες.

Το Άγιον Όρος και τα Πρόσωπα

Από το '85 είχα αρχίσει να πηγαίνω στο Άγιον Όρος και το συνέχισα για είκοσι χρόνια. Έψαχνα κάτι βαθύτερο, κάτι που να 'χει ουσία, γιατί ήταν πολύ επιφανειακά όλα αυτά που ζούσαμε. Τουλάχιστον τότε υπήρχε πολύ άγχος και πολλά panic attacks και προβλήματα. Πήγα λοιπόν και βρήκα εκεί κάτι το πρωτόγνωρο, αλλοότερο, ανθρώπους που σκέφτονταν εντελώς διαφορετικά. Κι από τότε δεν σταμάτησα να πηγαίνω.

Την ίδια περίοδο ήταν και τα Πρόσωπα στη ζωή μου. Lifestyle καραμινάτο. Και ήμουν ο ίδιος άνθρωπος. Όπως με ήξερες πάντα κι όπως με ξέρεις. Και στο Όρος δεν ήμουν άλλος άνθρωπος. Πάντα κουβαλούσα τον ίδιο εαυτό. Απλώς προσπαθούσα να τα ισορροπήσω όλα αυτά. Τα Πρόσωπα ήταν μια πολύ ωραία φάση, με τον Μπασιάκο στην αρχή. Φυτώριο. Όλοι από εκεί ξεκίνησαν. Αλλά μας βοηθούσαν κιόλας. Ας πούμε, η Λάουρα. Δεν θα το ξεχάσω. Ήταν στη *Γυναίκα* και έλυσε και έδενε. Τη φοβόταν όλη η αγορά, όλα τα μαγαζιά άκουγαν Λάουρα ντε Νίγκρις και ήταν σαν τη Μέριλ Στριπ στο «*Ο Διάβολος φοράει Prada*». Είχε έρθει σ' εμάς, μόνη της, να μας προσφέρει δουλειές. Απ' όποια διαφήμιση έπαιρνε για τη *Γυναίκα*, έπαιρνε και μια μαυρόσχημη για τα Πρόσωπα. Μας είχε βάλει στην αγορά. Δεν την έννοιαζε καθόλου. Ήθελε να το κάνει. Δεν ξέρω αν σήμερα θα γινόταν αυτό.

Γράφοντας τη ζωή σε στίχους

Τότε είχα αρχίσει να γράφω βιβλία και να προσπαθώ να γίνω στιχουργός. Έγινε εκ των υστέρων, αλλά η καρδούλα μου το ξέρει. Γιατί, με όλα αυτά, δεν κεφαλαιοποίησα αμέσως τον Χατζιδάκι. Προσπαθούσα να γυρίσω πίσω στα τραγούδια. Δεν ήταν εύκολο.

Και η υγεία μου καταστράφηκε κάποια στιγμή ξεκινώντας από το πάγκρεας, από το πολύ ποτό. Νόμιζα ότι δεν ήμουν αλκοολικός, γιατί έπινα μόνο όταν έβγαينا, στο σπίτι μου δεν είχα ποτά. Ποτέ δεν είχα κάτσει να πιω ένα ουίσκι μόνος μου. Αλλά ήμουν κάθε βράδυ έξω, μη σου πω και κάθε μεσημέρι. Έπινα πάρα πολύ. Ωσπου κάποια στιγμή δεν άντεξε το σώμα, με έστειλε κανονικά για τρειςήμισι μήνες στον Ευαγγελισμό. Το χειρουργείο ήτανε σκληρό. Με άνοιξαν από πάνω μέχρι κάτω. Το σώμα για το οποίο περπανούσα στα τριάντα πέντε σου, τόσο ήμουν τότε, με τους κοιλιακούς σου και τα λοιπά, ανοίχτηκε κι έγινε ένα κουρέλι. Έφτασα σαράντα επτά κιλά. Τα πήρα τα μαθήματά μου, αλλά μετά τα ξέχασα πάλι. Ξανά ήπια, ξανά έπαθα, ξανά ήπια, ξανά έπαθα. Ε, και την τρίτη φορά, πριν από είκοσι κάτι χρόνια, κατάλαβα τη δουλειά από την πρώτη σταγόνα: ήμουν αλκοολικός χωρίς να το ξέρω. Τώρα το λέω. Τότε, αν μου το έλεγες, θα σου έλεγα ότι είσαι πλίθιος. Αλλά έτσι είναι οι αλκοολικοί. Λένε «*Δεν είμαι αλκοολικός εγώ, εσείς είστε αλκοολικοί. Εγώ απλώς πίνω*».

Όταν άνοιξε (κι έκλεισε) μια Portal

Πολιτικά είχα φιλοδοξική στάση ανέκαθεν, από την Αλεξάνδρεια αυτό. Όταν ήρθε ο ΣΥΡΙΖΑ και ο Τσίπρας, εγώ ήμουν στο *Protagon* και περνούσα πάρα πολύ ωραία, με μια πολύ ωραία παρέα, με τον Σταύρο Θεοδωράκη φυσικά επικεφαλής, αλλά όλοι ήταν ένας και ένας εκεί. Εκείνη την εποχή πήγα κι έγραψα ένα κείμενάκι, γιατί αντιπαθούσα πια πάρα πολύ εκείνη την κυβέρνηση, τη Σαμαροβενιζέλειο που λέγαμε, και όλη εκείνη την ομήγυρη με τις οικογένειες που γίνονται ο ένας μετά τον άλλο υπουργοί – αυτά τα ονόματα τα γνωστά. Είδα λοιπόν τότε μια φωτογραφία με τον Αλαβάνο και τον Τσίπρα, συμπαθής κι αυτός, παιδί, νέος ακόμα κι έγραψα ένα κείμενο όπου έλεγα: «*Μήπως αυτός; Κάποιος που μπορεί να μας γλιτώσει απ' όλο αυτό το τρελοκομείο, που να μην έχει καμία σχέση με όλους αυτούς, τις παλιές οικογένειες*» – και τα λοιπά. Τέλος πάντων, «*φτου να μην τον ματιάξω*» – έτσι τελείωνε το κείμενο. Ε, την άλλη μέρα χτύπησε το κεντόλι μου και ήταν ο Τσίπρας και μου είπε «*Κανένας δεν με έχει φτύσει όπως με έχεις φτύσει εσύ. Είναι υπέροχο*» και «*Πότε θα φάμε*». Και φάγαμε. Και μου πρότειναν να κάνω κάτι σαν το Τρίτο Πρόγραμμα σε site. «*Τρίτο Πρόγραμμα χωρίς Χατζιδάκι δεν γίνεται*», τους είπα, «*αλλά θα κάνω ό,τι καλύτερο μπορώ. Θα είναι κάτι ωραίο*». Αλλά τους είπα από την αρχή ότι θα έχει όλες τις απόψεις.

Δεν ίσχυσε αυτό, γιατί οι «άλλες απόψεις» δεν έρχονταν να γράψουν, πόσο μάλλον αμοσθί, γιατί δεν είχαμε και μπάτζετ στο *Portal*. Έμεινε λίγο περιθωριακό. Και δεν με διασκέδαζε σαν δουλειά. Με κούραζε. Γι' αυτό είχα μεγάλο παράπονο μετά, που είπα σε μια δημοσιογράφο ότι έπαιρνα ένα χιλιάρικο κι αυτή αποφάσισε ότι το έπαιρνα μαύρο και το έκανε θέμα. Κάποια στιγμή, όταν ήρθε η ώρα του δημοψηφίσματος, αναγκάστηκα να γράψω ένα κείμενο που έλεγε θα ψηφίσω «*Ναι*» γιατί είμαι φιλοευρωπαϊός και δεν υπήρχε περίπτωση να ψηφίσω «*Όχι*». Και ξαφνικά κόπηκαν όλα τα τηλεφώνια. Κάθε επαφή. Δεν μίλησα ποτέ μαζί τους, και μέχρι τώρα δεν έχουμε ξαναμιλήσει ποτέ. Και το χιλιάρικο αυτό δεν το ξαναπήρα ποτέ. Αποφάσισαν κάποιοι ότι το έπαιρνα μαύρο, κι εγώ δούλεψα οχτάωρα, δεκάωρα μόνος μου. Τέλος πάντων, ναι, έγινε και αυτό. Κι αυτό μια εμπειρία ήταν.

«Τώρα πια είμαι στους στίχους και στη σύνταξη»

Μ' αρέσει πάρα πολύ να συνεργάζομαι με νέους, γιατί δεν βαριούνται και, κυρίως, δεν έχουν ύφος. Βαριέμαι πάρα πολύ αυτούς τους συνομήλικούς μου που νομίζουν ότι είναι εμπνευσμένοι, ότι έχουν αναβηθμιστεί το ελληνικό τραγούδι, είτε είναι στιχουργοί είτε είναι συνθέτες, ότι έχουν συνεισφέρει στον πολιτισμό της χώρας. Αναζητώ τους νέους που έχουν όρεξη να τραγουδήσουν.

Είμαι πολύ ευτυχισμένος τελευταία. Δεν ξέρω τι έχω πάθει. Λέω δόξα τω Θεώ, είμαι πολύ ευγνώμων. Αισθάνομαι ότι όλη αυτή η περιπέτεια είναι η ζωή. Και καταλαβαίνω ότι δεν μένει και πάρα πολύ ακόμα. Εβδομήντα τριών. **A**

Αφιέρωμα στον Τιάγκο Ροντρίγκες στη Στέγη

Από την «Απόσταση» στο «By heart»

Στο πλαίσιο του φετινού επετειακού προγράμματος για τα 20 χρόνια της Στέγης με τον τίτλο «Οικογένεια», έχει προγραμματιστεί αφιέρωμα στον καλλιτεχνικό διευθυντή του Φεστιβάλ της Αβινιόν, Τιάγκο Ροντρίγκες. Το αφιέρωμα ξεκίνησε τον Δεκέμβριο με την επιστροφή της παράστασης «Ο Χορός των εραστών» –της πρώτης σκηνοθεσίας του Ροντρίγκες στα ελληνικά, που έκανε παγκόσμια πρεμιέρα την περασμένη σεζόν– και κορυφώνεται τον Μάιο με δύο παραστάσεις του κι ένα masterclass. Η «Απόσταση» είναι ένα σουρεαλιστικό «παραμύθι» τοποθετημένο το 2077, που σκιαγραφεί τη σχέση μεταξύ μιας κόρης που μετοικεί στον Άρη και του πατέρα της που επιλέγει να παραμείνει στη Γη, εξερευνώντας τα όρια της αγάπης μέσα από μια απόσταση εκατομμυρίων χιλιομέτρων (7 έως 10 Μαΐου).

Ακολουθεί το «By heart», που επιστρέφει στη Στέγη μετά την πρώτη του παρουσίαση το 2016 στο πλαίσιο του αφιερώματος για τα 400 χρόνια από τον θάνατο του Σαίξπηρ. Στη σκηνή δέκα άδειες καρέκλες περιμένουν τους αντίστοιχους θεατές-εθελοντές που προσκαλεί ο συγγραφέας και σκηνοθέτης για να αποστηθίσουν ένα σονέτο του Σαίξπηρ στα ελληνικά. Σε έναν κόσμο τόσο πεζό πλέον, ο Ροντρίγκες μάς μιεί και μας ταξιδεύει στον μαγικό κόσμο της ποίησης (11 & 12 Μαΐου). Το αφιέρωμα ολοκληρώνεται με ένα masterclass που θα παραδώσει ο ίδιος ο Τιάγκο Ροντρίγκες, αφιερωμένο στην τέχνη της θεατρικής γραφής και σκηνοθεσίας (9 Μαΐου).
–Νίκη-Μαρία Κοσκινά

Στέγη Ιδρύματος Ωνάση (7 έως 12 Μαΐου)



«Απόσταση»



© ΧΡΗΤΟΣ ΣΥΜΕΩΝΙΑΗΣ

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

1 Μια άλλη Αντιγόνη

Ο **Γιώργος Κουτλής** σκηνοθετεί την «Αντιγόνη» του Ζαν Ανουίγ, μια παράσταση βασισμένη στον αρχαίο μύθο, που γράφτηκε το 1944, κατά τη διάρκεια της Κατοχής στη Γαλλία. Εδώ ο συγγραφέας διασκευάζει το κείμενο του Σοφοκλή ως σύγχρονη πολιτική αλληγορία, αναδεικνύοντας τον αγώνα μιας ασυμβίβαστης νεότητας απέναντι σε μια κραταιά εξουσία που διατείνεται ότι επιβάλλει το σωστό για το κοινό καλό. **Θέατρο Κιβωτός, 9 έως 31 Μαΐου**



© ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΣΠΥΡΟΥ

2 Μουσείο Μαρία Κάλλας Οι ξεναγήσεις του Μαΐου

Ένα πλούσιο πρόγραμμα ξεναγήσεων προσφέρει κάθε μήνα το Μουσείο Μαρία Κάλλας, προσφέροντας διαφορετικές θεματικές και προσεγγίσεις για το κοινό. Στο πλαίσιο του Φεστιβάλ του Δήμου Αθηναίων, πραγματοποιούνται δύο δωρεάν ξεναγήσεις (12 & 22 Μαΐου), αφιερωμένες στη ζωή και το έργο της Μαρίας Κάλλας. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει επίσης ειδική ξεναγήση για άτομα άνω των 65 ετών (7/5), τη θεματική «Είδωλο και Μύθος» (8/5), μια ξεναγήση ενηλίκων στα αγγλικά (20/5) αλλά και μια γενική ξεναγήση (30/5).



3 Ένας συγκλονιστικός μονόλογος

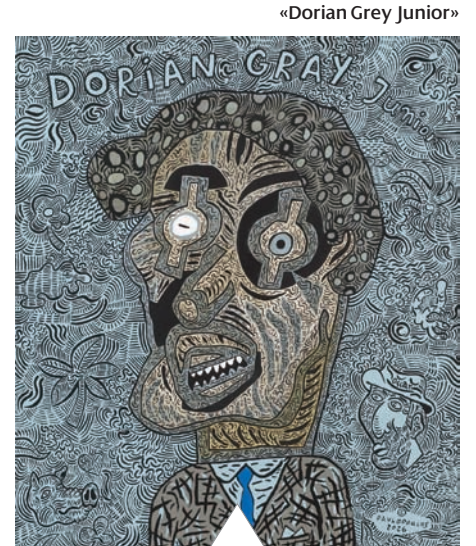
Το «Girls and boys» του Ντένις Κέλι, σε σκηνοθεσία της **Λπώς Τριανταφυλλίδου** επέστρεψε για δεύτερη σεζόν. Μια γυναίκα επί σκηνής – η **Νατάσα Εξηναταβελώνη** – μας διηγείται την τραγική ιστορία της τόσο ρεαλιστικά, τόσο ανθρώπινα, με πολλές στιγμές χιούμορ, τρυφερότητας, θυμού, ενώ παράλληλα χρησιμοποιεί τα οπτικοακουστικά μέσα ώστε να κάνει τη μαρτυρία της ακόμη πιο δυνατή. Το έργο του Κέλι έρχεται στην Ελλάδα του σήμερα, βασισμένο σε δεδομένα και έρευνες που παραθέτει μέσα στον λόγο της, κάνοντάς το ακόμη πιο ρεαλιστικό και ζωντανό. **Θέατρο Αλάμπρα, έως 17 Μαΐου**

ΜΗΝ ΤΟ ΧΑΣΕΙΣ

4 Η δύναμη του ανείπωτου

Το **TEDxEleusis 2026** επιστρέφει για δεύτερη χρονιά με τη θεματική «The Unsaid», που σκοπεύει να αποτελέσει μια εμπειρία εσωτερικής ακρόασης και ουσιαστικής σύνδεσης. Μέσα από ομιλίες που κινούνται ανάμεσα στην επιστήμη, την τέχνη και την κοινωνία, φωτίζονται όσα μένουν συχνά ανείπωτα. Παράλληλα, οι ανθρώπινες συναντήσεις και η ιδιαίτερη ατμόσφαιρα της Ελευσίνας δίνουν νέο νόημα στη σιωπή, εστιάζοντας στη στιγμή που διαμορφώνονται οι ιδέες προτού εκφραστούν με λόγια.

Πολυχώρος IPIΣ, 10 Μαΐου



«Dorian Gray Junior»

5 Η τέχνη της σιωπής

Ο **Τάσος Παυλόπουλος**, έπειτα από έντεκα χρόνια συνειδητής απουσίας, επιστρέφει για να μας μεταδώσει τον «ήχο της σιωπής» του, μέσα από τη νέα του ατομική έκθεση. Τα έργα συνδυάζουν χιούμορ, ειρωνεία και έντονο σχολιασμό, αποδομώντας στερεότυπα της σύγχρονης κοινωνίας. Ο καλλιτέχνης μετατρέπει τη σιωπή σε δυναμική καλλιτεχνική δήλωση, γεμάτη αλληγορίες και ντανταϊστική διάθεση. **Γκαλερί Σκουφά, 7 Μαΐου έως 6 Ιουνίου**



6 Το ρεμπέτικο ως πολιτιστικό φαινόμενο

Η γκαλερί **The Intermission** εγκαινιάζει το πρόγραμμα **Sonic Histories**, εξερευνώντας τη μουσική ως φορέα ιστορίας. Ο πρώτος κύκλος εστιάζει στο ρεμπέτικο και ξεκινά στις 10 Μαΐου, ανήμερα της επετείου της γέννησης του Μάρκου Βαμβακάρη. Μέσα από προβολές και συζητήσεις, το ρεμπέτικο αναδεικνύεται ως ζωντανό πολιτισμικό φαινόμενο που συνεχίζει να εξελίσσεται. **Castor Place, 10 έως 27 Μαΐου**

7 Ένας ιερέας-dj σε ένα μοναδικό live

Ο **Padre Guilherme** εμφανίζεται στην Αθήνα για ένα εκρηκτικό DJ set που συνδυάζει ηλεκτρονική μουσική και πνευματικότητα. Ο Πορτογάλος ιερέας και dj έχει γίνει παγκόσμιο φαινόμενο, με εμφανίσεις σε μεγάλα φεστιβάλ και εμβληματικούς χώρους, προωθώντας ένα μήνυμα ενότητας και πολιτισμικού διαλόγου μέσα από τη μουσική. Μαζί του ο **Dino MFU**. **Bolivar Beach Club, 9 Μαΐου**



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



voice
voice
102.5



MOTHER'S day

10.05.26 ^{72η} ΑΝΘΟΚΟΜΙΚΗ
ΕΚΘΕΣΗ ΚΗΦΙΣΙΑΣ

LIVE Radio 12:00 - 16:00



Βιολέτα Καμπουροπούλου
& Τάνια Σκραπαλιώρη



Χορηγός



ΜΟΥΣΕΣ
— ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΜΕΛΙ —

Άνοιξη στην Ευρώπη Λισαβόνα



Θέα από το Miradouro de Santa Luzia

Η πρωτεύουσα της Πορτογαλίας, με τα πλακόστρωτα σοκάκια, τα μουσεία, τα μικρά χαριτωμένα καφέ, τα εστιατόρια, τη μελαγχολική μουσική των φάντος, είναι ο ιδανικός προορισμός για μια ρομαντική ολιγόμηρη απόδραση.

Κείμενο-Φωτό:
ΗΡΩ ΣΚΑΡΟΥ

Η άνοιξη είναι ιδανική εποχή για να επισκεφθεί κανείς τη Λισαβόνα. Οι θερμοκρασίες είναι ανεβασμένες, οι τιμές των ξενοδοχείων κατεβασμένες και ο κόσμος λιγότερος από ό,τι το καλοκαίρι. Διάρκεια πτήσης 4 ώρες και 30 λεπτά. Σε 20 περίπου λεπτά φτάνει κανείς στο κέντρο της πόλης είτε επιλέξει ταξί –υπάρχει πάντα και η πιο οικονομική επιλογή Uber και Bolt– είτε το μετρό. Η πορτογαλική πρωτεύουσα, χτισμένη στις όχθες του ποταμού Τάγου, είναι μια σύγχρονη μητρόπολη με ατμόσφαιρα αλλοτινής εποχής.

Το κύριο τμήμα του κέντρου της πόλης περιβάλλεται από επτά λόφους. Και, παρά τις απότομες ανηφόρες και τα πλακόστρωτα σοκάκια, αξίζει να εξερευνηθεί κανείς τη Λισαβόνα με τα πόδια. Γι' αυτό, ένα ζευγάρι άνετα αθλητικά παπούτσια είναι απαραίτητο. Για όσους δεν αγαπούν το περπάτημα προτείνουμε τα εμβληματικά κίτρινα τραμ. Στο τραμ 28 αξίζει σίγουρα μια θέση σε μουσείο: θα σας μεταφέρει σε μια άλλη εποχή. Η κόρνα του ηχεί συνεχώς, προειδοποιώντας τους πεζούς να απομακρυνθούν όταν περνά από τα στενά δρομάκια της πόλης. Το τραμ συνδέει την **Praça Martim Moriz** με το **Campo Ourique**, διασχίζοντας επί 7 χιλιόμετρα αρκετές γραφικές περιοχές, μεταξύ των οποίων οι **Graça, Mouraria, Alfama, Baixa, Chiado, Madragoa** και **Bairro Alto**. Για να αποφύγετε τις ουρές, πάρτε το νωρίς το πρωί από την αφετηρία του: η διαδρομή του δεν είναι κυκλική.

Μια χρήσιμη εφαρμογή για τις μετακινήσεις σας είναι η Carris και, για οποιαδήποτε πόλη, η City Mapper, που σας δείχνει όλες τις διαφορετικές επιλογές καθώς και πληροφορίες δρομολογίων. Η ημερήσια κάρτα για όλα τα μέσα κοστίζει 7€, αλλά υπάρχει και η επιλογή της κάρτας Navigante (με έξτρα 0,50 €) που μπορείτε να φορτίσετε κατά βούληση.

Αν πάρετε το τραμ 28, κάντε μια στάση στην Graça, γνωστή για τις «villas operárias», συνοικίες που χτί-

στηκαν από βιομηχάνους στα τέλη του 1800, για να στεγάσουν τους εργάτες τους, και για τα «παρατηρητήρια» που προσφέρει στους επισκέπτες της. Στο **Miradouro da Graça** απολαύστε έναν καφέ και τη θέα της πόλης, με το κάστρο στ' αριστερά και τον Τάγο στο βάθος. Άλλη μια στάση για το **Miradouro de Santa Luzia** δίπλα στην εκκλησία της Αγίας Λουκίας, με θέα την παλιά πόλη της Λισαβόνας, την Alfama.

Κάποτε τόπος κατοικίας των ανώτερων τάξεων, η Alfama αφέθηκε στα χέρια των ψαράδων όταν η πόλη επεκτεινόταν και οι πλούσιοι μετακινήθηκαν δυτικά. Χτισμένη πάνω σε βράχο, ήταν ουσιαστικά η μόνη γειτονιά που δεν επηρεάστηκε σημαντικά από τον καταστροφικό σεισμό του 1755. Ένας λαβύρινθος από πλακόστρωτα «becos» (σοκάκια), «escadinhas» (σκαλοπάτια) και «largos» (μικρές πλατείες) παραμένει όπως ήταν αιώνες πριν, ιδανική για περιπλάνηση.

Είναι πολλά αυτά που μπορείτε να δείτε στην Alfama. Το **Κάστρο του Αγίου Γεωργίου** με τα παγώνια του, το μοναστήρι **São Vicente de Fora** με τα μαρμάρινα διακοσμητικά πλακίδια και το **Πάνθεον** της δυναστείας Μπραγκάνσα, τον **Καθεδρικό Ναό** με την κολυμβήθρα όπου βαφτίστηκε ο Άγιος Αντώνιος το 1195. Κι ακόμη, το **Casados Bicos**, καλυμμένο εξωτερικά με πάνω από 1.000 πέτρες σε σχήμα διαμαντιού, και με έναν εκθεσιακό χώρο αφιερωμένο στον Ζοζέ Σαραμάγκου εσωτερικά, εκκλησίες, την υπαίθρια αγορά **Feira da Ladra** (Τρίτες και Σάββατα) και αρκετά μουσεία, μεταξύ των οποίων και το **Μουσείο Διακοσμητικών Τεχνών**, στεγασμένο σε ένα παλάτι του 17ου αιώνα.

Σε ένα μουσείο μείναμε κι εμείς στην Alfama. Όταν άρχισε να χτίζεται το 5άστερο **Áurea Museum** στην οδό Cais de Santarém, ανακαλύφθηκαν, μεταξύ άλλων, κτίσματα από την Εποχή του Σιδήρου, ένας τάφος από τη Νεολιθική Περίοδο κι ένα ψηφιδωτό που απεικονίζει την Αφροδίτη να λύνει το σανάλι της. Τα ευρήματα των ανασκαφών ενσωματώθηκαν

στο κτίριο του ξενοδοχείου κι έτσι οι επισκέπτες του απολαμβάνουν, μαζί με την πολυτελή διαμονή τους, κι ένα δωρεάν ταξίδι στο παρελθόν.

Δύο ακόμη εντυπωσιακές γειτονιές της Λισαβόνας είναι το Chiado και το Bairro Alto. Ο καλύτερος τρόπος για να φτάσετε εκεί είναι (μαντέψτε) με το τραμ 28. Τα τηλεφερίκ που τις εξυπηρετούσαν παραμένουν για την ώρα κλειστά, ώστε να ανασχεδιαστούν και να ενισχυθούν τα συστήματα ασφαλείας.

Το Chiado συχνά αναφέρεται ως η «Μονμάρτρ» της Λισαβόνας, θέατρα, βιβλιοπωλεία, καφέ, εστιατόρια με αστέρια Michelin και εμπορικά καταστήματα γνωστών οίκων προσδίδουν στην περιοχή κοσμοπολίτικη ατμόσφαιρα. Τα περισσότερα κτίρια χρονολογούνται από τα τέλη του 1700, αλλά πολλά ανακατασκευάστηκαν τη δεκαετία του '90 από τον αρχιτέκτονα Álvaro Siza Vieira, κάτοχο του βραβείου Pritzker, έπειτα από μια καταστροφική πυρκαγιά το 1988. Εκεί βρίσκονται και τα ερείπια της εκκλησίας **Carmo**. Η στέγη της κατέρρευσε κατά τον σεισμό του 1755 και ο ναός δεν αναστηλώθηκε ποτέ.

Στη Rua Garrett στο Chiado βρίσκεται το δημοφιλέστερο καφέ **A Brasileira**, όπου σύχναζε ο Φερνάντο Πεσόα. Έξω από το καφέ υπάρχει ένα άγαλμα του Πορτογάλου λογοτέχνη σε φυσικό μέγεθος και μπορείτε να καθίσετε στην άδεια καρέκλα δίπλα του όσο περιμένετε να βρείτε θέση για να απολαύσετε έναν espresso Bica κι ένα Pastel de nata (γαλατοπιτάκι σε φύλλο σφολιάτας). Στον ίδιο δρόμο θα βρείτε και το βιβλιοπωλείο που ιδρύθηκε από τους Γάλλους αδελφούς Bertrand το 1732. Το πιστοποιητικό του Guinness World Records στην είσοδό του, επιβεβαιώνει ότι είναι το παλαιότερο βιβλιοπωλείο σε λειτουργία στον πλανήτη.

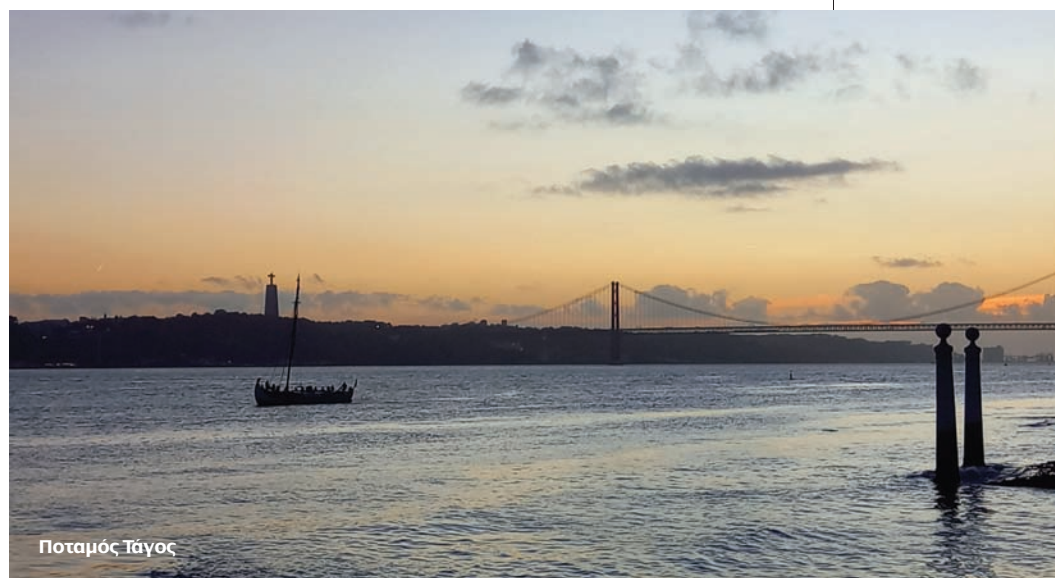
Το Bairro Alto μεταφράζεται ως «πάνω γειτονιά» και είναι η πιο νέα από τις παλιές συνοικίες της Λισαβόνας (1513). Βρίσκεται στην κορυφή



Εσωτερική αυλή στην περιοχή της Graça



Στην ιστορική συνοικία Graça



Ποταμός Τάγος

ενός λόφου. Ήταν αρχικά η γειτονιά των εμπόρων και των αριστοκρατών. Στα τέλη του 1800 φιλοξένησε γραφεία εφημερίδων, στη συνέχεια άνοιξαν μπαρ για να εξυπηρετήσουν τους δημοσιογράφους που έφταναν από τη δουλειά αργά το βράδυ, και μετά από αυτά ακολούθησαν οίκοι ανοχής. Η περιοχή είναι σήμερα γεμάτη καφέ, μπαρ και εστιατόρια, και προσφέρεται για διασκέδαση, αν και πολλοί ξενύχτηδες προτιμούν πλέον τα μαγαζιά στο **Cais do Sodré**. Το Bairro Alto, μαζί με την Alfama, είναι από τις καλύτερες γειτονιές για να ακούσετε τη διάσημη πορτογαλική μουσική Fado. Φάντο σημαίνει μοίρα ή πεπρωμένο, και οι νότες αυτής της μουσικής είναι μελαγχολικές, το ίδιο κι οι στίχοι, που συχνά μιλούν για τη θάλασσα ή για τη ζωή των φτωχών. Από όλα τα casas de fado που επισκεφθήκαμε προτείνουμε το **Bohemia Lx Sé**.

Ανάμεσα στους δύο ψηλότερους λόφους της Λισαβόνας, η Baixa, η «κάτω πόλη», έρχεται σε αντίθεση με τα δαιδαλώδη στενά δρομάκια της παλιάς πόλης. Ο κύριος πεζόδρομος (Rua Augusta) συνδέει τις μεγαλοπρεπείς πλατείες του 18ου αι. **Rossio** στα βόρεια, **Praça do Comércio** στα νότια, **Praça do Município** στα δυτικά. Στην Praça do Comércio θα βρείτε ένα ακόμη αγαπημένο καφέ του Πεσόα. Στο **Café Martinhoda Arcada**, που άνοιξε για πρώτη φορά τις πόρτες του το 1782, ο Πεσόα έγραφε σ' ένα συγκεκριμένο τραπέζι μετά το κλείσιμο του μαγαζιού. Αυτό το τραπέζι με αναμνηστικά του ποιητή και το βιβλίο του «*Mensagem*» είναι για πάντα «κρατημένο» για εκείνον.

Άλλο ένα ιστορικό καφέ στην Baixa είναι το **Café Nicola**. Βρίσκεται στην **Praça Dom Pedro IV**. Οι σπασιαλιτέ του: Bife à Nicola και Bacalhau à Lisbonense. Ότι κι αν επιλέξετε, ο σεφ του Nicola εγγυάται το αποτέλεσμα. Αν, πάλι, προτιμάτε κάτι πρόχειρο για να το πάρετε στο χέρι, αναζητήστε ένα bifana. Πρόκειται για σάντουιτς με λεπτές φέτες χοιρινού κρέατος, μαριναρισμένες σε λευκό κρασί, σκόρδο, πάπρικα και φύλλα δάφνης. Στη γωνία των οδών Ruada Assunção

και Ruados Sapateiros θα βρείτε τα περίφημα **Bifanas do Afonso** με 3€.

Κάτι ακόμη που αξίζει να δοκιμάσει ο επισκέπτης της Λισαβόνας είναι το κοτόπουλο piri-piri, καρυκευμένο με τσίλι και ψημένο στη σούβλα. Το εστιατόριο **Bonjardim** στη Baixa φημίζεται γι' αυτό το πιάτο, που συνδυάζει απλότητα, ποιότητα και παράδοση.

Μιλώντας για φαγητό, το **Mercado da Ribeira** στην περιοχή **Cais do Sodré** είναι ένας ιδανικός προορισμός στη Λισαβόνα. Από το 2014 είναι επίσης γνωστό ως **Time Out Market**. Πρόκειται για την κύρια αγορά τροφίμων της πόλης, που πουλάει ψάρια, φρούτα και λαχανικά, κάτω από έναν μεγάλο θόλο ανατολίτικου στιλ, κάθε πρωί από τις 6 π.μ. έως τις 2 μ.μ. Η αίθουσα φαγητού ανοίγει στις 10 π.μ. και σερβίρει γεύματα μέχρι αργά το βράδυ. Τα τραπέζια σε στιλ καντίνας γεμίζουν γρήγορα με πιάτα από την τοπική και διεθνή κουζίνα που απολαμβάνουν εξίσου ντόπιοι και τουρίστες καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας.

Η **Belém** είναι η πιο μαγευτική γειτονιά της Λισαβόνας, καθώς φιλοξενεί δύο από τα πιο εντυπωσιακά αξιοθέατα της πόλης: το **Mosteiro dos Jerónimos** και τον **Torre de Belém**. Το Μοναστήρι των Ιερωνυμιτών ξεκίνησε να χτίζεται το 1501 και η κατασκευή του ολοκληρώθηκε έναν αιώνα αργότερα, με τα χρήματα του φόρου του πιπεριού. Στον ναό του, τη **Santa Maria de Belém** (Παναγία της Βηθλεέμ), βρίσκονται οι τάφοι του βασιλιά Εμμανουήλ Α', του Βάσκο ντα Γκάμα, του Λουί ντε Καμões, εθνικού ποιητή της Πορτογαλίας, και του Φερνάντο Πεσόα. Ο Πύργος της Belém βρίσκεται στο σημείο όπου ο Τάγος συναντά τον Ατλαντικό και μοιάζει με μικρό παραμυθένιο κάστρο που βγαίνει απ' το νερό. Χτίστηκε το 1515 ως φάρος και φρούριο για να φυλάει την είσοδο του λιμανιού της Λισαβόνας. Χρησίμευσε επίσης ως φυλακή και ως σημείο αναχώρησης για πολλά από τα ταξίδια που οδήγησαν τους Πορτογάλους θαλασσοπόρους σε μέχρι τότε άγνωστα εδάφη.

Υπάρχουν πολλά αξιοθέατα στην Belém, μεταξύ των οποίων η **Γέφυρα της 25ης Απριλίου**, το **Μνημείο των Ανακαλύψεων**, το **Μουσείο Τέχνης, Αρχιτεκτονικής και Τεχνολογίας**, και το **Εθνικό Μουσείο Βασιλικών Αμαζών**. Ένας από τους κορυφαίους προορισμούς, ωστόσο, είναι ένα ζαχαροπλαστείο. Το **Antiga Confeitaria de Belém**, πιο γνωστό ως «Pastéis de Belém», φημίζεται για τα γλυκά με κρέμα που δημιουργήθηκαν εδώ το 1837, με συνταγή που παραμένει μυστική. Μπορείτε να τα απολαύσετε στο εσωτερικό του καταστήματος με τα azulejos (τα ζωγραφισμένα κεραμικά πλακίδια) ή στο πάρκο απέναντι. Κι ίσως να τα συνοδεύσετε με ένα ginjinha-γλυκόπικρο λικέρ με ξινά κεράσια, που σε κάποια μέρη σερβίρεται σε βρώσιμα σοκολατένια σφηνάκια.

Αξίζει να επισκεφθείτε επίσης το **Parque das Nações** (Πάρκο των Εθνών). Η ανατολική Λισαβόνα παρουσιάζει μια άσχημη, βιομηχανική εικόνα, μέχρι που επιλέχθηκε ως τόπος διεξαγωγής της τελευταίας Παγκόσμιας Έκθεσης του 20ου αιώνα, της Expro '98. Αρκετοί ντόπιοι εξακολουθούν να αποκαλούν την περιοχή «Expro». Μετά την έκθεση, αναγεννήθηκε σε ένα φουτουριστικό τοπίο από γυαλί και ατσάλι. Πολλά από τα εντυπωσιακά κτίρια σύγχρονης αρχιτεκτονικής είναι αυτά που άφησε πίσω της η έκθεση, ενώ άλλα, όπως οι διδυμοί πύργοι **São Gabriel** και **São Rafael**, που μοιάζουν με πλοία, είναι μεταγενέστερες κατασκευές. Πέρα από αρκετά κορυφαία αξιοθέατα, όπως η γέφυρα **Vasco da Gama**, η μεγαλύτερη στην Ευρώπη, και το ενυδρείο **Oceanário de Lisboa**, η περιοχή είναι γεμάτη εστιατόρια, μπαρ και εμπορικά κέντρα.

Τέσσερις μέρες στη Λισαβόνα είναι αρκετές για να επισκεφθείτε τα σημαντικότερα αξιοθέατα και να πάρετε μια καλή εικόνα της πόλης. Αν όμως έχετε χρόνο, σας συνιστούμε να μείνετε μια ολόκληρη εβδομάδα. Έτσι θα μπορέσετε να απολαύσετε την πόλη με πιο χαλαρό ρυθμό και θα βρείτε τον χρόνο για μια ημερήσια εκδρομή είτε στη Σίντρα είτε στο Κασκάις. Boa viagem! **A**

●
Η Λισαβόνα, χτισμένη στις όχθες του ποταμού Τάγου, είναι μια σύγχρονη μητρόπολη με ατμόσφαιρα αλλοτινής εποχής
 ●



critic's CHOICE

Οι μαλλιαροί ντετέκτιβ (THE SHEEP DETECTIVES)***

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Κάιλ Μπάλντα ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Χιου Τζάκμαν, Έμα Τόμσον, Νικόλας Μπράουν, Νικόλας Γκαλιτζίν, Μόλι Γκόρντον, Χονγκ Τσάου

Ένας μοναχικός αγρότης που λατρεύει τα μυθιστορήματα αστυνομικού μυστηρίου συνηθίζει να διαβάζει μεγαλοφώνως στα ζώα του ιστορίες από τα αγαπημένα του βιβλία. Αγνοεί όμως πως κάποια ευφυή ζώα από τη στάνη του περιμένουν πώς και πώς να τις ακούσουν, ενώ ορισμένα εξ αυτών, όπως η καπάτσα προβατίνα Λίλι, έχουν αναπτύξει πραγματικό αστυνομικό δαιμόνιο, το οποίο θα επιστρατεύσουν όταν το αγαπημένο τους αφεντικό βρεθεί νεκρό κάτω από περίεργες συνθήκες.

Ένα πρωτότυπο whodunit είναι το φιλμ «Μαλλιαροί ντετέκτιβ», που φέρνει ανθρώπους και ζώα σε μια ευρηματική συνδιαλλαγή μυστηρίου, η οποία γεννά έντονα συναισθήματα αγωνίας, καθώς κι έναν απολαυστικό συγκερασμό δράσης και χιούμορ. Οι πιο παλιοί σινεφίλ, βλέποντας τις... υποκριτικές ικανότητες των ζώων, θα θυμηθούν το εμβληματικό «Μπέμπι το γουρουνάκι» του Αυστραλού Τζορτζ Μίλερ (ο δημιουργός του «Mad Max»), που είχε κάνει θραύση στα μέσα των 90ς κι είχε φτάσει μέχρι τα Όσκαρ. Βέβαια, στο σημερινό φιλμ του δημιουργού κατά κύριο λόγο animation Κάιλ Μπάλντα (ο σκηνοθέτης των «Minions» και του «Εγώ ο απαισιότατος») αρκετές από τις πιο πειστικές μεταμορφώσεις των συμπαθητικών τετράποδων προφανώς και έχουν γίνει με τη χρήση AI, συνθήκη που δεν υπήρχε στην εποχή του «Μπέμπι». Ακόμη κι έτσι, όμως, το θέαμα δεν γίνεται ψεύτικο ή πρόχειρο: στο σύνολό της η αφήγηση ποντάρει στη μοναδική φαντασία με την οποία άνθρωποι και ζώα αλληλοσυμπληρώνονται με έναν τρόπο που προσδίδει πειθώ και συναίσθημα στην ανατρεπτική ιστορία, η οποία στον πυρήνα της είναι μια πανέξυπνη οικολογική αλληγορία. Πριν και πάνω απ' όλα, όμως, οι δαιμόνιοι ντετέκτιβ της ιστορίας βγάζουν τρομερό γέλιο όταν προσπαθούν να κατανοήσουν τις συμπεριφορές των ανθρώπων: από τις θρησκευτικές τους συνήθειες (αυτοναγώνιστο το σχόλιο για την Εκκλησία και την ταυτότητα του Θεού) μέχρι την ανικανότητά τους να ξεχωρίσουν το καλό από το κακό, οι άνθρωποι σε πολλά σημεία δείχνουν κατώτεροι των προβάτων. Και τα εξοργίζουν όταν χρησιμοποιούν μειωτικά τη φράση «αυτοί είναι πρόβατα» για να κριτικάρουν άλλους ανθρώπους για την ανύπαρκτη κρίση ή βούλησή τους. Τέλος, στο ζωικό βασίλειο της αγροτικής κοινότητας του έργου χωράνε μοντέλα μιας πυκνογραμμένης, σκοτεινής και γεμάτης ανατροπές αστυνομικής ιστορίας, που θα έκανε ακόμη και την Άγκαθα Κρίστι να χειροκροτήσει με ενθουσιασμό.

ΕΠΙΣΗΣ ▶▶▶ Το «Mortal Kombat II» (1992) του Σάιμον Μακ Κουβίν αποτελεί το φανταχτερό σίκουελ του reboot της κινηματογραφικής βερσιόν των ομότιτλων βιντεοπαιχνιδιών. ▶▶▶ Στο «That Time I Got Reincarnated as a Slime - Η ταινία: Τα δάκρυα της γαλάζιας θάλασσας» (That Time I Got Reincarnated as a Slime the Movie: Tears of the Azure Sea) του Γιασουχίτο Κικουτσι έρχεται νέος επικός αέρας στο επεκταμένο σύμπαν της φημισμένης τηλεοπτικής σειράς.

JUST THE FACTS

Οι μαλλιαροί ντετέκτιβ ***
 Η επιτομή του χαριτωμένου αστυνομικού γρίφου

Hokum **
 Οντόπιτες σε στοιχειωμένα ξενοδοχεία

Θα φύγω μια μέρα **1/2
 Γκουρμέ μουσικοχορευτικές ευαισθησίες

Billie Eilish - Hit Me Hard and Soft: The Tour (Live in 3D) **
 You're not a bad guy

Mortal Kombat II **1/2
 Το Βασίλειο της Γης απειλείται

That Time I Got Reincarnated as a Slime - Η ταινία: Τα δάκρυα της γαλάζιας θάλασσας -
 Ο πόλεμος των δύο κόσμων

Hokum **

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Ντέμιαν Μακάρθι ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Άνταμ Σκοτ, Πίτερ Κούναν, Ντέιβιντ Γουίλμς, Φλόρενς Ορντές, Γουίλ Ο'Κόνελ, Μάικλ Πάτρικ



Σε απομονωμένο ξενοδοχείο της ιρλανδικής επαρχίας καταφτάνει ένας συγγραφέας που βασανίζεται από ένα τραυματικό γεγονός της παιδικής του ηλικίας. Εκεί θα έρθει αντιμέτωπος με τις προλήψεις των ντόπιων υπαλλήλων καθώς και την αλαζονική συμπεριφορά του εκκεντρικού ιδιοκτήτη.

Ο Μακάρθι ξέρει να φτιάχνει σαπένας και να αφηγείται ιστορίες με έμφραση στα παραδοσιακά όπλα του τρόμου. Όμως, όταν η κορύφωση ζορίζει να δοθούν πιο ρεαλιστικές απαντήσεις στα κενά της πλοκής, προτιμά να γραπωθεί από το υπερφυσικό και ν' αφήσει τους ήρωές του στο... σκοτάδι τους. Δεν είναι άσχημο το φιλμ, ο χαρακτήρας του όχι και τόσο ήρωας δεν γίνεται ποτέ συμπαθής, ενώ το επιμύθιο για τη δράση της μάγισσας του δάσους που ίσως και να έχει στοιχειώσει το ξενοδοχείο, δημιουργεί βάσιμες υποψίες ότι ο σκηνοθέτης του φιλμ έχει μεγάλη αδυναμία στη «Λάμψη», καθώς η αξιοποίηση της κλειστοφοβικής φωτογραφίας αγγίζει το τέλειο.

Θα φύγω μια μέρα (PARTIR UN JOUR) **1/2

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Αμελί Μπονέν ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Ζιλιέτ Αρμανέ, Μπαστιέν Μπουγιόν, Φρανσουά Ρολέν, Τσεουφίκ Τζαλάμπ



Η ανερχόμενη σεφ Σεσίλ βρίσκεται σε απόλυτα αγχωτικό mood λόγω των τελικών προετοιμασιών για τα εγκαίνια του πρώτου της γκουρμέ εστιατορίου, που θα ανοίξει με τον σύντροφό της. Όταν μαθαίνει πως ο πατέρας της έχει σοβαρό πρόβλημα υγείας, επιστρέφει στο πατρικό της για να βοηθήσει στην ταβέρνα της οικογένειας.

Η νεαρή Γαλλίδα σκηνοθέτρια Αμελί Μπονέν άνοιξε το περσινό Φεστιβάλ των Καννών με μια χαριτωμένη κομεντί που γνώρισε επιτυχία στις γαλλικές αίθουσες - περίπου 650.000 εισιτήρια-, ενώ προτάθηκε και για 4 βραβεία Σεζάρ, με ταξύ των οποίων για τον τίτλο της «καλύτερης πρώτης ταινίας». Όλα κυλούν με μια ανάλαφρη φρεσκάδα κι έναν χιουμοριστικό τόνο που θυμίζει παράδοξο μιούζικαλ, που άλλες φορές έχει νόημα κι άλλες απλώς περιμένεις να τελειώσει το τραγούδι. Μια παιχνιδιάρικη gomcom, με μεγάλο ατού την εξαιρετική πρωταγωνίστρια Ζιλιέτ Αρμανέ, κι ένα μονοδιάστατο σενάριο, που δεν καταφέρνει να ξεφύγει από έναν προβλέψιμο διδακτισμό.

Billie Eilish - Hit Me Hard and Soft: The Tour (LIVE IN 3D) **

ΠΑΡΑΓΩΓΗ-ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Τζέιμς Κάμερον, Μπίλι Άιλις ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Τζέιμς Κάμερον, Μπίλι Άιλις, Φινέας Ο'Κόνον



Το φαινόμενο Μπίλι Άιλις, όπως το κατέγραψε με την τελευταία τεχνολογία 3D κάμερά του ο Καναδός Τζέιμς Κάμερον.

Εντυπωσιακό, φανταχτερό, μεγαλειώδες. Βάλτε στον υπερθετικό όποιο επίθετο προτιμάτε δίπλα στο σόου της παγκόσμιας περιοδείας της Μπίλι Άιλις, που αποτύπωσε με την παροιμιώδη τελειομανία του ο Τζέιμς Κάμερον. Όμως, όταν έπειτα από λίγη ώρα το έκθαμβο μάτι αρχίσει να συνηθίζει τα όσα χορταστικά μάς προσφέρει το δημιουργικό δίδυμο, μένει στο τέλος απλώς μια γλυκιά γεύση γύρω από το πόσο ξεχωριστή είναι για τη σύγχρονη pop η Άιλις. Τρομερή σκηνοθεσία στις σκηνές των συναυλιών, και μια αφοπλιστική αμεσότητα και τρυφερότητα στα παρασκήνια από τη νεαρή σταρ.

«ΟΙ ΔΑΙΜΟΝΕΣ ΥΠΑΡΧΟΥΝ: ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΑΝΘΡΩΠΟΙ ΜΕ ΚΛΕΙΣΤΑ ΜΥΑΛΑ» (HOKUM)

Όσκαρ 2027 Τι αλλάζει με τους νέους κανόνες

Του ΓΙΑΝΝΗ ΔΑΒΒΕΤΑ

Την Παρασκευή 1 Μαΐου, η Ακαδημία ανακοίνωσε νέους κανόνες για τα 99α Όσκαρ, που θα απονεμηθούν στις 14 Μαρτίου 2027. Ξεχωρίζουν τρεις. Ο ένας εκ των οποίων μάλιστα αφορά σε κάτι που μέχρι πριν από κάποια χρόνια φανταζόμαστε με ταϊνία επιστημονικής φαντασίας: Το αν ένας ηθοποιός χρειάζεται να είναι άνθρωπος.

Η πολυσοχλιασμένη αλλαγή είναι η απάντηση της Ακαδημίας στην Τεχνητή Νοημοσύνη. Στην κατηγορία των ηθοποιών, επιλέξιμοι θεωρούνται πλέον μόνο ρόλοι που έχουν ερμηνευθεί αποδεδειγμένα από άνθρωπο, με τη συναίνεσή του, και αναγράφονται στην επίσημη λίστα συντελεστών της ταινίας. Στην κατηγορία



Σεναρίου ισχύει το αντίστοιχο, πρέπει να είναι human-authored, γραμμένα δηλαδή από άνθρωπο. Καθώς όμως αυτό είναι κάτι που μπορεί να αποδειχθεί πιο δύσκολο, η Ακαδημία κρατάει επίσης το δικαίωμα να ζητήσει επιπλέον στοιχεία σε περίπτωση που προκύψουν εύλογες αμφιβολίες για τη χρήση AI ή για το ποιος έγραψε τι. Βέβαια, αξίζει να διευκρινίσουμε πως δεν πρόκειται για γενική απαγόρευση του AI στο σινεμά. Στους ίδιους τους κανόνες της, η Ακαδημία αναφέρει ρητά ότι τα generative AI tools «ούτε ευνοούν ούτε βλάπτουν τις πιθανότητες υποψηφιότητας». Ψηφιακή διόρθωση φωνής όπως αυτή που έγινε στο «The Brutalist», εργαλεία AI σε visual effects, post-production γενικότερα, παραμένουν επιτρεπτά. Ο αποκλεισμός αφορά συγκεκριμένα δύο πράξεις: την υποκριτική και τη συγγραφή.

Πίσω από τον συγκεκριμένο κανόνα υπάρχουν δύο υποθέσεις που έβαλαν το ζήτημα στην ατζέντα. Η πρώτη είναι η Τίλι Νόργουντ –ο AI χαρακτήρας της βρετανικής εταιρείας παραγωγής Particle6–, η οποία τον Σεπτέμβριο του 2025 παρουσιάστηκε από το Deadline ως «AI ηθοποιός» που υποτίθεται κυνηγούσαν τα πρακτορεία ατζέντηδων. Η αποκάλυψη προκάλεσε κύμα αντιδράσεων από το SAG-AFTRA και ηθοποιούς όπως η Έμιλι Μπλαντ και η Γούπι Γκόλντμπεργκ. Η δεύτερη υπόθεση είναι το «As Deep as the Grave» του Κέρτε Βόρχις, ταινία στην οποία ο Βαλ Κίλμερ είχε επιλεγεί για το καστ, αλλά πέθανε τον Απρίλιο 2025 χωρίς να γυριστεί καμία σκηνή. Η ομοιότητα και η φωνή του παρήχθησαν εξ ολοκλήρου με generative AI, με συναίνεση της οικογένειας και της κόρης του, Μερσέντες. Επιλέγοντας να αποκλείσει και τις δύο περιπτώσεις, η Ακαδημία ξεκαθάρισε ότι το κριτήριο δεν είναι η συναίνεση, αλλά η ζωντανή ανθρώπινη παρουσία στον χρόνο της λήψης.

Η δεύτερη αλλαγή αφορά και πάλι την υποκριτική, συγκεκριμένα τη διαδικασία των υποψηφιοτήτων. Μέχρι σήμερα, αν ένας ηθοποιός είχε δύο ή και τρεις ερμηνείες ανάμεσα στις πέντε με τους περισσότερους ψήφους σε μια κατηγορία, μόνο μία περνούσε. Σε καμία άλλη κατηγορία δεν ίσχυε αυτό. Από εδώ και πέρα, αν περισσότερες από μία ερμηνείες του ίδιου ηθοποιού μπουν στο top 5, όλες θεωρούνται υποψήφιες. Έτσι αποτρέπεται το πιο γνωστό φαινόμενο της Χόλιγουντ σεζόν, οι καμπάνιες που στρατηγικά μετακινούσαν ερμηνείες σε άλλη κατηγορία για να μη διασπαστούν οι ψήφοι.

Η τρίτη αλλαγή, αν και πέρασε σχεδόν απαρατήρητη, είναι και η σημαντικότερη.

Στην κατηγορία Διεθνή Ταϊνία, μια μη αγγλόφωνη ταινία μπορεί πλέον να φτάσει στη βραχεία λίστα με δύο τρόπους. Ο πρώτος είναι ο παραδοσιακός, μέσω επίσημης υποβολής από εθνική επιτροπή. Ο δεύτερος είναι καινούργιος, μέσω νίκης σε ένα από τα έξι φεστιβάλ: Berlin με Χρυσή Αρκτο, Busan με Best Film Award, Κάννες με Χρυσό Φοίνικα, Sundance με World Cinema Grand Jury Prize, Τορόντο με Platform Award, Βενετία με

Χρυσό Λέοντα. Το πιο γνωστό παράδειγμα της παράλογης συνέπειας του παλιού συστήματος ήταν το «Anatomy of a Fall» της Ζιστίν Τριέτ, που κέρδισε τον Χρυσό Φοίνικα στις Κάννες του 2023 και η Γαλλία επέλεξε να μην προτείνει την ταινία της για τα Όσκαρ του 2024, προτιμώντας το «The Taste of Things» του Γαλλο-Βιετναμέζου Τραν Ανχ Χανγκ. Με τους νέους κανόνες αυτό δεν θα ξανασυμβεί. Η ταινία προσέρχεται με δικό της δικαίωμα.

Παράλληλα, στην κατηγορία Διεθνή Ταϊνία η ίδια η ταινία πιστώνεται ως nominee, όχι η χώρα, και το αγαλματίδιο παραλαμβάνει ο σκηνοθέτης εκ μέρους της δημιουργικής ομάδας, με το όνομά του στην πλακέτα. Για τον ελληνικό κινηματογράφο, η πρακτική σημασία είναι σίγουρα σαφής. Η εθνική επιτροπή υποβολής υπήρξε επί δεκαετίες αμφιλεγόμενος μηχανισμός. Από εδώ και πέρα, μια ελληνική ταινία που θα κερδίσει σε Βενετία, Κάννες ή Sundance έχει αυτόνομο μονοπάτι, χωρίς να περιμένει την ψήφο μιας επιτροπής στην Αθήνα.

Η ανακοίνωση της Ακαδημίας είναι λιγότερο δραματική από τους τίτλους «AI ban» που κυκλοφόρησαν, αλλά σίγουρα ουσιαστική. Χάραξαν μια γραμμή σχετικά με το τι αναγνωρίζεται ως ανθρώπινη δημιουργία, διόρθωσαν ένα κενό στις υποψηφιότητες ηθοποιών και άνοιξαν την κατηγορία Διεθνή Ταϊνία πέρα από τις εθνικές επιτροπές. Αλλά ναι, όσο «κουφό» κι αν ακούγεται, πλέον υπάρχει επίσημος κανόνας που λέει ότι ο ηθοποιός πρέπει να είναι άνθρωπος. **A**

Mailo's The Pasta Project

Οι νέες pasta salads που αλλάζουν το lunch game



➤ Στην πόλη που δεν σταματά ποτέ να κινείται, το φαγητό πρέπει να ακολουθεί τον ίδιο ρυθμό: γρήγορο και απολαυστικό. Κάπου ανάμεσα σε meetings, βόλτες στο κέντρο και εκείνη τη μόνιμη υπόσχεση ότι «από Δευτέρα ξεκινάω γυμναστήριο», ανακαλύπτω τις νέες pasta salads των Mailo's και, ειλικρινά, κάτι αλλάζει. Οι τρεις νέες προσθήκες στο menu έρχονται για να μείνουν και από την πρώτη μπουκιά, φαίνεται ότι θα γίνουν από τις αγαπημένες μας. Protein Pasta Salad: με κοτόπουλο, κινόα, φρέσκα λαχανικά, cottage cheese, vinaigrette εσπεριδοειδών και μια δροσερή avocado lime sauce που δένει τα πάντα. Με 34 γρ. πρωτεΐνης, καταφέρνει να είναι ταυτόχρονα θρεπτική και απολαυστική, ένα κανονικό γεύμα που σε χορταίνει και σε καλύπτει διατροφικά. Και μετά έρχεται το comfort. Η αγαπημένη Caesar's Pasta Salad επιστρέφει ανανεωμένη σε δύο εκδοχές: με κοτόπουλο, με μπέικον ή και με τα δύο. Το κλασικό, γνώριμο dressing, η παρμεζάνα, τα ντοματίνια, το καλαμπόκι, το δροσερό μαρούλι. Ένα πλήρες γεύμα, με ζυμαρικά και πρωτεΐνη, ιδανικό τόσο για take away κατά τη διάρκεια της μέρας, όσο και για delivery στο σπίτι μετά από μια κουραστική μέρα. Γενικά, αυτό που πετυχαίνουν οι νέες pasta salads των Mailo's είναι να φέρνουν μια πιο σύγχρονη λογική στο καθημερινό φαγητό: δροσερές, φρέσκες, αλλά και ουσιαστικές. Δεν είναι συνοδευτικό, είναι το κυρίως γεύμα σου, που μπορείς να απολαύσεις χωρίς τύψεις. Και το κάνουν χωρίς να θυσιάσουν τη γεύση, που παραμένει ξεκάθαρα στο DNA των Mailo's. Τις βρίσκεις εύκολα για take away ή delivery σε όλα τα καταστήματα Mailo's σε Ελλάδα και Κύπρο.



www.mailospasta.com

Instagram mailospasta TikTok mailospasta Facebook Mailo's-The Pasta Project

ΛΟΙΠΟΝ, ΤΙ ΛΕΣ ΓΙ' ΑΥΤΟ;

Της ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ ΓΛΥΝΙΑΔΑΚΗ

Ζιζέλ Πελικό Καιρός η ντροπή ν' αλλάξει στρατόπεδο

Το ομολογώ: άρχισα το βιβλίο της Ζιζέλ Πελικό «Υμνος στη ζωή: Η ιστορία μου» (εκδ. Ψυχογιός) σκεφτόμενη «τι παραπάνω μπορώ να μάθω από εδώ μέσα, που δεν μπορώ να βρω στα δημοσιογραφικά σάιτ στο ίντερνετ;»

Η απάντηση είναι: πάρα πολλά. Και πάρα πολύ σημαντικά. Όπως το γιατί έγινε η Πελικό τέτοιο τεράστιο φεμινιστικό ίνδαλμα. Και γιατί η δίκη της ήταν τελικά τόσο σημαντική. Κι εν τέλει γιατί πρέπει όλοι – άνδρες, γυναίκες – να διαβάσουν αυτό το βιβλίο.

Ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Για όσους ζουν στον πλανήτη Άρη και δεν έχουν ακούσει ποτέ το όνομα Ζιζέλ Πελικό, η Πελικό είναι μια 74χρονη, πια, γυναίκα, που στα χρόνια της συνταξιοδότησής της της έμελλε να ζήσει τον απόλυτο εφιάλτη: ο σύζυγός της τη νάρκωνε, τη βίαζε και καλούσε και άλλους άντρες το σπίτι τους να τη βιάσουν. Η κακοποίηση αυτή κράτησε δέκα ολόκληρα χρόνια, μέχρι που, κατά τύχη, ο Ντομινίκ Πελικό πιάστηκε να φωτογραφίζει κάτω από τη φούστα δύο γυναικών στο τοπικό σουπερ μάρκετ της Μαζάν και, ψάχνοντας τον υπολογιστή του, η αστυνομία εντόπισε εκατοντάδες φωτογραφίες και βίντεο που αποδείκνυαν τον κατ' εξακολούθηση βιασμό της γυναίκας του από τον ίδιο και σαράντα εννέα άλλους άνδρες.

Το βιβλίο ξεκινάει με αυτήν την αποκάλυψη: τη μέρα που κάλεσαν τη Ζιζέλ Πελικό στο αστυνομικό τμήμα για να της δείξουν αυτές τις φωτογραφίες, της φωτογραφίες ενός αναισθητού, γυμνού σώματος με ζαρτιέρες, στο συζυγικό κρεβάτι τους, και να της πουν «εσείς είστε».

Η πρωτοπόρωση αφήγηση είναι εδώ απολύτως αντάξια του βάρους της υπόθεσης: όχι μόνο μας μεταφέρει πειστικότερα την έκπληξη που ένιωσε η Πελικό βλέποντας αυτές τις εικόνες – ο συνδυασμός λοραζεπάμης και βενζοδιαζεπινών που είχε τελειοποιήσει σχεδόν ο Πελικό δεν της επέτρεπε στιγμή συνειδητότητας, όπως άλλωστε φανέρωναν τα δεκάδες βίντεο που είχε πια στα χέρια της η αστυνομία –, αλλά και τη βαθιά πάλη μέσα της να συμφιλιώσει τις χαρούμενες αναμνήσεις 50 σχεδόν χρόνων οικογενειακής ζωής, με τη γνώση ότι ο σύζυγός της ήταν, τελικά, ένα τέρας.

Όλα αυτά τα φάρμακα, επί σειρά ετών, είχαν προφανώς αντίκτυπο στην καθημερινή της ζωή: η Πελικό για χρόνια είχε διαλείψει και παραπονιόταν για κενά μνήμης. Ήταν δε πεπεισμένη ότι θα πέθαινε από όγκο στον εγκέφαλο, όπως είχε πεθάνει η δική της μητέρα, παρότι οι ιατρικές εξετάσεις δεν έδειχναν τίποτα. Ο Ντομινίκ την άφηνε να πιστεύει ότι είναι άρρωστη και να φοβάται για χρόνια ολόκληρα, συνεχίζοντας να τη ναρκώνει και να τη βιάζει στο σπίτι τους, σε πάρκινγκ αυτοκινήτων, σε εξοχές και όπου αλλού τού έκανε κέφι.

Ξανά και ξανά, διαβάζοντας το βιβλίο, σου έρχεται να πεις μα δεν είναι δυνατόν! Και όμως είναι. Και υπάρ-



© EFA - J. GUILLENO

χουν αδιάφευστα αποδεικτικά στοιχεία για όσα υπέστη η Ζιζέλ Πελικό από τον άντρα της και τον κύκλο των γνωστών του για μια ολόκληρη δεκαετία. Πράγμα που με έκανε συνεχώς να σκέφτομαι: σκέψου να μην υπήρχαν τα τεκμήρια, να μην υπήρχαν τα βίντεο. Σκέψου να μην είχε γίνει το #MeToo. Κανείς δε θα την πίστευε.

Κι εδώ ακριβώς αρχίζει και διαφαίνεται η τεράστια αξία αυτού του βιβλίου: ότι είναι η εκ των έσω μαρτυρία μιας υπόθεσης που κατατρόπωσε, επιτέλους, την πατριαρχία, τη συνέργεια, τη συνωμοτική σιωπή και την αλληλεγγύη μεταξύ ανδρών κακοποιτών και της κοινωνίας. Γιατί ακόμα και εν έτει 2024, όταν έγινε η πολύκροτη δίκη των 50+1 κατηγορουμένων, και παρά τα στοιχεία, τα βίντεο και την ομολογία του Ντομινίκ, πολλοί από αυτούς προσπάθησαν να τη γλιτώσουν λέγοντας ότι δήθεν η Πελικό δεν ήταν αναισθητή, ότι τους έκανε μάλιστα διεγερτικές χειρονομίες, ότι ήταν συνειδητά συμμετέχουσα στον κατ' εξακολούθηση βιασμό της. Και κάθε φορά που ένας κατηγορούμενος (ή οι δικηγόροι του) τολμούσαν να ισχυριστούν κάτι τέτοιο, έπαιζε κι ένα βίντεο από το λάπτοπ του Ντομινίκ, που αποδείκνυε το ακριβώς αντίθετο.

Με τι θράσος, ενώ ήξεραν την ύπαρξη αυτών των βίντεο, ανέβαιναν όλοι αυτοί οι κατηγορούμενοι στο εδώλιο να διακηρύξουν την αθωότητά τους; Με το θράσος αιώνων απουσίας λογοδοσίας, με το θράσος αιώνων προστασίας κάτω από το πέπλο της πατριαρχίας, με το θράσος αιώνων he-said-she-said, όπου το she-said δεν μετρούσε σχεδόν ποτέ. Και αυτό ακριβώς το θράσος είχε το σθένος να αποκαλύψει

Μια στήλη για βιβλία, ταινίες, σειρές, θεατρικά έργα, εκθέσεις (και ό,τι άλλο προκύψει) που συζητιούνται

σε όλον τον πλανήτη η μικροσκοπική σε μπόι Ζιζέλ Πελικό όταν αποφάσισε, παρά τον πόνο που θα προκαλούσε στην ίδια και την οικογένειά της, να ανοίξει τις πόρτες του δικαστηρίου στους ρεπόρτερ και τον Τύπο και να μην κρατήσει την προβλεπόμενη από το γαλλικό νόμο ανωνυμία της: Ήταν καιρός η ντροπή ν' αλλάξει στρατόπεδο, σκέφτηκε. Αν γινόταν η δίκη κεκλεισμένων των θυρών, οι κατηγορούμενοι θα προστατεύονταν, δεν θα γινότουσαν ρεζίλι των σκυλιών· κι εκείνη θα βρισκόταν μόνη της σε μια αίθουσα, αντιμέτωπη με 51 βιαστές.

«Καιρός η ντροπή ν' αλλάξει στρατόπεδο»: τι εμβληματική φράση! Και τη χρωστάμε σε αυτή τη γυναίκα που είδε ότι ήξερε και δεν ήξερε από το παρελθόν της να διαλύεται, την οικογένειά της να καταστρέφεται, τα παιδιά της να χάνουν τις χαρούμενες παιδικές τους αναμνήσεις· είδε τον σύζυγό της να έχει στο λάπτοπ του εικόνες της κόρης του, των νυφών του, των εγγονών του (ω ναι). «*Ενωθα ζάλη από τη βία της υπόθεσης*», ομολογεί η Πελικό αναφερόμενη στις ατέρμονες συζητήσεις που είχε με την ανακρίτρια για να σχηματιστεί και να τεκμηριωθεί το κατηγορητήριο. Από τις πιο συγκλονιστικές συνειδητοποιήσεις του βιβλίου είναι το γεγονός ότι, προκειμένου να λάμψει η αλήθεια στο δικαστήριο, η Ζιζέλ Πελικό πρέπει να ξαναβασανιστεί βλέποντας τα βίντεο ιδίως όμματος.

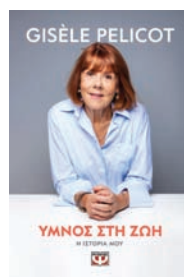
Αν από αυτά που έχω γράψει ως τώρα νομίζετε ότι το βιβλίο είναι μια ατέρμονη καταγγελία, ας διορθώσω αυτή την ιδέα: είναι μία από τις πιο καλοζυγισμένες κι αποστασιοποιημένες μαρτυρίες που έχω διαβάσει ποτέ. Σε αντίθεση με τον εντυπωσιασμό με τον οποίο αντιμετώπισαν την υπόθεση τα μίντια – και όχι μόνο ο κίτρινος Τύπος – η μαρτυρία της Πελικό είναι μια νηφάλια αντιμετώπιση ενός κατ' εξακολούθηση εγκλήματος, αλλά και μια τρυφερότατη, επίμονη και επίπονη προσπάθεια να καταλάβει το θύμα τον θύτη του.

Ένα κεντρικό μα βαθιά ανθρώπινο κομμάτι του βιβλίου έχει να κάνει με τη θλίψη της Ζιζέλ Πελικό για το γεγονός ότι δεν την αφήνουν να πενήσει τη χαμένη της ζωή με τον τρόπο που η ίδια θέλει: τα παιδιά της της σκίζουν τις φωτογραφίες, τη βγάζουν από το σπίτι της, την ξεριζώνουν απ' όλα όσα ήξερε. Με το δικίο τους, βεβαίως, αλλά με τρόπο που της κλέβει το οξυγόνο και τις αναμνήσεις της. Να κι ένα άλλο συμπέρασμα που βγαίνει από αυτό το πολύτιμο βιβλίο: σημασία έχει να αφήνεις τον άλλο να αντιμετωπίζει τα πράγματα με το δικό του ρυθμό και να πενθεί με τον δικό του τρόπο.

Τι μένει τελικά από την τόσο καλογραμμένη αυτή μαρτυρία; Το πώς μπορεί να μιλήσει κανείς για τα ειδικότερα εγκλήματα με ψυχραιμία και μέτρο. Το πώς ο αγώνας ενός ανθρώπου μπορεί να γίνει ανάχωμα σε διαστρεβλώσεις αιώνων. Το πώς ούτε το χειρότερο έγκλημα δεν μπορεί να εγκλωβίσει τον άνθρωπο που έχει υπάρξει μεν θύμα, αλλά δεν θέλει να το «παίζει» θύμα. Εξού και ο τίτλος του βιβλίου, «Υμνος στη ζωή», μια υπόσχεση που έδωσε η Πελικό στο νεκροκρέβατο της μητέρας της, όταν την έχασε, μικρό παιδάκι ακόμα: να κρατήσει για πάντα το χαμόγελό της. Και το κράτησε, αντιμετώπιση με το χειρότερο εφιάλτη, δημοσίως, για όλα τα σιωπηλά θύματα της «κουλτούρας βιασμού».

Και κάτι ακόμα μένει, εν τέλει, η αναθεματισμένη αυτή διαπίστωση: Σκέψου να μην υπήρχαν τα βίντεο. Κανείς δεν θα την πίστευε. Αυτή η διαπίστωση είναι το μόνο που χρειάζεται να καταλάβει κανείς για να συνειδητοποιήσει γιατί ο φεμινισμός είναι πιο επίκαιρος από ποτέ. Και γιατί η Ζιζέλ Πελικό είναι μια πραγματική, διαχρονική ηρωίδα. **A**

Το βιβλίο είναι η εκ των έσω μαρτυρία μιας υπόθεσης που κατατρόπωσε την πατριαρχία



Ζιζέλ Πελικό
(με τη Ζουντίτ Περινιόν)
**Υμνος στη ζωή:
η ιστορία μου**
μτφρ. Πετρούλα
Γαβριηλίδου
εκδ. Ψυχογιός



Λάμια»: μυθολογική βασίλισσα της Λιβύης, που έγινε δαίμονας και καταβρόχθιζε παιδιά· η Ήρα την καταδίκασε να μην κοιμάται και, για να τη λυτρώσει, ο Δίας τής επέτρεψε να μπορεί να βγάζει τα μάτια της για να ξεκουραστεί και να τα ξαναβάξει.

Στις σύγχρονες λαϊκές δοξασίες, η Λάμια είναι περισσότερο ένα απροσδιόριστο δαιμονικό, που συχνά παίρνει τη μορφή όμορφης γυναίκας για να ξελογιάσει άντρες και να κοροϊδέψει παιδιά και γυναίκες, πάντα με σκοπό ανθρωποφαγικό· ένα πλάσμα που μεταμορφώνεται και ξεγλιστρά.

Πώς να μην αναρωτηθώ, λοιπόν, γιατί διάλεξε η **Δήμητρα Κωτούλα** τον τίτλο αυτό σ' ένα βιβλίο που ασχολείται, κατ' εξοχήν, με τη σχέση μητέρας-κόρης; Ένα βιβλίο-μουσική σύνθεση, όπου η ποιήτρια-μαέστρος, η μητέρα, ενορχηστρώνει φωνές διαφορετικών ανθρώπων για να αποτυπώσει την εξέλιξη του παιδιού της: το πώς ανακαλύπτει κι αντιμετωπίζει τον κόσμο καθώς μεγαλώνει, πώς τον νοηματοδοτεί, τον χαιρείται ή τον αποστρέφεται.

— **Γιατί αυτός ο τίτλος, Δήμητρα, το όνομα ενός λαϊκού δαίμονα, σ' ένα βιβλίο που ασχολείται κατ' εξοχήν με τη σχέση μητέρας-κόρης;** Ξεκίνησα να γράφω το βιβλίο όταν η κόρη μου ήταν μικρή. Γράφω, όμως, αρκετά αργά, επιμελούμαι τα ποιήματά μου σε βαθμό σχεδόν εκνευριστικό, και κάποια στιγμή εκείνη μπήκε στην εφηβεία. Ξαφνικά είχα μπροστά μου μια ύπαρξη που μεταμορφωνόταν από ώρα σε ώρα. Τη μια ήταν το κοριτσάκι που είχα όταν ήταν μικρή, μετά γινόταν ένα ξέφρενο πλάσμα που δεν ήξερα σε πιο φύλο θα μπορούσα να το τοποθετήσω, μετά ένα τρομερό αγοροκόριτσο που έτρεχε με τ' αγόρια στο ποδόσφαιρο, στο μπάσκετ, και μια με αποκαλούσε γλυκά «μανούλα μου», μια δεν μπορούσες να την πλησιάσεις... Και στο δικό μου σύμπαν, η Λάμια είναι μια μορφή απροσδιόριστη σχεδόν, ένα ακαθόριστο πλάσμα που σαγηνεύει τους άλλους, και ταυτόχρονα ένα θανατηφόρο τέρας που παρασέρνει και δαγκώνει. Ήταν τόσο ακραίες οι μεταμορφώσεις της ύπαρξης αυτής που είχα φέρει στον κόσμο, που μου ήρθε σχεδόν φυσικά ο τίτλος. Δεν ξέρω, ίσως και να κρύβεται εδώ μια ανομολόγητη επιθυμία να το ξεφοκίσω όλο αυτό, το παιδί μου να παραμείνει το παιδάκι που ήξερα κάποτε. Γιατί κάποια στιγμή χρειάστηκε να ξαναασυτηθούμε η μία στην άλλη, με καινούργιους όρους, με τους δικούς της όρους αυτή τη φορά.

— **Δεν είναι σαν να ζεις μια δεύτερη ζωή όταν μεταμορφώνεται τόσο πολύ ένας δικός σου άνθρωπος; (εν τω μεταξύ, το τραγούδι που παίζει από πίσω λέει: «πόσο άλλαξες, πόσο άλλαξα...»).** Σαν να σου ανοίγονται πόρτες σε μια νέα ζωή; Ναι, έτσι είναι. Κι εγώ άλλαξα μέσα απ' αυτή τη διαδικασία, αυτή τη διάδραση. Άλλαξαν οι υπαρξιακές συντεταγμένες και των δυο μας. Ανακαλύπτω κι εγώ πτυχές του εαυτού μου που δεν είχα καν υποψιαστεί.

— **Άρα το βιβλίο το έγραψες για σένα ή για να το διαβάσει εκείνη στο μέλλον;** Κάθε φορά που εκδίδω ένα βιβλίο το κάνω για να μιλήσω για ένα θέμα που με απασχολεί, για μένα, αλλά σε σχέση με τους άλλους. Για να το κοινοποιήσω, να το εκθέσω στον κόσμο.

— **Γιατί;** Όταν έχω κάτι μέσα μου και το πλάθω, αν δεν το εξωτερικεύσω, δεν το βλέπω καλά. Χρειάζομαι αυτή την ανοικειώση, την απόσταση. Να είναι κάτι από μένα, μεν, αλλά όχι πια δικό μου. Έτσι μπορώ να το δω σε όλες του τις διαστάσεις, τους χρωματισμούς. Και να κατανοήσω καλύτερα και τον εαυτό μου όταν το έγραφε – και τώρα που βγήκε. Η διαδικασία της γραφής ολοκληρώνεται όταν φτάνει να αγγίξει τον άλλον· δεν μπορώ να διανοηθώ ότι θα μείνει σ' μένα.

— **Κοίτα, σύμπτωση· σήμερα το πρωί μόλις διάβαξα στον 6ο τόμο του «Ο αγώνας μου» του Καρλ Ούβε Κνάουσκγορ, τη δική του οπτική στο γιατί γράφει – και μά-**



© ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΑΤΑΚΗ

Δήμητρα Κωτούλα Όσο περισσότερο συζητιέται η ποίηση, τόσο το καλύτερο για όλους

Η φετινή κάτοχος του Κρατικού Βραβείου Ποίησης
μιλάει στην Athens Voice

Της ΚΡΥΣΤΑΛΛΗΣ ΓΛΥΝΙΑΔΑΚΗ

λιστα γιατί γράφοντας ξεγυμνώνει τον εαυτό του και εκθέτει τους δικούς του ανθρώπους. Διότι είναι μια υπέρβαση των κοινωνικών ορίων, λέει, «που ζουν όλοι, κάτι που είναι κοινό για όλους τους ανθρώπους, που όμως δεν παραδίδεται πουθενά, εκτός από την αυστηρά ιδιωτική σφαίρα». Είναι λες και είναι ένα βάρος που ο καθένας μας κουβαλάει μόνος του. Πράγμα που δεν είναι αλήθεια. Ναι, είναι κι αυτή μια σοβαρή άποψη. Τώρα τελευταία γράφονται αρκετά τέτοια βιβλία. Κοίταξε, εγώ είχα ορισμένους ενδοιασμούς για τη «Λάμια». Επειδή είναι όντως ένα πολύ ιδιωτικό βιβλίο, περίμενα ότι γενικά δεν θα άρεσε – πόσο μάλλον να πάρει ένα βραβείο. Και σκέφτομαι τώρα ότι είναι αυτό που είπες: ότι μάλλον βρήκαν πολλοί αρκετά οικεία στοιχεία μέσα του.

Δεν μπορώ να φανταστώ κάποιον που να το διαβάζει με προσοχή και να μην αναγνωρίσει έστω και λίγο από τον εαυτό του στον τρόπο, ας πούμε, που η κόρη, μικρούλα, ανακαλύπτει και νοηματοδοτεί τον καινούργιο, λαμπερό κόσμο που ανοίγεται μπροστά της, έτσι όπως το περιγράφεις. Και να έχουμε ξεχάσει πώς ήταν να είσαι παιδί, το θυμηθήκαμε μέσα από τα ποιήματά σου.

— **Γιατί οι εκδότες σου κι εσύ νιώσατε ότι πρέπει να αντιπαραβάλετε την ιδιωτικότητα του βιβλίου με την ιστορία; Τα ποιήματα, γράφει το οπισθόφυλλο, «φαίνονται να μένουν έξω από την ιστορία [...] όμως τα ποιήματα αυτά γίνονται μάρτυρες σ' εκείνες τις αυστηρά ιδιωτικές στιγμές που τρέφουν τον ηρωισμό προτού αυτός μετατεθεί στη δημόσια αρένα εκκολάπτοντας ιστορικά το όποιο «θαύμα».** Γιατί δεν μιλάτε απενοχοποιημένα για μια ποίηση «ιδιωτική» και νιώθετε την ανάγκη να υπάρχει αντίστιξη με την ιστορία; Πατί τόσο εγώ όσο και η «οικογένεια» στις εκδόσεις Πατάκη, που με στηρίζει χρόνια και ποικιλοτρόπως, θέλαμε να γίνει κατανοητό ότι με απασχολούσε το κατά πόσο το ιδιωτικό σύμπαν και οι εμπειρίες του έχουν αντίκτυπο στον δημόσιο χώρο: όταν το παιδί αυτό βγει (όσο μπορείει) από το κουκούλι της σχέσης μαμάς-παιδιού και μπει στον έξω κόσμο, θα μείνει κάτι απ' όλα αυτά που έζησε; Την ανάγκη για δημιουργικότητα, το πείσμα και την ανθεκτικότητα στο «κακό» και το δυστοπικό, τη φαντασία, το παιχνίδι; Θεωρώ πως, όσο πιο έντονα ζήσει κανείς ως παιδί και όσο πιο πολύ φροντίσουν οι οικείοι του να του αφήσουν ελευθερία και αέρα να ξεδιπλώσει όλες τις δυνατότητες που δυνάμει φέρει μια παιδική/εφηβική ύπαρξη, τόσο περισσότερο θα κάνει τη διαφορά όταν βγει στον κόσμο. Και θέλω αυτή η πεποίθησή μου να αποτυπωθεί – γιατί ενώ η παιδική/εφηβική ηλικία στο βιβλίο αυτό είναι ένας κλειστός χώρος, η ποίηση έχει και τον ρόλο να σχολιάζει το δημόσιο, το πέρα-από-το-ιδιωτικό-βάσανο. Το βιβλίο δεν αφορά τόσο τη συνθήκη της μητρότητας, όσο την ανθρώπινη συνθήκη γενικώς, στο στάδιο που αυτή διαμορφώνεται: τα μπαγκάζια, δηλαδή, που θα κουβαλήσουμε και θα αποθέσουμε δημοσίως όταν μεγαλώσουμε.

— **Κατά κάποιον τρόπο, λοιπόν, πηγαινοντας πίσω σ' αυτά που λέγαμε πριν, είναι κι ένα βιβλίο που θα σε βοηθήσει να κρατήσεις στιγματίσιμα-αναμνήσεις από την εποχή που το παιδί σου δεν είχε «εισεέλθει ακόμα στον κόσμο». Ανάμεσα σ' αυτά, όμως, υπάρχουν και σκοτεινά σημεία: μιλάς για τον Αύγουστο που θα έρθει στο μέλλον κι εσύ δεν θα είσαι πια εκεί· μιλάς για την απώλεια, την απουσία, τον θάνατο.** Προσπάθησα να καλύψω όλες τις αποχρώσεις του φάσματος που λέγεται «ζωή». Στην εφηβεία, μάλιστα, αυτό το πράγμα κάνει κάθε παιδί με τον τρόπο του: εκφράζει αυτό το σκοτάδι που έχει ο άνθρωπος, γιατί ακριβώς τότε το συνειδητοποιεί και προσπαθεί να το αντιμετωπίσει. Επομένως, στην εφηβεία καλείται να είναι γενναίο και, πιθανόν, να μεταμορφωθεί με διάφορους τρόπους, σε διάφορους ρόλους, μέχρι να βρει πού είναι η δική του ισορροπία. Αυτό είναι επώδυνο για το ίδιο το πλάσμα αλλά και για τους γύρω του, που το παρατηρούν και καλούνται, με τη σειρά τους, να επινοήσουν πλευρές του εαυτού τους για να μπορέσουν να συγχρονιστούν μαζί του.

— **Εσύ πότε βρήκες τη δική σου ισορροπία;** Πολύ μεγάλη! Η δική μου εφηβεία δεν είχε τις εκρήξεις της εφηβείας του παιδιού μου. Βρήκα υπαρξιακές ισορροπίες πολύ αργά, τα χρόνια που ήμουν στο εξωτερικό, στις μεταπτυχιακές και διδακτορικές μου σπουδές: τότε επινόησα τρόπους για να καταφέρω να αντιμετωπίσω τα σκοτάδια του εαυτού μου, ώστε να μπορέσω να ισορροπήσω. Η αγάπη μου για την τέχνη και την ποίηση έπαιξε καθοριστικό ρόλο σ' αυτό.

— **Με ποιον τρόπο;** Ήταν το εργαλείο που είχα στη διάθεσή μου για να αντιμετωπίσω τα σκοτάδια μου. Ο τρόπος να ανασυστήσω τον εσωτερικό μου κόσμο αλλά και να απευθυνθώ στον κόσμο εκεί έξω. Είχα πάντοτε μια ευκολία με τις λέξεις και με τη γραφή· άλλος το επιχειρεί με τη μουσική. Άλλοι μπορούν να ισορροπήσουν, ακόμα και προσλαμβάνοντας τα έργα των άλλων· δεν χρειάζεται όλοι να δημιουργούμε, αλλά γι' αυτό έχει σημασία να εξωτερικεύεται το έργο που πλάθουμε, η δουλειά δηλαδή που κάνουμε με τον εαυτό μας να ανακινώνεται. Γιατί ο καθείς μας προσλαμβάνει ένα έργο με τον δικό του τρόπο. Άρα και το ποίημα ολοκληρώνεται στον εκάστοτε ▶

Όταν έχω κάτι μέσα μου και το πλάθω, αν δεν το εξωτερικεύσω, δεν το βλέπω καλά. Χρειάζομαι αυτή την απόσταση.

αναγνώστη, αυτό που έλεγα πριν. Αυτή είναι και η λειτουργία της τέχνης: ότι η πρόσληψή της και μόνο μπορεί να λυτρώσει.

— **Εσένα σε έχει λυτρώσει ποίημα άλλου ποιητή;** Ω ναι, πάρα πολλά. Ιαματικά για μένα ήταν τα πρώιμα έργα του Σεφέρη, ο «Ερωτικός Λόγος», το «Μυθιστόρημα». Ηκούσαν μέσα μου θεραπευτικά, μαγικά, όπως μερικές μουσικές: κάποιες μελωδίες της Καραϊνδρου, η μουσική του Ζμπίγκνιεφ Πράισνερ για την κινηματογραφική τριλογία του Κισλόφσκι «Τρία χρώματα». Αλλά τα έργα του λόγου, για να επιστρέψουμε σ' αυτά, δεν χρειάζεται να είναι πράγματα «ποιητικά». Λυτρώθηκα διαβάζοντας και το έργο της φιλοσόφου Σιμόν Βέιλ, κυρίως το «Η βαρύτητα και η χάρη», τα «Ημερολόγια» της Τσβετάγιεβα, τα «Κύματα» της Γουλφ, τις μεταφράσεις της Πουρσενάρ, τον Σιοράν, τους Ψαλμούς στη μετάφραση του Κάλβου... Η ποίηση είναι απλώς μια πτυχή, μεταξύ άλλων, της δημιουργικότητας του ανθρώπινου νου.

— **Πες μου τώρα και για το Κρατικό Βραβείο Ποίησης. Πώς ένιωσες όταν το έμαθες;** Χάρηκα πάρα πολύ! Δεν το περίμενα καθόλου κι ευχαριστώ θερμά τα μέλη της σχετικής επιτροπής. Εν αντιθέσει με αυτό που συνήθως λέγεται, θεωρώ ότι τα βραβεία και οι βραβεύσεις μόνο καλό μπορούν να κάνουν αν αντιμετωπίζονται σωστά, γιατί προσφέρουν ορατότητα στο σύνολο της ποίησης: ξεκινούν –ή τουλάχιστον έτσι θα πρέπει να συμβαίνει– διαφωνίες για το κατά πόσο ένα βιβλίο άξιζε ή δεν άξιζε να

βραβευτεί, κατά πόσο τα βιβλία στις λίστες προσφέρουν πραγματικά στην ελληνική λογοτεχνία. Μακάρι να υπήρχαν περισσότεροι τόποι να συζητούμε την ποίηση. Οι βραχείες λίστες και τα βραβεία είναι μια αφορμή να ποτιστεί ένα τοπίο άνυδρο ποιητικά, να συζητηθεί η ποίηση σε εφημερίδες, έντυπα, ραδιόφωνο. Γκρινιάζουμε αν είναι δίκαια ή άδικο... Ωραία, ας ανοίξει ο διάλογος! Όσο περισσότερο ενσωματώνεται η ποίηση στις καθημερινές συνθήκες της ζωής μας, τόσο περισσότερο κέρδος έχουμε και εμείς και η ποίηση. Όλοι μας γνωρίζουμε τα δύο Νόμπελ που έχουμε πάρει: θα ήξερε το ευρύ κοινό τον Σεφέρη και τον Ελύτη αν δεν είχαν βραβευτεί; Ό,τι βοηθά στο να ακουστεί περισσότερο η ποίηση αποφέρει κέρδος για όλους. **A**

Η Δήμητρα Κωτούλα (Ξάνθη, 1974) έχει εκδώσει τέσσερις ποιητικές συλλογές. Ποιήματα, δοκίμια και μεταφράσεις της, κυρίως των σύγχρονων Αμερικανίδων ποιητριών Louise Glück, Jorie Graham και Sharon Olds, έχουν δημοσιευτεί σε έντυπα και ηλεκτρονικά περιοδικά στην Ευρώπη και τις Ηνωμένες Πολιτείες. Ποιήματά της έχουν μεταφραστεί σε δεκατρείς γλώσσες. Η ανθολογία ποιημάτων της που κυκλοφόρησε στην Αμερική, σε μετάφραση της Ελληνο-Αμερικανίδας ποιήτριας Μαρίας Νάζος και με πρόλογο της A.S. Stallings, παρουσιάστηκε στο TLS, συμπεριλήφθηκε στη λίστα του βραβείου Runciman και σταθερά προτείνεται από την Poetry Society of America. Δείγματα της νέας της δουλειάς πάνω στην Ιλιάδα του Ομήρου παρουσιάστηκαν πρόσφατα σε τιμητική εκδήλωση για τα 80 χρόνια των ιστορικών εκδόσεων Penguin Classics. Εργάζεται ως αρχαιολόγος/ιστορικός τέχνης στο Υπουργείο Πολιτισμού.

ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ ΜΕ ΑΙΤΙΑ

Οι περιπέτειες ενός Ιάπωνα Άμλετ

ΤΟΥ ΑΡΗ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ

Αν έχετε βαρεθεί τη σύγχρονη λογοτεχνία, αν έχετε μπουκτίσει από τις αυτοεκδόσεις Ελλήνων wannabe συγγραφέων, αν επιθυμείτε να μεταφερθείτε στο παρελθόν μιας άλλης χώρας –που για μένα είναι άλλος πλανήτης, όχι απλώς μια άλλη χώρα– με όχημα το μυθιστόρημα μιας γυναίκας, το οποίο θεωρείται σταθμός της ιαπωνικής πεζογραφίας, τότε είναι καιρός να βυθιστείτε στην ανάγνωση του «Γκέντζι».

Μιλάμε για ένα άλμα στις αρχές του 11ου αιώνα – Μεσαίωνα για την Ευρώπη. Κάπου μακριά, στη χώρα που οι Κινέζοι ονόμασαν Γη του Ανατέλλοντος Ηλίου, στην Ιαπωνία κοντολογίς, μια κυρία επί των τιμών του αυτοκρατορικού παλατιού αποφασίζει να γράψει τις περιπέτειες ενός πρίγκιπα ονόματι Γκέντζι. Το προσωνύμιο του πρίγκιπα είναι «Ακτινοβόλος», και πώς αλλιώς, αφού είναι όμορ-

φος, σαγηνευτικός, νέος (πού το πας αυτό!), καλόκαρδος και φυσικά έξοχος ποιητής.

Η συγγραφή ποίησης εκείνα τα χρόνια είχε γίνει τόσο σημαντική, ώστε υπήρχε επίσημη κυβερνητική υπηρεσία που κύριο μέλημά της ήταν τα ποιητικά ζητήματα, με επαγγελματίες κριτικούς να διοργανώνουν και να κρίνουν διαγωνισμούς ποίησης, αλλά και να συντάσσουν συλλογές (φιλών τους, κατά τα ειωθότα).

Φαντάζομαι την απόγνωση των σημερινών δικών μας ποιητών, όταν διαβάζουν ότι εκείνη την παλιά εποχή η ικανότητα στη συγγραφή ποίησης ήταν απαραίτητη για τα πάντα.

Στην ερωτοτροπία, για παράδειγμα, τομέα στον οποίον επιδίδονται κατ' εξοχήν οι στι-

χοπλόκοι μας, η διαδικασία της αποπλάνησης ήταν εξόχως τελετουργική. Ο επίδοξος εραστής, αφού άκουγε ότι μια κυρία ήταν πολύ όμορφη ή ότι είχε ωραίο γραφικό χαρακτήρα, συνέθετε ένα ποίημα, το μετέγραφε με πινέλο σε ελαφρά αρωματισμένο χαρτί και το έστελνε στο σκοτεινό αντικείμενο του πόθου του. Στη συνέχεια η κυρία αξιολογούσε τον γραφικό χαρακτήρα και το χρώμα του χαρτιού καθώς και το πνεύμα και τη δεξιοτεχνία του ποιητή. Αν τα έβρισκε του γούστου της, αποκρινόταν με μια δική της ποιητική σύνθεση – και το πράγμα έπαιρνε τον δρόμο του. Σήμερα υπάρχει η τεχνητή νοημοσύνη για τέτοια εγχειρήματα.

Το μυθιστόρημα «Γκέντζι» έχει μεταφραστεί στα ελληνικά από τον Νίκο Πιτσινό, που έκανε σπουδαία δουλειά. Η συγγραφέας μάς μεταφέρει σε τόπους και χρόνους μαγικούς. Ο ήρωας της, ο πρίγκιπας Γκέντζι, ζει διάφορες περιπέτειες γλιστρώντας σε γυναικείους κοιτώνες, ανατρέποντας κοινωνικές συμβάσεις, μπλέκοντας σε μυστικά διαβούλια, ενώ την ίδια στιγμή προσπαθεί να ζήσει μια απλή ζωή, μακριά από τις δολοπλοκίες του παλατιού για τη διαδοχή στον θρόνο. Ένας πρώιμος Άμλετ ενώπιον πολλαπλών καθρεφτισμών από Οφηλίες με σχιστά μάτια.

Αχ, ήταν μια εποχή αφοσιωμένη στην αισθητική και την ομορφιά. Άντρες και γυναίκες λεύκαιναν την επιδερμίδα τους, έβαφαν ροδαλά τα μάγουλά τους και ζωγράφιζαν μια έντονα κόκκινη κουκίδα καταμεσής στο κάτω χείλος. Οι γυναίκες ξύριζαν τα φρύδια τους, αντικαθιστώντας τα με δυο γκριζες κηλίδες ψηλά στο μέτωπο. Φορούσαν μεταξωτά κιμονό, συνταιριάζοντας τα χρώματα με την τελευταία λέξη της μόδας. Μια κυρία της Αυλής ήταν πιο πιθανό να δεχτεί μομφή για την έλλειψη γούστου στα χρώματα των κιμονό της παρά γιατί είχε πολλούς εραστές.

Δεν είναι τυχαίο που πιστεύω ότι στην προηγούμενη ζωή μου υπήρξα Ιάπων.



Μουρασάκι Σικίμπου Γκέντζι
εκδ. Νύμφη



ΔΗΜΟΣ ΑΘΗΝΑΙΩΝ

THIS IS **ATHENS**
CITY FESTIVAL

7 ΦΕΣΤΙΒΑΛ

ΑΣΤΥΝΟΜΙΚΗΣ ΛΟΓΟΤΕΧΝΙΑΣ

Agatha

CULTURAL EVENTS

5-29

ΜΑΪΟΥ 2026

CELEBRATING
MYSTERY & SUSPENSE

- ΣΕΜΙΝΑΡΙΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΗΣ ΓΡΑΦΗΣ
- ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ • ΑΦΕΡΩΜΑΤΑ
- ΜΟΥΣΙΚΑ ΕΒΕΝΤΣ
- ΟΜΙΛΙΕΣ • ΠΑΙΧΝΙΔΙΑ ΜΥΣΤΗΡΙΟΥ
- ΘΕΑΤΡΙΚΕΣ ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ

ΠΟΛΕΜΙΚΟ ΜΟΥΣΕΙΟ

15|16|17 ΜΑΪΟΥ



SCAN ME

www.agathafestival.gr

Χορηγοί Επικοινωνίας:




ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ



ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ



ΧΟΡΗΓΟΙ



ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ





Βραβεία Βιβλίου Public



Ένα βιβλίο είναι φορέας ιδεών, συναισθημάτων και εμπειριών.
Στα **13α Βραβεία Βιβλίου Public** μπορείς να αναδείξεις τις σελίδες
που μας εμπνέουν!

Ψήφισε τα αγαπημένα σου βιβλία!
publicbookawards.gr

CCCXLXXVII

Του ΓΙΩΡΓΟΥ ΦΛΩΡΑΚΗ

Boots On The Ground

Massive Attack & Tom Waits: Όταν η οργή γίνεται τραγούδι



Η μουσική που μιλάει για τους αγώνες δεν φτιάχνεται στα στούντιο. Φτιάχνεται στους δρόμους, εκεί όπου ξεσπάει ο θυμός για την αδικία. Το νέο τραγούδι των **Massive Attack** με τον **Tom Waits**, το «*Boots on the Ground*», είναι ένα πολύ σημαντικό τραγούδι δρόμου. Η ιστορία του ξεκινάει από τις εξεγέρσεις στο Μπρίστολ και το Λος Άντζελες.

Το Μπρίστολ θυμάται καλά μέχρι σήμερα την εξέγερση του Σεντ Πολς το 1980. Σε μια γενικότερη εποχή ρατσισμού και καταστολής, η αστυνομική έφοδος στο Black and White Café έκανε το ποτήρι να ξεχειλίζει.

Η εξέγερση συνέδεσε στενά τις δυτικοϊνδικές με τις λευκές κοινότητες και γέννησε την κουλτούρα του underground. Από τα πάρτι με τα sound systems γεννήθηκε η ομάδα **Wild Bunch**, από την οποία αργότερα προέκυψαν οι Massive Attack. Η μουσική τους είχε μέσα της αυτή τη σκοτεινή, ασφυκτική αλλά και επαναστατική ατμόσφαιρα της συνοικίας Σεντ Πολς.

Στην Αμερική, το Λος Άντζελες έζησε τη δική του μεγάλη έκρηξη το 1992. Αυτό έγινε όταν αθωώθηκαν οι αστυνομικοί που είχαν ξυλοκοπήσει άγρια τον Ρόντνεϊ Κινγκ. Οι ταραχές στο L.A. έδειξαν πόσο βαθιές ήταν στην αμερικανική κοινωνία οι κοινωνικές ανισότητες και πόσο υπέβασκε ο συστημικός ρατσισμός.

Οι Massive Attack, και ειδικά ο **Robert «3D» Del Naja**, ποτέ δεν έκρυψαν τις πολιτικές τους απόψεις. Η μουσική τους ήταν πάντα ένα μέσο για να ασκούν κριτική στην κοινωνία. Έχουν αντιταχθεί σε κάθε πόλεμο και έχουν στηρίξει ενεργά τους Παλαιστίνιους. Πρόσφατα, ο Del Naja συνελήφθη μαζί με εκατοντάδες άλλους στη διαδήλωση της οργάνωσης Palestine Action στο Λονδίνο.

Οι ήρωες των τραγουδιών του Tom Waits είναι οι κάθε λογής περιθωριακοί, τα θύματα του αμερικανικού ονείρου. Η δική του «εξέγερση» είναι πιο εσωτερική. Αν και δεν παρεμβαίνει τόσο άμεσα στην πολιτική, έχει δείξει ξεκάθαρα πού στέκεται.

Το 2018 συμμετείχε στο άλμπουμ «*Songs of Resistance*» του **Marc Ribot**, όπου τραγούδησε τον αντιφασιστικό ύμνο «*Bella Ciao*», παίρνοντας με τον τρόπο αυτό θέση για όσα συμβαίνουν γύρω μας.

Η συνεργασία του με τους Massive Attack δεν είναι καθόλου τυχαία. Είναι μια συνειδητή επιλογή να ενώσει τη φωνή του με καλλιτέχνες με τους οποίους μοιράζεται αντίστοιχες ανησυχίες για τον κόσμο.

Το «*Boots on the Ground*» δεν είναι ένα συνθησιμένο τραγούδι διαμαρτυρίας. Δεν προσπαθεί να παιχτεί από τα ραδιόφωνα, αλλά να λειτουργήσει σαν ένα «χαστούκι» που θα μας ξυπνήσει από την παθητικότητα μας. Πρόκειται για ένα αργό, απειλητικό soundscape, πάνω στο οποίο η τραχιά φωνή του Waits απαγγέλλει στίχους γεμάτους θυμό και ειρωνεία:

«Now who the hell are these federal pricks? / Hiding in the senate like a bloated ass tick... A coal to a diamond, a vote into law / They campaign up all the blood they can draw».

Οι στίχοι αντιτίθενται στον милитарισμό αλλά και την κρατική καταστολή, που αναπτύσσεται σε πολλές αμερικανικές πόλεις. Το «*Boots on the Ground*» αναφέρεται τόσο στις διεθνείς στρατιωτικές επεμβάσεις όσο και στην αστυνομική βία, ειδικά στις επιδρομές της υπηρεσίας μετανάστευσης (ICE).

Οι Massive Attack δηλώνουν ότι το τραγούδι «*δημιουργεί μια ατμόσφαιρα χάους*», όπου «ο κρατικός αυταρχισμός και η στρατιωτικό τύπου δράση της αστυνομίας απηχούν τις κυρίαρχες νεοφασιστικές πολιτικές». Το μικρού μήκους φιλμ που το συνοδεύει, με φωτογραφίες από τις διαδηλώσεις του Black Lives Matter και τις επιδρομές της ICE, ενισχύει αυτό το μήνυμα. Έτσι, το τραγούδι μετατρέπεται σε καταγγελία της σημερινής δυστοπίας.

Σε μια εποχή που οι πληροφορίες καταναλώνονται γρήγορα και ο θυμός του κόσμου εξαντλείται στα social media, το «*Boots on the Ground*» είναι το σοκ που χρειάζεται για να αφήσουμε τα ηλεκτρολόγια και να ενεργοποιηθούμε. Δεν είναι απλά ένα τραγούδι για τις εξεγέρσεις του χθες. Δείχνει ότι η τέχνη μπορεί να δρα καταλυτικά ακόμα και στις χειρότερες καταστάσεις. Είναι ένα κάλεσμα για δράση, μια υπενθύμιση ότι η απάθεια είναι συνειδητή. Και ότι, απέναντι στον αυξανόμενο αυταρχισμό, τους αδικαιολόγητους πολέμους και τις γενοκτονίες, χρειαζόμαστε περισσότερους ανθρώπους στους δρόμους για να υπερασπιστούμε τη δημοκρατία και τα ανθρώπινα δικαιώματα.

1 YEARS 2016-2026
RELEASE ATHENS

limpbizkit
>iasraboyz
ECCA VANDAL

15 June PLATEIA NEROU

+

PANTERA
TRIVIUM
+more

09 July PLATEIA NEROU

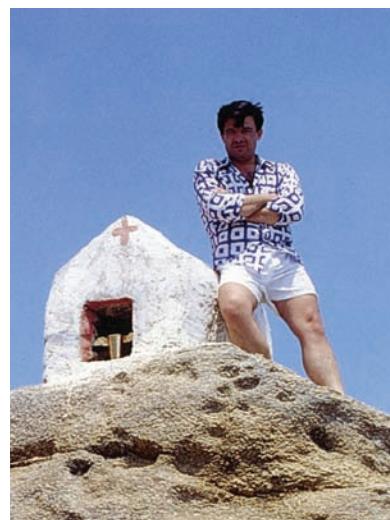
#makingmemoriesstogether more.com >releaseathens.gr



Ο Kirios Criton γιορτάζει 50 χρόνια διαδρομής με μια Anagennisi

Πίσω στον χρόνο και στον αθηναϊκό μεσαίωνα του 1987, ένα αγόρι ωραίο σαν Έλληνας ήρθε για να ξυπνήσει στους Αθηναίους το αίσθημα του ντιζάιν

Της ΕΛΕΝΗΣ ΨΥΧΟΥΛΗ



Για δύο ολόκληρες δεκαετίες, ο Kirios Criton καθόρισε την αισθητική της πόλης, όχι γιατί ήταν ο μεγαλύτερος σχεδιαστής που πέρασε από αυτή την πόλη, αλλά επειδή ήταν ο μοναδικός ποιητής της. Ότι κι αν έκανε ο Κρίτων, από έντυπα και χώρους μέχρι αντικείμενα, το έντυνε με ένα βαθύτερο νόημα, μια νέα κάθε φορά ποιητική και πολλά σύμβολα. Άφηνε τα έργα του να μιλάνε, να ζωντανεύουν, να κινούνται πλαστικά ανάμεσά μας, να γίνονται θέατρο και παράσταση.

Όταν ήταν μικρός, ήθελε να μάθει πολλές ξένες γλώσσες. Δεν έμαθε, ανακάλυψε όμως τη δική του. Μια γλώσσα που στη συνέχεια μάθαμε όλοι μας, γιατί μπορούσαμε να τη διαβάσουμε χωρίς να χρειαζόμαστε μετάφραση. Ήταν η γλώσσα που τότε μας έκανε να νιώθουμε μοντέρνοι, κοσμοπολίτες, μέλη μιας παγκόσμιας πρωτοπορίας και όχι παιδιά της Ψωροκώσταινας. Αυτό που ήθελε ήταν να μας σοκάρει, να μας κιντοποιήσει – θετικά ή αρνητικά, λίγο τον έννοιαζε –, να μας κάνει να κοιτάξουμε πίσω από την επιφάνεια.

Ο Kirios Criton την αρχιτεκτονική, το ντιζάιν, το κουταλάκι του καφέ, το θέατρο και τη φιλοσοφία, το παρόν και το παρελθόν, δεν ήξερε να τα διαχωρίζει. Μόνο να τα ενώνει, να τα πετά σφιχταγκαλιασμένα σαν πρόκληση πάνω από τον αττικό ουρανό, για να βρουν τον σπόρο τους και να φυτρώσουν. Κατά προτίμηση σ' αυτό το πλακόστρωτο δρομάκι που σχεδίασε ο Πικιώνης, αυτό που ενώνει το Θησείο με την Ακρόπολη και που κάποτε περπάτησε ο Σωκράτης. Αυτό που συνοψίζει τη δική του ανάβαση, τη δική του διαδρομή.

Εδώ στεγαζόταν πάντα το δικό του Επιτελείο. Ατελιέ, σπίτι, θεατρική σκηνή, γκαλερί. Για λίγα χρόνια αποτραβήχτηκε από το προσκήνιο. Μέσα σ' αυτά τα χρόνια μεγάλωσε, χωρίς ποτέ να μεγαλώσει. «Τα αιωνόβια δέντρα, αν είχαν φωνή, θα μίλαγαν για σπάνια αρχιτεκτονική». Παιδί νεραϊδογέννητο, ο Kirios Criton αγαπά και νιώθει βαθιά τη φύση, που τον συγκινεί γιατί ξέρει να αυτοεπουλώνεται, να ξαναγεννιέται κάθε χρόνο, πάντα νέα, πάντα αρυτίδιαστη, γιατί ξέρει πώς να μην πεθάνει ποτέ.

Πενήντα χρόνια μετά, γιορτάζει την anagennisi του και μας καλεί σε μια μοναδική βραδιά και μια έκθεση. Επιστρέφει στα έργα της ζωής του, οι παλιές ιδέες φρεσκάρονται στο φως του σήμερα, τα έργα μετασχηματίζονται και ξαναγεννιούνται μαζί με τον δημιουργό τους, αλλάζουν, μα φωτογραφίζονται πάντα εκεί, γύρω από το μονοπάτι του Θησείου, στα αγαπημένα του λημέρια. Έργα που ξαναζούν τη δεύτερη ευκαιρία τους, μετουσιωμένα και δουλεμένα μέσα από τον συμβολισμό των 7 μυστηρίων της εκκλησίας, μέσα από την παράδοση που μας μεγάλωσε. Νούμερο συμβολικό, νούμερο που δείχνει τον δρόμο στις 7 ηλικίες του ανθρώπου, νούμερο φιλοσοφικό. Ο Kirios Criton ανοίγει και πάλι τη δική του Τράπεζα Ιδεών της Αποστόλου Παύλου – ατελιέ που επιθυμεί να μας χωρέσει όλους.

Κυρίως, όμως, μας δείχνει έναν καινούργιο δρόμο να μεγαλώνουμε: τη νέα αρχή που αγνοεί τη «σύνταξη», την απόσυρση. Μια αναγέννηση στο πνεύμα της εποχής, που αντικαθιστά τον χρόνο όπως τον έχουμε διδαχθεί. Στο πρότυπο της φύσης, που «είναι η μητέρα μας»! **A**

Athens Hill Restaurant
Αποστόλου Παύλου 27, Θησείο
Πέμπτη 7 Μαΐου, 21.00-00.00



ΔΕΗ Tour of Hellas 2026

Η Ελλάδα και το ποδήλατο σε πρώτο πλάνο μέσα από μία εντυπωσιακή αγωνιστική διαδρομή με την υποστήριξη της ΔΕΗ



Αναγνωρίζοντας την αξία του ποδηλάτου ως μέσου αθλητισμού και βιώσιμης μετακίνησης, η ΔΕΗ στηρίζει για 5η συνεχή χρονιά τον ΔΕΗ Tour Of Hellas, ως ονομαστικός και μεγάλος χορηγός του αγώνα. Ο φετινός ΔΕΗ Tour of Hellas εκτείνεται σε πέντε αγωνιστικές ημέρες, διασχίζοντας πέντε περιφέρειες της χώρας -Δυτικής Ελλάδας, Ηπείρου, Στερεάς Ελλάδας, Θεσσαλίας, Αττικής- και καλύπτοντας συνολικά 863,8 χιλιόμετρα. Με τη συμμετοχή 20 ομάδων, εκ των οποίων 18 επαγγελματικές και τις 2 εθνικές Ελλάδας και Κύπρου, και συνολικά 120 κορυφαίους αθλητές της ποδηλασίας, ο ΔΕΗ Tour of Hellas 2026 υπόσχεται υψηλό αγωνιστικό επίπεδο και μοναδικές στιγμές για αθλητές και θεατές.

Από τις 6 έως τις 10 Μαΐου οι ποδηλάτες θα διασχίσουν διαδρομές απaráμιλλης φυσικής ομορφιάς και ιστορικού ενδιαφέροντος. Ο πρώτος αγώνας, την Τετάρτη 6 Μαΐου, ξεκινά από τα Ιωάννινα και κατευθύνεται στο Αγρίνιο, μια διαδρομή που συνδυάζει παραθαλάσσια τοπία με την ενδοχώρα της Αιτωλοακαρνανίας. Την Πέμπτη 7 Μαΐου το δεύτερο ετάπ

ξεκινά από το Καρπενήσι και φτάνει στη Λάρισα, ενώ την Παρασκευή 8 Μαΐου το τρίτο ετάπ συνδέει τον Βόλο με τη Λαμία. Το Σάββατο 9 Μαΐου, στο τέταρτο ετάπ, η Αταλάντη υποδέχεται τους αθλητές πριν αυτοί συνεχίσουν προς την Πάρνηθα, σε μια διαδρομή που φέρνει τον αγώνα πιο κοντά στην πρωτεύουσα.

Η μεγάλη αυλαία πέφτει την Κυριακή 10 Μαΐου, όπου οι ποδηλάτες ξεκινούν από τον Πειραιά και καταλήγουν στο ιστορικό κέντρο της Αθήνας, σε έναν εντυπωσιακό τερματισμό.

Εκτός από την καθαρά αγωνιστική διάσταση, ο ΔΕΗ Tour of Hellas αποτελεί μία μεγάλη γιορτή του ποδηλάτου, προωθώντας την αξία του ως μέσου μετακίνησης και ψυχαγωγίας. Η ΔΕΗ, μέσω των ειδικά διαμορφωμένων ΔΕΗ Fan Zones, μεταφέρει το μήνυμα ΔΕΗ Power Up The Race και προσφέρει δράσεις που ενημερώνουν το κοινό για τα οφέλη της ποδηλασίας, προσελκύοντας μικρούς και μεγάλους σε έναν κόσμο γεμάτο ενέργεια και κίνηση. Οι θεατές θα έχουν την ευκαιρία να γνωρίσουν από κοντά την ποδηλασία, να συμμετάσχουν σε διαδραστικά παιχνίδια με πολλά αναμνηστικά δώρα και να ζήσουν τη μαγεία του αγώνα.

Ο Όμιλος ΔΕΗ, στο πλαίσιο του ενεργειακού του μετασχηματισμού, αναδεικνύ-

ει την ποδηλασία ως βασικό στοιχείο ενός πιο βιώσιμου μέλλοντος. Υπογραμμίζει τη σημασία του ποδηλάτου όχι μόνο ως μέσου άθλησης και ψυχαγωγίας, αλλά και ως μία από τις πιο φιλικές προς το περιβάλλον μορφές αστικής μετακίνησης. Μέσα από τη στήριξή του στον ΔΕΗ Tour of Hellas, επιβεβαιώνει τη δέσμευσή του για ένα καλύτερο και πιο πράσινο μέλλον για όλους.

Ο Όμιλος ΔΕΗ, στο πλαίσιο του ενεργειακού του μετασχηματισμού, αναδεικνύει την ποδηλασία ως βασικό στοιχείο ενός πιο βιώσιμου μέλλοντος



Ρολόγια

Είναι ακόμα σύμβολα πλούτου ή έχουν ξεπεραστεί εντελώς

Θα θυμάστε στα τέλη του 20ού αιώνα (οι μεγαλύτεροι, βέβαια!) καταστήματα, διαφημίσεις, δημοσιεύματα, φωτογραφίες που, μέσω της life style κυρίαρχης τότε ποπ κουλτούρας, επέβαλαν ως απαραίτητο σύμβολο κοινωνικής καταξίωσης, ειδικά στους ανδρικούς καρπούς, πολυτελή και μεγάλης αξίας ρολόγια. Σήμερα αναρωτιόμαστε, τι γίνανε όλα εκείνα τα Rolex και τα Vacheron Constantin;

Για αιώνες, τα ρολόγια, από όταν ακόμα κρεμιόντουσαν με αλυσιδίτσα στο γιλέκο, δεν ήταν απλώς εργαλεία μέτρησης του χρόνου. Ήταν εκφράσεις κοινωνικής τάξης, σύμβολα οικονομικής ισχύος, ακόμα και στοιχεία της προσωπικής και οικογενειακής ταυτότητας. Οι άνδρες φορούσαν ρολόγια ως διακριτικά τιμής, και δεν ήταν σπάνιο, ιδίως στα μεσοπολεμικά και μεταπολεμικά χρόνια στην Ελλάδα, για παράδειγμα, τα καλά ρολόγια να προσφέρονται ως δώρο αρραβώνα στον γαμπρό ή να κληρονομούνται από πατέρα σε γιο, ως ιερά και μεγάλης αξίας κειμήλια.

Βέβαια, χρειάστηκαν χιλιάδες χρόνια δουλειάς, προσπάθειας, φυσικής, μηχανικής και ευφυΐας για την εξέλιξη των ρολογιών – απ' τις κλειψίδρες και τα πλιακά ρολόγια, στο υδραυλικό ρολόι του Αρχιμήδη ή στο πρώτο ξυπνητήρι του Πλάτωνα στον περιβόλο της Ακαδημίας του, ως τον Πίτερ Χένλεν, που το 1509 εφεύρει στη Νυρεμβέργη το ρολόι περίπου όπως το ξέρουμε. Πριν στερεωθεί στα γιλέκα και στα ρούχα, το ρολόι φοριόταν ως μενταγιόν στον λαιμό. Χάνεται όμως στον χρόνο η στιγμή της δημιουργίας του πρώτου ρολογιού χειρός. Κάποιοι ισχυρίζονται πως δημιουργήθηκε από τον Αβραάμ Λουί Μπρεγκέ για τη βασιλίσσα της Νάπολης, Καρολίνα Μουράτ, το 1810. Γεγονός είναι, πάντως, πως η Παρθένος Βασίλισσα Ελισάβετ Α' της Αγγλίας δέχτηκε ένα περίκομπο ρολόι για τον βραχίονα, ως δώρο από τον μυστικό αγαπημένο της, Ρόμπερτ Ντάντλεϊ, το 1571. Ήταν ένα αντικείμενο-κόσμημα κατάλληλο για βασιλείς και άρχοντες και με τα χρόνια η τέχνη του μηχανισμού αλλά και της διακόσμησης του έγινε υψηλής αισθητικής και ποιότητας υπόθεση. Βέβαια σήμερα, στον κόσμο της iPhone, των smartwatches και της συνεχούς τεχνολογικής ανανέωσης, τα ρολόγια πολυτελείας τα βλέπουμε όλο και πιο σπάνια, σαν να έχουν περάσει στο περιθώριο... Είναι ακόμα χρηματιστηριακή αξία ένα καλό ρολόι ή μήπως μιλάμε για ένα ρομαντικό κατάλοιπο, που όποιος το φοράει θεωρείται, όχι καταξιωμένος, μοδάτος και πλούσιος, αλλά παρωχημένος και εντελώς παλιομοδίτης;

Η χρυσή εποχή των ρολογιών και οι απίστευτες τιμές τους σε δημοπρασίες

Ο 20ός αιώνας ήταν η απόλυτη εποχή δόξας των μηχανικών ρολογιών. Ειδικά από τη δεκαετία του '50 και μετά, ένα ελβετικό ρολόι χειρός αντιπροσώπευε πολλά περισσότερα από ακρίβεια. Είπαμε, υποδήλωνε στιλ, καταγωγή, κύρος, οικονομική άνεση και κομψότητα. Rolex, Patek Philippe, Audemars Piguet, Vacheron Constantin, Bulgari, Omega και άλλες λιγότερο γνωστές αλλά εξίσου σεβαστές μάρκες, κατέκτησαν την κορυφή.

Τα ρολόγια αυτά κατασκευάζονταν με εξαιρετική δεξιοτεχνία, φινέτσα και, φυσικά, με σπάνια υλικά όπως χρυσό 18 Κ, πλατίνα, ακόμα και διαμάντια. Η τιμή ενός καλού ρολογιού ήταν πολύ υψηλή, αλλά θεωρούνταν έξυπνη επένδυση και τα πιο ακριβά από αυτά γίνονταν επενδυτικά assets. Έτσι, το ρολόι δεν αγοράστηκε ποτέ απλώς για να φορεθεί. Ειδικά τις τελευταίες δύο δεκαετίες, τα ρολόγια πολυτελείας απέκτησαν έντονα επενδυτικό χαρακτήρα.

Παρακμή ή προσαρμογή;

Παρά την ακραία εμπορική άνοδο, από το 2022 και μετά, η αγορά πολυτελών ρολογιών βυθίστηκε, ίσως και να διορθώθηκε. Οι λόγοι αφορούν στην ανάπτυξη των smartwatches – το Apple Watch έγινε το νούμερο ένα σε πωλήσεις παγκοσμίως, καταστρέφοντας την ανάγκη για μηχανικό ρολόι στον καθημερινό χρήστη. Ακόμα και το στοιχείο της κοινωνικής υπεροχής που δόλωνε ένα πολυτελές ρολόι, εκτοπίστηκε από τον θαυμασμό, τη λειτουργικότητα και την υψηλή αξία μοντέλων κινητών που διαρκώς ενημερώνονται, εξελίσσονται και αντικαθίστανται με άλλα. Υπάρχει ακόμα υπέρμετρη προσφορά στην αγορά μεταχειρισμένων, με πολλούς κατόχους επενδυτικών ρολογιών να τα έχουν πουλήσει προκαλώντας κορεσμό.

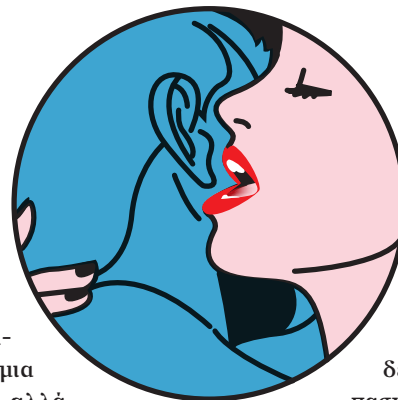
Κι όμως, υπάρχουν ακόμα!

Παρά την κάμψη, τα ρολόγια πολυτελείας δεν έχουν εξαφανιστεί. Απλώς το προφίλ των αγοραστών αλλάζει! Σύμφωνα με τη Μόργκαν Στάνλεϊ, οι πωλήσεις των ελβετικών ρολογιών το 2023 έφτασαν περίπου τα 25 δισ. δολάρια, με τη Rolex να κατέχει σχεδόν το 30% της αγοράς. Η τάση δείχνει επαναφορά στις πραγματικές αξίες και οι καταναλωτές ζητούν ποιότητα και διαχρονικότητα αντί για γρήγορο επενδυτικό κέρδος. Ακόμη, σημειώνεται μια παγκόσμια άνοδος των vintage ρολογιών, στο πλαίσιο όλης αυτής της τάσης για «αντικείμενα με ιστορία». Τα ρολόγια πολυτελείας, λοιπόν, δεν έχουν ξεπεραστεί, απλώς επανατοποθετούνται στο πολιτισμικό και οικονομικό τοπίο χωρίς την υπερβολή και την επιδειξιμανία περασμένων δεκαετιών. Δεν είναι πλέον αυτονόητα status symbols, αλλά συλλεκτικά αντικείμενα, επενδύσεις, οικογενειακά κειμήλια και κοσμήματα που παντρεύουν την παράδοση με την τεχνολογική ακρίβεια.

Υπάρχουν πάντα εκείνοι που θεωρούν το ρολόι ως το πιο εκλεπτυσμένο statement πλούτου. Για άλλους πάλι, είναι απλώς το παρελθόν που αντικαταστάθηκε από ένα Apple Watch. Αλλά αν ένα Rolex περνά από πατέρα σε γιο, τότε μάλλον δεν μιλάμε απλώς για εργαλείο χρόνου, αλλά για χρόνο με νόημα. **Α**

RELOADED

Της ΤΖΕΝΗΣ ΜΕΛΙΤΑ



1 Τζένη μου, σου γράφω γιατί είμαι ιδιαίτερα προβληματισμένη αυτό το διάστημα. Χώρισα από μια σχέση δύο χρόνων, αλλά το πρόβλημα είναι ότι με την αδερφή του πρώην μου έχουμε γίνει κολλητές. Η αλήθεια είναι πως δεν χωρίσαμε ωραία, υπήρξαν τσακωφοί, έντονοι καβγάδες και ψυχολογικά μου στοίχισε πολύ όλο αυτό. Το θέμα είναι πως δεν ξέρω τι στάση να κρατήσω με την αδερφή του, με την οποία έχουμε μια πάρα πολύ ωραία σχέση και μου έχει σταθεί σε πολλά. Νιώθω κάπως άβολα μαζί της, γιατί εγώ ουσιαστικά χώρισα τον αδερφό της, αλλά δεν θέλω να σταθεί αυτό εμπόδιο στη φιλία μας. Μιλήσαμε λίγο στο τηλέφωνο κάποιες φορές και μου φαίνεται κάπως απόμακρη, αλλά καταλαβαίνω και τη θέση της, είναι αρκετά λεπτή. Δεν ξέρω τι να κάνω και πώς να συμπεριφερθώ.

μάδια ότι έπαιζε το μάτι του, αλλά, τυφλωμένη από τον έρωτα, δεν έβλεπα τίποτα! Κανονικά, δεν θα έπρεπε να με απασχολεί, αλλά το σκέφτομαι και τοιτώνω!

Το καταλαβαίνω πως είσαι έξαλλη και νιώθεις προδομένη. Κι αυτό δεν έχει ημερομηνία λήξης μόνο και μόνο επειδή μπήκε η τελεία στη σχέση. Ναι, θα θυμώσεις. Ναι, θα σε πιάσει αυτό το «πώς μπόρεσε»;». Αλλά σου προτείνω να μη μείνεις εκεί, μη δίνεις σ' έναν άνθρωπο που ήδη σε αδικήσει κι άλλον χώρο στο μυαλό σου. Γράψε ό,τι θα ήθελες να του πεις. Όλα χωρίς φίλτρο, χωρίς ευγένεια, χωρίς δεύτερες σκέψεις, σε ένα χαρτί. Και μετά... μην το στείλεις. Κράτα το για σένα ή σκίσε το. Γιατί αυτό δεν είναι μήνυμα για εκείνον, είναι ξεκαθάρισμα για σένα! Και μετά άντε γεια!

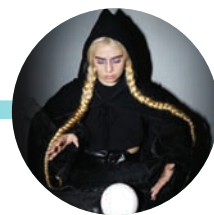
3 Θέλω να είμαι ρομαντική ψυχή, το επιδιώκω συχνά, αλλά η ζωή δεν μ' αφήνει. Για την ακρίβεια, ο σύντροφός μου, και σε λίγο καιρό και σύζυγός μου, είναι λίγο πρακτικό μυαλό... Εν ολίγοις (ούτε να το γράψω δεν μπορώ), μου είπε ότι θέλει να μου κάνει πρόταση γάμου, κι επειδή θέλει να μου πάρει ένα ωραίο δαχτυλίδι, μου πρότεινε να βάλουμε τα χρήματα μισά-μισά και μου το δικαιολόγησε κιόλας λέγοντας πως, έτσι κι αλλιώς, εγώ θα το φοράω, οπότε είναι πιο δίκαιο! Τι απαντάς τώρα εδώ;

Ας είμαστε ειλικρινείς. Δεν είναι το δαχτυλίδι το θέμα και το ποιος θα το πληρώσει τελικά. Είναι η χειρονομία, η στιγμή. Αυτή η στιγμή που για σένα δεν είναι συναλλαγή, αλλά συμβολισμός. Από την άλλη, έχει επιλέξει έναν άνθρωπο που σκέφτεται πρακτικά, εκφράζοντας την αγάπη του με τρόπο περισσότερο «λογικό» παρά «κινηματογραφικό». Αν περιμένεις από εκείνον να γίνει κάτι που δεν είναι, ίσως απογοητευτείς. Βρείτε, λοιπόν, μια μέση λύση που να σας εκφράζει και τους δύο. Γιατί, στο τέλος της ημέρας, δεν θα θυμάσαι μόνο το δαχτυλίδι, αλλά και το πώς ένιωσες όταν σ' το έδωσε.

Όταν χωρίζεις με κάποιον, χωρίζεις και με όλο τον κόσμο του; Ιδού η απορία! Η αλήθεια είναι πως η θέση σου είναι δύσκολη. Αλλά και η δική της. Εκείνη βρίσκεται στη λεπτή γραμμή ανάμεσα στην αφοσίωση προς τον αδερφό της και στην αγάπη που έχει χτίσει για σένα. Όμως, ας είμαστε ειλικρινείς, αν αυτό που έχετε είναι ουσιαστικό, δεν ανήκει στον πρώην σου. Ανήκει σ' εσάς. Πες της, λοιπόν, αυτό ακριβώς που νιώθεις! Ότι δεν θέλεις να τη χάσεις, αλλά σέβασαι και τη θέση της. Κι έπειτα δώσ' της χώρο και χρόνο. Γιατί, στο τέλος της ημέρας, κάποιες σχέσεις μπορεί να τελειώνουν με «θόρυβο», αλλά οι φίλιες που αξίζουν επιλέγουν αν θα μείνουν ήσυχα αλλά σταθερά.

2 Είμαι λίγο έξαλλη, να το πω, λίγο ότι μου φταίνε όλα μ' αυτό που έμαθα τώρα τελευταία, δεν ξέρω πως να περιγράψω την ψυχολογική μου κατάσταση, που είναι πια στα κόκκινα! Αλλά έμαθα, όχι από μία, αλλά από δύο γνωστές μου ότι ο πρώην μου με απατούσε, όσο ήμασταν σε σχέση, με μια κοινή μας follower στο Instagram. Μου είχε δώσει, η αλήθεια είναι, αρκετά σπ-





Κριός

20 Μαρτίου - 19 Απριλίου

Καλή εβδομάδα, Κριέ! Ξεκινάς το επταήμερο με τονωμένα τα αποθέματα της ενέργειάς σου. Ωστόσο, αν δεν έχεις μέτρο, την έβασες! Άρα μην ενδώσεις σε βιαστικές κινήσεις ή σε υπερβολές γύρω από το σπίτι και την οικογένεια, γιατί θα εκτεθείς. Επίσης, δεν πρέπει να έχεις υπερβολικά υψηλές προσδοκίες και απαιτήσεις, γιατί θα απογοητευτείς. Πάντως, προς τα τέλη της εβδομάδας αρχίζεις να νιώθεις λίγο πιο σταθερός, ασφαλής και ικανοποιημένος με την πάρτη σου. Καλό αυτό! Στα ερωτικά τώρα, αν είσαι ελεύθερος, μη δίνεις μεγάλες υποσχέσεις στα νέα γκομενάκια που γνωρίζεις λόγω του ότι ενθουσιάζεσαι με το παραμικρό. Αν δεν είσαι ελεύθερος, μην πιέζεις άλλο καταστάσεις, γιατί το ταίρι σου θα σκάσει!



Ταύρος

20 Απριλίου - 19 Μαΐου

Καλή εβδομάδα, Ταύρε! Είσαι λίγο απότομος αυτό το επταήμερο; Πάντως μη δώσεις το ελεύθερο στην παρορμητικότητα σου, γιατί θα θολώσει εντελώς η κρίση σου, ειδικά σε στιδηποτε αφορά το επικοινωνιακό. Στα καλά νέα, προς τα τέλη της εβδομάδας – αν μπορέσεις να κάνεις υπομονή – θα δεις να αναγνωρίζονται οι κόποι σου. Όχι μόνο αυτό, αλλά υπάρχουν ευχάριστα νέα – εξελίξεις και επιτυχίες. Στα θέματα καρδιάς, αν είσαι μόνος, υπάρχουν πολλές ευκαιρίες για φλερτ. Σου προτείνω όμως να ζήσεις τη στιγμή και να μη βιαστείς. Αν δεν είσαι μόνος, μην επιμένεις να έχεις τον απόλυτο έλεγχο πιέζοντας το ταίρι σου. Μην είσαι ακραία ζηλιάρης. Τι κι αν σε προκαλεί ο Άρης; Εσύ πρέπει να του αντισταθείς!



Δίδυμοι

20 Μαΐου - 20 Ιουνίου

Καλή εβδομάδα, Δίδυμε! Θα ήθελα αυτό το επταήμερο να οργανώσεις τις σκέψεις και τις κινήσεις σου. Κάποια ένταση μεταξύ εσού και των φίλων σου υπάρχει. Αυτό, όμως, δεν σημαίνει ότι πρέπει να νιώθεις ότι φταις εσύ. Παράλληλα, στα οικονομικά, θέλω να απλώνεις το χέρι σου μέχρι εκεί που φτάνει. Πέρα απ' αυτά, δες τα πάντα γύρω σου με αισιοδοξία, για να μπορέσεις να βρεις λύσεις (παρασκηνιακά). Στα αισθηματικά, αν είσαι αδέσμευτος, έχεις ευκαιρίες για ενδιαφέροντα φλερτ, αλλά νομίζω ότι το καλύτερο είναι να τα κρατήσεις για σένα. Έστω μέχρι να δέσει το γλυκό. Αν είσαι δεσμευμένος, μην επιτρέπεις σε εξωτερικές παρεμβολές – τάχα φίλους – να δημιουργούν εντάσεις με το αμόρε.



Καρκίνος

21 Ιουνίου - 21 Ιουλίου

Καλή εβδομάδα, Καρκινάκι! Ίσως υπάρχει ένταση ανάμεσα στις επαγγελματικές σου φιλοδοξίες / υποχρεώσεις και στις προσωπικές σου ανάγκες. Σίγουρα πρέπει να αποφύγεις τις παρορμητικές αντιδράσεις. Μην πάρεις ρίσκα που μπορεί αργότερα να κλονίσουν την ηρεμία σου. Αν κάνεις υπομονή, προς τα τέλη της εβδομάδας θα αποζημιωθείς, καθώς θα συμβεί μια μεγάλη επιτυχία, μια ευχάριστη εξέλιξη ή και αναγνώριση των κόπων σου. Νιώσε σίγουρος για σένα! Στα γκομενικά, αν είσαι χωρίς σχέση, μην ψάχνεις πουθενά για νέο γκομενάκι πέρα από τον φιλικό σου κύκλο. Αν είσαι με σχέση, μην πιέζεις το αμόρε να σε ακολουθήσει, γιατί μπορεί να μη θέλει!



Λέων

22 Ιουλίου - 22 Αυγούστου

Καλή εβδομάδα, Λέοντα! Μην είσαι υπέρ το δέον αισιόδοξος, γιατί μπορεί να οδηγηθείς σε βιαστικές αποφάσεις, οι οποίες θα αποδειχθούν εσφαλμένες, έτσι; Πάρε τον χρόνο σου, σκέψου καλά και μετά αποφάσισε! Για να μη σου λέω, όμως, μόνο τα αρνητικά, δεν αποκλείεται να συμβούν κάποια γεγονότα που θα φέρουν την ηθική δικαίωση για κάτι που περιμένες καιρό. Ίσως απλά οι κόποι σου να ανταμειφθούν. Όπως και να 'χει, οδεύεις προς την εσωτερική γαλήνη. Στα προσωπικά, αν δεν έχεις ταίρι, υπάρχει η προοπτική ενδιαφέρουσας γνωριμίας, αλλά κάνε υπομονή! Αν έχεις ταίρι, μην είσαι απόλυτος και μην προσπαθείς να επιβληθείς.



Παρθένος

23 Αυγούστου - 21 Σεπτεμβρίου

Καλή εβδομάδα, Παρθένη! Μην είσαι απρόσεκτος στα οικονομικά σου. Αν το ταμείο βγει μείον, μην κλαίγεις μετά! Αν, πάλι, κάνεις κάτι το οποίο περιλαμβάνει κι άλλα άτομα, μην προσπαθήσεις να διεκδικήσεις περισσότερα κομμάτια της πίτας απ' όσα σου αναλογούν, γιατί θα γίνετε κ@λος! Ωστόσο μπορείς ν' αρχίσεις να σκέφτεσαι λίγο πιο σταθερά. Μόνο υπό αυτό το mindset μπορείς να κάνεις σχέδια για το μέλλον. Έχε τα αυτιά σου ανοιχτά, γιατί παίζουν ευχάριστα νέα. Στα αισθηματικά σου, αν είσαι ελεύθερο πουλί, σίγουρα θα γνωρίσεις κάτι. Αν βγει, βγήκε! Αν δεν είσαι, μπορείς να έρθεις πιο κοντά με το ταίρι σου, αρκεί να βάλεις φαντασία!



Ζυγός

22 Σεπτεμβρίου - 22 Οκτωβρίου

Καλή εβδομάδα, Ζυγέ! Αν έχεις χάσει τις ισορροπίες ανάμεσα στις φιλοδοξίες σου και στις απαιτήσεις των συνεργασιών σου, δεν πρέπει να το συνεχίσεις αυτό το βιολάκι. Εγώ έχω να σου προτείνω να βάλεις όρια στον ενθουσιασμό σου, γιατί κάποιες φορές ερμηνεύεται ως παρορμητικότητα και δεν αρέσει σε κανέναν. Ούτε καν σ' εσένα! Στα επαγγελματικά σου, προβλέπονται επιτυχίες και θετικές εξελίξεις πάντως. Στα ερωτικά τώρα, αν είσαι μπακούρι, κάνεις βιαστικές γνωριμίες, οι οποίες είναι καλές για μια ξεπέτα, αλλά δεν ξέρω αν θα έχουν διάρκεια (δεν θα έχουν – ήρεμα το λέω!). Αν δεν είσαι μπακούρι, μην πιέζεις το αμόρε, γιατί γίνεται απόλυτος χωρίς να το καταλαβαίνεις και κουράζεις ακραία πολύ.



Σκορπιός

23 Οκτωβρίου - 21 Νοεμβρίου

Καλή εβδομάδα, Σκορπιέ! Μήπως ήρθε η ώρα να κόψεις τις υπερβολές, να εστιάζεις στην καθημερινότητά σου ή ν' ασχοληθείς με τις διαπροσωπικές σου σχέσεις; Στα επαγγελματικά, υπάρχει πίεση, άρα μην αναλάβεις περισσότερα απ' όσα μπορείς να διεκπεραιώσεις. Αν τρέχουν θέματα σχετικά με τον νόμο, τις σπουδές ή και το εξωτερικό, τότε προς τα τέλη της εβδομάδας ίσως υπάρξουν θετικές εξελίξεις. Όσον αφορά τον έρωτα, αν είσαι μπακουρομπάκουρο, προβλέπεται μια νέα γνωριμία άκρως μαγνητική, η οποία όμως μπορεί να σκάσει σαν πυροτέχνημα αργότερα. Δηλαδή να σου βγει μάπα! Αν δεν είσαι μπακουρομπάκουρο, μη μεταφέρεις την ένταση της δουλειάς στο αμόρε, γιατί enough is enough!



Τοξότης

22 Νοεμβρίου - 20 Δεκεμβρίου

Καλή εβδομάδα, Τοξότη! Περιορίσε την τάση σου για υπερβολή. Προτίμησε να εστιάζεις στην ενέργεια και στην αυτοπεποίθηση που έχεις. Αρκεί, βέβαια, να μην υποτιμήσεις τα εμπόδια και τους κινδύνους που υπάρχουν. Μην ξοδεύεις παραπάνω απ' όσα αντέχει η τσέπη σου. Ίσως κάποιοι επιτήδειοι να σου προτείνουν κάτι το ριψοκίνδυνο που θα σε ενθουσιάσει. Περί «όχι», είναι μια βλακεία και μισή! Λύσε τα θέματα της καθημερινότητας για να νιώσεις safe. Πάμε στα ερωτικά, όπου, αν είσαι μόνος, μπορεί να γίνει μια νέα γνωριμία, η οποία θα είναι έντονη, αλλά δεν πρόκειται να έχει διάρκεια. Πρόσεχε εξ αρχής. Αν δεν είσαι μόνος, μην επιτρέπεις στο αμόρε να περιορίζει την ελευθερία σου μεν, μη γίνεσαι εγωιστής δε.



Αιγόκερως

21 Δεκεμβρίου - 19 Ιανουαρίου

Καλή εβδομάδα, Αιγόκερε! Χάος υπάρχει ανάμεσα στις οικογενειακές υποχρεώσεις και στις προσωπικές σου φιλοδοξίες. Το πρόβλημα είναι πως εσύ θες να ζεις μέσα στην περιπέτεια και στη δράση, αλλά οι άλλοι έχουν διαφορετικές απαιτήσεις από σένα. Μήπως να βρεις τις ισορροπίες σου εκεί; Μπορείς, επίσης, να μην αντιδράς απότομα και να μην έχεις υπερβολικές προσδοκίες; Πάντως υπάρχει η δυνατότητα να κάνεις δημιουργικά σχέδια ή να απολαύσεις τις επιτυχίες σου. Στα γκομενικά, αν είσαι ελεύθερος, ίσως ενθουσιαστείς από μια νέα γνωριμία, αλλά πρόσεξε μήπως οι προσδοκίες σου δεν ανταποκρίνονται στην πραγματικότητα. Αν δεν είσαι ελεύθερος, μην τσακωθείς με το αμόρε για τα παλιά.



Υδροχόος

20 Ιανουαρίου - 17 Φεβρουαρίου

Καλή εβδομάδα, Υδροχόε! Σε πιάνει πρεμούρα να επικοινωνήσεις τις ιδέες σου. Κάν' το, προσεκτικά όμως. Ή μπορείς να αποφύγεις εντελώς τις έντονες συζητήσεις. Διαλέγεις και παίρνεις! Παράλληλα, δεν πρέπει να κάνεις βιαστικές κινήσεις στα θέματα της καθημερινότητας, γιατί μπορεί εύκολα να την κάνεις τη μ@λακία! Στα επαγγελματικά σου, μην κινείσαι παρορμητικά, μη χάνεις την ψυχραιμία σου και μην αναλαμβάνεις παραπάνω ευθύνες απ' όσες μπορείς να αντέξεις. Θετικές εξελίξεις υπάρχουν σχετικά με το σπίτι σου. Στα αισθηματικά, αν ανήκεις στους αδέσμευτους, δώσε χρόνο στις νέες γνωριμίες, για να δεις ποια (και εάν) αξίζει. Αν δεν ανήκεις εκεί, έλα πιο κοντά στο ταίρι σου. Παγοκόλωνα!



Ιχθύες

18 Φεβρουαρίου - 19 Μαρτίου

Καλή εβδομάδα, Ψαράκι! Αυτό το επταήμερο ασχολείσαι με τα κοικιά σου (βλ. χρήμα). Αντί να τα μετράς, γιατί δεν μαθαίνεις να τα διαχειρίζεσαι καλύτερα; Δηλαδή να κόψεις περιττά έξοδα που κάνεις από ενθουσιασμό. Μην παρασυρθείς απ' αυτούς που σε υπολογίζουν σε σχέδια που δεν έχεις μελετήσει ο ίδιος. Ίσως είναι scam. Αν, όμως, έχεις ξεκινήσει εσύ κάποιο δημιουργικό εγχείρημα και περιμένεις νέα, τότε αυτά ίσως έρθουν προς το τέλος της εβδομάδας. Μπορείς να περάσεις όμορφες στιγμές με τα αγαπημένα σου πρόσωπα γενικώς. Στα ερωτικά, αν είσαι μόνος σου, μην έχεις υψηλές προσδοκίες, γιατί μάλλον θα απογοητευτείς. Αν δεν είσαι μόνος σου, δείξε κατανόηση στο αμόρε και μην γκρινιάζεις τόσο.



Την καθημερινή αστρολογική σου προβλέψη στο athensvoice.gr/zodia

* Για πιο ολοκληρωμένη εικόνα των αστρολογικών σου τάσεων θα πρέπει να διαβάξεις και τον ωροσκόπο σου

◆ auto voice

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΟΣ ΘΩΜΑΣ Κ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ



Όλα είναι δρόμος...

«ΕΙΝΑΙ ΕΚΠΛΗΚΤΙΚΟ ΤΟ ΠΟΣΟΙ ΟΔΗΓΟΙ, ΑΚΟΜΗ ΚΑΙ ΣΕ ΕΠΙΠΕΔΟ FORMULA 1, ΠΙΣΤΕΥΟΥΝ ΟΤΙ ΤΑ ΦΡΕΝΑ ΧΡΗΣΙΜΕΥΟΥΝ ΓΙΑ ΝΑ ΕΠΙΒΡΑΔΥΝΟΥΝ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ».

- Mario Andretti





auto voice

07.05.2026



© THE NATIONAL LIBRARY OF NORWAY-UNSPASH

EDITORIAL

On the road again

ΟΛΑ ΕΙΝΑΙ ΔΡΟΜΟΣ! ΚΑΙ ΜΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ...

Πάντα με γοήτευαν τα αυτοκίνητα. Έχουν επηρεάσει το γονιδίωμά μας. Είναι αναπόφευκτο. Έχω παραδοθεί κι εγώ σε αυτή τη γοητεία!

Είτε διαβάζετε τα όσα ακολουθούν στο αφιέρωμά μας για το αγαπημένο μας αυτοκίνητο και ενημερώνεστε σφαιρικά, είτε κάπου μέσα σε αυτά τα κείμενα αναγνωρίζετε τον εαυτό σας, να ξέρετε ότι τώρα κανείς σας δεν μπορεί να αρνηθεί ότι το αυτοκίνητο είναι κάτι που πρέπει να αγαπάμε.

Το αυτοκίνητο είναι ένα εργαλείο, ναι, αλλά είναι και πολύ περισσότερα απ' αυτό. Μπορεί να είναι ο σύντροφός σας στις διακοπές και στις επαγγελματικές σας δραστηριότητες. Μπορεί να είναι η μόνη ανάπαυλα από το φορτωμένο σας πρόγραμμα, ένας τρόπος να ξεφύγετε γρήγορα από τα προβλήματα της ζωής σας. Ακόμα, μπορεί να είναι και κάτι που σας αρέσει να κοιτάτε ή να σκέφτεστε.

Δείτε το αυτοκίνητό σας σαν ένα πάθος που μπορεί να λάμπει μέσα από εικόνες αυτοκινήτων που διακοσμούν το σπίτι σας και τα αντίστοιχα πραγματικά που διακοσμούν την καθημερινότητά σας!

Περιεχόμενα

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

- 48. Audi Q3
- 50. Toyota CHR
- 52. MG Hybrid+
- 56. Jeep Compass
- 58. Renault Concept Store
- 62. Volkswagen
- 66. Geely Starry
- 68. Volvo
- 70. Ford Explorer
- 72. Peugeot 308
- 74. Chery Tiggo 7 Hybrid
- 76. Seat Arona
- 78. Skoda Elroq
- 82. Kia Stonic
- 84. Opel Frontera

ΣΤΗΛΕΣ

46. Θωμάς Κ. Ευθυμίου Editorial

53. Κωνσταντίνος Λεμονής: Το διαστημικό Ford Aurora Concept του 1964 ήταν ένα αυτοκινούμενο καθιστικό

54. Σώτη Τριανταφύλλου: Ένας κόσμος χωρίς αυτοκίνητα

60. Θωμάς Κ. Ευθυμίου: «N»έοι οδηγοί στους δρόμους

64. Ελένη Χελιώτη: Όταν η ασφάλεια του μισού παγκόσμιου πληθυσμού παραμένει ακόμα υπό συζήτηση

71. Άννα Ματζοχωρίτη: Το GEN4 της Formula E είναι το πρώτο 100% ανακυκλώσιμο αγωνιστικό αυτοκίνητο

77. Ε. Ν. Λοΐζη: From enemies to lovers ή μια (όχι και τόσο) σύγχρονη ιστορία αυτοκινητιστικής αγάπης

80. Μια ανέκδοτη ιστορία του Herbert Voelker για το Ακρόπολις του 1979

85. Θωμάς Κ. Ευθυμίου: Καλοκαίρι, αυτοκίνητο και οδήγηση

86. Κωνσταντίνος Λεμονής: Τα αυτοκίνητα αποτελούν την πρώτη πηγή κινητικότητας

**ΚΑΛΥΤΕΡΟ
ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ**
GREEK CAR OF THE YEAR 2026

SKODA

Νέο Elroq



Ανακάλυψε το πολυβραβευμένο ηλεκτρικό SUV.
Περισσότερη αυτονομία έως 717 χλμ.,
λιγότεροι συμβιβασμοί, απόλυτη ελευθερία.
Οδήγησε το μέλλον... Νέο Elroq από 180€/μήνα

**ZEN | 10 ΧΡΟΝΙΑ
ΕΓΓΥΗΣΗ**

Elroq 50 τιμή 34.950€ προκ/λή 34,90%, επιτ. 4,5% (πλέον εισφοράς 0,6% Ν.128/75 - ΣΕΠΠΕ 5,69%) για 36 μήνες, δόση 180€/μήνα πλην τελευταίας 21.496€ (περιλ. άτοκα έξοδα διαχ/σης υπέρ τρίτων, προσ/σία δανείου Α, service τριετίας και ασφάλεια οχήματος για όλη τη διάρκεια).



Audi Q4 e-tron

Audi

ΕΞΕΛΙΣΣΕΤΑΙ ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΑ, ΣΕ ΚΑΘΕ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ, ΣΕ ΚΑΘΕ ΕΠΙΠΕΔΟ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Η πρόοδος δεν είναι μία κατεύθυνση. Και η Audi τα τελευταία 2 χρόνια επαναπροσδιορίζει με συνέπεια κάθε πτυχή της εμπειρίας της, από τα κινητήρια σύνολα και την απόδοσή τους έως τη συνδεσιμότητα και τον σχεδιασμό.

Με περισσότερα από 20 νέα και ανανεωμένα μοντέλα, η Audi διαμορφώνει ένα μέλλον πιο αποδοτικό, πιο ψηφιακό και πιο βιώσιμο από ποτέ. Από κομβικά μοντέλα όπως το νέο Q3, η εμπορική ναυαρχίδα της Audi, που επαναπροσδιορίζει την κατηγορία των compact SUV, έως την ενίσχυση της ηλεκτρικής γκάμας, με το Audi Q4 e-tron και την ανακοίνωση του Audi A2 e-tron, που ανοίγει ένα νέο σημείο εισόδου, η Audi εξελίσσεται συνολικά – σε κάθε κατηγορία, σε κάθε επίπεδο.

Στην αυτοκίνηση είναι ευρέως αποδεκτό ότι η Audi είναι συνώνυμη με μοναδικά προϊόντα που τροφοδοτούνται από καινοτόμες τεχνολογίες και κορυφαία ποιότητα. Πολλά νέα μοντέλα και

τεχνολογίες δείχνουν πώς η Audi επαναπροσδιορίζει το «Vorsprung durch Technik». Βλέπετε, τα καινοτόμα και εμπνευσμένα οχήματα αποτελούν έναν από τους βασικούς πυλώνες της ατζέντας του προγράμματος μετασχηματισμού και στρατηγικής της Audi. Οι δύο τελευταίες αφίξεις στην κατηγορία των SUV εκφράζουν απόλυτα τη σύγχρονη κατεύθυνση της μάρκας: Το νέο Audi Q3, που επιβεβαιώνει και στην 3η γενιά του το ιδιαίτερα επιτυχημένο παρελθόν του, και το νέο Audi Q4 e-tron, το μοντέλο που επιβεβαιώνει την πρωτοπορία της μάρκας και στην αμιγώς ηλεκτρική εποχή.

Audi Q4 e-tron

Το Audi Q4 e-tron αναβαθμίζεται και στην κατεύθυνση αυτή αποκτά περισσότερη αυτονομία, ταχύτερη φόρτιση και για πρώτη φορά σε μοντέλο Audi, αμφίδρομη φόρτιση. Το Q4 e-tron, το

ηλεκτρικό της bestseller, ενισχύοντας ακόμη περισσότερο τον ρόλο του ως σημείο εισόδου στον αμιγώς ηλεκτρικό κόσμο της μάρκας, διαθέτει νέο εσωτερικό, πιο προηγμένη ψηφιακή εμπειρία, αυξημένη αυτονομία, πιο εξελιγμένα συστήματα υποβοήθησης οδηγού και, για πρώτη φορά σε μοντέλο Audi, δυνατότητα αμφίδρομης φόρτισης.

Με αυτονομία έως 577 χιλιόμετρα, μέγιστη ισχύ φόρτισης DC έως 185 kW και σειρά τεχνολογικών αναβαθμίσεων που ενισχύουν την καθημερινή χρηστικότητα, το Q4 e-tron περνά στην επόμενη φάση της εμπορικής και τεχνολογικής του πορείας στην Ευρώπη. Η φόρτιση από 10% έως 80% ολοκληρώνεται σε περίπου 27 λεπτά σε επιλεγμένες εκδόσεις, ενώ στο Q4 Sportback e-tron quattro performance μπορούν να προστεθούν έως 185 χιλιόμετρα αυτονομίας σε μόλις δέκα λεπτά φόρτισης.

Παράλληλα, η νέα γενιά ψηφιακού εσωτερικού, η ενσωμάτωση του ChatGPT, το νέο One Connected Infotainment, οι νέες φωτεινές υπογραφές και οι βελτιωμένες δυνατότητες φόρτισης διαμορφώνουν μια πιο ολοκληρωμένη εμπειρία χρήσης, με έμφαση στην άνεση, την πρακτικότητα και τη συνδεσιμότητα.

Audi Q3

Το νέο Audi Q3 έρχεται να επαναπροσδιορίσει την έννοια του premium compact SUV, συνδυάζοντας δυναμική σχεδίαση, προηγμένη τεχνολογία και σύγχρονες λύσεις κινητικότητας. Με πλήρη γκάμα κινητήρων, ψηφιακές τεχνολογίες επόμενης γενιάς και ουσιαστικά οικονομικά οφέλη, διαμορφώνει μία από τις πιο ολοκληρωμένες προτάσεις στην κατηγορία του.

Ο συνολικός σχεδιασμός έχει εξελιχθεί σημαντικά, ενώ 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! 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.

Την εμπειρία των μετακινήσεων με το νέο Q3 συμπληρώνει το ηχοσύστημα Sonos, ενώ για πρώτη φορά σε compact μοντέλο της μάρκας διατίθενται ηχομονωτικά κρύσταλλα στα εμπρός πλαινά 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.

Η σημαντικότερη τεχνολογική τομή στο νέο Q3 είναι η έκδοση Plug-In hybrid Q3 TFSI e-hybrid. Η αμιγώς ηλεκτρική αυτονομία του αγγίζει και ξεπερνάει τα 120 χλμ., όντας κορυφαία επίδοση στην compact premium κατηγορία, ενώ όταν χρειάζεται ευελιξία σε μεγάλες αποστάσεις, η συνολική αυτονομία είναι μεγαλύτερη των 900 χλμ. Οι άλλες δύο εκδόσεις είναι ο 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. ●



Audi Q3



PEUGEOT

NEO 308

ΤΟ ΛΙΟΝΤΑΡΙ ΕΙΝΑΙ ΕΔΩ



Από 24.900€

Το μόνο στην κατηγορία του με **πλήρη γκάμα κινητήρων**:
DIESEL, HYBRID, PLUG-IN HYBRID & ELECTRIC

Και με εκδόσεις **χωρίς εταιρικό φόρο χρήσης**
σε κάθε κινητήρα.





Toyota C-HR+

Η ΕΠΙΤΟΜΗ ΤΗΣ ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΤΟΥΤΑ ΣΤΗΝ ΕΞΕΛΙΞΗ

Του Θωμά Κ. Ευθυμίου

Αν θα μπορούσε να είναι αλλιώς. Ούτε θα περίμενε κανείς τίποτα λιγότερο από το να συνεχίζεται η πρωτοπορία της Toyota στη σχέση της με τον εξηλεκτισμό – ένα πεδίο που η ίδια ανέδειξε σε «καθεστρεπτική» τάξη τα τελευταία 30 χρόνια, μέσα από τις διαρκώς εξελιγμένες φόρμες υβριδικών συνόλων. Κάπως έτσι λοιπόν, από την κληρονομιά και την τεχνολογία της Toyota πάνω στην μπαταρία, ως μια φυσική συνέχεια στην παραγωγή εξηλεκτρισμένων οχημάτων, το νέο Toyota C-HR+ είναι η επιτομή της δέσμευσης της μάρκας στην εξέλιξη κορυφαίων, αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων (BEV). Και το επιτυγχάνει αυτό αξιοποιώντας στο μέγιστο τις δυνατότητες της ηλεκτροκίνησης για εντυπωσιακές επιδόσεις, μεγάλη αυτονομία και ποικιλία επιλογών για τον πελάτη.

Όλα στο «+»

Το νέο αμιγώς ηλεκτρικό Toyota C-HR+ συνδυάζει την ξεχωριστή coupé-SUV σχεδίαση του δημοφιλούς μοντέλου με τις απαιτήσεις της ηλεκτρικής κινητικότητας. Με συνολικό μήκος 4,52 μ. και μεταξόνιο 2,75 μ. –11 εκ. μεγαλύτερο από το Toyota C-HR–, ο χώρος κάτω από το δάπεδο έχει διαμορφωθεί όσο το δυνατόν πιο επίπεδος, για να ελαχιστοποιούνται οι στροβιλισμοί και οι απώλειες ενέργειας.

Ο πλήρως ψηφιακός πίνακας οργάνων 7 ιντσών αντικαθιστά τα παραδοσιακά αναλογικά όργανα και η ψηφιακή οθόνη πολυμέσων 14 ιντσών είναι τοποθετημένη έτσι ώστε να είναι εύκολα ορατή και προσβάσιμη για τον οδηγό και τον συνοδηγό. Το σύμβολο «+» στην ονομασία του οχήματος αποτυπώνει τη διευρυμένη πρακτικότητα, την αυξημένη ευελιξία και την ενισχυμένη τεχνολογική ταυτότητα του μοντέλου. Η καμπίνα και οι αποθηκευτικοί χώροι πληρούν προδιαγραφές ανώτερης κατηγορίας, ενώ η οδηγική συμπεριφορά ενισχύεται από την πλατφόρμα e-TNGA, την ειδικά ρυθμισμένη ανάρτηση και το δυναμικό σύστημα διεύθυνσης.

Με πλούσια παρακαταθήκη

Βασισμένο στο εμβληματικό Toyota C-HR, το οποίο έχει ξεπεράσει το ένα εκατομμύριο πωλήσεις στην Ευρώπη μέσα από δύο γενιές, το Toyota C-HR+ ανεβάζει τον πήχη. Ενσαρκώνει το DNA των αμιγώς ηλεκτρικών μοντέλων Toyota, συνδυάζοντας την αποδοτικότητα του συστήματος κίνησης, τις συναρπαστικές επιδόσεις και τον δυναμικό σχεδιασμό με τη διαχρονική ποιότητα, ανθεκτικότητα και αξιοπιστία που χαρακτηρίζουν τη μάρκα. Πέρα από την ποικιλία επιλογών, η Toyota έχει εξοπλίσει το Toyota C-HR+ με προηγμένες λύσεις

φόρτισης μπαταρίας, όπως ταχυφορτιστή DC ισχύος 150 kW, ενσωματωμένο φορτιστή AC (OBC) 22 kW και τεχνολογία που μεγιστοποιεί την αυτονομία και την ταχύτητα φόρτισης. Η άνετη και αξιόπιστη εμπειρία ενός BEV στηρίζεται στη διαχρονική δέσμευση της Toyota για ποιότητα και ασφάλεια, με τις πιο σύγχρονες τεχνολογίες υποβοήθησης οδηγού και 10ετή εγγύηση μπαταρίας ως στάνταρ.

Δύο επιλογές μπαταρίας

Για να ανταποκριθεί στις διαφορετικές ανάγκες των πελατών, το Toyota C-HR+ προσφέρεται με δύο επιλογές μπαταρίας, με χωρητικότητα 57,7 kWh και 77 kWh, με εκδόσεις είτε με κίνηση εμπρός είτε με τετρακίνηση.

Η μπαταρία 57,7 kWh (μεικτή χωρητικότητα) προορίζεται αποκλειστικά για τις εκδόσεις με εμπρόσθια κίνηση (FWD). Αποδίδει ισχύ 167 DIN hp και προσφέρει αυτονομία έως 458 χλμ., σύμφωνα με τον κύκλο WLTP.

Για όσους επιθυμούν περισσότερη ισχύ και τη μεγαλύτερη αυτονομία από ένα Toyota C-HR+, η μπαταρία 77 kWh σε έκδοση FWD αποδίδει 224 DIN hp και προσφέρει αυτονομία έως 607 χλμ. – τη μεγαλύτερη στην οικογένεια αμιγώς ηλεκτρικών μοντέλων της Toyota. Για όσους αναζητούν σιγουριά και δυναμική οδήγηση σε όλες τις συνθήκες, το AWD μοντέλο 77 kWh αποδίδει 343 DIN hp, έχει επιτάχυνση 0-100 km/h σε 5,2 δευτερόλεπτα και προσφέρει αυτονομία έως 548 χλμ.

Η λειτουργία θερμικής προετοιμασίας της μπαταρίας υποστηρίζει ταχεία φόρτιση DC από 10% έως 80% σε λιγότερο από 30 λεπτά σε θερμοκρασίες έως -10°C, 20 λεπτά ταχύτερα από τη φόρτιση χωρίς pre-conditioning.

Να σημειώσουμε εδώ ότι η εμπιστοσύνη της Toyota στην ποιότητα των μπαταριών της αντικατοπτρίζεται στην εγγύηση ότι θα διατηρήσει τουλάχιστον το 70% της χωρητικότητας της για μια περίοδο έως 11 ετών από την ημερομηνία αγοράς του οχήματος.

Οι παραδόσεις στην ελληνική αγορά ξεκίνησαν ήδη με τιμές που αρχίζουν από τις 36.990 ευρώ. ●

**Το νέο
Toyota C-HR+
αποτελεί
πρότυπο
προηγμένης
και
αποδοτικής
δυναμικής
οδήγησης,
ως το
κεντρικό,
αμιγώς
ηλεκτρικό
όχημα (BEV)
στο πολυ-
συλλεκτικό
χαρτοφυ-
λάκιο της
Toyota**



NEA SEAT ARONA & IBIZA

Με 18.990€

Με 16.690€



Rollin' Young

Όπως κι αν θέλεις να κινείσαι, το 'χουμε.

Με το νέο SEAT Ibiza η πόλη κινείται στον δικό σου ρυθμό, ενώ το νέο SEAT Aroana σε πάει παντού, όποτε το θες. Ανανεωμένα σε design, με νέα μάσκα, Full LED προβολείς και αναβαθμισμένο εσωτερικό.

Δύο bold τρόποι οδήγησης σε περιμένουν. Φύγαμε;

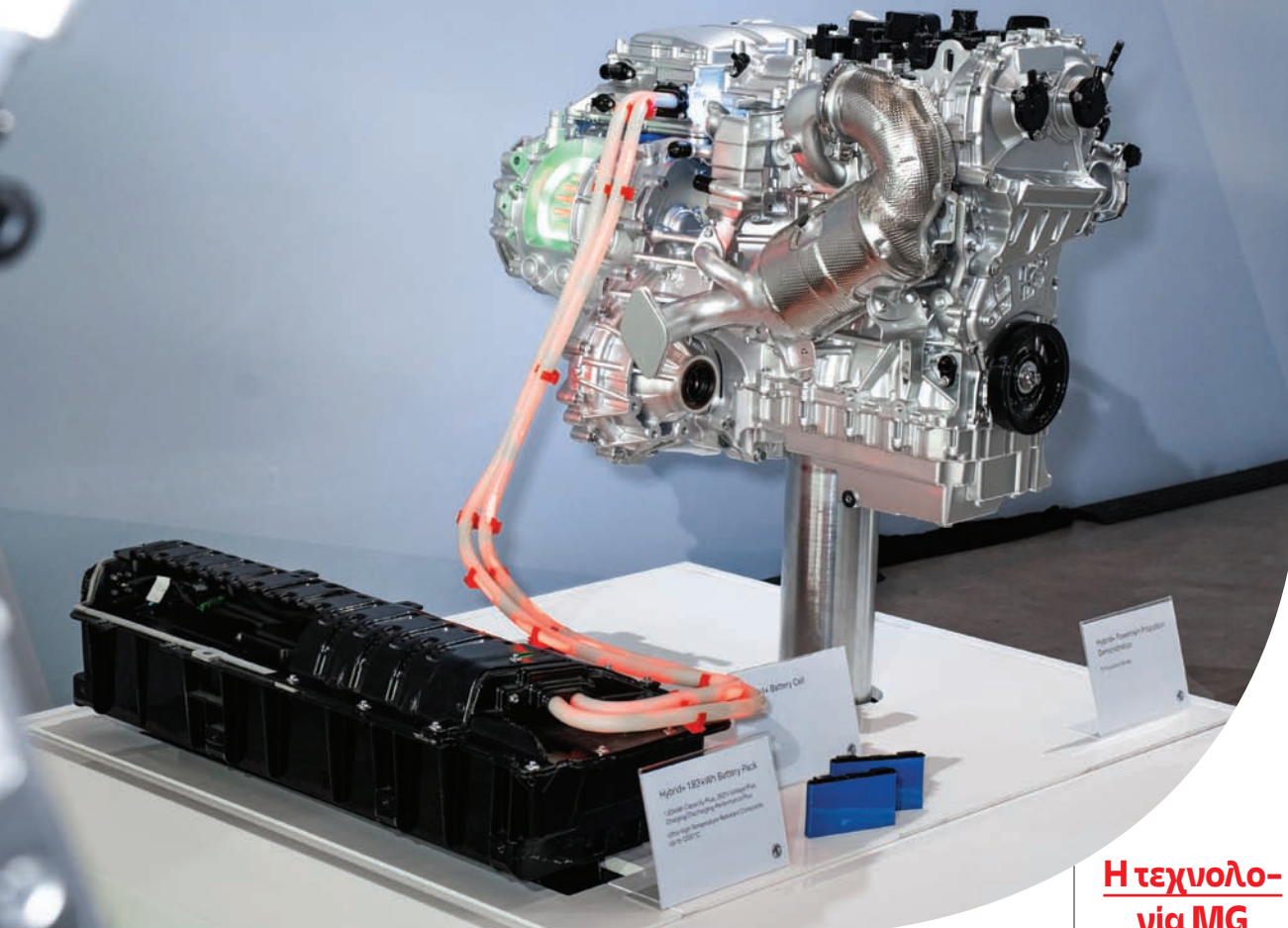


www.seat.gr



Ibiza: Εύρος συνδυασμένου κύκλου κατανάλωσης καυσίμου: 5,2l-6,0l/100km. Εύρος συνδυασμένου κύκλου CO₂ WLTP: 119-134g/km.
Aroana: Εύρος συνδυασμένου κύκλου κατανάλωσης καυσίμου: 5,2l-6,0l/100km. Εύρος συνδυασμένου κύκλου CO₂ WLTP: 119-136g/km.

AutohellasGroup



MG Hybrid+

Η ΝΕΑ, ΕΞΥΠΝΗ ΓΕΝΙΑ ΥΒΡΙΔΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΤΗΣ MG

Του Κωνσταντίνου Λεμονή

Στον υβριδικό κόσμο, όπου η αυτοκινητοβιομηχανία έχει μπει για τα καλά, οι τεχνολογικές εξελίξεις αποτελούν την επόμενη ημέρα γενικότερα στον κλάδο. Σημεία αναφοράς, η οικονομία, η αποδοτικότητα και η έξυπνη διαχείριση ενέργειας. Ένας από τους κατασκευαστές που έχει επενδύσει στην τεχνολογία αυτή, μεταφέροντας τα απτά οφέλη στον καταναλωτή, εν προκειμένω στον οδηγό που θα επιλέξει τα μοντέλα του, είναι η MG. Η οποία συνεχίζοντας να ενισχύει τη δυναμική της στην ευρωπαϊκή αγορά, παρουσίασε την εξέλιξη της υβριδικής τεχνολογίας μέσα από το νέο MG Hybrid+. Με σημαντική αύξηση των πωλήσεων υβριδικών μοντέλων και ισχυρή παρουσία σε βασικές ευρωπαϊκές αγορές, η μάρκα επενδύει σε προηγμένες τεχνολογικές λύσεις που ανταποκρίνονται στις σύγχρονες απαιτήσεις για αποδοτικότητα, επιδόσεις και αξιοπιστία.

Στο πλαίσιο αυτό, η τεχνολογία MG Hybrid+ αποτελεί το επόμενο βήμα στην εξέλιξη των υβριδικών συστημάτων, συνδυάζοντας βελτιωμένη απόδοση, έξυπνη διαχείριση ενέργειας και αυξημένη οδηγική άνεση, ενισχύοντας περαιτέρω τη συνολική εμπειρία του οδηγού σε κάθε συνθήκη.

Βασικά οφέλη της τεχνολογίας MG Hybrid+

Ξεκινάμε από την καλύτερη οικονομία καυσίμου χάρη στη βελτιωμένη απόδοση του κινητήρα, την ταχύτερη παροχή ισχύος για βελτιωμένη απόκριση και καλύτερη επιτάχυνση από 0-100 χλμ./ώρα και φθάνουμε στη βελτιωμένη ενοποίηση μεταξύ μηχανικής και ηλεκτροκίνησης, που μειώνει το θόρυβο, τους κραδασμούς και

την τραχύτητα (NVH), για ανώτερη πολυτέλεια και οδηγική εμπειρία.

Μάλιστα, σε σύγκριση με τα παραδοσιακά υβριδικά συστήματα, το MG Hybrid+ συνδυάζει τη μηχανική και την ηλεκτροκίνηση, χρησιμοποιώντας μονάδες κίνησης και λογισμικό για τη βελτιστοποίηση της απόδοσης και της αποδοτικότητας. Δηλαδή, η πιο έξυπνη και πλήρως ενσωματωμένη Μονάδα Ελέγχου Υβριδικού Συστήματος (HCU) για το MG Hybrid+ βελτιώνει την απόκριση σε επίπεδο μικροδευτερολέπτων – χίλιες φορές ταχύτερη από την απόκριση σε επίπεδο χιλιοστών του δευτερολέπτου των παραδοσιακών υβριδικών συστημάτων.

Παράλληλα, η μεγαλύτερη μπαταρία 1,83 kWh (σημαντικά μεγαλύτερη από τις περισσότερες υβριδικές μπαταρίες και κατασκευασμένη σύμ-

Η τεχνολογία MG Hybrid+ αποτελεί το επόμενο βήμα, προσφέροντας ένα πιο έξυπνο και ολοκληρωμένο υβριδικό σύστημα που βελτιώνει την επικοινωνία μεταξύ του βενζινοκινητήρα και της ηλεκτρικής μπαταρίας



φωνα με τα πρότυπα τάσης των ηλεκτρικών οχημάτων) βελτιώνει την απόδοση, επεκτείνει την ηλεκτρική αυτονομία και μειώνει το κόστος λειτουργίας.

Να σημειώσουμε εδώ ότι η πλήρως ενσωματωμένη HCU (Hybrid Supervising Unit) διαθέτει ανίχνευση εδάφους σε πραγματικό χρόνο, ώστε το αυτοκίνητο να λαμβάνει πιο έξυπνες αποφάσεις για την προσαρμογή της στρατηγικής πρόωσης στις μεταβαλλόμενες συνθήκες οδήγησης, ειδικά σε κλίσεις,

8 διαφορετικοί τρόποι πρόωσης

Το σύστημα MG Hybrid+ χρησιμοποιεί έως και 8 διαφορετικούς τρόπους πρόωσης για να προσφέρει την καλύτερη οδηγική εμπειρία σε όλες τις περιπτώσεις:

- Λειτουργία EV: η μπαταρία τροφοδοτεί τον κινητήρα έλξης
- Λειτουργία σειράς: ο κινητήρας τροφοδοτεί τον κινητήρα έλξης
- Λειτουργία σειράς + φόρτισης: ο κινητήρας τροφοδοτεί τον κινητήρα έλξης και φορτίζει την μπαταρία
- Λειτουργία άμεσης πρόωσης: η ισχύς του κινητήρα μεταφέρεται απευθείας στο κιβώτιο ταχυτήτων
- Λειτουργία άμεσης πρόωσης + φόρτισης: η ισχύς του κινητήρα μεταφέρεται απευθείας στο κιβώτιο ταχυτήτων και φορτίζει επίσης την μπαταρία
- Λειτουργία παράλληλης σύνδεσης: ο κινητήρας τροφοδοτεί το κιβώτιο ταχυτήτων και η μπαταρία τροφοδοτεί τον κινητήρα έλξης
- Λειτουργία ανάκτησης ενέργειας: η κίνηση των τροχών φορτίζει την μπαταρία μέσω του κινητήρα έλξης
- Λειτουργία φόρτισης στο ρελαντί: ο κινητήρας φορτίζει απευθείας την μπαταρία

Τα μοντέλα MG με σύστημα Hybrid+

Στην plug-in hybrid έκδοση, το **MG HS PHEV+** εξοπλίζεται με ένα προηγμένο σύστημα που συνδυάζει θερμικό κινητήρα και ισχυρό ηλεκτροκινητήρα, αποδίδοντας συνολική ισχύ 272 ίππων και 350 Nm ροπής. Ο ηλεκτροκινητήρας αποδίδει 183 ίππους και 340 Nm ροπής, ενώ ο θερμικός κινητήρας αποδίδει 142 ίππους με θερμική απόδοση 43%, συμβάλλοντας σε υψηλή αποδοτικότητα και δυναμικές επιδόσεις.

Στην υβριδική του έκδοση, το **MG ZS Max** εξοπλίζεται με το σύστημα Hybrid+, το οποίο συνδυάζει έναν θερμικό κινητήρα με έναν ισχυρό ηλεκτροκινητήρα, αποδίδοντας συνολική ισχύ έως 197 ίππους. Το υβριδικό σύστημα προσφέρει ιδιαίτερα αποδοτική λειτουργία, με κατανάλωση μόλις 5 λίτρα/100 χλμ., ενώ επιτρέπει και αμιγώς ηλεκτρική κίνηση σε χαμηλές ταχύτητες.

Τέλος, στην υβριδική του έκδοση το **MG3** είναι εξοπλισμένο με το προηγμένο σύστημα Hybrid+, το οποίο συνδυάζει έναν θερμικό κινητήρα με έναν ισχυρό ηλεκτροκινητήρα, αποδίδοντας συνολική ισχύ 195 ίππων.

Το σύστημα λειτουργεί σε αρχιτεκτονική 350V και διαθέτει μπαταρία 1,83 kWh, σημαντικά μεγαλύτερη από τα συμβατικά υβριδικά συστήματα, προσφέροντας αυξημένη αποδοτικότητα και βελτιωμένη ηλεκτρική λειτουργία. Ο ηλεκτροκινητήρας αποδίδει 136 ίππους και 250 Nm ροπής, συμβάλλοντας σε άμεση απόκριση και δυναμικές επιδόσεις. ●



Το εσωτερικό του Aurora έμοιαζε περισσότερο με σαλόνι παρά με ένα παραδοσιακό station wagon. Το πίσω κάθισμα αναφερόταν ως καναπές και έδειχνε το στυλ του. Διέθετε επίσης μια «κονσόλα επικοινωνιών» που λειτουργούσε τριπλά ως ραδιόφωνο, τηλεόραση και ντουλάπι αναψυκτικών. Εκτός από το επιβλητικό εσωτερικό, το Aurora είχε ένα τιμόνι αεροπορικού τύπου της εποχής, πολύ κοντά στα υπερεξελιγμένα αγωνιστικά τιμόνια του σήμερα, και ως ιδέα δεν ήταν πολύ διαφορετικό από τα δημοφιλή ηλεκτρικά οχήματα σήμερα.

Δεκαετίες μπροστά από την εποχή του

Εξωτερικά, το Aurora ενστερνίστηκε την αισθητική της εποχής που θυμίζει διαστημική κούρσα. Είχε μυτερό μπροστινό μέρος και με την ευρεία χρήση κρυστάλλων έμοιαζε με εποχούμενο θερμοκήπιο, αρκετά μεγάλο για ένα τροπικό δάσος. Το αυτοκίνητο δεν είχε παραδοσιακούς προβολείς, αλλά 12 φώτα δέσμης μιας ίντσας σε μια διάταξη που η Ford ονόμασε «minibank headlights» και ισχυριζόταν ότι «παρήγαγαν ελεγχόμενο φωτισμό δρόμου με πολλά στάδια, μεταξύ των πιο αμυδρών και των πιο φωτεινών ακραίων τιμών». Αυτά ήταν ουσιαστικά φώτα ημέρας, δεκαετίες πριν αυτό γίνει ένα

κοινό χαρακτηριστικό στα περισσότερα οχήματα.

Για την ιστορία, το Aurora είχε μήκος 5,78 μέτρα σύμφωνα με τη Ford και μεταξόνιο 3,33 μέτρα. Το προαναφερθέν Ford Expedition του 2023 έχει μεταξόνιο 3,43 μέτρα στη μεγαλύτερη διαμόρφωση Max και συνολικό μήκος 5,64 μέτρα.

Ένα σαλόνι με ρόδες...

ΤΟ ΔΙΑΣΤΗΜΙΚΟ FORD AURORA CONCEPT ΤΟΥ 1964 ΗΤΑΝ ΕΝΑ ΑΥΤΟΚΙΝΟΥΜΕΝΟ ΚΑΘΙΣΤΙΚΟ, ΠΟΥ ΤΟ ΜΟΝΟ ΠΟΥ ΤΟΥ ΕΛΕΙΠΕ ΗΤΑΝ ΕΝΑ ΤΖΑΚΙ...

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή** - Φωτό: Ford

Πολύ πριν τα minivan, τα crossover και τα SUV μεγάλου μεγέθους γίνουν τα οχήματα που προτιμώνται σήμερα, τα station wagon κατείχαν το στέμμα των οικογενειακών οχημάτων. Ένα wagon όπως το Ford Country Squire του 1961 μπορούσε να διατεθεί προαιρετικά για να φιλοξενήσει άνετα εννέα επιβάτες σε έναν χώρο αποσκευών 2.650 λίτρων πίσω από την πρώτη σειρά καθισμάτων. Για λόγους σύγκρισης, ένα Ford Expedition – η ναυαρχίδα των SUV της Ford – του 2023 έχει 2.960 λίτρα χώρου αποσκευών πίσω από το μπροστινό κάθισμα. Το Expedition μπορεί να χωράει λίγο περισσότερο χώρο αποσκευών από το Country Squire, αλλά δεν μπορεί να χωρέσει σχεδόν ολόκληρη μία ομάδα μπίιζμπολ...

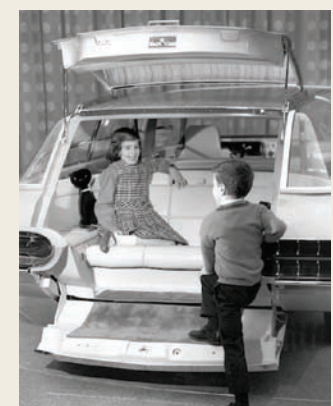
Για δεκαετίες, τα station wagon όλων των αυτοκινητοβιομηχανιών ήταν ουσιαστικά απλώς

μεγάλα sedan, με περισσότερο χώρο αποσκευών, τόσο μηχανικά όσο και γενικά λειτουργικά. Η Ford ήθελε να το αλλάξει αυτό κι έτσι δημιούργησε το πρωτότυπο Aurora.

Σε ένα φυλλάδιο για την ιδέα του Aurora, η Ford είχε αναφέρει ότι το νέο διαστημικό wagon διέθετε τουλάχιστον 23 μοναδικά χαρακτηριστικά που το ξεχώριζαν από κάθε άλλο όχημα στην αγορά. Αυτά τα χαρακτηριστικά περιλάμβαναν (αλλά δεν περιορίζονταν): ένα παρμπρίζ που περιβάλλει το αυτοκίνητο, ηλεκτροφωταυγή φωτισμό, navigation, σύστημα εισόδου πίσω σε σχήμα αχιβάδας, εσωτερικές περιστρεφόμενες καρέκλες και μια πολωτική ηλιοροφή. Παραδόξως, το Aurora ήταν εξοπλισμένο με ένα ηχομονωμένο «παιδικό διαμέρισμα» στο πίσω μέρος, όπου τα παιδιά χωρίζονταν από τους υπόλοιπους επιβάτες με ένα εσωτερικό ηλεκτρικό παράθυρο.

Στην Παγκόσμια Έκθεση Αυτοκινήτου της Νέας Υόρκης το 1964, η Ford παρουσίασε ένα πρωτότυπο που θεωρούσε το πιο προηγμένο station wagon που βγήκε ποτέ από το εργοστάσιό της

Όπως τα περισσότερα πρωτότυπα αυτοκίνητα που έθεσαν τα όρια της επαναστατικότητας, η Ford δεν σκόπευε ποτέ το Aurora να περάσει σε μια πλήρη παραγωγή. Ήταν περισσότερο ένα δοκιμαστικό πεδίο για όλες τις τρελές ιδέες που είχε η εταιρεία εκείνη την εποχή σχετικά με τα station wagon. Ορισμένες ιδέες, όπως το τιμόνι με διπλή λαβή και οι λεγόμενοι «minibank προβολείς», είναι πρόδρομοι των χαρακτηριστικών που βλέπουμε σήμερα. Αλλά ορισμένα χαρακτηριστικά, όπως το ηχομονωμένο –πρωτοποριακό στη σκέψη για συχία στην καμπίνα είναι η αλήθεια– «παιδικό διαμέρισμα» στο πίσω μέρος του wagon, δεν εμφανίστηκαν ποτέ ξανά στην αυτοκίνηση. ●





Ένας κόσμος χωρίς ο

DRIVERLESS ΟΧΗΜΑΤΑ ΚΑΙ CARLESS ΠΟΛΕΙΣ: ΟΙ BOOMERS ΚΑΙ Η ΓΕΝΙΑ Z

Της **Σώτης Τριανταφύλλου** - Φωτό: **WEB**

Δύο πράγματα που έπαιξαν διαμορφωτικό ρόλο στη ζωή των boomers —το ροκ εν ρολ και τα αυτοκίνητα— έχουν γίνει ήδη αφόρητα passé: ο boomer που οδηγεί στον ανοιχτό δρόμο ακούγοντας το «*Roadhouse Blues*» είναι κινούμενος αναχρονισμός. Το ροκ εν ρολ έχει πάρει τη θέση της κλασικής μουσικής του δεύτερου μίσους του 20ού αιώνα: τα ανθρωπο-οδηγούμενα αυτοκίνητα αντικαθίστανται σταδιακά από μηχανές υψηλής ψηφιακής τεχνολογίας και περιβαλλοντικής ευαισθησίας. Ακόμα και ο Lewis Hamilton προσχώρησε στην ηλεκτροκίνηση· ακόμα και ο Jeremy Clarkson παραδέχτηκε τον κίνδυνο της υπερθέρμανσης του πλανήτη: όλα δείχνουν ότι η εποχή της οδήγησης, μαζί με όλα τα ορόσημά της, φτάνει στο τέλος της. Εξάλλου, οι περισσότεροι boomers έχουν χάσει μέρος των οδηγικών τους αντανάκλαστικών: πολλοί δεν βλέπουν πια και τόσο καλά· μερικοί δεν έχουν ανανεώσει την άδεια οδήγησης. Η συνταξιοδότησή τους καθιστά τη συγκίνηση της ταχύτητας, το speedrush —από το οποίο βγήκαμε ζωντανοί παρά τρία και από καθαρή τύχη— επιδίωξη μιας εποχής που πέρασε στην ιστορία και ίσως τώρα ολισθαίνει στη λήθη.

Αν και, προς το παρόν, από το περίπου 1,5 δισεκατομμύριο αυτοκίνητα που υπάρχουν στον κόσμο, μόνο ένα μικρό ποσοστό είναι αμιγώς ηλεκτρικό, οι πωλήσεις των ηλεκτρικών στις ΗΠΑ, στην Κίνα και στην Ευρώπη αυξάνονται γοργά. Παράλληλα, μεγεθύνονται οι αγορές μεταχειρισμένων, εφόσον, απ' ό,τι φαίνεται, οι μπαταρίες αποδίδουν καλύτερα από το αναμενόμενο. Η Volkswagen ξεκίνησε νέα γραμμή συναρμολόγησης στην ανατολική Γερμανία για την κατασκευή ηλεκτρικών μοντέλων μαζικής κυκλοφορίας: στο μεταξύ, στη Βρετανία, το Model 3 της Tesla έγινε ένα από τα δημοφιλέστερα καινούργια ηλεκτρικά οχήματα για μια νέα γενιά οδηγών. Αν και στόχος πολλών κυβερνήσεων είναι όχι μόνο ο απογαλακτισμός μας από τη βενζίνη και το ντίζελ, αλλά και η γενικότερη μείωση της εξάρτησης από τα ΙΧ, σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες

παρατηρείται «απλή» μετατόπιση στα ηλεκτρικά ΙΧ — παρά το υψηλό κόστος και τους πρακτικούς περιορισμούς. Όμως κι αυτή η τάση ενδέχεται να αποδειχθεί βραχύβια.

Θα συμφωνήσουμε όλοι ότι η κατάχρηση των SUV ήταν και παραμένει επιβλαβής για το περιβάλλον — κι ότι επιπλέον μαρτυρεί την τάση επιδειξιμανίας των εύπορων τάξεων. Η ευρεία διάδοση των SUV αλλοίωσε, ήδη από τα τέλη του 20ού αιώνα, την ιδέα της «ελεύθερης» οδήγησης: ήταν χρήσιμα (το λέει η λέξη Utility), οικογενειακά, δυνατά, δυσκίνητα, αλλά και ενεργοβόρα, παρά την ενσωματωμένη υψηλή τεχνολογία. Σήμερα, αν και η περιβαλλοντική επιχειρηματολογία εναντίον του κινητήρα εσωτερικής καύσης είναι σαφής, εκείνη που ευνοεί την κατασκευή ηλεκτρικών οχημάτων και μπαταριών είναι πιο περίπλοκη και περιλαμβάνει σκοτεινές πτυχές. Τίθενται πολλά τεχνικά ερωτήματα σχετικά με τον τρόπο υπολογισμού των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και με τον τρόπο με τον οποίο εξισορροπούνται άλλες βλάβες, όπως εκείνες που προκαλούνται από την εξόρυξη και τη διάθεση κοβαλτίου, λιθίου και σπάνιων γαιών. Αλλά, όταν μιλάμε για το μέλλον του αυτοκινήτου σήμερα, δεν εννοούμε μόνο έναν κρίσιμο βιομηχανικό τομέα, ιδιαίτερα στη Γερμανία, στις ΗΠΑ, στη Γαλλία, στην Ιταλία, στην Ιαπωνία και στην Κίνα· μιλάμε για τον τρόπο με τον οποίο οργανώνονται οι σύγχρονες κοινωνίες, για το πώς οι άνθρωποι γνωρίζουν τον κόσμο και επικοινωνούν μεταξύ τους.

Κατά τον 20ό αιώνα, το αυτοκίνητο έγινε προέκταση του εαυτού μας και στοιχείο της ατομικής μας ταυτότητας. Η κουλτούρα του αυτοκινήτου συνδέθηκε με την εφηβεία και την ενηλικίωση: εκτός του ότι ο φορντισμός επηρέασε τον ίδιο τον καπιταλισμό, οι περισσότεροι boomers στις ανεπτυγμένες χώρες πέρασαν πολύ χρόνο οδηγώντας και ταξιδεύοντας — συλλέγοντας ποικίλες εμπειρίες συνδεδεμένες με τα αυτοκίνητα. Αν και ανέκαθεν εκτυλισσόταν πολιτιστική μάχη γύρω από τις μεταφορές



Αυτοκίνητα

—δημόσιες/ιδιωτικές, συλλογικός τρόπος διαβίωσης/ατομική ελευθερία—, οι πεποιθήσεις για τα αυτοκίνητα, όπως για τα περισσότερα πράγματα, εξαρτώνται λιγότερο από τις ιδεολογίες και περισσότερο από τις εμπειρίες: οι άνθρωποι που έζησαν τη ζωή τους ανάμεσα σε κινητήρες και κάνοντας οδικά ταξίδια δύσκολα αποδέχονται την αναθεώρηση μιας κουλτούρας που περιλαμβάνει αυτονομία, ταχύτητα, κινητικότητα και ελευθερία. Ο μοναδικός παράγοντας που μπορεί να καταστήσει αποδεκτή αυτή την αναθεώρηση είναι η πα-

γκόσμια κυκλοφοριακή συμφόρηση, η οποία αφαιρεί, εκ των πραγμάτων, την ιδέα της ελευθερίας του οδηγού. Αλλά, αν και τα τελευταία 50 χρόνια αυτό το «έμφραγμα» αφορά λιγότερο τις πόλεις της Δύσης—όπου έχει αναπτυχθεί, προ πολλού, το όραμα των car-free πόλεων με στόχο την προσβασιμότητα με τα πόδια, τη μείωση της ρύπανσης, του θορύβου και του άγχους— και περισσότερο τα θηριώδη αστικά κέντρα του παγκόσμιου Νότου, λίγες δυτικές πόλεις έχουν λύσει το πρόβλημα του κορεσμού των οδικών δικτύων. Ανεξάρτητα από τον βαθμό επιτυχίας των πολιτικών car-light ή carless (ποδήλατα, πατίνια, δημόσιες συγκοινωνίες), που έχουν εφαρμοστεί στη Λιόν, στο Μπέρμιγχαμ, στο Λονδίνο, στο Ελσίνκι, σε πολλές βελγικές και ολλανδικές πόλεις, για τις γενιές που δεν έχουν εμπειρία και κουλτούρα ΙΧ, αυτές οι πολιτικές θεωρούνται απολύτως φυσικές: όλο και λιγότεροι νέοι αποκτούν δίπλωμα οδήγησης: οι

smart cities σχεδιάζονται ώστε να μπορεί κανείς να τις διασχίσει σε 15 λεπτά το πολύ: το commuting από τα προάστια, αν και δεν έχει εκλείψει—αντιθέτως, σε ορισμένες μεγαλουπόλεις οι διαδρομές επιμηκύνονται— συνιστά ιστορικό υπόλειμμα του 20ού αιώνα. Στον 21ο αιώνα το commuting στις πυκνές ευρωπαϊκές μητροπόλεις σπανίως γίνεται με ιδιωτικό αυτοκίνητο: δεν είναι λογικό να μετακινείται κανείς με ΙΧ στο Λονδίνο, στο Παρίσι ή στη Νέα Υόρκη, ακόμα κι αν κάνει carpooling: σ' αυτές τις μεγαλουπόλεις το να οδηγείς και να παρκάρεις συνεπάγεται μεγάλη ταλαιπωρία, στην οποία προστίθεται το φαινόμενο της οδηγικής οργής, που προκαλεί ατομικά και συλλογικά αμόκ συχνότερα από ποτέ.

Για τη Γενιά Z η φυσική κινητικότητα έχει, παρά την παρατηρούμενη αύξηση των ταξιδιών διεθνώς, ήσσονα σπουδαιότητα: αυτό που προέχει είναι η συνδεσιμότητα

Η εμπειρία της οδήγησης, που συνοδεύτηκε επί έναν αιώνα από όνειρα φυγής, σεξουαλικής ελευθερίας και κοινωνικής καταξίωσης, αντικαταστάθηκε από τη λειτουργικότητα και στη συνέχεια από την ιδέα ότι το ΙΧ είναι απαραίτητα ρυπαντικό και περιττό. Η αντίληψη του Roland Barthes για το Citroën DS στις «Mythologies» του 1957—«το αυτοκίνητο είναι σήμερα το ισοδύναμο των μεγάλων γοθικών καθεδρικών ναών»— ακούγεται παράλογη στον 21ο αιώνα. Αν και τότε ο Barthes έγραφε ότι επρόκειτο για τη μεγάλη δημιουργία της εποχής του, που είχε σχεδιαστεί με πάθος από άγνωστους καλλιτέχνες και καταναλωνόταν ως εικόνα και χρήση σαν μαγικό αντικείμενο, στις μέρες μας κανείς δεν αναφέρεται με τέτοιους όρους στα αυτοκίνητα, ακόμα κι αν πρόκειται για διάσημα μοντέλα. Στην πραγματικότητα, στον 21ο αιώνα πολλά μοντέλα μοιάζουν μεταξύ τους: εξάλλου, ακόμα και τα πιο επιτυχημένα hypercars (π.χ. η Porsche 918 Spyder ή το Tesla Model S) δύσκολα μπορούν να θεωρηθούν «μυθικά», όπως ήταν κάποτε η Citroën DS, το 2 CV, η Jaguar E-Type ή το Mini Cooper. Η Chevrolet Corvette C8, όσο επιτυχημένη κι αν είναι εμπορικά και τεχνολογικά, ανήκει ήδη σε μια εποχή διαφορετικής σχέσης με το αυτοκίνητο. Η Γενιά Z δεν καταλαβαίνει πώς ένα μοντέλο ΙΧ θα μπορούσε να γίνει cult. Οδηγώντας, κουράζεσαι, κινδυνεύεις από ατυχήματα και, κυρίως, δεν μπορείς να ασχοληθείς ανενόχλητος με όλα όσα προσφέρει το smartphone—μολονότι τα σύγχρονα αυτοκίνητα είναι υπερεξοπλισμένα σε ψηφιακό επίπεδο. Για τη Γενιά Z η φυσική κινητικότητα έχει, παρά την παρατηρούμενη αύξηση των ταξιδιών διεθνώς, ήσσονα σπουδαιότητα: αυτό που προέχει είναι η συνδεσιμότητα. Άρα, η πρόβλεψη της δεκαετίας του 1980 ότι όλες οι μεγαλουπόλεις θα κατέληγαν σύντομα σαν το Λος Άντζελες δεν ισχύει. Ακόμα και το Λος Άντζελες δεν φαίνεται πλέον να εξελίσσεται σύμφωνα με το παλιό αυτοκινητοκεντρικό πρότυπο.

Με λίγα λόγια, αναμένονται μεγάλες αταραχές τόσο στον τρόπο ζωής όσο και στον τρόπο λειτουργίας των πόλεων. Πιθανότατα, στο εγγύς μέλλον, αντί να αγοράζουμε αυτοκίνητα—πράγμα έτσι κι αλλιώς αντικοινωνικό—, θα συνάπτουμε μνηιαία συμβόλαια με παρόχους που θα καλύπτουν τις ανάγκες της κινητικότητάς μας. Σήμερα, πέρα από τις τεχνολογικές αλλαγές που φέρνουν τα ηλεκτρικά και εν μέρει αυτοοδηγούμενα οχήματα, εισέρχονται στην αγορά πάροχοι κινητικότητας που θα γνωρίζουν με ακρίβεια τις ανάγκες και το προφίλ μας—πού ταξιδεύουμε, τι ακούμε ή βλέπουμε καθώς μεταφερόμαστε, πού πηγαίνουμε διακοπές, ακόμα και πώς καθόμαστε μέσα στο αυτοκίνητο— και θα μας προτείνουν διάφορα πακέτα ανάλογα με τις οικονομικές μας δυνατότητες. Αλλά, το μεγάλο παγκόσμιο στοίχημα είναι λιγότερο η πολιτική αυτοκινήτου στις ανεπτυγμένες χώρες της Δύσης και περισσότερο το ποια μέτρα θα ληφθούν και θα εφαρμοστούν στον αναπτυσσόμενο κόσμο και στις τεράστιες μητροπόλεις της Ασίας: το αν δηλαδή το Πεκίνο, η Τζακάρτα ή το Δελχί, όπου παρατηρούνται επικά μποτιλιαρίσματα, θα κάνουν ένα άλμα προς τα εμπρός, αποφεύγοντας τα λάθη που έγιναν τα τελευταία 70 χρόνια στις ΗΠΑ: το αν θα ακολουθήσουν τις τάσεις του 21ου αιώνα.

Αν η προσέγγιση του 20ού αιώνα για την επίλυση των προβλημάτων κινητικότητας ήταν η κατασκευή δρόμων και σιδηροδρομικών γραμμών, στον 21ο αιώνα φαίνεται εύλογη μια προσέγγιση βελτιστοποίησης του υπάρχοντος δομημένου χώρου χωρίς αδιάκοπες νέες κατασκευές. Το βέλος του χρόνου δείχνει προς τη δυνατότητα κοινόχρηστων, αυτοοδηγούμενων οχημάτων, που θα μπορούσαν να μεταμορφώσουν ριζικά τον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι μετακινούνται στις πόλεις χωρίς να κατασκευαστεί ούτε ένας καινούργιος δρόμος—περίπου όπως επιχειρήσεις σαν την Airbnb άλλαξαν την προσέγγιση στη διαμονή χωρίς να κατασκευάσουν νέα ξενοδοχεία ή όπως η Uber, που, χωρίς να διαθέτει δικό της στόλο ταξί, αναδιαμόρφωσε τις αστικές μετακινήσεις. Οι αλλαγές αναμένονται πολύ σύντομα σε πόλεις όπως το Ελσίνκι, η Κοπεγχάγη και η Ζυρίχη: λιγότερο σύντομα σε πόλεις όπως το Σίντνεϊ και το Σαν Ντιέγκο, όπου υπάρχουν αστερισμοί προαστίων και μακρά παράδοση commuting. Ίσως οι πόλεις του αύριο να επιστρέψουν στις πόλεις του χθες: πυκνότερες, βασισμένες στις γειτονιές (σύμφωνα με το όραμα της Jane Jacobs), με όλα όσα χρειάζεται κανείς για την εργασία και την αναψυχή συγκεντρωμένα σε μια περιοχή, με λιγότερο διαχωρισμό λειτουργιών, λιγότερες μετακινήσεις, λιγότερα ταξίδια γενικά. Σε μερικές δεκαετίες, ίσως και νωρίτερα, οι άνθρωποι θα εκπλήσσονται όταν θα πληροφορούνται πως κάποτε οδηγούσαμε ΙΧ και ότι η οδήγηση ήταν, σε πολλές περιπτώσεις, κόμη ή ιδιότητα συνυφασμένη με την προσωπικότητά μας. ●

Κατά τον 20ό αιώνα, το αυτοκίνητο έγινε προέκταση του εαυτού μας και στοιχείο της ατομικής μας ταυτότητας. Η κουλτούρα του αυτοκινήτου συνδέθηκε με την εφηβεία και την ενηλικίωση.



Το νέο Jeep Compass είναι ήδη διαθέσιμο, με εισαγωγική τιμή 36.190 ευρώ και ιδιαίτερα πλούσιο εξοπλισμό ασφάλειας, άνεσης και ψηφιακής τεχνολογίας

Για τις βασικές λειτουργίες του κλιματισμού και του multimedia, υπάρχουν και φυσικοί διακόπτες για ακόμα πιο άμεσο και διαισθητικό έλεγχο. Παράλληλα, υπάρχουν αναβαθμισμένες υπηρεσίες συνδεσιμότητας, καθώς και νέα εφαρμογή για smartphone, αλλά και συνολικά αναβαθμισμένη ηχομόνωση που προκύπτει από τη χρήση νέων υλικών, όπως το παχύτερο κατά 11% πίσω κρύσταλλο. Όλα αυτά μαζί δημιουργούν μια πολιτισμένη και εκλεπτυσμένη ατμόσφαιρα που ο οδηγός και οι συνεπιβάτες απολαμβάνουν σε κάθε διαδρομή. Τέλος, υπάρχει εντυπωσιακό όσο και εύχρηστο περιστροφικό χειριστήριο για το κιβώτιο ταχυτήτων, ηλεκτρικό χειρόφρενο και ο επιλογέας Selec-Terrain που είναι εργονομικά τοποθετημένος για απρόσκοπτη πρόσβαση ακόμα και στην εκτός δρόμου οδήγηση.

Νέο Jeep Compass

Η ΟΛΟΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΓΕΝΙΑ ΤΟΥ ΕΜΒΛΗΜΑΤΙΚΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΤΗΣ JEEP

Της **Ελένης Χελιώτη**

Η τρίτη γενιά του δημοφιούς SUV της Jeep, που τόσο εκτιμήθηκε από την διεθνή και ελληνική αγορά, έρχεται πιο σύγχρονη από ποτέ και ξεχωρίζει σε μία απαιτητική κατηγορία.

Το νέο Compass έχει αυθεντική αισθητική Jeep που ακολουθεί 100% το DNA της μάρκας, ενώ παράλληλα εισάγει μια σειρά από προηγμένες αεροδυναμικές επιλογές. Είναι αυτές που καθιστούν το μοντέλο το πιο αποδοτικό Compass μέχρι σήμερα. Σχεδιασμένο από την αρχή με γνώμονα την αεροδυναμική και χωρίς να διακυβεύεται η στιβαρή ταυτότητα της Jeep, το αποτέλεσμα είναι ένα C-SUV που μοιάζει αναμφισβήτητα με Jeep, έχει αυτοπεποίθηση και αποφασιστικότητα, ενώ παράλληλα προσφέρει τα οφέλη που απαιτεί ο ένθερμος υποψήφιος αγοραστής.

Σχεδίαση

Με μήκος 4,55 μ., εντυπωσιακά ευρύχωρη καμπίνα και χώρο αποσκευών 541 λίτρων, καλύπτει με άνεση όλες τις ανάγκες μιας οικογένειας. Το επιβλητικό αμάξωμα μεγάλωσε σημαντικά συγκριτικά με την απερχόμενη γενιά, ωστόσο παραμένει compact σε διαστάσεις. Οι μικροί πρόβολοι μαζί με τη μεγάλη απόσταση από το έδαφος των 20 εκ. εξασφαλίζουν κορυφαίες εκτός δρόμου γωνίες (προσέγγιση 20ο - ράμπα 15ο - αναχώρηση 26 μοίρες), στοιχεία που το καθιστούν φιλικό όσο και ικανό στις εκτός δρόμου εξορμήσεις.

Βελτιστοποιημένη είναι και η αεροδυναμική, ενώ υπάρχει απόλυτος έλεγχος της ροής του αέρα γύρω και κάτω από το αυτοκίνητο, εκτός των άλλων με ειδικά κανάλια στα φτερά και ενεργή γρίλια στον εμπρός προφυλακτήρα.

Εσωτερικό

Ποιοτική, εργονομική και με ξεχωριστό στιλ, η καμπίνα του νέου Compass προσφέρει ένα μοναδικό συνταίριασμα πρακτικότητας, ποιότητας και ψηφιακής εικόνας. Η ορατότητα είναι άψογα μελετημένη και υποστηρίζεται από περιμετρικές κάμερες, ενώ υπάρχουν στοχευμένα στοιχεία πολυτέλειας καθώς και ανοιγόμενη διπλή ηλιοροφή με συνολικό εμβαδό 0,77 τετραγωνικά μέτρα. Παράλληλα, ο χώρος αποσκευών χωράει 541 λίτρα, η πλάτη του πίσω καθίσματος χωρίζεται σε αναλογία 40/20/40, ενώ έχει και πλήρως εκμεταλλεύσιμο σχήμα με μεγάλο «τετράγωνο» άνοιγμα για ευκολία φόρτωσης.

Άφθονοι είναι επίσης οι αποθηκευτικοί χώροι, με συνολική χωρητικότητα 34 λίτρα στο εμπρός μέρος της καμπίνας. Στον ηλεκτρονικό κόσμο και στον τομέα της συνδεσιμότητας, ο παραμετροποιήσιμος ψηφιακός πίνακας οργάνων 10,25" και μια οθόνη αφής 16" για το infotainment πληροφορούν τον οδηγό για τα πάντα, ενώ το Head-Up Display προβάλλει στο παρμπρίζ σημαντικά δεδομένα.



Στον δρόμο

Το νέο Compass διατίθεται ως e-Hybrid με 145 HP από το 48V υβριδικό σύστημα. Ο ηλεκτρικός κινητήρας είναι ενσωματωμένος στο αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη 6 σχέσεων, εξασφαλίζοντας αμιγώς ηλεκτρική κίνηση σε συνθήκες χαμηλού φορτίου, άρα ουσιαστικό όφελος στην κατανάλωση και συνολική αυτονομία που αγγίζει τα 1.000 χλμ. Διαθέσιμη επίσης είναι η αμιγώς ηλεκτρική έκδοση με 213 HP και μπαταρία χωρητικότητας 74 kWh, η οποία δίνει αυτονομία 500 χλμ. στον μικτό κύκλο WLTP. Την γκάμα των αρχικών επιλογών ολοκληρώνει η έκδοση e-Hybrid Plug-In με ισχύ 225 HP και ηλεκτρική αυτονομία που αγγίζει τα 94 χλμ. Όλα τα συστήματα και τα υποσυστήματα του Compass είναι μελετημένα για να αποδίδουν άψογα ακόμα και στις πιο απαιτητικές συνθήκες, ενώ η ανάρτηση είναι ρυθμιζόμενη για να συνδυάζει τέλεια τα άρτια δυναμικά χαρακτηριστικά με την άνεση. Με τον τρόπο αυτό, η μεγάλη απόσταση από το έδαφος (20 εκ.) συνοδεύεται από κορυφαίο κράτημα και έλεγχο του αμαξώματος στις στροφές. Τέλος, το σύστημα Selec-Terrain αποτελεί βασικό χαρακτηριστικό του νέου Compass. Υπάρχουν πέντε προγράμματα οδήγησης: Auto, Sport, Snow, Sand/Mud και EV (ανάλογα με την έκδοση), ενώ επικουρικό ρόλο έχουν τα συστήματα ADAS που περιλαμβάνουν Αυτόνομη Οδήγηση Επιπέδου 2 στον βασικό εξοπλισμό όλων των εκδόσεων, με δυνατότητα και ημιαυτόνομης αλλαγής λωρίδας.

Τιμή

Η εισαγωγική τιμή για την έκδοση e-Hybrid είναι 36.190 ευρώ στο επίπεδο εξοπλισμού Altitude, ενώ για τη συγκεκριμένη έκδοση ισχύει προνομιακό χρηματοδοτικό πρόγραμμα με ονομαστικό επιτόκιο μόλις 4,9%. Επιπλέον, η εργοστασιακή εγγύηση για τα μηχανικά μέρη του νέου Compass έχει διάρκεια 8 χρόνια και είναι μεταβιβάσιμη, καλύπτοντας και την μπαταρία του υβριδικού συστήματος. ●



NEO
ALL-ELECTRIC
TOYOTA C-HR+



GET THAT TOYOTA ELECTRIC FEELING



rnlT@ Athens

Η ΝΕΑ ΚΑΘΗΛΩΤΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΤΗΣ RENAULT

Της Άννας Ματζοχωρίτη

Ναι, πήγα και είδα! Το επισκέφτηκα. Μόλις ενημερώθηκα για το θέμα μου, δεν έχασα την ευκαιρία. Με συνεπαίρνουν κάτι τέτοιες πρωτοβουλίες που είναι έξω από τα συνηθισμένα και οι οποίες ομορφαίνουν ή δίνουν το κάτι τι παραπάνω στην πόλη μας! Πήγα λοιπόν και είδα με τα μάτια μου το rnlT@ στο Κολωνάκι, που άνοιξε τις πύλες του σε έναν από τους πλέον εμβληματικούς εμπορικούς δρόμους της πρωτεύουσας, στη Σκουφά 8, σε απόσταση αναπνοής από τη θρυλική πλατεία. Σε μια τοποθεσία υψηλού συμβολισμού και έντονης αστικής ταυτότητας, η Renault φέρνει τη νέα φιλοσοφία της στο κέντρο της σύγχρονης Αθήνας. Μια μοναδική εμπειρία, με επίκεντρο την αυτοκινητιστική της κουλτούρας, είναι αυτή που προσφέρει το νέο experience store που άνοιξε στο κέντρο της Αθήνας, ως μέλος της παγκόσμιας αλυσίδας concept stores «rnlT@».

Γοητευμένη!

Μπήκα στο concept & experience store rnlT@ στη Σκουφά, περιεργάστηκα όσα είδα, άγγι-

ξα αντικείμενα, άλλα τα θαύμασα, άλλα που θα τα έπαιρνα εύκολα για το σπίτι μου έκλεισαν το μάτι, και κάποια στιγμή ένιωσα τους ψιθύρους από τη γενιά του Louis Renault και των αδελφών του, στο λυκαυγές του 1900, και βγήκα στο πολύβουο πεζοδρόμιο. Οι σκέψεις μου; Πολλές.

Η Renault, φέρνει την πλούσια ταυτότητά της στην καρδιά των πόλεων. Εκεί που αυτές σφύζουν από ενέργεια και ένταση και διάθεση για ζωή. Η μάρκα που φέρει στην κατασκευαστική της φαρέτρα 127 χρόνια εμπειριών, καινοτομιών και προσφοράς στον κόσμο της αυτοκίνησης, για μια ακόμα φορά, κάνει μία εξαιρετική κίνηση για να δώσει νέα διάσταση στη σχέση της με τον άνθρωπο.

Το νέο hotspot της Renault στο κέντρο της Αθήνας

Η Grand Automotive Hellas, ως αποκλειστικός εισαγωγέας των Renault και Dacia στην Ελλάδα, παρακολουθώντας στενά τη διεθνή ανάπτυξη του νέου concept rnlT@, εγκαινίασε το boutique κατάστημα rnlT@ στο Κολωνάκι. Με αυτό επισφραγίζεται η θέση της Ελλάδας

ως κομβική αγορά στη νέα εποχή Renault, δημιουργώντας έναν σύγχρονο, φιλόξενο χώρο επαφής με το κοινό.

Το «rnlT@» προσφέρει μια ολοκληρωμένη εμπειρία γνωριμίας με τη Renault, συνδυάζοντας τεχνολογία, design και προσωποποιημένη εξυπηρέτηση. Μέσα, κάθε λεπτομέρεια έχει μελετηθεί προσεκτικά ώστε να αποτυπώνει τη σύγχρονη ταυτότητα της Renault και να δημιουργεί μια πιο άμεση, βιωματική εμπειρία με τη μάρκα. Σε κάθε rnlT@ εκτίθενται εμβληματικά μοντέλα της Renault, δίνοντας τη δυνατότητα στους επισκέπτες να γνωρίσουν από κοντά τις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις και τη σχεδιαστική φιλοσοφία της μάρκας.

Παράλληλα, διατίθεται η συλλογή προϊόντων The Originals Renault – από συλλεκτικά μοντέλα Renault έως αξεσουάρ και είδη lifestyle– προσφέροντας στους φίλους της μάρκας τη δυνατότητα να αποκτήσουν ένα κομμάτι από το σύμπαν της γαλλικής φίρμας.



**Σε μια τοποθεσία
υψηλού
συμβολισμού και
έντονης αστικής
ταυτότητας, στην
οδό Σκουφά,
η Renault μας
φέρει τη νέα
φιλοσοφία της,
δημιουργώντας ένα
πολιτιστικό urban
hub στο κέντρο της
σύγχρονης Αθήνας**

Ένα αυτόνομο πολιτιστικό urban hub

Ένα σύγχρονο πολιτιστικό urban hub μπορεί να φαντάζει ως ένας ζωντανός και δυναμικός χώρος που συνδυάζει την τέχνη, την κοινωνία και την τεχνολογία. Να είναι δηλαδή ένας χώρος όπου καλλιτέχνες και δημιουργοί μπορούν να φιλοξενηθούν σε ένα pop art περιβάλλον, και να εκθέσουν τη δημιουργικότητά τους στο κοινό, συχνά δε αλληλοεπιδρώντας μαζί του. Ένας τέτοιος χώρος είναι και το rnl© της οδού Σκουφά στο Κολωνάκι.

Κάτι σαν ένα concept store που θα λειτουργεί ως σταθμός ιδεών, ως γκαλερί τέχνης, ή ένα ιδιαίτερο πολιτιστικό κέντρο, προσφέροντας στους καλλιτέχνες την ευκαιρία να εκφραστούν και στους επισκέπτες να εμπνευστούν.

Αυτή ήταν και η πρόθεση της Renault. Να δημιουργήσει ένα ζωντανό πολιτιστικό οικοσύστημα που ενισχύει τη δημιουργικότητα και τη συνεργασία, προάγοντας την πολιτιστική και κοινωνική ανάπτυξη της πόλης, υπό την επιμέλεια μιας ιστορικής μάρκας, που αποτελεί παγκόσμια σταθερά στην αυτοκίνηση. ●





«Ν»έοι οδηγοί στους δρόμους

ΜΗ ΒΙΑΖΕΣΤΕ ΝΑ ΤΑ ΜΑΘΕΤΕ ΟΛΑ ΑΜΕΣΩΣ. Ο ΧΡΟΝΟΣ, Η ΕΞΑΣΚΗΣΗ ΚΑΙ Η ΕΜΠΕΙΡΙΑ ΣΤΟ ΤΙΜΟΝΙ, ΘΑ ΣΑΣ ΚΑΝΟΥΝ ΕΝΑΝ ΚΟΡΥΦΑΙΟ ΟΔΗΓΟ.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Παίρνοντας το δίπλωμα ένας νέος οδηγός, συχνά βρίσκεται μπροστά σε μία καταιγίδα υπερπληροφόρησης. Συμβουλές από γονείς, συγγενείς, αδέρφια, ξαδέλφια, φίλους και αγνώστους, διατυπώνονται ανερώτητα. Ο «παλιός» – συχνά χωρίς να τον ρωτήσει κάποιος – σπεύδει να δώσει συμβουλές και τεχνικές οδήγησης. Το ποιος από αυτές θα κρατήσει ο νέος οδηγός εξαρτάται από πολλά πράγματα. Ο τρόπος, η προσέγγιση, οι συνθήκες της στιγμής, όλα παίζουν ρόλο.

Ας δώσουμε μια ροή σε αυτές τις συζητήσεις, ελπίζοντας ότι δίνουμε μία σταθερά στα νέα παιδιά που «πιάνουν το τιμόνι». Καταρχάς να πούμε ότι οδήγηση ίσον και λαχτάρα. Ευχαρίστηση μεν, αλλά και λαχτάρες πολλές. Κι αυτό αφορά έναν οδηγό που πιάνει το τιμόνι από την πρώτη ημέρα, μέχρι και όταν, υπερήλικας πια, σταματήσει να οδηγεί. Άρα ξεκινάμε με τη **βασική αρχή: Συγκέντρωση, υπευθυνότητα, διορατικότητα.** Όπως χαρακτηριστικά λένε και οι ειδικοί στην εκ-



© MAGNIFIC.COM

παίδευση των νέων οδηγών: «Η διαδικασία εκμάθησης της οδήγησης βασίζεται στην ικανότητα με την οποία ελέγχεται το όχημα, αλλά μετά από χρόνια διδακτικής εμπειρίας, καταλήγουμε στο ότι μια από τις πιο σημαντικές μαθησιακές εμπειρίες είναι η ανάπτυξη της ικανότητας πρόβλεψης. Πάνω απ' όλα, είναι η εκμάθηση του να βλέπεις και να σε βλέπουν».

Συμβουλές ασφαλείας

Γιατί όμως είναι τόσο σημαντικό να βλέπεις και να σε βλέπουν; Επειδή όταν είστε μόνοι στο όχημά σας, η καλή ικανότητα αντίδρασης στις διαφορετικές καταστάσεις που αντιμετωπίζετε στην κυκλοφορία θα σας επιτρέψει να τα καταφέρετε με ασφάλεια σε όλη σας τη ζωή ως οδηγός.

Για να το κάνετε αυτό, θα βρείτε χρήσιμα στοιχεία στο όχημά σας, όπως στους εξωτερικούς και τους εσωτερικούς καθρέφτες. Αυτοί πρέπει πάντα να ρυθμίζονται σωστά, καθώς αυτό θα καθορίσει την ασφάλειά σας. Είναι πολύ σημαντικό πριν τους ρυθμίσετε, να βεβαιωθείτε ότι έχετε τοποθετηθεί σωστά στο κάθισμά σας. Φυσικά, πρέπει πάντα να λαμβάνετε υπόψη το επικίνδυνο τυφλό σημείο, την περιοχή στο πλάι του οχήματος όπου ο οδηγός δεν μπορεί να δει μέσα από κανένα καθρέφτη οπισθοπορείας, είτε τον εσωτερικό είτε τους πλευρικούς καθρέφτες. Αυτό είναι πολύ σημαντικό όταν αλλάζετε λωρίδα, καθώς είναι αδύνατο να δείτε το όχημα που κινείται σε αυτό το τυφλό σημείο, κάτι που μπορεί να οδηγήσει σε πλευρικές συγκρούσεις.

Μόλις τοποθετηθούμε τέλεια στο κάθισμα, ρυθμίσουμε τους καθρέφτες και δέσουμε τη ζώνη ασφαλείας, θέτουμε σε λειτουργία το αυτοκίνητο και ετοιμαζόμαστε να κινηθούμε.

Να είστε προσεκτικοί όταν ξεκινάτε τον πρώτο ελιγμό! Το πιο επικίνδυνο είναι να υποθέσετε ότι δεν υπάρχει κανείς γύρω σας και να μετακινήσετε το όχημά σας χωρίς να κάνετε πρώτα έλεγχο. Προσοχή, η κυκλοφορία αλλάζει σε ένα δευτερόλεπτο και με αυτόν τον τρόπο θα αποφύγετε τα πιθανά ατυχήματα.

Μια άλλη πιθανή δυσκολία που μπορεί να αντιμετωπίσετε είναι η σωστή ερμηνεία της ταχύτητας των οχημάτων που έρχονται από την αντίθετη κατεύθυνση και βλέπετε στους καθρέφτες σας. Αν δεν είστε σίγουροι, να μην εκτελέσετε τον ελιγμό. Ελέγξτε τους καθρέφτες σας αρκετές φορές κι αν δείτε τα φώτα ενός άλλου οχήματος να πλησιάζουν επικίνδυνα, είναι καλύτερο να μην το κάνετε!

Επίσης, αποφύγετε τους περισπασμούς: Μη χρησιμοποιείτε κινητά τηλέφωνα και περιορίστε τη δυνατή μουσική, αποφύγετε τα μεγάλα νυχτερινά ταξίδια στα αρχικά στάδια της εμπειρίας σας λόγω κακής ορατότητας, ξεκινήστε με σύντομες, οικείες διαδρομές, αυξάνοντας σταδιακά τη δυσκολία και, κατά τη γνώμη μας, καλό είναι να επιλέξετε ένα μεταχειρισμένο αυτοκίνητο που είναι εύκολο στη χρήση και εξοπλισμένο με καλά συστήματα ασφαλείας.

Για το κλείσιμο θα πούμε αυτό που σε παρόμοιο αφιέρωμα στην Α.Υ. είχε πει ο κ. Στέφανος Τάρλας (διευθυντής Σπουδών Σχολής οδηγών Τάρλας): «Η οδήγηση, όπως και το περπάτημα, είναι πράξεις κοινωνικής συνύπαρξης. Περιλαμβάνουν συνείδηση, πρόβλεψη και σεβασμό. Και είναι αυτά στα οποία πρέπει να εκπαιδευτούμε. Με εκτίμηση σε κάθε άνθρωπο».

Τοποθετήστε το σήμα «Ν» (Νέος οδηγός) στο πίσω παρμπρίζ. Σας προστατεύει, καθώς οι άλλοι οδηγοί δείχνουν μεγαλύτερη κατανόηση, ενώ είναι απαραίτητο για λόγους ασφαλείας.

ΤΟ ΝΕΟ OPEL FRONTERA ELECTRIC //

ΑΠΟ
20.900€



Ο,ΤΙ ΦΑΝΤΑΖΟΣΟΥΝ ΣΕ ΕΝΑ SUV – ΤΩΡΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ!

- // Ηλεκτρική αυτονομία που φτάνει τα 407 km
- // Γερμανική αξιοπιστία: 8 χρόνια εγγύηση μπαταρίας
- // Πρόγραμμα Electric ALL IN, που κάνει την ηλεκτροκίνηση εύκολη και προσιτή
- // Χωράει όλη τη ζωή σου: μήκος 4,385 m και χώρος αποσκευών έως 1.600 lt
- // Διαθέσιμο και σε εκδόσεις Hybrid 110 ή 145 hp με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων

Ανακάλυψε το Frontera Electric και μπες σήμερα στον κόσμο της ηλεκτροκίνησης!
Απόκτησέ το με Πρόγραμμα **Electric ALL IN** και συνολικό όφελος* έως **6.500€**.

*Περιλαμβάνεται κρατική επιδότηση του προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά 3».

ELECTRIC
ALL IN





Νέο Volkswagen T-Roc

ΤΟ BESTSELLER ΒΕΛΤΙΩΘΗΚΕ ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**

Σπάνια μοντέλα πρώτης γενιάς γίνονται με συνοπτικές διαδικασίες bestseller. Το T-Roc είναι αναμφισβήτητα ένα από αυτά. Μάλιστα, δεν είναι υπερβολή να πούμε ότι αποτελεί διαχρονικά έναν από τους βασικούς πυλώνες της Volkswagen στην κατηγορία των compact SUV. Από το λανσάρισμά του το 2017 έως σήμερα έχει καθιερωθεί ως σημείο αναφοράς, ξεπερνώντας τα δύο εκατομμύρια παραχθείσες μονάδες και κατακτώντας την πρώτη θέση πωλήσεων στην Ευρώπη το 2025.

Ποια είναι συνοπτικά τα «όπλα» του, λοιπόν, σε αυτή τη δεύτερη πορεία του σε μία απαιτητική κατηγορία; Το ότι είναι αναβαθμισμένο συνολικά, έχει νέα σχεδίαση, βασίζεται στην εξελιγμένη πλατφόρμα MQB evo, διαθέτει προηγμένη ψηφιακή αρχιτεκτονική, κορυφαία ποιότητα κατασκευής, πλήρες πακέτο συστημάτων υποβοήθησης ADAS, εξηλεκτρισμένο με τον ήπια υβριδικό 48V τετρακύλινδρο κινητήρα 1.5 eTSI σε δύο εκδόσεις 116 και 150 ίππων, αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη DSG7 σχέσεων και από τα πλέον σημαντικά: Κορυφαίες αναρτήσεις και πραγματικά εξαιρετική ποιότητα κύλισης.

Design

Οι δυναμικές αναλογίες και το αυξημένο μήκος κατά 12 εκ. (συνολικό μήκος 4,37 μ. και μεταξύ-νιο 2,63 μ.) αποτελούν στοιχεία που ενισχύουν τη στιβαρότητα και την ευρυχωρία, ενώ διατηρούν τον спор χαρακτήρα που καθιέρωσε το μοντέλο. Τα LED plus φώτα είναι στάνταρ, ενώ

οι IQ.LIGHT LED Matrix προβολείς, σε συνδυασμό με τη φωτεινή λωρίδα και το φωτιζόμενο λογότυπο Volkswagen, δημιουργούν μια ισχυρή οπτική υπογραφή. Το νέο T-Roc βασίζεται στη νεότερη πλατφόρμα MQB evo, η οποία, σύμφωνα με τη VW, δεν αποτελεί απλώς τον σκελετό του αυτοκινήτου, αλλά τη σπονδυλική του στήλη. Αξίζει να σημειώσουμε ότι η πολυπλοκότητα των πακέτων εξοπλισμού έχει μειωθεί κατά 50% και πλέον έχουμε 4 εκδόσεις με επιλογές εξοπλισμού και πακέτων: Trend, Life, Style και R-Line. Το εσωτερικό του νέου T-Roc έχει επανασχεδιαστεί κι αυτό πλήρως με στόχο την ποιότητα, την εργονομία και τη διάρκεια στον χρόνο. Εύκολα διαπιστώνει κάποιος την ευρεία χρήση από μαλακές επιφάνειες, ενώ τα υψηλής ποιότητας υλικά και η κορυφαία συναρμογή δημι-



Το νέο T-Roc μετατράπηκε από ένα μέσο μετακίνησης σε ένα ολοκληρωμένο μηχανολογικό και τεχνολογικό προϊόν με ουσία και διάρκεια στον χρόνο

ουργούν ένα περιβάλλον που παραπέμπει σε μοντέλα ανώτερης κατηγορίας.

Η καμπίνα του νέου T-Roc προσφέρει κορυφαία άνεση για έως πέντε επιβάτες, ακόμη και με ψηλούς επιβάτες άνω του 1,85 μ. στα εμπρός καθίσματα, ενώ ο πίσω χώρος παραμένει άνετος χάρη στις αυξημένες διαστάσεις του αμαξώματος. Ο χώρος αποσκευών φτάνει τα 475 λίτρα (+30 λίτρα από το προηγούμενο μοντέλο), που είναι ο μεγαλύτερος στην κατηγορία.

Τη διασύνδεσή σας με τον ψηφιακό κόσμο αναλαμβάνουν ο πίνακας οργάνων 10,4" με εξαιρετικά και ευανάγνωστα γραφικά, όπως και το νέας γενιάς infotainment με οθόνη 12,9" με γρήγορη απόκριση, υψηλή ευκρίνεια και τριζωνική διάταξη, μενού που διευκολύνει την πλοήγηση.

Στον δρόμο

Με τα δύο 48V mild hybrid σύνολα (116 και 150 ίππων) διαθέσιμα από την αρχή, το νέο T-Roc δίνει έμφαση σε πραγματική χρησιμότητα: ισχυρή ροπή χαμηλά, ομαλή λειτουργία και αποδοτικότητα στην καθημερινή μετακίνηση.

Ο τετρακύλινδρος, εξηλεκτρισμένος 1.5 eTSI του νέου T-Roc συνδυάζει υβριδικό σύστημα 48V με τεχνολογίες αιχμής: υπερσυμπίεστη μεταβλητής γεωμετρίας (VTG), ενεργή διαχείριση κυλίνδρων (ACTplus), κύκλο Miller και προηγμένες λύσεις άμεσου ψεκασμού/καύσης, και στάνταρ αυτόματο κιβώτιο DSG 7 σχέσεων διπλού συμπλέκτη.

Η ανάρτηση πολλαπλών συνδέσμων και στις δύο παραπάνω κινητήριες εκδόσεις του (116ps και 150ps) είναι μια τεχνική επιλογή που συναντάται σε ανώτερες κατηγορίες. Μάλιστα, στην έκδοση των 150 ίππων η ανάρτηση είναι ηλεκτρονικά ελεγχόμενη.

Το νέο πλήρες υβριδικό σύστημα

Το νέο πλήρες υβριδικό σύστημα έρχεται να ενισχύσει στρατηγικά την γκάμα εξηλεκτρισμένων συστημάτων κίνησης της Volkswagen, προσφέροντας μια νέα επιλογή υψηλής αποδοτικότητας για την καθημερινή χρήση. Η τεχνολογία του έχει σχεδιαστεί ώστε να επιτρέπει σημαντικό ποσοστό ηλεκτρικής κίνησης, με στόχο τη χαμηλή κατανάλωση, τις μειωμένες εκπομπές και το περιορισμένο κόστος καυσίμου, χωρίς να απαιτείται εξωτερική φόρτιση.

Σε σχέση με ένα plug-in hybrid σύστημα, το νέο πλήρες υβριδικό δεν χρειάζεται υποδομή φόρτισης και προσφέρει μια πιο απλή εμπειρία χρήσης για όσους θέλουν τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης στην καθημερινότητα, χωρίς αλλαγή συνθηκών. Παράλληλα, έρχεται να συμπληρώσει –και όχι να αντικαταστήσει– τις υπάρχουσες εξηλεκτρισμένες επιλογές της Volkswagen, διευρύνοντας το φάσμα λύσεων που προσφέρει η μάρκα ανάλογα με το προφίλ οδήγησης και τις ανάγκες κάθε πελάτη.

Τιμή

Οι τιμές της γκάμας του νέου Volkswagen T-Roc αρχίζουν από τις 28.590 ευρώ για την έκδοση T-Roc 1.5 eTSI 116PS DSG Trend. ●

 CHERY

NEO CHERY TIGGO 4 HYBRID

ΑΠΟ 22.990 €



TIGGO4


CHERY SUPER HYBRID

12^{ΧΡΟΝΙΑ}
ΣΤΗ
ΕΓΓΥΗΣΗ

ΤΟ ΥΒΡΙΔΙΚΟ B-SUV ΧΩΡΙΣ ΤΕΛΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ.
ΑΝΑΚΑΛΥΨΤΕ ΤΟ ΣΤΟ ΕΠΙΣΗΜΟ ΔΙΚΤΥΟ CHERY.

www.chery.gr | info@chery.gr





Γυναίκα, είσαι πολύ ακριβή για να σωθείς...

ΜΙΑ ΔΙΑΠΙΣΤΩΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΠΟΣΟ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΚΟΣΤΙΖΕΙΣ-ΩΣ ΓΥΝΑΙΚΑ-ΓΙΑ ΤΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ, ΟΔΗΓΕΙ ΣΕ ΣΟΚΑΡΙΣΤΙΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ...

Της **Ελένης Χελιώτη**

Οδηγώ 23 χρόνια και σχετικά πρόσφατα έμαθα ότι ακόμα δεν έχει μπει σε εφαρμογή η χρήση γυναικείων crash test dummies όταν οι αυτοκινητοβιομηχανίες ελέγχουν τα επίπεδα ασφάλειας ενός αυτοκινήτου σε περίπτωση ατυχήματος. Διάφορες έρευνες των τελευταίων ετών έχουν δείξει ότι οι γυναίκες έχουν 73% περισσότερες πιθανότητες να τραυματιστούν σοβαρά σε τροχαία ατυχήματα από τους άνδρες και 17% περισσότερες πιθανότητες να σκοτωθούν. Εάν σοκαριστήκατε από αυτό, please join the club. Οδηγώ από το 2003 και τώρα ανακάλυψα ότι το ανδρικό που χρησιμοποιείται στις δοκιμές πρόσκρουσης πέντε αστέρων της Εθνικής Υπηρεσίας Ασφάλειας της Οδικής Κυκλοφορίας των ΗΠΑ (NHTSA) εξακολουθεί να είναι ένα μοντέλο που σχεδιάστηκε το 1978: το Hybrid III, βασισμένο σε έναν άνδρα ύψους 1,73 μέτρων και βάρους 77 κιλών, τα οποία βεβαίως χαρακτηριστικά ήταν αυτά ενός μέσου άνδρα στις

ΗΠΑ τότε – και ανάθεμα αν συνεχίζουν να είναι και τώρα. Στις 8 Ιανουαρίου του 2026, η NHTSA δημοσίευσε νέα έρευνα που αποδεικνύει ότι συγκριτικά με τους άντρες, οι γυναίκες διατρέχουν μεγαλύτερο κίνδυνο τραυματισμού κατά τη διάρκεια τροχαίων ατυχημάτων. Στην επίσημη ιστοσελίδα της υπηρεσίας αναφέρουν ότι η μελέτη αυτή υπογραμμίζει τη σημασία της πρόοδου της κυβέρνησης Τραμπ στην κυκλοφορία του πρώτου στο είδος του προηγμένου γυναικείου crash test dummy, καθώς και τις συνεχιζόμενες προσπάθειες του υπουργείου για την προώθηση της ασφάλειας για τις αμερικανικές οικογένειες. Οι εκκλήσεις, όμως, για ένα ακριβές γυναικείο ανδρικό για δοκιμές πρόσκρουσης χρονολογούνται δεκαετίες πριν, και πιο συγκεκριμένα από το 1980. Ας σταθούμε όμως για λίγο στη λέξη «πρόοδος» – 48 χρόνια αργότερα ακόμα βρισκόμαστε στην πρόοδο, στην προσπάθεια που... είναι συνεχιζόμενη (ας μην το ξεχνάμε).



Είναι ντροπιαστικό και οριακά απεχθές, αλλά όχι σοκαριστικό το γεγονός ότι εάν κάνετε μια στοιχειώδη έρευνα στο διαδίκτυο για το μέλλον της αυτοκίνησης, τα ευρήματα θα σχετίζονται με το περιβάλλον, τις μπαταρίες, τα σημεία φόρτισης, την αυτόνομη οδήγηση, αλλά όχι για την καλύτερη ασφάλεια του μισού παγκόσμιου πληθυσμού

Ας αναλογιστούμε για ένα με δύο λεπτά την τεχνολογική πρόοδο των τελευταίων 48 ετών στον πλανήτη μας: σκεφτείτε τα κινητά, τους υπολογιστές, το διαδίκτυο, τις εξελίξεις στην επιστήμη, την ιατρική και στην ίδια την αυτοκινητοβιομηχανία. Σκεφτείτε πόσα καινούργια συστήματα ασφαλείας έχουν ενσωματωθεί στα μοντέλα αυτοκινήτων των τελευταίων 10 ετών και πόσα μηχανήματα έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί ώστε η βιομηχανία να λειτουργεί γρηγορότερα, πιο αποτελεσματικά και βεβαίως πιο οικονομικά για τους ίδιους (αλλά με έναν παράξενο τρόπο όχι για εμάς, καθώς τα αυτοκίνητα συνεχίζουν να ακριβαίνουν).

Τα αυτοκίνητα των τελευταίων ετών φρενάρουν μόνα τους, αλλάζουν λωρίδα μόνα τους, μας ειδοποιούν όταν έχουμε υπερβεί το όριο ταχύτητας ή έχουμε κουραστεί, προτρέποντάς μας να σταματήσουμε για να ξεκουραστούμε (ενώ δεν τους ρώτησε κανείς) – μερικά οδηγούν και μόνα τους. Κι όμως, η ασφάλεια της γυναίκας πίσω από το τιμόνι ή σε οποιαδήποτε άλλη θέση μέσα στο αυτοκίνητο –το οποίο... μόνο σφαλιάρες πια δεν σου ρίχνει–, φαίνεται να ήταν χαμηλότερη στη λίστα προτεραιοτήτων από τις γιγαντοοθόνες, το infotainment και το Car Play. Ας μη μιλήσω για το γεγονός ότι πλέον δεν συμπεριλαμβάνουν ρεζέρβα όταν αγοράζεις ένα καινούργιο αυτοκίνητο, αλλά σου δίνουν ένα kit για να φτιάξεις μόνος σου το λάστιχο στα κατσάβραχα,

γιατί θα βγω εκτός θέματος.

Τα ευρήματα που σχετίζονται με μέτριους και σοβαρότερους τραυματισμούς περιλαμβάνουν:

46% υψηλότερο κίνδυνο τραυματισμού σε **μετωπικές συγκρούσεις**.

55% υψηλότερο κίνδυνο τραυματισμού σε **συγκρούσεις με ανατροπή**.

62% υψηλότερο κίνδυνο τραυματισμών στα **κάτω άκρα σε μετωπικές συγκρούσεις**.

128% υψηλότερο κίνδυνο τραυματισμών στο **πόδι και τον αστράγαλο σε μετωπικές συγκρούσεις**.

Ένοχη αδράνεια

Στις 24 Μαρτίου του 2026, η Ιβ Βαν Ντάικ, σκηνοθέτης βραβευμένη με Emmy και συγγραφέας, δημιούργησε μια ταινία μικρού μήκους για τους *New York Times* όπου, με αφορμή ένα ατύχημα στο οποίο ενεπλάκη η ίδια, ο σύντροφός της και η μητέρα του, ξεκίνησε να ερευνά εις βάθος αυτό το πρόβλημα δεκαετιών και σοκαρίστηκε από την ξεκάθαρη αποφυγή, αδράνεια και αδιαφορία των υπευθύνων για το θέμα.

Ναι, τα αυτοκίνητα έχουν γίνει ασφαλέστερα γενικότερα τα τελευταία χρόνια, όσο προχωράει η τεχνολογία και βελτιώνονται τα συστήματα ασφαλείας στα νεότερα αυτοκίνητα. Ναι, οι επικεφαλής αυτοκινητοβιομηχανιών έπαθαν αλλεργικό σοκ όταν βγήκαν οι πρώτες υποχρεωτικές διατάξεις

για τα χαρακτηριστικά ασφαλείας στα αυτοκίνητα τις δεκαετίες του 1960 και του 1970. Φημολογείται, δε, ότι ο Χένρι Φορντ II, τότε πρόεδρος της Ford Motors, είχε τέτοια απέχθεια για τους αερόσακους που διακόσμησε το γραφείο του με μαξιλάρια που είχαν επάνω διάφορες βωμολοχίες δίπλα στις λέξεις «οι αερόσακοι». Ήταν κεντημένες μάλιστα οι λέξεις, για maximum effect.

Αυτό όμως δεν αναιρεί το γεγονός ότι εν έτει 2026 δεν υπάρχει ακόμα σωστή και ακριβής «αντιπροσώπευση» του γυναικείου σώματος στις δοκιμές πρόσκρουσης. Το THOR-05F είναι αυτό που ακόμα «συζητάμε» ότι πρέπει να συμπεριληφθεί στις δοκιμές αυτές: ένα ανδρείκελο με προηγμένο σχέδιο βασισμένο στο γυναικείο σώμα, του οποίου το κόστος ανέρχεται στο 1.000.000 δολάρια. Και αυτό, υποψιάζεται η κυρία Βαν Ντάικ, είναι ένας από τους λόγους που και η NHTSA και οι αυτοκινητοβιομηχανίες ακόμα «διστάζουν».

Οι Cellbond και Kistler δημιούργησαν αυτή τη νέα γενιά THOR (Test Device for Human Occupant Restraint), βασισμένη σε σχέδια που δημοσιεύθηκαν το 2019 από την Εθνική Ένωση Ασφάλειας Οδικής Κυκλοφορίας (NHTSA) στις ΗΠΑ. Το ανεξάρτητο Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Αξιολόγησης Νέων Αυτοκινήτων (Euro NCAP) συνιστά την εφαρμογή του THOR-5F για μελλοντικές δοκιμές πρόσκρουσης, πιθανώς από το 2029. Πιθανώς. Πατί, ποιος ξέρει, μπορεί μέχρι τότε να πάρουν προτεραιότητα κάποια άλλα συστήματα infotainment.

Η ευτυχής ύπαρξη της κυρίας Λίντερ

Υπάρχει όμως και ένα ακόμα. Ανδρείκελο, εννοώ. Τον Σεπτέμβριο του 2023, η Άστριντ Λίντερ, καθηγήτρια στο Chalmers University of Technology και κορυφαία ερευνήτρια οδικής ασφαλείας παγκοσμίως, παρουσίασε σε δημοσιογράφους το SET50F, έχοντας αφιερώσει 20 χρόνια στην ανάπτυξη του. Η Λίντερ συνέλαβε την ιδέα για το γυναικείο ανδρείκελο όταν έκανε το διδακτορικό της στο Chalmers και ανακάλυψε σε μια βιβλιογραφική μελέτη ότι οι γυναίκες είχαν σημαντικά λιγότερη προστασία από τραυματισμούς, ειδικά στον αυχένα.

Μετά από έρευνα ανακάλυψε επίσης ότι γίνονται δοκιμές με παιδικά ανδρείκελα, σε πολλά διαφορετικά μεγέθη, και ότι η Volvo το 2003 ανέπτυξε το πρώτο επίσημο μοντέλο υπολογιστή ενός ανδρείκελου εγκυμοσύνης, κατά το οποίο όμως εξετάστηκε κυρίως η προστασία του εμβρύου, και κυρίως στο τρίτο τρίμηνο της εγκυμοσύνης. Η προστασία των γυναικών, ωστόσο, με ανάλογο ανδρείκελο δεν είχε μελετηθεί.

Τα δεδομένα που συνέβαλαν στη δημιουργία και εξέλιξη του SET50F είναι διαθέσιμα σε όλους. Ωστόσο, ο OHE είναι ο οργανισμός που πρέπει να πάρει αποφάσεις και να σχεδιάσει το κανονιστικό πλαίσιο βάσει του οποίου θα καθοριστούν οι απαιτήσεις για την πραγματική χρήση ενός τέτοιου ανδρείκελου που βασίζεται στο σώμα μιας μέσης γυναίκας. Η σουηδική Υπηρεσία Μεταφορών έχει αναλάβει την επιδίωξη αυτού του ζητήματος, αλλά αυτό το έργο μόλις ξεκίνησε. Μόλις. Τότε, το 2023. 45 χρόνια μετά.

Είναι, λοιπόν, ντροπιαστικό και οριακά απεχθές, αλλά όχι σοκαριστικό το γεγονός ότι εάν κάνετε μια στοιχειώδη έρευνα στο διαδίκτυο για το μέλλον της αυτοκίνησης, τα ευρήματα θα σχετίζονται με το περιβάλλον, τις μπαταρίες, τα σημεία φόρτισης, την αυτόνομη οδήγηση, αλλά όχι για την καλύτερη ασφάλεια του μισού παγκόσμιου πληθυσμού. ●

Άστριντ Λίντερ, η δημιουργός του πρώτου γυναικείου ομοιώματος δοκιμών πρόσκρουσης



© TOMMY PETTERSSON



Το νέο Super Hybrid Starray EM-i, το πρώτο Plug-in Hybrid μοντέλο της Geely για τις διεθνείς αγορές, έχει πολλές παραμέτρους που σε κάνουν να το προσέξεις. Ανάμεσα σε αυτά το ότι είναι διαθέσιμο με 2 μπαταρίες υψηλής τάσης και αυτονομία έως 996 χλμ., έχει κορυφαίους χώρους, προηγμένη συνδεσιμότητα και βραβευμένο design, αλλά και ασφάλεια 5 αστέρων (Euro NCAP).

Σχεδίαση

Το Geely Starray EM-i υιοθετεί τη μινιμαλιστική, μοντέρνα και διεθνή σχεδιαστική φιλοσοφία των οχημάτων NEV της Geely. Με σύγχρονο και δυναμικό εξωτερικό σχεδιασμό, το Geely Starray EM-i διαθέτει LED εμπρόσθιο φωτισμό μέσω των φώτων κεφαλής, πίσω LED φώτα ομίχλης και ζάντες αλουμινίου 18 ιντσών. Αξίζει να σημειώσουμε εδώ ότι η αρχιτεκτονική GEA (Global Intelligent New Energy Architecture) της Geely υποστηρίζει πλήρως όλα τα είδη ενεργειακών μορφών, συμπεριλαμβανομένων των αμιγώς ηλεκτρικών, plug-in hybrid, range extender και μεθανόλης, και μπορεί να προσαρμοστεί σε όλες τις κατηγορίες, όπως sedan, SUV, MPV και μελλοντικά και σε άλλα μέσα μετακίνησης. Αξιοσημείωτο το γεγονός ότι για την εξασφάλιση απόλυτης προστασίας σε εμπρόσθιες και οπίσθιες συγκρούσεις, το Geely Starray EM-i έχει σχεδιαστεί λεπτομερώς και πολύ προσεκτικά, προσφέροντας απόσταση ασφαλείας 14 εκ. μεταξύ των μπαταριών και του ρεζερβουάρ καυσίμου.

Εσωτερικό

Μοντέρνος σχεδιασμός, άριστη εργονομία και τεχνολογία αιχμής, που δημιουργεί ένα εσωτερικό το οποίο ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις της οικογένειας, των επαγγελματιών και των οδηγών που θέλουν premium εμπειρία οδήγησης και απόλυτη άνεση. Τα εμπρόσθια καθίσματα χρησιμοποιούν δομή μαξιλαριού εννέα στρώσεων για απόλυτη άνεση, προσφέροντας εξαιρετική αίσθηση, ενώ τα 3 επίπεδα αερισμού και θέρμανσης απογειώνουν την εμπειρία οδήγησης, προσφέροντας αίσθηση πολυτέλειας. Ο χώρος αποσκευών προσφέρει στάνταρ χωρητικότητα 428 λίτρα, συμπληρωμένη από κρυφό κάτω δάπεδο 100 λίτρων. Με τα πίσω καθίσματα αναδιπλωμένα, ο χώρος φορτίου φτάνει τα

Νέο Geely Starray EM-i

ΜΕ SUPER-HYBRID ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΥ ΘΕΤΕΙ ΝΕΑ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΡΕΚΟΡ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

2.065 λίτρα, ενώ στην καμπίνα υπάρχουν 33 έξι-ξυπνες λύσεις αποθήκευσης.

Το εσωτερικό συμπληρώνεται από κεντρική οθόνη ultra-narrow bezel 15,4 ιντσών με LTPS LCD τεχνολογία και 85,08% screen-to-body ratio, 10,2 ιντσών πλήρως ψηφιακό πίνακα οργάνων και 13,8" W-HUD, με εξαιρετική ορατότητα ακόμη και υπό έντονο ηλιακό φως. Άριστο και το σύστημα Flyme Auto Infotainment, με υποστήριξη Apple Car Play και Android Auto, όπως και η απόδοση που βγαίνει από το ηχοσύστημα Flyme Sound 16 ηχείων, με 1000 W ψηφιακό ενισχυτή και αποκλειστικά ηχεία προσκέφαλων.

Το Geely Starray EM-i διαθέτει 16 συστήματα υποβοήθησης οδηγού επιπέδου L2 (ADAS) και υποστηρίζει λειτουργίες αμφίδρομης φόρτισης V2L & V2V.

Το νέο Geely Starray EM-i συνδυάζει υβριδική τεχνολογία αιχμής, premium σχεδιασμό και άνεση, προσφέροντας μεγάλη αυτονομία

Στον δρόμο

Η αλήθεια είναι ότι στην πράξη το Super-Hybrid σύστημα Geely EM-i θέτει νέα ρεκόρ αποδοτικότητας. Το Geely Starray EM-i κινεί έναν κινητήρα με θερμική απόδοση 46,5%, σημειώνοντας νέο παγκόσμιο σημείο αναφοράς για μαζικά παραγόμενους κινητήρες. Το σύστημα συνδυάζει έναν κινητήρα 1,5 ισχύος 100 ίππων, με έναν ισχυρό ηλεκτροκινητήρα 218 ίππων.

Η ολοκληρωμένη μονάδα υπερυβριδικής κίνησης E-DHT «11 σε 1» επιτυγχάνει μείωση βάρους 13,5% σε σχέση με προηγούμενες γενιές, ενώ καταγράφει εξαιρετική αποδοτικότητα: μέγιστη απόδοση κινητήρα 98,02% και συνολική απόδοση ηλεκτρικής κίνησης 92,5%.

Για όσους θέλουν εξαιρετική απόδοση και την ελευθερία να πραγματοποιούν μακρινά ταξίδια χωρίς να χρειάζεται να μελετούν εκ των προτέρων το δίκτυο δημόσιων σημείων φόρτισης, το Geely Starray EM-i είναι ιδανικό, με την επιλογή μεταξύ 2 μπαταριών χωρητικότητας 18.4 kWh και 29.8 kWh.

Η συνολική αυτονομία φτάνει από 943 χλμ. έως και 996 χλμ., καθώς και αμιγώς ηλεκτρική μέγιστη αυτονομία από 83 χλμ. έως 136 χλμ. Με τον τρόπο αυτό προσφέρει άφθονη αυτονομία για καθημερινές μετακινήσεις με καθαρά ηλεκτρική λειτουργία, παραπάνω από επαρκή για οικογενειακά ταξίδια χωρίς καμία ανησυχία για την εμβέλεια.

Η μεικτή κατανάλωση σε συνδυασμένο κύκλο είναι 2,4 λίτρα/100 χλμ., ενώ σε επίπεδο φόρτισης έχουμε σε περιβάλλον DC 30%-80% σε 20 λεπτά και φόρτιση AC 25%-100% σε περίπου 3 ώρες.

Τιμή

Οι τιμές της γκάμας ξεκινούν από τις 34.990 ευρώ ή από τις 32.990 ευρώ με το πρόγραμμα Freedom 100 για την έκδοση GeelyStarrrayEM-i Pro. Προσφέρεται εγγύηση 6 χρόνων ή για 150.000 χλμ., εγγύηση μπαταρίας υψηλής τάσης για 8 χρόνια ή για 150.000 χλμ. και 6 χρόνια δωρεάν οδική βοήθεια με mobile service. ●





Η πράσινη μετακίνηση σήμερα είναι... blue



Η ηλεκτροκίνηση αλλάζει τον τρόπο που κινούμαστε και η **ΔΕΗ blue**, ένα από τα πιο εκτεταμένα δίκτυα φόρτισης στη νοτιοανατολική Ευρώπη, κάνει την ηλεκτροκίνηση ακόμα πιο προσβάσιμη σε όλους, με πάνω από **3.200 σημεία φόρτισης που αυξάνονται δυναμικά**.

Σήμερα **περισσότερα από 500 σημεία ταχυφόρτισης** βρίσκονται ήδη σε κομβικά σημεία, για να κάνουν τη φόρτιση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων **ακόμα πιο γρήγορη**.

Κατεβάστε την ανανεωμένη εφαρμογή PPC blue



blue

Το μέλλον φορτίζει
deiblu.com





Volvo EX30

Ποτέ δεν ήταν πιο εύκολο. Η Volvo Car Hellas προσφέρει τώρα άκρως ελκυστικά χρηματοδοτικά προγράμματα, για να αποκτήσετε το Volvo της επιλογής σας με τους πιο προνομιακούς όρους.

Volvo Financial Services

ΚΑΝΤΕ ΤΩΡΑ ΔΙΚΟ ΣΑΣ ΤΟ VOLVO ΠΟΥ ΟΝΕΙΡΕΥΕΣΤΕ ΜΕ ΚΟΣΤΟΣ ΑΠΟ 260 ΕΥΡΩ ΑΝΑ ΜΗΝΑ

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**

Εάν τα μοντέλα της Volvo σε οποιαδήποτε κατηγορία και με οποιοδήποτε κινητήριο σύνολο είχαν μπει στο στόχαστρό σας ώστε να τα επιλέξετε, τώρα είναι η ευκαιρία να αποκτήσετε το αυτοκίνητο της σουηδικής μάρκας που επιλέξατε με τον πιο ευνοϊκό τρόπο. Διαβάστε αυτά που ακολουθούν που θα λειτουργήσουν σαν ένας οδηγός στην επιλογή και την τελική σας απόφαση να γίνετε κάτοχος του αυτοκινήτου που ονειρευτήκατε.

Ποτέ λοιπόν δεν ήταν πιο εύκολο. Η Volvo Car Hellas προσφέρει τώρα άκρως ελκυστικά χρηματοδοτικά προγράμματα για να αποκτήσετε το Volvo της επιλογής σας με τους πιο προνομιακούς όρους. Με πραγματικό επιτόκιο 0%, διάρκεια δανείου έως 48 μήνες, εξαιρετικά χαμηλή δόση και μεγάλη ευελιξία. Κάντε τώρα δικό σας το Volvo που ονειρεύεστε με δόση από 260 ευρώ ανά μήνα.

Μηδενικό επιτόκιο

Ας δούμε τις ελκυστικές προσφορές αναλυτικά. Πραγματικά άτοκη χρηματοδότηση. Διάρκεια έως 48 μήνες. Προκαταβολή από 25%. Χωρίς κρυφούς όρους και χρεώσεις.

Έχετε παράλληλα την απόλυτη ελευθερία να επιλέξετε δάνειο balloon και να αποφασίσετε στη λήξη του τι θα κάνετε με το Volvo σας: αφήστε το, κρατήστε το ή ανταλλάξτε το με ένα νέο.

Κάντε το βήμα σας για άμεση ηλεκτρική αναβάθμιση με άτοκη μηνιαία δόση που ξεκινάει από €260/μήνα, με δάνειο balloon για το Volvo EX30 Single Motor Core. Κάθε ηλεκτρικό Volvo επιδοτείται επιπρόσθετα με 3.000 ευρώ από το πρόγραμμα Κινούμαι Ηλεκτρικά III.

Ωστόσο, μπορείτε να επιλέξετε τη χρηματοδότηση που σας ταιριάζει, είτε είστε ιδιώτης, είτε επιχειρηματίας και να επωφεληθείτε από τα προνομιακά επιτόκια για σταθερό δάνειο ή δάνειο balloon.

Πραγματικό μηδενικό επιτόκιο 0% για τα Volvo

EX30, EX40, EC40, XC40 και XC60 mild hybrid και ιδιαίτερα ανταγωνιστικό επιτόκιο 3,9% για τα Volvo XC60 plug-in hybrid, XC90 MY26, EX90 MY25 και ES90.

Δάνειο balloon

Πραγματικό μηδενικό επιτόκιο για τα Volvo EX30, EX40, EC40, XC40 και XC60 mild hybrid. Απολαύστε μέγιστη ευελιξία και εξαιρετικά χαμηλή μηνιαία δόση.

- Χαμηλή μηνιαία δόση + τελευταία μεγάλη δόση
- Προκαταβολή από 25%



Volvo EX40

- Διάρκεια 48 μήνες
- Απόλυτη ελευθερία επιλογών: στη λήξη του δανείου έχετε 4 επιλογές: α) να εξοφλήσετε το αυτοκίνητο αποπληρώνοντας την τελευταία δόση β) να αναχρηματοδοτήσετε την τελευταία δόση γ) να επιστρέψετε το αυτοκίνητο δ) να επιλέξετε ένα νέο Volvo.

Σταθερό δάνειο

Ιδιαίτερα ανταγωνιστικό επιτόκιο 3,9% για τα Volvo XC60 plug-in hybrid, XC90 MY26, EX90 MY25 και ES90. Αυτή η λύση χρηματοδότησης σας παρέχει δυνατότητα εξόφλησης σε έως 48 ισόποσες δόσεις.

- Σταθερή, ισόποση μηνιαία δόση. Μπορείτε να μειώσετε το ποσό της μηνιαίας δόσης καταβάλλοντας μεγαλύτερη προκαταβολή.
- Προκαταβολή από 25%
- Διάρκεια έως 48 μήνες

Μεγιστοποιήστε το όφελος με το Κινούμαι Ηλεκτρικά III

Η συγκυρία για τη μετάβασή σας στην ηλεκτροκίνηση είναι ευνοϊκή όσο ποτέ άλλοτε. Επωφεληθείτε στο έπακρο, συνδυάζοντας τα μοναδικά χρηματοδοτικά προγράμματα με το κρατικό πρόγραμμα Κινούμαι Ηλεκτρικά III που προβλέπει επιδότηση 3.000 ευρώ για την αγορά ηλεκτρικού αυτοκινήτου. Η επιδότηση παρέχεται τόσο σε ιδιώτες όσο και σε εταιρικούς πελάτες.

Επιπλέον προνόμια για πελάτες Volvo

Αν ήδη οδηγείτε ένα Volvo, η μάρκα ανταποδίδει την εμπιστοσύνη σας με επιπλέον όφελος έως 2.000 ευρώ για την αγορά οποιουδήποτε νέου μοντέλου, εκτός από τα XC90 MY27 και EX90, συμπεριλαμβανομένων ετοιμοπαράδοτων επιλογών. Παρέχεται επιπλέον επιδότηση ανταλλαγής για όλα τα Volvo Σειράς 40, για το XC60 B5 mild hybrid και για τα ετοιμοπαράδοτα μοντέλα Σειράς 90. Τέλος, προσφέρεται η δυνατότητα αγοράς και εγκατάστασης Volvo Wallbox σε προνομιακή τιμή. ●

GRANDE PANDA LIFE IS PANDASTIC



 ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ
ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ
2026 για την ΕΡΑΐαδα

ΑΠΟΚΤΗΣΤΕ ΤΟ ΜΕ 17.590€
BENZINΗ ΥΒΡΙΔΙΚΟ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ

Κατανάλωση καυσίμου Fiat Grande Panda Hybrid - γκάμος (l/100 km): 5.0-5.1. Εκπομπές CO₂ (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 - γκάμος (l/100 km): 5.6 - 5.7. Εκπομπές CO₂ (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 CO₂ (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 CO₂ ενδέχεται να διαφέρουν ανάλογα με τις πραγματικές συνθήκες χρήσης και διάφορους παράγοντες, όπως θερμοκρασία, σπλ οδήγησης, ταχύτητα, βάρος οχήματος, συγκεκριμένος εξοπλισμός (κλιματισμός, σύστημα θέρμανσης, ραδιόφωνο, τηλεόληση, φώτα κ.λπ.) ελαστικά, συνθήκες του δρόμου, καιρικές συνθήκες κ.λπ.

FIAT





Ford Explorer EV

ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΕΙ ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΤΗΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΤΟΥ

Του Κωνσταντίνου Λεμονή

Ο λόγος να προσεγγίσει μία οικογένεια το αμιγώς ηλεκτροκίνητο Ford Explorer δεν είναι ένας. Η άνεση, η ποιότητα κατασκευής αλλά και οι χώροι, σε συνδυασμό με την ξεκούραστη συνθήκη που προσφέρει το εξαιρετικό πλαίσιο στις μικρές ή μεγαλύτερες μετακινήσεις, είναι δεδομένα. Πλέον, η Ford μάς δίνει έναν ακόμα, εξίσου σημαντικό λόγο να το προσέξουμε. Σε μια εποχή στην οποία οι τιμές των καυσίμων παρουσιάζουν αυξητικές τάσεις, το πραγματικό κόστος των μετακινήσεων ανεβαίνει κατακόρυφα. Σε αυτή τη χρονική συγκυρία, όλα τα αμιγώς ηλεκτρικά επιβατικά μοντέλα της Ford συνεχίζουν να προσφέρουν μια εναλλακτική προσέγγιση, με σημαντικά χαμηλότερο κόστος χρήσης και μεγαλύτερη προβλεψιμότητα στις καθημερινές, και όχι μόνο, μετακινήσεις, σε συνδυασμό με αισθητά μειωμένες ανάγκες συντήρησης.

Παράλληλα, στο νέο Explorer οι σύγχρονες τεχνολογίες ηλεκτροκίνησης διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη συνολικά κορυφαία αποδοτικότητα τους. Οι εκδόσεις Εκτεταμένης Χωρητικότητας εξασφαλίζουν αυτονομία έως 602 χλμ. για το Explorer, με κατανάλωση 15,8 kWh/100 χλμ., που μεταφράζεται σε μετακίνηση με κόστος μόλις 3,2€/100 χλμ. Να σημειώσουμε εδώ ότι το κόστος μετακίνησης έχει υπολογιστεί με βάση τη μέση κατανάλωση κάθε μοντέλου, με κόστος οικιακής φόρτισης 0,20€/kWh (περιλαμβάνει μεσοσταθμικό κόστος κιλοβατώρας, κόστος ρυθμιζόμενων χρεώσεων και ΦΠΑ).

Με σημείο αναφοράς ένα μεσαίου μεγέθους crossover με αμερικανικές ρίζες, το οποίο κατασκευάζεται στην Ευρώπη και ξεχωρίζει μεταξύ πολλών άλλων για τις κορυφαίες τεχνολογίες ασφάλειας, υποβοήθησης οδηγού και συνδεσιμότητας,

τα προηγμένα συστήματα μετάδοσης κίνησης, αλλά και τη φόρτιση επόμενης γενιάς, το Ford Explorer έρχεται να διαμορφώσει τα πρότυπα στην κατηγορία του. Αλλά και να χαράξει τον δρόμο για τον επαναπροσδιορισμό της μάρκας στην Ευρώπη, μια και σχεδιάστηκε στην Ευρώπη και κατασκευάζεται σε αυτή.

Γνωριμία

Το Explorer είναι διαθέσιμο στην Ελλάδα σε εκδόσεις με μπαταρία Extended Range, είτε με κίνηση στους πίσω τροχούς (RWD) είτε με τετρακίνηση (AWD). Τα βασικά του χαρακτηριστικά είναι ότι πρόκειται για ένα μεσαίου μεγέθους ηλεκτροκίνητο Crossover, με επεκτάσιμο αποθηκευτικό χώρο «Mega Console» ανάμεσα σε οδηγό και συνοδηγό, με 17 λίτρα αποθήκευσης, που βρίσκεται πίσω από την κινούμενη οθόνη Move. Με πλήρως διασυνδεδεμένο σύστημα πληροφόρησης και ψυχαγωγίας Sync Move (SYNC 4 τελευταίας γενιάς), με ασύρματη σύνδεση Apple Car Play και Android Auto, διαθέτει κινητή οθόνη αφής 14,6" και λειτουργία κλίσης (30 μοιρών), με My Private Locker, που κλειδώνει για προσωπικά αντικείμενα και είναι ιδανικό για αποθήκευση μιας μεγάλης τσάντας, ενός φορητού υπολογιστή και μπουκαλιών 1,5 λίτρου. Κάτι πραγματικά έξυπνο!

Με αμάξωμα μήκους 4,46 μ., το Explorer έχει μια δυναμική off road εμφάνιση (υπολογίστηκε και τα περίπου 20 εκ. απόσταση από το έδαφος) με ακμές στο εμπρός μέρος, ενώ στο υπόλοιπο αμάξωμα κυριαρχούν οι ανάγλυφες επιφάνειες.

Στο εσωτερικό τα εντελώς νέα καθίσματα προσφέρουν πραγματική άνεση σε κάθε είδους μετακίνηση, η παρουσία της αντλίας θερμότητας έχει στόχο τη βελτιστοποίηση της διαχείρισης ενέργειας, ενώ διατίθεται με θερμαινόμενο τιμόνι και θερμαινόμενα καθίσματα.

Το πακέτο συστημάτων υποβοήθησης οδηγού είναι πλήρες, η υποβοήθηση στάθμευσης μέσω των καμερών βοηθάει τον οδηγό ώστε να μπορεί να δει το εμπρός και το πίσω μέρος του αυτοκινήτου, καθώς και μια πανοραμική προβολή 360 μοιρών.

Ανοίγοντας το πορτμπαγκάζ έχουμε στη διάθεσή μας ένα εργονομικό όγκο 450 λίτρων που, με την αναδίπλωση των πίσω καθισμάτων, φτάνει τα 1.460 λίτρα και μπορεί άνετα να φιλοξενήσει ένα καρτοσάκι, ένα κλουβί μεταφοράς σκύλου ή μια τσάντα του γκολφ με τα μπιστούνια!

Στον δρόμο

Τρία κινητήρια σύνολα είναι διαθέσιμα για να επιλέξει ο υποψήφιος αγοραστής. Ένα με τον ηλεκτροκίνητο πίσω απόδοσης 170 ίππων, με μπαταρία 58 kWh και αυτονομία άνω των 350 χλμ., ένα αντίστοιχο με ηλεκτροκίνητο πίσω 286 ίππων, μπαταρία 79kWh και αυτονομία 602 χλμ., και ένα τετρακίνητο σύνολο, με ηλεκτρικό κινητήρα και στους δύο άξονες και συνολική ισχύ 340 ίππων, μπαταρία 77 kWh και αυτονομία 566 χλμ. που μέσα στην πόλη φθάνει τα 602 χλμ.

Η επιλογή B (Brake) στο κιβώτιο, ένα σύστημα που προσφέρει ένα εξαιρετικό one pedal mode, βοηθάει στην ανάκτηση ενέργειας, ενώ ο οδηγός μπορεί να επιλέξει μεταξύ 5 προγραμμάτων λειτουργίας, ήτοι Normal, Sport, Eco, Individual και Traction.

Τιμή

Οι τιμές του Ford Explorer αρχίζουν από τις 32.900 ευρώ για την πισωκίνητη έκδοση, για το Explorer Trend RWD, 52 kWh 170 PS. Περιλαμβάνει προωθητικό πρόγραμμα και όφελος κρατικής επιδότησης του προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά 3» (3.000€). ●



Σε μια εποχή στην οποία οι τιμές των καυσίμων διαρκώς αυξάνονται, τα αμιγώς ηλεκτρικά επιβατικά μοντέλα Ford αποτελούν το ιδανικό «αντίδοτο», με το Explorer να αποτελεί εξαιρετική πρόταση



Η GEN4 δεν είναι απλώς ταχύτερη και τετρακίνητη, είναι ένα άλμα σε γενιές, δείχνοντας πόσο



Νέα εποχή βιώσιμων ηλεκτρικών αγώνων

ΤΟ GEN4 ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΠΡΩΤΟ 100% ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΙΜΟ ΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ, ΜΕ ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ 20% ΑΝΑΚΥΚΛΩΜΕΝΑ ΥΛΙΚΑ ΣΕ ΒΑΣΙΚΑ ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ

Της **Άννας Ματζοχωρίτη** - Φωτό: Citroen, Formula E/ABB

Στα μέσα του προηγούμενου μήνα, η Formula E και η Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου (FIA) παρουσίασαν το αυτοκίνητο GEN4 στην πρώτη του εμφάνιση μπροστά σε ένα επιλεγμένο κοινό στην πίστα Paul Ricard στη Νότια Γαλλία, σηματοδοτώντας την έναρξη μιας νέας εποχής για τον ηλεκτρικό μηχανοκίνητο αθλητισμό. Αυτό το ολοκαίνουργιο μηχανήμα επόμενης γενιάς είναι το αυτοκίνητο που θα αναπτυχθεί περαιτέρω και στη συνέχεια θα χρησιμοποιηθεί από τις ομάδες και τους κατασκευαστές στη σεζόν 2026/27 του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος ABB FIA Formula E.

Ικανό να φτάσει ταχύτητες άνω των 335 χλμ/ώρα, 0-100 χλμ/ώρα σε περίπου 1,8 δευτερόλεπτα και 0-200 χλμ/ώρα σε μόλις 4,4 δευτερόλεπτα -1,5 δευτερόλεπτο γρηγορότερα από τον προκάτοχό του-, το GEN4 θα προσφέρει 50% περισσότερη ισχύ σε λειτουργία αγώνα από το τρέχον αγωνιστικό αυτοκίνητο GEN3 Evo. Το αυτοκίνητο GEN4 θα είναι κατά μέσο όρο 10 δευτερόλεπτα γρηγορότερο ανά γύρο από το GEN3 σε λειτουργία κατατακτήριων δοκιμών. Στη λει-

τουργία ATTACK, το GEN4 παράγει ισχύ έως και 600 kW, μια αύξηση 71% στη βασική ισχύ σε σχέση με το GEN3 Evo, προσφέροντας επιδόσεις που ωθούν τα όρια των ηλεκτρικών αγώνων. Το GEN4 είναι το μόνο μονοθέσιο αγωνιστικό αυτοκίνητο με μόνιμη τετρακίνηση.

Η επίδειξη στην πίστα ανέδειξε τον ρυθμό του GEN4 σε πραγματικές συνθήκες, υπογραμμίζοντας το δραματικό βήμα προς τα εμπρός στην καινοτομία και την απόλυτη απόδοση. Με τους αγώνες να ξεκινούν από τη σεζόν 2026/27 αργότερα φέτος, το GEN4 υπόσχεται να πετύχει τον ταχύτερο χρόνο γύρου που έχει καταγράψει ποτέ αυτοκίνητο της Formula E -τουλάχιστον πέντε δευτερόλεπτα ανά γύρο γρηγορότερο σε πίστες δρόμου- σε σύγκριση με την πιο πρόσφατη γενιά, το GEN3 Evo.

Ως το μόνο αμιγώς ηλεκτρικό Παγκόσμιο Πρωτάθλημα της FIA, το GEN4 αποτελεί ταυτόχρονα την κορωνίδα της καινοτομίας στον μηχανοκίνητο αθλητισμό και ένα πεδίο δοκιμών για τη μελλοντική κινητικότητα. Είναι επίσης η «καρδιά» της φιλοσοφίας του πρω-

ταθλήματος «από τον αγώνα στον δρόμο», με φόρτιση 600 kW και ανάπτυξη κινητήρων υψηλής απόδοσης που τροφοδοτούν την τεχνολογία EV επόμενης γενιάς.

Εκτός από την απόλυτη απόδοση, η βιωσιμότητα παραμένει κεντρικός πυλώνας καινοτομίας για το GEN4, το οποίο θα είναι το πρώτο αγωνιστικό αυτοκίνητο στον κόσμο που είναι 100% ανακυκλώσιμο, με τουλάχιστον 20% ανακυκλωμένα υλικά σε βασικά εξαρτήματα. Τα ελαστικά του είναι κατασκευασμένα από 65% φυσικά και ανακυκλωμένα υλικά, συμπεριλαμβανομένου 30% πιστοποιημένου φυσικού καουτσούκ, και η μπαταρία δεν περιέχει σπάνιες γαίες.

Σε ευρύτερο επίπεδο, η Formula E παραμένει το πρώτο παγκόσμιο άθλημα που πιστοποιήθηκε σύμφωνα με το πρότυπο BSI Net Zero Pathway Standard και η πρώτη σειρά αγώνων μηχανοκίνητου αθλητισμού στον κόσμο που επιτυγχάνει την πιστοποίηση B Corp. ●

μακριά έχουν φτάσει οι ηλεκτρικοί αγώνες σε μόλις δώδεκα σεζόν από την ίδρυση της Formula E



Peugeot 308

FOR THE LOVE OF THE ROAD!

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Ναι! Είναι ένα αυτοκίνητο που απευθύνεται (και έχει πραγματικά να πει πολλά) σε όλους όσους αγαπούν την οδήγηση και, γιατί να το κρύψουμε, και σε όσους έχουν βαρεθεί τη λαίλαπα των SUV. Ένα μοντέλο που η αυτοκίνηση μας χαρίζει απλόχερα όντας στα καλύτερά της. Ένα αυτοκίνητο να το χαρείς, να το οδηγήσεις απαιτητικά σε στροφοδιαδρομές, να το μάθεις, να νιώσεις το απίστευτο συνδυασμό πλαισίου-ρυθμίσεων ανάρτησης, το ακριβές τιμόνι και να γίνεις ένα μαζί του μοιραζόμενος αξέχαστες διαδρομές. Αυτά είναι αρκετά για να δώσουν την ταυτότητα του μοντέλου που απευθύνεται –ακόμα– σε εραστές της αυτοκίνησης, όπως αυτή τη μάθαμε. Τα όσα ακολουθούν είναι για να έχουμε μία εικόνα και του τι άλλο προσφέρει ως σύνολο.

Γνωριμία

Το νέο Peugeot 308 είναι η ανανεωμένη έκδοση της τρίτης γενιάς του bestseller C-Hatchback

της Peugeot. Οδηγοκεντρικό –ο ορισμός της απόλαυσης της οδήγησης–, με τέσσερις επιλογές κινητήρων (3 εξηλεκτρισμένες, 1 diesel), το μόνο στην κατηγορία του που τους δίνει, ενώ όλες οι εκδόσεις είναι με μηδενικό φόρο εταιρικής χρήσης. Κάτι ακόμα πιο ενδιαφέρον; Hybrid και Diesel εκδόσεις έχουν αυτονομίες πάνω από 1.000 χλμ.!

Με μία πρώτη ματιά, τα νέα μοντέλα Peugeot 308 (hatchback & station wagon) απεικονίζουν την αυθεντική γαλλική αισθητική σχεδίασης της Peugeot. Σχεδιασμένα στη Γαλλία και κατασκευασμένα στο εργοστάσιο της Μιλούζ, τα νέα 308 ενσωματώνουν τη φιλοσοφία «Serious about driving», προσφέροντας δυναμική οδήγηση και απόλαυση σε κάθε διαδρομή.

Με μήκος 4,37 μ. και μεταξόνιο 2,73 μ., έχει έντονο αποτύπωμα χάρη στον τολμηρό και κομψό σχεδιασμό του. Μην ξεχνάμε ότι το 308 ήταν το πρώτο μοντέλο της μάρκας που παρουσίασε το νέο έμβλημα της Peugeot, και τώρα το έμβλημα φωτίζεται για πρώτη φορά.

Το 308 είναι το μόνο στην κατηγορία του με πλήρη γκάμα κινητήριων συνόλων για κάθε ανάγκη, με 3 εξηλεκτρισμένες προτάσεις (Hybrid, Plug-in Hybrid, 100% Electric) και 1 diesel

Ωστόσο, ο δυναμισμός της εξωτερικής σχεδίασης αντικατοπτρίζεται και στο εσωτερικό, όπου ιδιαίτερα πλούσιος είναι ο εξοπλισμός άνεσης, που ενσωματώνει άψογα τον πίνακα οργάνων, την κεντρική οθόνη αφής 10" και τα κύρια χειριστήρια. Το διάσημο Peugeot i-Cockpit φτάνει σε μία από τις πιο ολοκληρωμένες εκδοχές του στο νέα 308.

Όλα τα νέα Peugeot 308 διαθέτουν ψηφιακό πίνακα οργάνων στάνταρ, ενώ σε μια κομψή μαύρη λωρίδα κάτω από την κεντρική οθόνη αφής, τα πέντε i-Toggles επιτρέπουν στους χρήστες να διαμορφώνουν συντομεύσεις στις προτιμώμενες ρυθμίσεις τους για ορισμένες λειτουργίες: κλιματισμός, τηλεφωνικές επαφές, ραδιοφωνικός σταθμός, πλοήγηση στο σπίτι κ.λπ.

Ο χώρος αποσκευών κυμαίνεται από 598 έως 1.487 λίτρα με τα πίσω καθίσματα πεσμένα, ενώ διαθέσιμη είναι προαιρετικά η γυάλινη πλιοροφή για φυσικό φωτισμό.

Η εφαρμογή My Peugeot (ώστε να παραμένετε πάντα συνδεδεμένοι) για smartphone επιτρέπει τον απομακρυσμένο προγραμματισμό του συστήματος κλιματισμού/θέρμανσης του αυτοκινήτου και φυσικά υπάρχει πλήρης συνδεσιμότητα, συμπεριλαμβανομένης της λειτουργίας ασύρματου mirroring smartphone για Apple Car Play και Android Auto και 4 θύρες USB-C (δύο στα εμπρός και δύο στα πίσω καθίσματα).

Στον δρόμο

Όπως προαναφέραμε, υπάρχουν 4 επιλογές κινητήρων (3 εξηλεκτρισμένες, 1 diesel). Αναλυτικά, η Hybrid 145 hp, με υβριδικό σύστημα 48 V με 3κύλινδρο turbo βενζινοκινητήρα 1.2 PureTech, που αποδίδει 145 hp (ηλεκτροκινητήρας 28 ίππων) και διατίθεται με αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη e-DC S6. Ακολουθεί η έκδοση Plug-in Hybrid 195 hp, που συνδυάζει ηλεκτροκινητήρα 125 hp με υπερτροφοδοτούμενο βενζινοκινητήρα 1.6 λίτρων 150 hp, αποδίδοντας 195 hp, και συνδυάζεται με αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη 7 ταχυτήτων e-DC S7. Εδώ η νέα μπαταρία 17,2 kWh προσφέρει ηλεκτρική αυτονομία έως 85 χλμ. σε μεικτό κύκλο ή 99 χλμ. σε αστικό περιβάλλον.

Ενδιαφέρουσα είναι η έκδοση Diesel 1.5 BlueHDi 130 hp, με 4κύλινδρο πετρελαιοκινητήρα 1.5 λίτρων BlueHDi 130 hp, που σε συνδυασμό με το αυτόματο κιβώτιο EAT-8 σχέσεων, αποτελεί ιδανική επιλογή για εντατική χρήση και μεγάλες χιλιομετρικές καλύψεις, προσφέροντας υψηλή οικονομία καυσίμου και συνολική αυτονομία πάνω από 1.000 χλμ.

Τέλος, ενδιαφέρουσα μνεία γίνεται και στο 100% ηλεκτρικό E-308 με ηλεκτροκινητήρα 156 hp και 270 Nm ροπής, συνδυαζόμενο με μπαταρία 58,4 kWh, που προσφέρει αυτονομία έως 450 χλμ.

Κληρονομώντας τη φημισμένη τεχνογνωσία της Peugeot στην οδική συμπεριφορά, τα νέα 308 ξεχωρίζουν για την ευελιξία, τον δυναμισμό και τη σταθερότητά τους, ενώ η εμπειρία οδήγησης ενισχύεται από τη χαμηλή θέση οδήγησης και την εξαιρετική ποιότητα φιλτραρίσματος κραδασμών από τις αναρτήσεις.

Τιμές

Το 308 διατίθεται σε εξαιρετική σχέση τιμής-αξίας, με τιμές που αρχίζουν από τις 24.900 ευρώ για την έκδοση Diesel και από 25.900 ευρώ για την έκδοση Hybrid. Το σημαντικό επίσης για τους εταιρικούς χρήστες: και οι 4 κινητήρες διατίθενται σε εκδόσεις που δεν επιβαρύνονται με εταιρικό φόρο χρήσης. ●



ΝΕΟ MG ZS MAX

από 19.950€
ΕΤΟΙΜΟΠΑΡΑΔΟΤΟ



Since 1924



7 ΧΡΟΝΙΑ
ΔΙΠΛΗ
ΦΡΟΝΤΙΔΑ
ΕΓΓΥΗΣΗ MG

Ο ΜΕΓΑΛΟΣ *κλάσης*

- Πανίσχυρος κινητήρας Hybrid+ 197 ίππων
- Χαμηλή κατανάλωση 5l/100km
- Αυτόματο κιβώτιο
- Έκδοση βενζίνης ή hybrid



www.mgmotor.gr



Σχεδιασμένο για το ταξίδι που σας περιμένει, το Tiggo 7 HEV συνδυάζει ισχύ, άνεση, χαμηλή κατανάλωση και καινοτομία για να καλύψει όλες τις οδηγικές σας ανάγκες κι όλα αυτά σε τιμή από 25.990 ευρώ

Νέο Chery Tiggo 7 HEV

ΠΛΟΥΣΙΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Όταν το ταξίδι σας απαιτεί περισσότερα, το Chery Tiggo 7 HEV είναι κατασκευασμένο για να καλύπτει τις αποστάσεις. Με αυτονομία έως και 880 χλμ., προηγμένη απόδοση και έξυπνη τεχνολογία Chery Super Hybrid, που κάνει κάθε χιλιόμετρο να μετράει, μπορείτε να οδηγείτε περισσότερο και να «σταματάτε λιγότερο».

Κάπως έτσι λοιπόν μας συστήθηκε το Chery Tiggo 7 HEV, το οποίο θα βρίσκεται στους Έλληνες διανομείς της μάρκας σε λίγο καιρό και το οποίο φιλοδοξεί να αποτελέσει μία ακόμα εξαιρετική πρόταση στην κατηγορία των μικρομεσαίων C-SUV.

Με έξυπνα χαρακτηριστικά και δυναμικό σχεδιασμό, είναι έτοιμο να σας πάει πιο μακριά. Και όπως ισχυρίζεται και το σλόγκαν της Chery «ετοιμαστείτε να ζήσετε τον δρόμο όπως ποτέ άλλοτε».

Άλλωστε, παραμένοντας πιστή στην αρχική της επιδίωξη με το σύνθημα «Στην Ευρώπη, για την Ευρώπη», η Chery επιδιώκει να ερμηνεύσει σε βάθος τις ανάγκες της τοπικής αγοράς, παρουσιάζοντας την τεχνική της εξειδίκευση και τη σχεδιαστική της φιλοσοφία στους Ευρωπαίους καταναλωτές.

Γνωριμία

Η κομψή, μοντέρνα σιλουέτα του, το μεταλλικό χρώμα, οι ζάντες αλουμινίου 18 ιντσών και η έντονη μάσκα Signature Diamond Grille του προσδίδουν μια εκλεπτυσμένη, σίγουρη και αναμφισβήτη σύγχρονη παρουσία.

Στο εσωτερικό, η εργονομία και η πολύ καλή ποιότητα υλικών και συναρμογής σας περιβάλλει. Η εξαιρετικά μεγάλη διπλή ενσωματωμένη οθόνη HD LCD 12,3 ιντσών για πολυμέσα είναι ένα βασικό χαρακτηριστικό που ξεχωρίζει, και ο εύχρηστος πίνακας οργάνων για τον οδηγό θέτει την ψυχαγωγία στα χέρια σας με την απρόσκοπτη διεπαφή του. Η μεγάλη διπλή οθόνη LCD 12,3 ιντσών εκτείνεται οπτικά από το κέντρο της καμπίνας προς την πλευρά του οδηγού. Είναι ευκρινής και φωτεινή, παραμένοντας ευδιάκριτη σε μια σειρά από συνθήκες φωτισμού, συμπεριλαμβανομένου του άμεσου ηλιακού φωτός, με άμεση αφή και ομαλές μεταβάσεις. Φυσικά πλήκτρα συναντούμε στο τιμόνι, για τον κλιματισμό πάνω στο ταμπλό, και στο πάνελ.



Το όχημα υποστηρίζει τόσο το Apple Car Play όσο και το Android Auto, ενσωματώνοντας το τηλεφώνό σας για επαφές, υπηρεσίες streaming μουσικής και εφαρμογές πλοήγησης όπως το Google Maps. Οι φωνητικές εντολές hands-free είναι διαθέσιμες μέσω του ενσωματωμένου συστήματος «Car Assistance» του αυτοκινήτου (γνωστό και ως Hello Chery).

Οι λειτουργίες κλιματισμού χειρίζονται από ένα ψηφιακό σύστημα κλιματισμού με έλεγχο θερμοκρασίας διπλής ζώνης, λειτουργία καθαρισμού αέρα που εμφανίζει τιμές PM2.5 και λειτουργία ανακύκλωσης για τη μείωση της σκόνης ή των καυσαερίων που εισέρχονται στην καμπίνα. Αυτές οι λειτουργίες υποστηρίζονται από σαφείς ενδείξεις στο ταμπλό, οι οποίες παρακολουθούν επίσης την κατάσταση της ζώνης ασφαλείας της δεύτερης σειράς, τον Έξυπνο Έλεγχο Προβολών (IHC), το ABS και το ESP.

Η άνεση εκτείνεται πέρα από την καμπίνα, όπως η «Λειτουργία Ενίσχυσης», η οποία κλειδώνει αυτόματα το όχημα και οπλίζει το αντικλεπτικό σύστημα όταν φεύγετε με το έξυπνο κλειδί ή αγγίζετε την εξωτερική περιοχή κλειδώματος, ενεργοποιώντας έναν συναγερμό εάν ανιχνευθεί παράνομη είσοδος. Η απομακρυσμένη εκκίνηση επιτρέπει στον κινητήρα και το A/C να λειτουργούν για έως και 10 λεπτά για να προετοιμάσουν την καμπίνα. Οι λειτουργίες «Follow Me Home» και «Smart Vehicle Locating» χρησιμοποιούν τους προβολείς για να φωτίσουν την πορεία σας ή να σας βοηθήσουν να βρείτε το αυτοκίνητο σε πιο σκοτεινά περιβάλλοντα.

Το πορτμπαγκάζ έχει χωρητικότητα 484 λίτρα μέχρι την οροφή, ενώ με πεσμένα τα πίσω καθίσματα ο χώρος έως την οροφή ανέρχεται σε 1.269 λίτρα.

Στον δρόμο

Ένα από τα βασικά δυνατά σημεία του Tiggo 7 Super Hybrid είναι το πόσο συχνά προτιμά να χρησιμοποιεί τον ηλεκτροκινητήρα του αντί για βενζίνη κατά την καθημερινή οδήγηση. Σε προαστιακές συνθήκες και συνθήκες stop-start, βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στη λειτουργία EV, η οποία βοηθά στη διατήρηση της αθόρυβης και αποδοτικής λειτουργίας.

Το νέο μοντέλο είναι εξοπλισμένο με τον κορυφαίο υβριδικό κινητήρα 1.5 TGD1 5ης γενιάς, ισχύος 143 ίππων, ο οποίος επιτυγχάνει την κορυφαία θερμική απόδοση 44,5%, με μπαταρία 1,83 kWh και ένα ειδικό υβριδικό κιβώτιο ταχυτήτων. Οι συνολικές επιδόσεις του ηλεκτροκινητήρα των 204 ίππων είναι εξαιρετικές, αφού το σύστημα έχει συνδυαστική ισχύ 224 ίππων και χαμηλή συνδυασμένη κατανάλωση καυσίμου μόλις 5,7 λίτρα/100 χλμ. (WLTP), αλλά και μια συνολική αυτονομία που αγγίζει τα 880 χλμ. Πρόκειται για μια πρόταση που ισορροπεί ιδανικά ανάμεσα στις ανάγκες της πόλης και τα ταξίδια μεγάλων αποστάσεων. ●

Νέο Kia Stonic

Move your own way



Movement that inspires

Το νέο Kia Stonic σας προσφέρει απόλυτη ευελιξία, από την καρδιά της πόλης έως κάθε σας απόδραση. Ο καινούργιος, ισχυρότερος Hybrid κινητήρας με 115hp εγγυάται τις επιδόσεις που αναζητάτε, ενώ οι προηγμένες τεχνολογίες συνδεσιμότητας γίνονται ένα με τις ανάγκες σας. Με τολμηρή εξωτερική και εσωτερική σχεδίαση, το νέο Kia Stonic σας προσκαλεί να κινηθείτε με τον δικό σας, μοναδικό τρόπο.

kia.gr



Kia Hellas

AutohellasGroup

KIA
Connect





Νέο Seat Arona

ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΜΕΝΟ ΣΕ ΟΛΑ

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**

Ο εκπρόσωπος της SEAT στην άκρως ανταγωνιστική κατηγορία των αστικών B-SUV επανέρχεται στο προσκήνιο με όπλα τη δημοφιλία του, την ποιότητα κατασκευής και την ευρεία επιλογή κινητηρίων συνόλων. Παράλληλα, έρχεται με φρέσκια εξωτερική εμφάνιση αλλά και αναβαθμισμένο εσωτερικό, στοιχεία που το τοποθετούν δυναμικά στο επόμενο κεφάλαιο της ιστορίας του ως ένα πιο στιβαρό αστικό SUV με δυναμικό χαρακτήρα.

Το SEAT Arona, από το 2017 που κυκλοφόρησε, έχει ξεπεράσει σε πωλήσεις τις 750.000 μονάδες, κατακτώντας κεντρική θέση στην γκάμα της μάρκας, ενώ έχει γίνει το αγαπημένο των οδηγών που αναζητούν ένα αστικό SUV γεμάτο ενέργεια και δυναμισμό. Κι αυτό επειδή προσφέρεται σε εκδόσεις που συνδυάζουν σύγχρονο σχεδιασμό, αποδοτική τεχνολογία, πλούσιο εξοπλισμό και εξαιρετική σχέση τιμής-αξίας. Και κάπως έτσι, το SEAT Arona εξελίσσεται σε ένα ακόμα πιο στιβαρό και δυναμικό αστικό SUV, διατηρώντας τον ιδανικό συνδυασμό συμπαγών διαστάσεων και χαρακτηριστικών SUV.

Η πρόσφατη ανανέωσή του στηρίζεται στη νέα εξωτερική σχεδίαση και στο αναβαθμισμένο εσωτερικό, με έμφαση στην ποιότητα και τη λειτουργικότητα. Στοιχεία όπως το διζωνικό σύστημα κλιματισμού Climatronic, το μεγαλύτερο σύστημα infotainment 9,2 ιντσών, σπορ ζάντες αλουμινίου 17 και 18 ιντσών και σύστημα εισόδου χωρίς κλειδί τού δίνουν πλεονεκτήματα σε μια διαρκώς εξελισσόμενη και ανταγωνιστική αγορά.

Design

Με μήκος 4,15 μ. και μεταξόνιο 2,57 μ., το Arona ξεχωρίζει με τη νέα του εμπρόσθια σχεδίαση,

που αναδεικνύει ακόμη περισσότερο τον δυναμικό χαρακτήρα ενός SUV, με έμφαση τους νέους, πιο λεπτούς προβολείς Full LED, με χαρακτηριστική φωτεινή υπογραφή, νέα εξαγωγική μάσκα, φώτα ομίχλης σε νέα θέση και νέο μπροστινό προφυλακτήρα. Στα πλεονεκτήματα και το ότι το Arona προσφέρει δύο χρωματικές επιλογές οροφής για τη δημιουργία αντίθεσης. Παράλληλα, τα μαύρα προστατευτικά στοιχεία που περιβάλλουν ολόκληρο το κάτω τμήμα του οχήματος και εκτείνονται στα πλάγια και στο πίσω μέρος τονίζουν περαιτέρω τόσο τις παντός εδάφους ικανότητες του Arona όσο και την αισθητική του.

Τέλος, ο πραγματικά γενναϊόδωρος χώρος των 400 λίτρων στο πορτμπαγκάζ κατατάσσει το μοντέλο ανάμεσα στα καλύτερα της κατηγορίας με διπλό δάπεδο.

Το SEAT Arona αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της επιτυχίας της μάρκας με την ισχυρή παρουσία του στην κατηγορία των αστικών SUV



Interior

Το εσωτερικό του νέου Arona διαθέτει μια καμπίνα που συνδυάζει εμφανώς αναβαθμισμένη ποιότητα και πιο εκφραστικό στυλ. Πίσω από το τιμόνι βρίσκεται είτε η σπάνια ψηφιακή οθόνη είτε ο προαιρετικός ψηφιακός πίνακας οργάνων 10,25" υψηλής ευκρίνειας. Εδώ τα ασύρματα Android Auto και Apple Car Play φροντίζουν ώστε το νέο Arona να παραμένει συνεχώς συνδεδεμένο με τον ψηφιακό κόσμο, με τα λειτουργικά αυτά να ενσωματώνονται στις αιωρούμενες οθόνες infotainment 8,25" και προαιρετικά 9,2", με το νέο ηχοσύστημα Seat να προσφέρει ήχο υψηλής πιστότητας. Η ασφάλεια αποτελεί αναπόσπαστο στοιχείο του SEAT Arona. Με προηγμένα συστήματα υποβοήθησης οδηγού, θεωρείται ένα από τα ασφαλέστερα και πιο άνετα αστικά SUV της κατηγορίας του.

Στον δρόμο

Η γκάμα κινητήρων συνδυάζει τεχνολογία άμεσου ψεκασμού (TSI) με δυναμικές επιδόσεις. Με ισχύ που κυμαίνεται από 95 PS έως 150 PS και με χειροκίνητο ή DSG κιβώτιο διπλού συμπλέκτη, κάθε σύστημα κίνησης έχει ρυθμιστεί για μέγιστη απόκριση και απόλυτο έλεγχο.

Η γκάμα περιλαμβάνει τρεις βενζινοκινητήρες TSI, που αποδίδουν από 95 PS έως 150 PS: 1.0 TSI 95 PS 3κύλινδρος κινητήρας με χειροκίνητο κιβώτιο 5 σχέσεων, 1.0 TSI 115 PS 3κύλινδρος κινητήρας με χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων ή 7τάχυτο κιβώτιο DSG και 1.5 TSI 150PS 4κύλινδρος κινητήρας με 7τάχυτο κιβώτιο DSG.

Με τα πολλαπλά προγράμματα οδήγησης –Eco, Normal, Sport και Individual–, που επιλέγονται εύκολα με το πάτημα ενός κουμπιού, το σύστημα προσαρμόζει την απόκριση του κινητήρα, το τιμόνι και το κιβώτιο ταχυτήτων ανάλογα με τις συνθήκες και τις απαιτήσεις της διαδρομής. Χάρη δε στην απόσταση 17,4 εκ. από το έδαφος και την υψηλή θέση οδήγησης, η ορατότητα και η αίσθηση ελέγχου ενισχύονται.

Τιμή

Το νέο SEAT Arona διατίθεται σε εκδόσεις Style και FR, με τιμή από 18.990 ευρώ, μετά το ισχύον προωθητικό πρόγραμμα, αποτελώντας μια άκρως ανταγωνιστική πρόταση στην κατηγορία των compact SUV. ●



Αυτοκίνητο: From enemies to lovers

Η ΜΙΑ (ΟΧΙ ΚΑΙ ΤΟΣΟ) ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΙΣΤΟΡΙΑ ΑΓΑΠΗΣ

Της **Ε.Ν. Λοϊζη** - Φωτό: Centro Storico Fiat

Όταν ήμουν μικρή, σιχαινόμουν το αυτοκίνητο. Ανακατευόμουν από τις στροφές και τα απότομα φρεναρίσματα, τον καπνό από το τσιγάρο του πατέρα μου και τα τραγούδια στο ραδιόφωνο, που δεν ταίριαζαν με τις μουσικές μου προτιμήσεις.

Κάθε καλοκαίρι, τον Αύγουστο, όταν η ζέστη ήταν στα χειρότερά της (και ο κλιματισμός μονίμως εκτός λειτουργίας), οι γονείς μου γέμιζαν το οικογενειακό Ford Escort με βαλίτσες, τσάντες, παγούρια, ομπρέλες και ό,τι άλλο μπορεί να χρειάζομασταν για τις διακοπές στο πατρικό του πατέρα μου και ξεκινάγαμε την Οδύσειά μας προς το νησί των Φαιάκων – με λιγότερα τέρατα, αλλά σίγουρα περισσότερη γκρίνια.

Προ Αττικής Οδού και άλλων γρήγορων οδών, προ Γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, προ γρήγορων φεριμπότ, το ταξίδι μας διαρκούσε περίπου 12 ώρες, σε θερμοκρασίες υπό τις οποίες άνετα η μητέρα μου θα μπορούσε να τηγανίσει αυγά στο ταμπλό, ενώ ο πατέρας μου προέτρεπε εμένα και τον αδελφό μου να απολαύσουμε τη θεά (Thanks, dad).

Δεν θα πω ψέματα: το αυτοκίνητο ήταν για πολλά χρόνια σύμβολο καταπίεσης (ήτοι διαδρομές σε φροντιστήρια ή οικογενειακές μαζώξεις) ή αργού βασανισμού και βαρεμάρας (βλ. Οδύσεια), αντίδοτο στην οποία ήταν μόνο η δύναμη της φαντασίας μου. Ανήκοντας στην

κατηγορία των ανθρώπων που ούτε βιβλίο δεν μπορούν να διαβάσουν εν κινήσει, η μόνη μου διέξοδος ήταν είτε ένα γουόκμαν (και αργότερα ένα CD player, που διαφημιζόταν ως αντικραδασμικό, αλλά δεν ήταν) ή το γνωστό daydreaming. Βραχώδη τοπία, ελαιώνες, χωριά σαν βγαλμένα από καρτ ποστάλ, ακτές που έμοιαζαν με δαντελωτό έργο τέχνης – όλη η φύση ήταν ένας καμβάς, πάνω στον οποίο οι σκέψεις μου μεταμορφώνονταν και έπαιζαν σαν ταινία.

Αφού πέρασα στο Πανεπιστήμιο της Κέρκυρας το μακρινό 2000, τα ταξίδια με το αυτοκίνητο αντικαταστάθηκαν από διαδρομές με το ΚΤΕΛ και συνάμα ένα νέο σύνολο δοκιμασιών. Λίγο η μουσική, που έπαιζε στη διαπασών, λες και βρισκόμασταν στο Ποσειδώνιο τρεις η ώρα

Εκείνο το κόκκινο Fiat δεν ήταν απλά ένα κουβαδάκι με ρόδες, αλλά το πυριφλεγές άρμα μιας ηρωίδας που ερχόταν να σώσει μια ανήμπορη κοπέλα από παντός είδους «αχρείους»



το πρωί επί Πλούταρχου, λίγο οι διαφόρων προελεύσεων οσμές, λίγο η έλλειψη χώρου, μια πληθώρα λόγων με έκαναν να εγκαταλείπω το σώμα μου και να αιωρούμαι σε ένα άλλο επίπεδο ύπαρξης: το ιδεατό, αυτό στο οποίο, όσο και να υπέφερε η Δέσποινα Βανδή, εμένα δεν με άγγιζε τίποτα.

Πέρασαν χρόνια έτσι, με το αυτοκίνητο να είναι ένα αναγκαίο κακό, μέχρι που οι εμπειρίες με τις οποίες συνδύαζα την αυτοκίνηση άρχισαν να αλλάζουν.

Μια πολύ καλή φίλη είχε ένα μικρό, κόκκινο Fiat Υπο, στο οποίο ήμουν «συνοδηγός» (κατάρτα, στο πίσω κάθισμα), όταν, συχνά-πυκνά, ερχόταν να με σώσει από το χωριό του πατέρα μου, όπου έμενα ως φοιτήτρια. Ξαφνικά εκείνο το κόκκινο Fiat δεν ήταν απλά ένα κουβαδάκι με ρόδες, αλλά το πυριφλεγές άρμα μιας ηρωίδας που ερχόταν να σώσει μια ανήμπορη κοπέλα από παντός είδους αχρείους (και δη κουτσομπόληδες γείτονες και συγγενείς που ελλόχευαν σε κάθε καντούνι). Με απίστευτη άνεση, ελισσόμασταν στις φιδωτές διαδρομές του νησιού, ανεβαίνοντας και κατεβαίνοντας βουνά, ορμώντας προς ηλιοβασιλέματα, υπό το soundtrack αβίαστου γέλιου και παντός είδους εξομολογήσεων. Μέσα σ' εκείνο το αυτοκίνητο η φιλία μας απέκτησε όχι μόνο υπόσταση, αλλά, πάνω απ' όλα, φτερά.

Για πρώτη φορά το αυτοκίνητο έγινε αυτοσκοπός. Δεν με ένοιαζε πλέον πόση ώρα θα κάναμε για να φτάσουμε στον προορισμό μας, ούτε αν ο δρόμος ήταν κακοτράχαλος. Εφόσον ήμουν με τη φίλη μου, δεν ήθελα να είμαι πουθενά αλλού. Οι εξωσωματικές εμπειρίες εξαλείφθηκαν και για πρώτη φορά στη ζωή μου είδα το αυτοκίνητο ως ένα όχημα στο οποίο μπορούσα να είμαι ελεύθερη – κυριολεκτικά και μεταφορικά. Θέλαμε να πάμε στον Κάβο για clubbing; Κανένα πρόβλημα. Καφεδάκι στην Αχαράβη; 10 τσιγάρα δρόμος. Αν και οι περισσότερες διαδρομές μας ήταν σύντομες, η εμπειρία ήταν πάντα η ίδια: Μια παρέα ανοιχτές καρδιές κι ένας χάρτης ανοιχτός στα γόνατα.

Πλέον έχω κάνει πολλά ταξίδια με αυτοκίνητο. Ταξίδια με τον τότε σύντροφο και νυν σύζυγό μου, ταξίδια με κοριτσοπαρέα, με τους γονείς μου. Ταξίδια εντός και εκτός Ελλάδος. Ταξίδια όπου κάθε μέρα έκρυβε και μια καινούργια έκπληξη. Ταξίδια με απίστευτη ταλαιπωρία και μωρά να κλαίνε γοερά στο πίσω κάθισμα. Ταξίδια με την Πέπη ή κάποιο παιδικό CD να παίζει στο repeat. Παρ' όλα αυτά, τα παλιά αισθήματα απέχθειας δεν επέστρεψαν ποτέ. Το αυτοκίνητο είναι ένας γνώριμος και αγαπημένος φίλος, που, ό,τι και να συμβεί, πάντα θα αγαπώ.

Η αγάπη μου δεν βασιζέται σε κάτι το ιδανικό, σε κινητήρες ή συστήματα υποβοήθησης. Δεν με ενδιαφέρει σε πόσα δευτερόλεπτα πιάνει τα 100 χλμ. μια Ferrari, ή αν στο μέλλον τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα θα φτιάχνουν και φρέντο. Εν αντιθέσει, πάνω πολλές φορές τον εαυτό μου να χαζεύει κάτι Σκαρβαίους ή παλιά Mini Cooper, με μια νοσταλγία που μου σφίγγει τον λαιμό.

Τέτοιες στιγμές συνειδητοποιώ πως δεν είναι η ζώσα εμπειρία του αρχαίου Mini Cooper που μου λείπει, αλλά το συναίσθημα του να είσαι βία είκοσι χρονών και η ζωή ένας δρόμος να ανοίγεται μπροστά σου, περιμένοντας να πατήσεις το γκάτζι. ●



Νέο Skoda Elroq

ΕΥΧΡΗΣΤΟ, ΠΡΟΣΙΤΟ ΚΑΙ ΒΡΑΒΕΥΜΕΝΟ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Όταν πρωτοκυκλοφόρησε το Skoda Elroq, πριν κάνω τα πρώτα χιλιόμετρα στο τιμόνι του, αναζήτησα τις προσεγγίσεις του μοντέλου από τον διεθνή Τύπο. Να δω, από περιέργεια, τι βλέπουν οι ανά τον κόσμο συνάδελφοί μου. Και διάβασα κάτι που ειλικρινά θα ήθελα να το είχα γράψει εγώ: «Αν το ChatGPT είχε κληθεί να σχεδιάσει ένα πιο συμπαγές crossover βασισμένο στο Enyaq, ενσωματώνοντας ένα νέο μπροστινό μέρος, η τεχνητή νοημοσύνη άνετα θα μπορούσε να είχε δημιουργήσει ένα σχέδιο σαν αυτό του Elroq».

Και πλέον, βρισκόμαστε στο σήμερα και το Elroq έχει τη δική του –πολύ καλή– αυτόνομη εμπορική πορεία, διαθέτοντας κάποια σημαντικά πλεονεκτήματα. Αναφέρομαι στην ενσωμάτωση της νέας σχεδιαστικής γλώσσας που ονομάζεται «Modern Solid», η οποία φροντίζει στο μπροστινό μέρος να έχει το πλεονέκτημα της άψογης ενσωμάτωσης των διαφόρων αισθητήρων κάτω από μια γυαλιστερή μαύρη επιφάνεια, που συνδυάζεται με την υπογραφη των φώτων ημέρας.

«Μόνο αυτό;» θα αναρωτηθείτε, και δίκαια – όχι βέβαια. Με αυτονομία που ξεπερνάει τα 570 χλμ., ξεχνάς την αγωνία φόρτισης και απολαμβάνεις κάθε διαδρομή, είτε μέσα στην πόλη είτε εκτός. Φροντίζει για αυτό το ότι το Elroq βασίζεται στην εξελιγμένη πλατφόρμα MEB, που είναι ειδικά σχεδιασμένη για ηλεκτρικά αυτοκίνητα, ότι προσφέρει απλόχερα αίσθηση ποιότητας σε κάθε λεπτομέρεια, όπως ευρεία χρήση από μαλακά υλικά, ποιοτικό φινιρίσμα και στιβαρή κατασκευή, αλλά και τα κορυφαία συστήματα ασφάλειας και υποβοήθησης οδηγού για να είσαι ξέγνοιαστος στον δρόμο.

Πολυβραβευμένο

Το Elroq είναι πραγματικά ένα πολυβραβευμένο μοντέλο. Η βράβευση του Elroq αποτελεί το 18ο βραβείο Red Dot για τη Skoda, έχει αναδειχθεί νικητής στην κατηγορία Compact SUV στα Women's Worldwide Car of the Year 2026, «Αυτοκίνητο της Χρονιάς 2026» για τη Γερμανία και έχει ψηφιστεί στη χώρα μας ως «Καλύτερο Ηλεκτρικό Αυτοκίνητο 2026» στο πλαίσιο των βρα-

βείων Car of the Year – διάκριση που προέκυψε έπειτα από ψηφοφορία του κοινού των μέσων ελληνικού ομίλου επικοινωνίας στον χώρο της αυτοκίνησης.

Γνωριμία

Το Elroq συνδυάζει συμπαγείς εξωτερικές διαστάσεις με έναν ευρύχωρο χώρο επιβατών, το μεγαλύτερο πορτμπαγκάζ στην κατηγορία του και έξυπνες λύσεις αποθήκευσης. Η έκδοση που είναι εξοπλισμένη με τη μεγαλύτερη μπαταρία ιόντων λιθίου παρέχει αυτονομία άνω των 560 χλμ. σε λειτουργία WLTP και μπορεί να συνδυαστεί με κίνηση στους πίσω τροχούς ή σε όλους τους τροχούς. Με την ευρεία γκάμα συστημάτων παθητικής και ενεργητικής ασφάλειας αιχμής, το νέο Elroq προσφέρει υψηλό επίπεδο προστασίας των επιβατών, ανεξάρτητα από τις συνθήκες. Η ήπια κεκλιμένη γραμμή οροφής και πολλές σχεδιαστικές επιλογές, μεταξύ των οποίων ζάντες αλουμινίου 19 έως 21 ιντσών, δημιουργούν εξαιρετική αεροδυναμική, με συντελεστή οπισθέλκουσας μόλις 0,26.

Παράλληλα, με μήκος 4,48 μ. και μεταξόνιο 2,76 μ., το Elroq έχει κύκλο στροφής 9,3 μέτρα, διαθέτει γενναιοδωρους εσωτερικούς χώρους αλλά και Digital Cockpit, με σαφή επισκόπηση όλων των βασικών δεδομένων οδήγησης, στάνταρ οθόνη infotainment 13", με νέο User Interface και



Οι τιμές της γκάμας Elroq αρχίζουν από τις 34.050 ευρώ για την έκδοση Elroq 50

μια μπάρα φυσικών κουμπιών και head-up οθόνη επαυξημένης πραγματικότητας. Τη μεγάλη γκάμα έξυπνων χαρακτηριστικών συνδεσιμότητας συμπληρώνουν η ψηφιακή φωνητική βοήθος Laura μέσω της ενσωμάτωσης του ChatGPT, αλλά και η εφαρμογή MySkoda app που διαθέτει διαδικασία στάθμευσης μέσω smartphone.

Το πορτμπαγκάζ είναι από τα μεγαλύτερα στην κατηγορία του, με χωρητικότητα 470 λίτρων (έως 1.580 λίτρα με αναδιπλωμένα τα πίσω καθίσματα), και φυσικά θα αποτελούσε μεγάλη παράλειψη αν δεν κάναμε ξεχωριστή μνεία στην ύπαρξη νέων Simply Clever χαρακτηριστικών, μεταξύ των οποίων έξυπνες θήκες που προσφέρουν χωρητικότητα 48 λίτρων και ένα δίκτυο αποθήκευσης για το καλώδιο φόρτισης κάτω από την εταζέρα για τα μικροδέματα.

Στον δρόμο

Το Skoda Elroq βασίζεται στην Αρθρωτή Πλατφόρμα Ηλεκτροκίνησης (MEB) και είναι διαθέσιμο με τρία μεγέθη μπαταριών 50 kWh, 60 kWh, 85 kWh, με ηλεκτροκινητήρα και ισχύ που κυμαίνεται από 170 έως 286 ίππους, με τελική ταχύτητα από 160 έως 180 χλμ./ώρα.

Αναλυτικά οι εκδόσεις είναι –με ηλεκτροκινητήρα στον πίσω άξονα– οι πισωκίνητες Elroq 50 και Elroq 60, με μπαταρίες 52 και 59 kWh και ισχύ 170 και 204 ίππων αντίστοιχα, ενώ η κοινή τιμή της μέγιστης ροπής είναι 310 Nm. Η αυτονομία του Elroq 50 είναι άνω των 370 χλμ., του Elroq 60 άνω των 400 χλμ., ενώ και οι δύο εκδόσεις έχουν τελική ταχύτητα 160 χλμ./ώρα.

Επίσης υπάρχει το πισωκίνητο Elroq 85 των 286 ίππων, με μπαταρία 77 kWh (μικτή χωρητικότητα 82 kWh). Στην κορυφή της γκάμας δεσπόζει η κορυφαία έκδοση Skoda Elroq RS, με επιπλέον ηλεκτροκινητήρα μπροστά, στάνταρ τετρακίνηση και συνδυαστική ισχύ 340 ίππους. Οι μπαταρίες του μπορούν να επαναφορτιστούν από 10 έως 80% σε σταθμούς ταχείας φόρτισης DC σε λιγότερο από μισή ώρα. ●

Vespa



ΗΡΘΕ Η ΑΝΟΙΞΗ

ΝΕΑ VESPA PRIMAVERA

ΑΠΟΚΤΗΣΕ ΤΗ ΜΕ ΔΩΡΟ 500€ ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΚΑΙ 30 ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ*
ΚΛΕΙΣΕ ΕΝΑ TEST-RIDE ΣΤΟ VESPA.COM

DREAM RIDE

Παράδειγμα Χρηματοδότησης: Vespa Primavera 125, με ενδεικτική τιμή λιανικής 4.900€, ποσό προκαταβολής 1.470€ και ποσό δανείου 3.430€, άτοκο*, με ονομαστικό επιτόκιο 0% (πλέον εισφοράς 0,60% Ν.128/1975), με διάρκεια 30 μήνες και μηνιαία δόση 1 14,33€, το συνολικό κόστος του δανείου οχήματος ανέρχεται σε 100,00 €, το οποίο αποτελείται από 0 € τόκους και 100,00 € έξοδα χρηματοδότησης. Ως εκ τούτου, στη λήξη του δανείου, το συνολικό ποσό που θα έχει καταβληθεί είναι 3.530,00€ που αντιστοιχεί σε ΣΕΠΠΕ 2,3167% σύμφωνα με τον νόμο. Ο υπολογισμός του ΣΕΠΠΕ, βασίζεται στην υπόθεση ότι η δανειακή σύμβαση εξακολουθεί να ισχύει καθ' όλη τη διάρκειά της και ο πελάτης θα καταβάλει εγκαίρως τις συμφωνηθείσες δόσεις. Η χρηματοδότηση χορηγείται από τη Santander Consumer Finance, Υποκατάστημα Ελλάδας (Αγνησιλάου 6-8, 15123, Μαρούσι Αττικής και αρ. ΓΕΜΗ 157543860001), σύμφωνα με την πιστωτική της πολιτική.

*Το επιτόκιο επιδοτείται από την Piaggio Hellas και τους συνεργαζόμενους με αυτήν εμπόρους.



© ΚΑΚΟΛΥΡΗΣ

Εξαντλητικό και ακραία σκληρό

ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΡΑΛΛΥ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ ΟΛΩΝ ΤΩΝ ΕΠΟΧΩΝ ΕΓΙΝΕ ΤΟ 1979 ΤΟ 1979, ΤΟ 26ο ΡΑΛΛΥ ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ ΕΜΕΛΛΕ ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΑΠΟ ΤΙΣ 70 ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΣΥΜΠΛΗΡΩΝΕΙ ΦΕΤΟΣ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Ο αγώνας εκείνος θα μείνει στην ιστορία, όχι μόνο γιατί είχε τις περισσότερες Ειδικές Διαδρομές αλλά γιατί ήταν τόσο σκληρός, που άγγιξε τα όρια του «τιμωρητικού». Καθόλου τυχαίο ότι μόνο το 13% των συμμετοχών τερμάτισαν. Ήτοι, από τους 153 εκκινήσαντες, μόνο οι 20 πέρασαν τη ράμπα του τερματισμού στη Διονυσίου Αρεοπαγίτου.

Ένας αγώνας που όργωσε το μεγαλύτερο μέρος της Ελλάδας και που από την Ακρόπολη και το κέντρο της Αθήνας, οι αγωνιζόμενοι έφτασαν στον Όλυμπο και το Βέρμιο αλλά και στην Αρχαία Ολυμπία και τη Λακωνία.

Οι 58 Ειδικές Διαδρομές ήταν στην πραγματικότητα περισσότερες, καθώς οι «σφιχτές» σε χρόνο απλές διαδρομές ανάγκαζαν τα πληρώματα να πρέπει να τις αντιμετωπίσουν με αγωνιστικές ταχύτητες για να αποφύγουν να αργήσουν σε έναν Σταθμό Ελέγχου Χρόνου (ΣΕΧ). Τίποτα λοιπόν πιο «φυσιολογικό» από το ότι από τα 153 πληρώματα, κανένα δεν κατάφερε να αποφύγει μία ποινή.

Το Ράλλυ Ακρόπολις είναι οι ιστορίες που το συνοδεύουν, κι αυτό πάντα είναι το δημοσιογραφικό μου σλόγκαν, το οποίο χρησιμοποιώ για να δώσω το στίγμα αυτού του μεγάλου και ιστορικού αγώνα του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ράλι (WRC).

Και ψάχνοντας ασταμάτητα για δεκαετίες ανέκδοτες ιστορίες αλλά και άλλες που έχουν ειπωθεί ελάχιστα, ανακάλυψα μια εντυπωσιακή γραφή για τον αγώνα του 1979, από έναν αιμίμνηστο Γερμανό συνάδελφο, τον Herbert Voelker, ο οποίος θεωρείται ο δημοσιογράφος μηχανοκίνητου αθλητισμού που εισήγαγε μια

πιο λογοτεχνική, χιουμοριστική προσέγγιση στο ρεπορτάζ του.

Παραθέτω την αφήγηση στον ίδιο, όπως δημοσιεύθηκε στο περιοδικό *Walter Magazine* και, πιστέψτε με, θα σας εντυπωσιάσει.

Μία ανέκδοτη ιστορία για το Ακρόπολις του 1979

«Δεν ξέρω το όνομα του νεαρού, καθώς δεν υπήρχε αρκετός χρόνος για να τον γνωρίσω. Ας τον πούμε απλώς Δημήτρη. Είναι περίπου 25 ετών και εύπορος, γιατί στην Ελλάδα, αν κάποιος οδηγεί BMW, θεωρείται εύπορος. Ο Δημήτρης είναι λάτρης των ράλι, όπως σχεδόν όλοι οι Έλληνες σε ηλικία κατάλληλη να υπηρετήσεις στον στρατό. Η γάπη τους για τα ράλι είναι απεριόριστη και το πάθος τους ξεχειλίζει από κάθε τους κύτταρο. Αντίθετα, οι δεκάδες χιλιάδες τρελοί Ιταλοί που ζωντανεύουν τόσο έντονα τις νύχτες του Σαν Ρέμο μού φαίνονται, εκ των υστέρων, ως μια αυστηρά πειθαρχημένη κοινότητα μελαγχολικών.

Ο Δημήτρης αγαπάει τόσο πολύ αυτό το άθλημα που το εξασκεί πιθανώς κάθε μέρα. Για το βράδυ που τα αυτοκίνητα του Ράλλυ Ακρόπολις θα επέστρεφαν για τη μέση της διαδρομής τους, διασχίζοντας ολόκληρη την Αθήνα, ο Δημήτρης είχε αποφασίσει να δοκιμάσει το αναμφισβήτητο αξιοσημείωτο ταλέντο του απέναντι στους καλύτερους στον κόσμο: ας δούμε τι μπορούν πραγματικά να κάνουν αυτοί οι τύποι. Ο Δημήτρης πάركαρε προσεκτικά την BMW του στην πλαϊνή λωρίδα της Λεωφόρου Βασ. Σοφίας, έβαλε μπροστά τη μηχανή και ένωσε τα λεπτά της δοκιμασίας του να πλησιάζουν στην

υπερμεγέθη καρδιά του. Τεχνικά, ένωθε ότι ήταν σε άριστη φόρμα, έχοντας αφαιρέσει το φίλτρο αέρα, είχε καθαρίσει την εξάτμιση και είχε βάλει ένα δοχείο STP (πιθανώς ένα συγκεκριμένο καύσιμο ή λιπαντικό). Ήταν απόλυτα συγκεντρωμένος, παρακολουθώντας προσεκτικά ολόκληρο το σκηνικό στον καθρέφτη του. Η κίνηση ήταν ακόμα αρκετή, όπως συμβαίνει συνήθως στην Αθήνα τα μεσάνυχτα.

Το γεγονός ότι κάποιος κόρναρα συνεχώς ενώ οδηγούσε στην Αθήνα ήταν σύμφωνο με την ιδέα του Δημήτρη για αθλητισμό υψηλού επιπέδου. Κι αυτός κορνάρισε.

Ο Björn Waldegård πλησίασε την πρωτεύουσα από τον βορρά. Το Escort του ήταν αρκετά λεπτά μπροστά από όλους τους άλλους, αλλά το αυτοκίνητο ήταν χάλια και ο οδηγός ήταν εντελώς εξαντλημένος. Οδηγούσε για ώρες (λόγω ελαττωματικής κεντρικής αντλίας φρένων) χωρίς μπροστινά φρένα και αν ένα αυτοκίνητο ράλι 260 ίππων δεν έχει μπροστινά φρένα, μπορείτε σχεδόν να ξεχάσετε και τα πίσω. Ο Björn είχε επινοήσει ένα σύστημα κατά τη διάρκεια της ημέρας που του επέτρεπε να σημειώνει γρήγορη πρόοδο στρίβοντας με το αριστερό του χέρι και τραβώντας το χειρόφρενο με το δεξί. Είχε ολοκληρώσει τις τελευταίες εννέα ειδικές διαδρομές με αυτόν τον τρόπο και πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι ο συμπλέκτης είχε υποστεί ζημιά. Μόνο η σκέψη του μεγάλου κεντρικού σέρβις της Ford κοντά στην Αθήνα κρατούσε τον Σουηδό σε ενέργεια. Θα έθεταν το Escort σε λειτουργία ξανά τέλεια εκεί – αν μπορούσε βέβαια να φτάσει μέχρι εκεί. Αυτό που ο Björn ήθελε απεγνωσμένα να αποφύγει ήταν να σταματήσει, πρώτον λόγω των φρένων και δεύτερον λόγω του συμπλέκτη. Το αυτοκίνητο δεν θα ξεκινούσε ξανά. Ως εκ τούτου, ο επικεφαλής της ομάδας της Ford, Peter Ashcroft, οδηγούσε πίσω από τον Björn έξω από τα όρια της πόλης, έτοιμος να τον

σπρώξει μπροστά αν χρειαστεί, προφυλακτήρα με προφυλακτήρα.

Καθώς ο Waldegård βυθιζόταν στη χαοτική νυχτερινή κυκλοφορία της Αθήνας, χρησιμοποίησε την κόρνα του για ασφάλεια. Ο Δημήτρης χάρηκε πολύ καθώς έβγαине από την παράπλευρη λωρίδα της Λεωφόρου Βασ. Σοφίας για

να αντιμετωπίσει τον τρομερό αντίπαλό του. Η ιδέα κάποιου να κορνάρει συνεχώς ενώ οδηγεί στην Αθήνα ταίριαζε απόλυτα στο όραμα του Δημήτρη για τον μηχανοκίνητο αθλητισμό υψηλού επιπέδου. Κι αυτός κόρναραε.

Ο Peter Ashcroft, ένας άντρας γύρω στα πενήντα, ήταν μούσκεμα στον ιδρώτα καθώς έκανε τα πάντα για να βρσκεται πίσω από τον Waldegård. Κανένα φανάρι δεν τον χώριζε ποτέ από τον Björn και επειδή ο Björn μετά βίας μπορούσε να φρενάρει, έπρεπε να πατήσει το γκάζι όσο πιο δυνατά μπορούσε για να προλάβει τα εναλλασσόμενα φανάρια. Ο Ashcroft τα έδινε όλα για

Το 26ο Ράλλυ Ακρόπολις του 1979 ήταν μια εξαντλητική διοργάνωση που πραγματοποιήθηκε από 28-31 Μαΐου, με 58 Ειδικές Διαδρομές συνολικού μήκους 943,30 χλμ. σε απίστευτα σκληρό έδαφος

να είναι στο κατόπι του Waldegård. Αλλά τα χιλιόμετρα ήταν ατέλειωτα. Έτσι τουλάχιστον τα αντιλαμβάνονταν ο Ashcroft, η πιθανότητα του οποίου να τρακάρει ή να εμβολίσει το Escort του Σουηδού οδηγού, αυξανόταν κάθε λεπτό. Όταν είδε την κόκκινη BMW να κορνάρει άγρια, να στριμώχνεται ανάμεσα σε αυτόν και τον Björn, κατάλαβα το πρόβλημα. Προσπάθησε να σταματήσει τον Δημήτρη στα φρένα, αλλά ο Δημήτρης βγήκε από το ρεύμα κυκλοφορίας του Björn, έστριψε από αριστερά και προσπερνώντας τον, έστριψε προς τα δεξιά. Εκείνη τη στιγμή ο Björn πάτησε το γκάτζι επειδή το επόμενο φανάρι ήταν έτοιμο να ανάψει κόκκινο, σχεδόν χτυπώντας την BMW και σώζοντας τον εαυτό του κάνοντας έναν ελιγμό αριστερά. Αχά, σκέφτηκε ο Δημήτρης. Αυτός ο άνθρωπος δεν τα παρατάει, θέλοντας να πάρει εκδίκηση. Ο Björn κέρδισε ξεκάθαρα το επόμενο φανάρι μπροστά από τον Δημήτρη, αλλά στη συνέχεια επιβράδυνε για να μην περάσει το κόκκινο φανάρι μπροστά του. Ο Δημήτρης ερμήνευσε αυτόν τον δισταγμό ως πρόσκληση στην εκκίνηση για την επόμενη κόντρα τους, τουλάχιστον έτσι το είχε δει στο μυαλό του. Το κορνάρισμα του Björn Waldegård και η απάντηση του Δημήτρη προκάλεσαν μεγάλη αποδοχή από τους άλλους οδηγούς, καθώς η πόλη φαίνεται να εκτιμά το έντονα τονισμένο στυλ οδήγησης. Από αλληλεγγύη και άλλοι συμμετείχαν στα κορνάρισμα, και μερικοί μπήκαν στον πειρασμό να κάνουν οτοστόπ. Καθώς ο Björn Waldegård διέσχιζε την αριστερή στροφή δίπλα στο ξενοδοχείο Royal Olympic προς τη Γλυφάδα, ηγούνταν μιας ομάδας περίπου δώδεκα αυτοκινήτων. Στη μέση όλων αυτών, ο Peter Ashcroft πάλευε για τη ζωή του, βρίζοντας μανιωδώς. Η πιθανότητα η συνοδεία του Björn να χτυπηθεί, να καρφωθεί σε έναν τοίχο ή ένα άλλο αυτοκίνητο ή να εγκαταλείψει αυξανόταν κάθε λεπτό: τρελάθηκαν όλοι! Όσο πιο κοντά έφταναν στην γραμμή τερματισμού (!), τόσο πιο πυκνό γινόταν το πλήθος των οπαδών, τόσο πιο δυνατά τα χειροκροτήματα από όσους παρατάσσονταν κατά μήκος της διαδρομής, και ο Δημήτρης άφησε τις βαλβίδες της BMW του να τρίζουν για τελευταία φορά σε απόλυτη έκσταση – νίκη, νίκη, νίκη! Το Escort ξεκίνησε για το σέρβις.

Κατά τη διάρκεια της τελετής, ο Ashcroft είπε λαχανιασμένα στον Björn, με μια μοχθηρή λάμψη στα μάτια του: "Αν σου είχε συμβεί κάτι εξαιτίας αυτού του τύπου, θα τον είχα σκοτώσει!". Για τρεις μέρες ο Björn Waldegård μοχθούσε και πάλευε στο κενό: δεν υπήρχε κανείς μπροστά του, και ουσιαστικά κανείς πίσω του, τουλάχιστον κανείς που να μπορούσε να καυχηθεί ότι αποτελούσε πραγματική απειλή για εκείνον. Οι Hannu Mikkola και Roger Clark (και οι δύο στην Escort) είχαν εγκαταλείψει με μηχανικά προβλήματα, οπότε από όλους τους οδηγούς της Group 4 μόνο ο Bernard Darniche με τη Lancia Stratos είχε απομείνει, και γκρίνιαζε, γρύλιζε και παραπονιόταν όπως ακριβώς στο Μόντε Κάρλο: οι Stratos απλά δεν έτρεχαν, ο Θεός ξέρει γιατί. Ελλείπει της Fiat (χωρίς φιλοδοξίες για Παγκόσμιο Πρωτάθλημα αυτή τη φορά), οι υπόλοιποι 143 οδηγοί του Group 1 ή 2, εκ των οποίων και η Toyota του Ove Andersson, που ήταν απίστευτα γρήγορη, δεν μπορούσαν να προβληματίσουν πραγματικά ένα πλήρως εξελιγμένο Escort 260 ίππων. Το πρόβλημα με ένα τέτοιο ράλι όπως το Ακρόπολις είναι ότι ποτέ δεν ξέρεις πόσο μεγάλο πρόβλημα είναι αρκετό, ειδικά όταν έχεις πολλά κλαταρισμένα λάστιχα (ο Waldegård είχε



© SKODA



© ΚΑΚΟΥΡΗΣ

συνολικά επτά) και οι απλές διαδρομές είναι τόσο εξωφρενικά σφιχτές και μικρές μεταξύ Ε.Δ. που πρακτικά δεν βγάζεις ποτέ το κράνος σου, και κάθε επισκευή σου κοστίζει λεπτά πονής. Όταν εμφανίστηκαν τα προβλήματα με τα φρένα και τον συμπλέκτη στο Escort του Björn, κανείς δεν μπορούσε να εκμεταλλευτεί πραγματικά την αδυναμία του Escort. Φυσικά, δεν βοήθησε το γεγονός ότι ο Darniche τράκαρε με ένα ιδιωτικό αυτοκίνητο κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου. Τουλάχιστον έπρεπε να συνεχίσει με μια παραμορφωμένη πλευρά και χωρίς πόρτα οδηγού μέχρι να μπορέσουν να την επισκευάσουν κάπως.

Η δράση εντάθηκε στο τελευταίο τρίτο, στα νότια, όταν ο Waldegård σπατάλησε γρήγορα το οκτάλεπτο προβάδισμά του έναντι του Darniche. Πρώτον, ο Γάλλος οδηγούσε πλέον σαν βασιλιάς, πιέζοντας τη Stratos στα όριά της. Δεύτερον, ο Björn είχε μερικά μικρά ατυχήματα. Αυτό παρακίνησε πλήρως τον Darniche, ο οποίος σκεφτόταν το Μόντε Κάρλο και την τελευταία νύχτα εκεί. Ο Bernard είναι ο άνθρωπος των τελευταίων νυχτών. Θα το κάνει πάντα έτσι τώρα, ακολουθώντας θλιβερά πίσω, παραπονούμενος για το καταραμένο αυτοκίνητο, μόνο και μόνο για να εμφανιστεί ξαφνικά και να ανατρέψει τα πάντα την τελευταία νύχτα, όταν όλοι τον έχουν ήδη ξεγράψει. Αυτό το είδος δραματικής συσσώρευσης προέρχεται κατευθείαν από την εσωτερική ψυχή του Γάλλου: ο κόσμος των ράλι είναι μια θεατρική σκηνή, και αυτός, ο Bernard Darniche, δίνει τις καλύτερες παραστάσεις.

Σε κάθε περίπτωση, η Stratos ξεπέρασε πλήρως το Escort σε μία από τις (πολύ λίγες) ασφάλτινες ειδικές διαδρομές, μια διαδρομή 23 χιλιομέτρων, αφαιρώντας περισσότερο από ένα λεπτό από τον χρόνο της και τερματίζοντας έτσι σχεδόν ισόπαλη με το Escort του

Waldegård. Αξίζει να σημειωθεί ότι μια Stratos σχεδιασμένη για χωματόδρομους εξακολουθεί να έχει σημαντικά καλύτερα χαρακτηριστικά χειρισμού στην άσφαλτο από ένα Escort σχεδιασμένο για χωματόδρομους.

Ο Waldegård είχε επιτέλους έναν αντίπαλο, όχι μόνο την τεχνολογία, την πονηριά και τον τρελό Δημήτρη στους δρόμους της Αθήνας, και έτσι οι δυο τους ξεκίνησαν σαν να υπήρχε ένα σπριντ που έπρεπε να κερδηθεί, σαν να μην είχαν καθίσει σε αυτά τα αυτοκίνητα για τέσσερις μέρες ήδη, αυτοκίνητα που θα είχαν σπάσει προ πολλού τα πίσω μέρη τους αν τρεις ή τέσσερις λεγόμενες μηχανικών δεν είχαν αντικαταστήσει όλα τα εύθραυστα μέρη. Όταν η εξάμιση του Escort έσπασε, ακριβώς στην πολλαπλή, και μετά τυλίχτηκε γύρω από τον πίσω άξονα σαν φίδι, τα πράγματα φαινόταν άσχημα για τον Björn, επειδή δεν μπορούσε πλέον να καταλάβει τις οδηγίες του συνοδηγού του, Hans Thorszelius, οπότε έπρεπε να οδηγή με την όραση, σιγά σιγά σταμάτησε να ακούει, και το κεφάλι του γινόταν όλο και πιο βαρύ, και μπορεί και να έσκαγε κάποια στιγμή.

Εκείνη τη στιγμή, ο Darniche, με διαφορά λίγων δευτερολέπτων, έσπασε την πίσω της ανάρτηση της Stratos και το ημιαξόνιο ξεπρόβαλε σαν επιπλέον στύλος. Για ώρες αφότου πέρασε τη γραμμή τερματισμού, το μυαλό του Waldegård κόντευε να σπάσει, αλλά τουλάχιστον κατάλαβε

τι έγινε όταν υπολόγισαν τη διαφορά νίκης του: 31 λεπτά και 28 δευτερόλεπτα!

Και το ίδιο το ράλι, ως εκδήλωση; Ποια είναι η αξία του, πού βρίσκεται; Είναι ένα λαμπρό λείψανο από μια περασμένη εποχή, όταν τα αυτοκίνητα βρυχώνταν στους δημόσιους δρόμους σε όλη την Ευρώπη. Πουθενά αλλού σε αυτήν την ήπειρο δεν θα ήταν δυνατόν να ερμηνευτούν οι ενδιάμεσες διαδρομές ως ένας καθαρός αγώνας δρόμου. Οι Έλληνες γνωρίζουν ότι αυτό είναι που δίνει στη διοργάνωσή τους τη μοναδικότητά της, τη σαφή της ταυτότητα: ένα σαφές με μικρότερη διάρκεια.

Οι οδηγοί αισθάνονται εξίσου την απειλή στην Αφρική όπως και στην Ελλάδα, το αποκαλούν τρέλα αλλά οδηγούν ούτως ή άλλως. Αρκεί όλα να πάνε καλά, ένα

Ακρόπολις στην τρέχουσα μορφή του είναι κάτι σπουδαίο. Όπως είπα: αρκεί όλα να πάνε καλά. Ράλυ Ακρόπολις 1979, πέμπτος γύρος του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ράλι. 2.974 χλμ., εκ των οποίων 1.007 χλμ. ήταν ειδικές διαδρομές, μόνο 71 χλμ. σε άσφαλτο. Εκκίνησαν 143 ομάδες, τερμάτισαν 20».

Bernard Darniche: Χάσαμε αυτόν τον αγώνα λόγω έλλειψης προληπτικών αλλαγών στα εξαρτήματα της ανάρτησης! Δεν υπήρχαν αρκετά ανταλλακτικά λόγω έλλειψης χρηματοδότησης! Ημιασταν απλώς μια ιδιωτική ομάδα.

Ακρόπολις στην τρέχουσα μορφή του είναι κάτι σπουδαίο. Όπως είπα: αρκεί όλα να πάνε καλά. Ράλυ Ακρόπολις 1979, πέμπτος γύρος του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ράλι. 2.974 χλμ., εκ των οποίων 1.007 χλμ. ήταν ειδικές διαδρομές, μόνο 71 χλμ. σε άσφαλτο. Εκκίνησαν 143 ομάδες, τερμάτισαν 20».





Νέο KIA Stonic Hybrid

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ B-SUV ΜΕ LEGACY ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το Kia Stonic είναι αυτό που από την πρώτη ημέρα λανσαρίσμάτος του έδειξε. Ένα πρακτικό και καλοφτιαγμένο αυτοκίνητο που απευθύνεται στο ευρύ κοινό – σε νέους αλλά και στους «young-at-heart» που βρίσκονται συνέχεια εν κινήσει, μεταφορικά και κυριολεκτικά, τόσο στην πόλη όσο και στις εκδρομικές τους αποδράσεις.

Η ιστορία του Stonic ξεκίνησε με το λανσάρισμά του πριν από 8 χρόνια, ως το 1ο urban B-SUV της Kia. Το 2020 ακολούθησε το facelift με τον ερχομό της έκδοσης GT-Line και του κινητήρα 48V Hybrid.

Σχεδίαση / Tech

Ερχόμαστε λοιπόν στο σήμερα, που πλέον το μοντέλο επαναλανσάρεται με καθολική αναβάθμιση σε όλα τα επίπεδα. Τόσο στην εξωτερική και εσωτερική σχεδίαση, όσο και στην τεχνολογία που συναντάμε στα πιο προηγμένα μοντέλα της μάρκας. Ο νέος τολμηρός σχεδιασμός, η αναβαθμισμένη τεχνολογία και η προηγμένη συνδεσιμότητα ενώνονται για να προσφέρουν μια ξεχωριστή εμφάνιση, εξοπλισμό από μεγαλύτερα segments και μια ψηφιακή εμπειρία που ξεχωρίζει.

Με μήκος 4,65 μ. και μεταξόνιο 2,58 μ., οι συμπαγείς αναλογίες Urban SUV διατηρούνται, ενώ οι διαστασιολογικές αναβαθμίσεις των +2,5εκ./+3,5εκ., ανάλογα με την έκδοση, κάνουν την παρουσία του πιο δυναμική.

Πλέον έχουμε πλήρως ανανεωμένη εξωτερική εμφάνιση. Στο εμπρός μέρος τα εμβληματικά φώτα ημέρας LED τύπου Star Map ακολουθούν τη νέα σχεδιαστική φιλοσοφία της Kia, που έχει εφαρμοστεί και σε άλλα μοντέλα όπως το νέο Sportage, το EV3 και το EV9. Την εικόνα της νέας σύγχρονης εμπρός σχεδίασης έρχονται να συμπληρώσουν η νέα επάνω και κάτω γρίλια, καθώς και ο νέος προφυλακτήρας, που προσδίδουν μία πιο φαρδιά και επιβλητική παρουσία στον δρόμο. Στο πλαϊνό μέρος συναντάμε νέα εμπρός φτε-

ρά που αναδεικνύουν τη спор εμφάνιση και νέα μαρσιπέ που ενισχύουν τον urban SUV χαρακτήρα, τονίζοντας την απόσταση από το έδαφος. Παράλληλα, στο πίσω μέρος ξεχωρίζουν τα νέα φωτιστικά σώματα LED σχεδίασης Starmap με high-tech αίσθηση και νέα μοντέρνα σχεδίαση θύρας χώρου αποσκευών, προφυλακτήρα και ποδιάς. Τα ανασχεδιασμένα αυτά στοιχεία τονίζουν τη στιβαρότητα και τη спор SUV εμφάνιση και αναδεικνύουν τον περιπετειώδη χαρακτήρα του μοντέλου. Την εικόνα συμπληρώνουν οι νέες ζάντες αλουμινίου 16" και 17".

Πλήρως ανανεωμένο είναι και το εσωτερικό με εργονομικό σχεδιασμό και φουτουριστικό χαρακτήρα, όπου η καινοτομία συναντά τη διαισθητική εμπειρία. Οι εμφανείς αλλαγές αφορούν το νέο τιμόνι, το νέο ταμπλό με οθόνη αφής πολλαπλών λειτουργιών, με εύκολη εναλλαγή ανάμεσα στο infotainment, τον κλιματισμό, την κορυφαία στην κατηγορία διπλή πανοραμική οθόνη με ψηφιακό πίνακα οργάνων 10,2' και κεντρική οθόνη αφής 12,3", τον ατμοσφαιρικό φωτισμό, το ηλεκτρικό χειρόφρενο, αλλά και τη νέα κεντρική κονσόλα με καινούργιο λεβιέ ταχυτήτων.

Οι πίσω επιβάτες μπορούν να απολαύσουν, πέρα από την άνεση, και την ταχυφόρτιση των φορη-



τών τους συσκευών μέσω των θυρών φόρτισης USB-C.

Όλες αυτές οι αναβαθμίσεις συνθέτουν μία προηγμένη και premium αίσθηση για τον οδηγό και τους συνεπιβάτες.

Να σημειώσουμε βέβαια και την παρουσία της πλήρους σουίτας συστημάτων υποβοήθησης, άνεσης και ασφάλειας, όπως και την προηγμένη συνδεσιμότητα με σύστημα τηλεματικής Kia Connect και Over-The-Air Updates στον standard εξοπλισμό.

Τέλος, αναφέρουμε και την παρουσία ψηφιακού κλειδιού Kia Digital Key 2 που επιτρέπει να ξεκλειδώσετε το Stonic σας με το κινητό σας.

Στον δρόμο

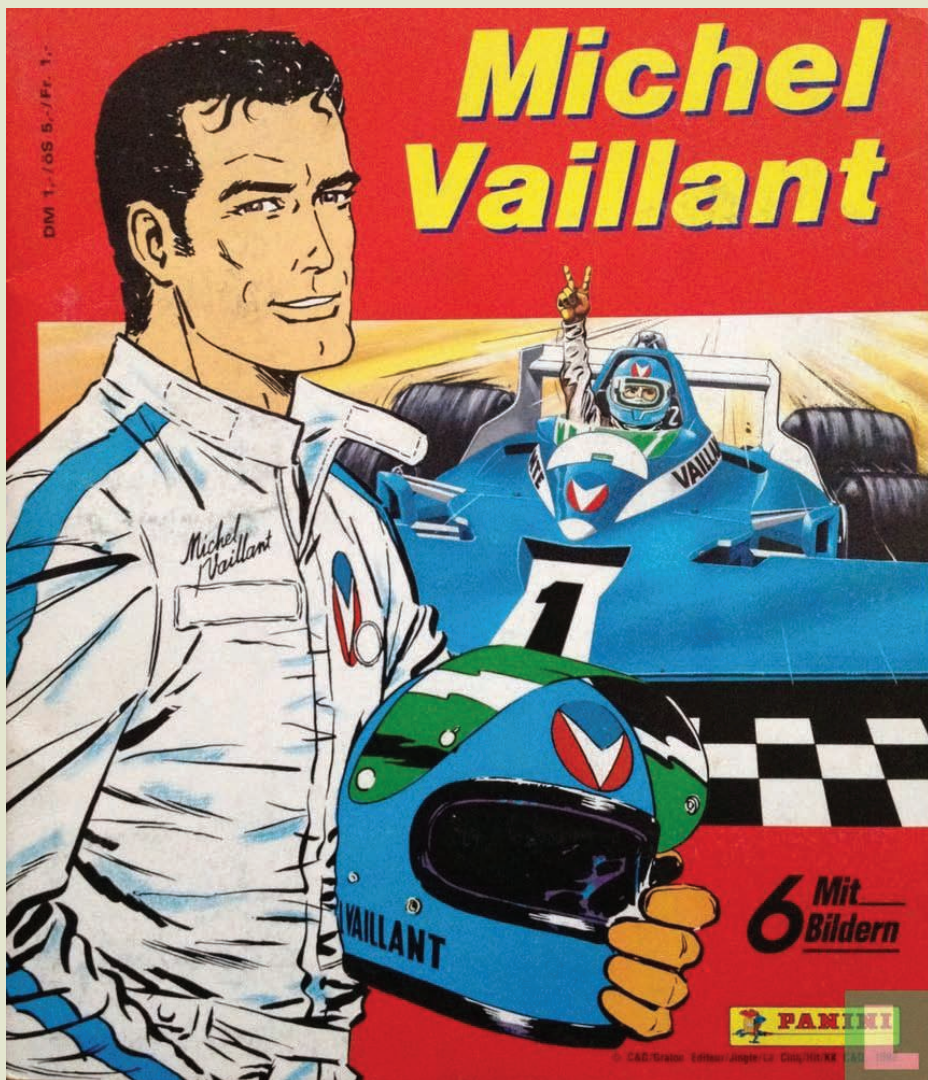
Το νέο Kia Stonic διατίθεται με κινητήρες βενζίνης ICE και Hybrid 1.0T (100 hp & 115 hp αντίστοιχα), με χειροκίνητο και αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη, ενώ ο νέος υβριδικός κινητήρας διαθέτει 15 ίππους παραπάνω από τον προηγούμενο 1.0T 48V Hybrid με τους 100 ίππους.

Τιμή

Το Kia Stonic είναι διαθέσιμο με ανταγωνιστική τιμή εκκίνησης τα 19.990 ευρώ για την έκδοση 1.0T 100ps 6MT GL Inmotion, ενώ το συνοδεύει και η 7ετής εργοστασιακή εγγύηση της Kia.

Αξίζει εδώ να αναφέρουμε τη δυνατότητα προσθήκης προγράμματος 5 χρόνων service, σύμφωνα με το πρόγραμμα περιοδικής συντήρησης του αυτοκινήτου, αποκλειστικά στο δίκτυο εξουσιοδοτημένων επισκευατών της Kia. ●

Το Stonic επαναλανσάρεται με καθολική αναβάθμιση σε όλα τα επίπεδα. Τόσο στην εξωτερική και εσωτερική σχεδίαση, όσο και στην τεχνολογία.



Δεν είναι ούτε ένας, ούτε δύο όσοι έβαλαν το μολύβι τους στο λευκό χαρτί και άρχισαν να δημιουργούν ιστορίες με τον μνημειώδη αυτόν αγώνα. Και ήταν η αγάπη για αυτόν τον ιδιαίτερο αγώνα που τους οδήγησε να «γεννήσουν» ιστορίες, ή να αναπαραγάγουν όσες ήξεραν, ή μάθαιναν, ή φαντάζονταν.

Η δημιουργία του ήρωα Michel Vaillant, που αποτέλεσε μορφή στον κόσμο της εικονογραφίας, και που ακόμα και σήμερα το όνομά του δεσπόζει σε επίσημη αγωνιστική ομάδα (!), είναι ένα από τα παράδειγμα. Να σημειώσουμε εδώ ότι ο Michel Vaillant, η εμβληματική γαλλική σειρά κόμικς για αγώνες αυτοκινήτων, δημιουργήθηκε από τον Jean Graton το 1957. Ο χαρακτήρας εμφανίστηκε για πρώτη φορά σε διηγήματα στο περιοδικό *Tintin* το 1957, με το πρώτο ολοκληρωμένο άλμπουμ «*Le Grand Défi*» να εκδίδεται το 1958. Έκτοτε, έχει εξελιχθεί σε μια σειρά με πάνω από 75 άλμπουμ, τηλεοπτικές σειρές και μια ταινία του 2003.

Το δίτομο εικονογραφημένο έργο με τον βίο και την πολιτεία του Βέλγου Jacky Ickx, έξι φορές νικητή των 24 Ωρών του Λε Μαν, δημιουργήθηκε και πουλάει και σήμερα μέσω του Amazon, επειδή υπήρχε αναγνωστικό κοινό. Που θέλει να μάθει, να ανανεώσει το θυμικό του αλλά και να «ταξιδέψει» με τη φαντασία του.

Κάποτε, ένας φανατικός αναγνώστης της εικονογραφημένης σειράς του Vaillant είχε πει: «*Τα σκίτσα είναι πιο εντυπωσιακά από τον αγώνα που βλέπεις ζωντανά. Γιατί ξαναγυρνάς σελίδες και ξαναβλέπεις σκεπτικά, επιθυμίες, λάθη και τακτικές. Τους ήχους που απουσιάζουν, τους κάνω με το στόμα μου*».

Το Λε Μαν εμπνέει

Την αναφορά μας στο πώς εμπνέει τους σκιτσογράφους το Λε Μαν μπορούμε να τη συνεχίσουμε με την εικονογραφημένη εκδοχή της κινηματογραφικής ταινίας «*Le Mans*» του 1971, με τον Steve McQueen στον πρωταγωνιστικό ρόλο, να ενσάρκωνε τον χαρακτήρα του Michael Delaney. Αυτό το γραφικό μυθιστόρημα των Sandro Garbo και Guillaume Lopez προσαρμόζει το πρώτο μισό της ταινίας «*Le Mans*», όπου ο Michael Delaney (McQueen) επιστρέφει για να αγωνιστεί στο Λε Μαν και να αντιμετωπίσει τους δαίμονες του παρελθόντος του. Η προσαρμογή του δεύτερου εξαμήνου βρίσκεται σήμερα στη διαδικασία παραγωγής.

Γιατί το Λε Μαν συνεχίζει να εμπνέει τους ανά τον κόσμο σκιτσογράφους, όπως πρόσφατα τον Ιάπωνα Kiyokazu Chiba, ο οποίος έπλασε τον δικό του χαρακτήρα εμπνεόμενος από τον συμπατριώτη του οδηγό της Toyota, Kazuki Nakajima;

Γιατί απλά έχει αποκαλεστεί «*The Greatest Race On Earth*», από πλήθος αγωνιζομένων, μηχανικών αλλά και απλών θεατών, που επιλέγουν να ξενυχτήσουν για να «κάνουν παρέα» στα πληρώματα που παίρνουν μέρος και να τους μεταφέρουν τη δύναμή τους για επιτυχή αντιμετώπιση της εξαντλητικής κούρασης.

Οι εικόνες της «βαριάς νύχτας» στο Λε Μαν είναι πάμπολλες και όλες ενδεικτικές του τι σημαίνει αυτός ο μαραθώνιος. Βαριά μάτια παντού, θεατές να κοιμούνται με κουβέρτες στις κερκίδες, άλλοι να λαγοκοιμούνται στις ατέλειωτες σκηνές στον παρακείμενο χώρο του camping στους λοφίσκους της πίστας της Σάρτης στη Β.Δ. Γαλλία, ενώ αμέτρητοι είναι κι αυτοί που περπατάνε κάνοντας ολονυκτίως την περίμετρο της πίστας.

Από την άλλη, μηχανικοί να κοιμούνται στις καρέκλες τους με αεροπίστολα στα χέρια, άλλοι κατάχαμα με τις πυρίμαχες στολές και τα κράνη τους, εσχάτως δε προστέθηκαν σε αυτούς και χιλιάδες YouTubers οι οποίοι παραμένουν online και τις 24 ώρες του αγώνα και τους βλέπεις live να ξενυχτάνε κάνοντας σχόλια επί σχολίων, να τρώνε πίτσα και να τους παίρνει ο ύπνος στις οθόνες των laptop και των tablet τους.

Κάτι έχει αυτός ο αγώνας, γι' αυτό όλοι υπόσχονται να επιστρέψουν.

Και όσοι δεν μπορούν να φτάσουν στη Σάρτη, θα έχουν τα αντίστοιχα κόμικς στη βιβλιοθήκη τους για να ονειρεύονται!

Σε κάτι παραπάνω από ένα μήνα, το απόγευμα του Σαββάτου 13 Ιουνίου, στις 16.00, θα δοθεί η εκκίνηση του 94th 24 Hours of Le Mans στο Circuit de la Sarthe, στη Β.Δ. Γαλλία, δυόμισι ώρες απόσταση από το Παρίσι. Αν σας δοθεί η ευκαιρία, φέτος ή όποτε μπορείτε, μη χάσετε έστω κάποιες ώρες από τη νυχτερινή εξέλιξή του! **A**

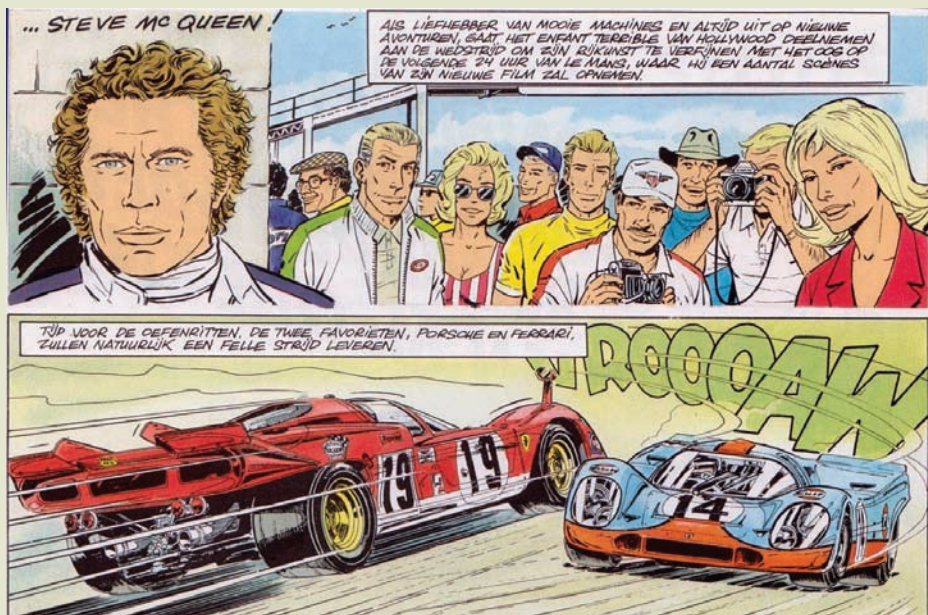
Ο Michel Vaillant, η εμβληματική γαλλική σειρά κόμικς για αγώνες αυτοκινήτων, δημιουργήθηκε από τον Jean Graton το 1957



Εικοσιτετράωρες πινελιές

Ο ΘΡΥΛΙΚΟΣ ΑΓΩΝΑΣ 24 HEURES DU MANS, ΠΟΥ ΔΙΕΞΑΓΕΤΑΙ ΚΑΘΕ ΧΡΟΝΟ ΣΤΗΝ ΠΙΣΤΑ SARTHE ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ, ΕΧΕΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΕΙ ΤΗΝ ΚΑΣΤΑ ΤΩΝ ΣΚΙΤΣΟΓΡΑΦΩΝ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**





Οι πολύ ανταγωνιστικές τιμές του Opel Frontera ξεκινούν από τις 20.900 ευρώ για το ηλεκτρικό (με προωθητική και κρατική επιδότηση) και από 22.900 για το υβριδικό (με προωθητική ενέργεια)

Opel Frontera

ΤΟ ΠΟΛΥΔΙΑΣΤΑΤΟ SUV ΠΟΥ ΕΝΣΩΜΑΤΩΝΕΙ ΠΛΗΘΩΡΑ ΕΞΥΠΝΩΝ ΛΥΣΕΩΝ

Της **Αννας Ματζοχωρίτη**

Ψάχνετε ένα καλοφτιαγμένο B-SUV με διαστάσεις, ευρυχωρία, πρακτικότητα και πλήρως ηλεκτρισμένη γκάμα; Που να μπορείτε να επιλέξετε το κινητήριό του σύνολο και ταυτόχρονα να μπορείτε και να επιλέξετε εάν θα έχει 5 ή 7 θέσεις; Η λύση υπάρχει και ακούει στο όνομα Opel Frontera, το οποίο, σωστά διαβάζετε, διατίθεται ως hybrid ή αμιγώς ηλεκτρικό –αμφότερες οι επιλογές με αυτόματο κιβώτιο, παρακαλώ– και φυσικά ως 5θέσιο ή και 7θέσιο!

Η αποδοχή του Frontera στην Ελλάδα

Δεν πέρασαν μερικοί μήνες από το λανσάρισμα του νέου Opel Frontera και το μοντέλο κέρδισε την εμπιστοσύνη και το ενδιαφέρον του ελληνικού κοινού. Μέσα σε μόλις λίγους μήνες από την έναρξη της διάθεσής του, 1.000 και πλέον Frontera κυκλοφορούν στους ελληνικούς δρόμους, επιβεβαιώνοντας τη θερμή υποδοχή του από την αγορά. Με λίγα λόγια, ο κόσμος, οι καταναλωτές, οι οδηγοί, όσοι αναζητούν αυτοκίνητα εν πάσει περιπτώσει, δικαίωσαν την Opel για την επιλογή της να επαναφέρει ένα ιστορικό της μοντέλο στην παραγωγή.

Το νέο SUV της Opel ξεχωρίζει χάρη στη στιβαρή και σύγχρονη σχεδιάσή του, την κορυφαία ευρυχωρία και την ευελιξία που προσφέρει, με επιλογή ανάμεσα σε 5-θέσια ή 7-θέσια διάταξη. Παράλληλα, ενσωματώνει πληθώρα έξυπνων λύσεων που ενισχύουν την πρακτικότητα και κάνουν την καθημερινή χρήση ακόμη πιο άνετη. Απευθύνεται δε σε όσους αναζητούν έναν σύγχρονο, ευρύχωρο και πολυδιάστατο εποχούμενο σύντροφο για την πόλη και τα ταξίδια.

Γνωριμία

Το Frontera ακολουθεί τη σχεδιαστική φιλοσοφία της μάρκας «Bold & Pure» με Opel Vizor και νέο έμβλημα Blitz, που πλέον είναι σημείο αναφοράς σε όλα τα μοντέλα της Opel. Με μήκος 4,38 μ., πλάτος 1,85 μ., ύψος 1,63 μ. και με το μεταξόνιο των 2,67 μ., που είναι ίδιο στην 5θέσια και την 7θέσια διαμόρφωση, διαθέτει διαστάσεις που θα λατρέψουν όλοι όσοι αναζητούν ένα ευρύχωρο και φωτεινό αυτοκίνητο. Αρwangοί στα παραπάνω και οι μεγάλοι χώροι που προσφέρει για όλους τους επιβάτες, οι οποίοι συγκρίνονται με SUV μοντέλα μεγαλύτερης κατηγορίας. Η καμπίνα είναι ευρύχωρη, με επαρκή χώρο για γόνατα και κεφάλι, ακόμα και για τον πίσω μεσαίο επιβάτη, χάρη στην ελάχιστη προεξοχή του κεντρικού τούνελ, κάτι που συνεπάγεται ότι ακόμα και ψηλοί επιβάτες (άνω του 1,85 μ.) κάθονται χωρίς πρόβλημα. Το



«πάρτι» των χώρων συνεχίζεται με το πορτμπαγκάζ χωρητικότητας 460 λίτρων, που με αναδιπλωμένα τα πίσω καθίσματα φθάνει τα 1.600 λίτρα.

Για τους ενδιαφερόμενους για την 7θέσια έκδοση (το Frontera είναι ένα από τα ελάχιστα SUV αυτών των διαστάσεων που μπορούν να μεταφέρουν έως και 7 άτομα), να σημειώσουμε ότι τα δύο καθίσματα στην τρίτη σειρά αναδιπλώνονται μεμονωμένα και πλήρως, όταν δεν χρησιμοποιούνται. Για εκείνους δε που βλέπουν το αυτοκίνητό τους ως μέσον απόδρασης στη φύση, καλό είναι να αναφερθεί ότι το Frontera μπορεί να δεχτεί σκηνή οροφής, αφού διαθέτει αντοχή στατικής φόρτωσης έως 240 κιλά.

Στο εσωτερικό συναντάμε το ενιαίο πλαίσιο Pure Panel Cockpit με ψηφιακή οθόνη οδηγού 10" και οθόνη infotainment επίσης 10", ενώ το σύστημα infotainment υποστηρίζει ασύρματο Apple Car Play και Android Auto και διαθέτει εργοστασιακή πλοήγηση. Υπάρχει δε διαχωρισμός του κλιματισμού από την οθόνη του infotainment, ενώ κάτω από τον κεντρικό αεραγωγό υπάρχουν κουμπιά για τον χειρισμό του κλιματισμού.

Άξια αναφοράς και η προσέγγιση «Greenovation» με εργονομικά καθίσματα και τη λειτουργία Intelli-Seat, που προέρχονται από ανακυκλωμένα, βιώσιμα υλικά, και παρέχουν στήριξη στην οσφυϊκή μοίρα της πλάτης, εξασφαλίζοντας άνεση ακόμη και σε πολύωρα ταξίδια.

Για τα φωτιστικά σώματα με την τεχνολογία Intelli-LED, απλά να δώσουμε τα εύσημα στην Opel, η οποία για δεκαετίες έχει επενδύσει στα συστήματα φωτισμού των αυτοκινήτων, όντας ένας από τους καινοτόμους και πρωτοπόρους κατασκευαστές σε αυτόν το ιδιαίτερα ευαίσθητο τομέα.

Στο τιμόνι...

Το Opel Frontera είναι διαθέσιμο με τρία κινητήρια σύνολα. Αναφερόμαστε αρχικά στην ήπια υβριδική έκδοση 48V Edition, με 3-κύλινδρο κινητήρα 1.2 PureTech, που αποδίδει 110 ίππους και συνδυάζεται με αυτόματο κιβώτιο 6 σχέσεων eDCT6. Εδώ ο ηλεκτροκινητήρας 28 ίππων παρέχει 100% ηλεκτρική κίνηση στους ελιγμούς και σε χαμηλές ταχύτητες.

Ακολουθεί η έκδοση Hybrid 145 με 3κύλινδρο βενζινοκινητήρα 1.2 Turbo PureTech 136 ίππων και ηλεκτροκινητήρα 28 ίππων (με μπαταρία χωρητικότητας 0,9 kWh), που είναι ενσωματωμένος στο αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη 6 ταχυτήτων eDCT6. Εν προκειμένω η συνδυαστική ισχύς είναι 145 ίπποι και η ροπή 230 Nm, ενώ η μεικτή κατανάλωση ορίζεται εργοστασιακά στα 5,2 λτρ./100 χλμ. Οι εκπομπές CO2 είναι 118 γρ./χλμ., που συνεπάγονται μηδενικά τέλη κυκλοφορίας.

Τέλος, υπάρχει και η αμιγώς ηλεκτροκίνητη έκδοση Frontera Electric, με ισχύ 113 ίππων και αυτόματο κιβώτιο 1 σχέσης, και η οποία χρησιμοποιεί μπαταρία ιόντων λιθίου 44,2 kWh δίνοντας αυτονομία έως 305 χλμ. ●

Καλοκαίρι, αυτοκίνητο και οδήγηση

ΕΝΑ ΠΕΡΙΕΚΤΙΚΟ ΚΑΙ ΓΡΗΓΟΡΟ ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΓΙΑ ΝΑ ΦΥΓΟΥΜΕ ΚΑΙ ΝΑ ΕΠΙΣΤΡΕΨΟΥΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΣ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΙΣ ΜΑΣ ΤΟΥΣ ΘΕΡΙΝΟΥΣ ΜΗΝΕΣ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Η άνοιξη είναι εδώ, γεμάτη, και ως ανανεωτικός ιστός ετοιμάζεται να δώσει τη σκυτάλη στο πολυαναμενόμενο καλοκαίρι. «Από Μάρτη πουκάμισο», λέει η παλαιά ρήση της κοινωνίας μας και καλό είναι να αναφέρουμε ότι η ενδυματολογική χαλαρότητα και η αναπτερωμένη διάθεσή μας τους ανοιξιακотоθερινούς μήνες δεν θα πρέπει σε καμία των περιπτώσεων να μεταφραστεί και ως αδιαφορία στον βαθμό προσοχής μας όταν πιάνουμε το τιμόνι.

Στα βασικά, να τονίσουμε την καρτερία και τη συγκέντρωση όταν οδηγούμε, την επιλογή ήπιας συμπεριφοράς στους δρόμους και την προνοητικότητα. Βέβαια, για άνετη και ασφαλή οδήγηση τους καλοκαιρινούς μήνες, θα πρέπει να λαμβάνετε πάντα υπόψη τη φυσική σας κατάσταση. Χρειάζεστε καλή όραση και καλή ακοή και πρέπει να είστε σε εγρήγορση και με καλά αντανακλαστικά. Μην οδηγείτε ποτέ αν έχετε πει αλκοόλ, έχετε πάρει φάρμακο, με συνταγή ή χωρίς, το οποίο μπορεί να προκαλέσει υπνηλία, είστε υπό την επήρεια οποιουδήποτε ναρκωτικού, είστε πολύ κουρασμένοι ή συναισθηματικά ταραγμένοι. Όλα τα παραπάνω είναι στοιχεία που μπορούν να σας κάνουν απρόσεκτους. Πάμε και στα επί μέρους τώρα.

Σχάρες οροφής

Αποφύγετε τη μεταφορά περιττών φορτίων και τη χρήση σχαρών οροφής. Κάθε πρόσθετο εξάρτημα και βάρος που τοποθετείτε στο όχημά σας (ξεχασμένα αντικείμενα στο πορτμπαγκάζ, αεροτομές, σχάρες, μπαγκαζιέρες οροφής, πρόσθετες μεγάλες κεραίες κ.λπ.) προκαλεί αύξηση της ισχύος που απαιτείται από τον κινητήρα, αύξηση της αεροδυναμικής αντίστασης και συνεπώς αύξηση της κατανάλωσης καυσίμου. Οδηγώντας

με 120 χλμ. την ώρα και έχοντας τοποθετημένες αποσκευές στη σχάρα οροφής, η κατανάλωση καυσίμου μπορεί να αυξηθεί μέχρι 39%. Στη σχάρα της οροφής πρέπει να αποφεύγονται τα μεγάλα φορτία. Περισσότερα από 100 κιλά επηρεάζουν την ευστάθεια, την αεροδυναμική και αυξάνουν την κατανάλωση, ενώ κάνουν ιδιαίτερα ανασφαλής την οδήγηση. Ανάλογες επιδράσεις έχουν και οι σχάρες που τοποθετούνται και σε άλλα σημεία του οχήματος (π.χ. στην πίσω πόρτα αποσκευών).

Χώρος αποσκευών

Περιττά βάρη στον χώρο των αποσκευών αυξάνουν την κατανάλωση. Αύξηση κατανάλωσης –και κυρίως μείωση της ασφάλειας κατά την οδήγηση– υπάρχει και όταν το όχημα φορτωθεί ανομοιόμορφα. Τα βαρύτερα και ογκωδέστερα αντικείμενα τοποθετούνται πάντα στο κάτω μέρος του πορτμπαγκάζ και τα μικρότερα και ελαφρύτερα από πάνω. Επίσης προσέχουμε να μην περνάνε τα αντικείμενα το ύψος της πλάτης των πίσω καθισμάτων, γιατί μπορεί σε ενδεχόμενο απότομο φρενάρισμα να φύγουν μέσα στην καμπίνα, με σημαντικό κίνδυνο τραυματισμού. Έτσι τα στερεώνουμε καλύτερα με ένα δίχτυ καλά ασφαλισμένο από πάνω τους.

Στις πόλεις

Στατιστικά, οι άδειοι δρόμοι δυστυχώς πολλαπλασιάζουν τις ταχύτητες των αυτοκινήτων και ελαττώνουν την προσοχή που χρειάζεται να έχει ο οδηγός. Μειώνουμε την οπτική και νευρική διέγερση στις διασταυρώσεις, υποτιμούμε την άδεια εικόνα των δρόμων, αυξάνουμε ταχύτητα «γιατί βλέπουμε» και θεωρούμε ότι όλα είναι πιο εύκολα. Αλλά δεν είναι. Γιατί το καλοκαίρι στην πόλη πρέπει να

είμαστε δύο φορές πιο έτοιμοι για να αντιδράσουμε και πρέπει να προσέξουμε περισσότερα πράγματα! Οι πόλεις και οι αστικές περιοχές έχουν αυξημένη κίνηση από πεζούς, τραμ και ποδήλατα μέχρι οχήματα υπηρεσιών, όπως λεωφορεία, καθαριστήρες δρόμων και απορριματοφόρα. Πρέπει να προσέχουμε διπλά και να δίνουμε μεγάλη προσοχή σε ό,τι συμβαίνει μπροστά, στο πλάι και πίσω από το όχημά μας. Επιπρόσθετα της χρήσης των καθρεπτών πρέπει να προσέχουμε τα τυφλά σημεία, ενώ όποτε αλλάζουμε λωρίδα ή απομακρυνόμαστε από το πεζοδρόμιο ξεπαρκάροντας πρέπει να κοιτάμε γύρω μας για να εντοπίσουμε τυχόν άλλα αυτοκίνητα ή μηχανές. Οι διασταυρώσεις δε απαιτούν μεγαλύτερη προσοχή, ενώ θα πρέπει να προβλέπουμε και λανθασμένες κινήσεις από πεζούς. Οι οποίοι σε μία άδεια πόλη είναι κι εκείνοι επιρρεπείς στο λάθος. Πατί σκέφτονται σαν τους οδηγούς, αλλά από την άλλη πλευρά...

Στις εθνικές οδούς

Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού, τουρίστες και παραθεριστές ανεβάζουν το σύννηθες ποσό της κίνησης που αντιμετωπίζουμε στις καθημερινές διαδρομές μας. Τα δε Σαββατοκύριακα οι δρόμοι είναι επίσης πιο φορτωμένοι από ό,τι συνήθως, με ανθρώπους που ταξιδεύουν σε εξοκικές κατοικίες, παραλίες, ή απλώς μετακινούνται για να αλλάξουν περιβάλλον και να απολαύσουν ένα γεύμα ή έναν καφέ. Βασικά πρέπει να οδηγούμε με ασφαλή ταχύτητα και να είμαστε ευγενικοί με τους άλλους οδηγούς. Να θυμόμαστε ότι η υπερβολική ταχύτητα, τα προσπεράσματα στο αντίθετο ρεύμα, αλλά και τα νευρικά σλάλομ ανάμεσα σε άλλα αυτοκίνητα για να κερδίσουμε λίγα λεπτά της ώρας, μόνο εκνευρισμό μπορούν να δημιουργήσουν με τελική κατάληξη ένα ατύχημα. Εάν δε νιώσουμε κόπωση σε αυτοκινητόδρομο, δεν είναι ντροπή να σταματήσουμε στον πρώτο ασφαλή χώρο στάθμευσης και να πάρουμε έναν υπνάκο για μισή ώρα. Εάν πρόκειται να κάνουμε μακρινό ταξίδι επιβάλλεται να κάνουμε ένα διάλειμμα και να περιποιηθούμε τον εαυτό μας, πλένοντας το πρόσωπό μας και παίρνοντας ένα καφέ ή ένα παγωτό. Θα αισθανθούμε ιδιαίτερα ανανεωμένοι και πιο έτοιμοι για τη συνέχεια. ●

Μην οδηγείτε ποτέ αν έχετε πει αλκοόλ, έχετε πάρει φάρμακο που μπορεί να προκαλέσει υπνηλία, είστε υπό την επήρεια οποιουδήποτε ναρκωτικού, είστε πολύ κουρασμένοι ή συναισθηματικά ταραγμένοι.



Τα αυτοκίνητα αποτελούν την πρώτη πηγή κινητικότητας

ΠΑΝΩ ΑΠΟ ΤΟ 82% ΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ ΠΡΑΓΜΑΤΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**



Σε αριθμούς

- **249** εκατομμύρια – Σήμερα κυκλοφορούν **249** εκατομμύρια επιβατικά αυτοκίνητα στους δρόμους της ΕΕ.
- **12,5** έτη – Η μέση ηλικία των αυτοκινήτων στην ΕΕ είναι πλέον **12,5** έτη.
- **24** νέα αυτοκίνητα ταξινομήθηκαν ανά **1.000** κατοίκους στην ΕΕ το 2023.
- **10,6** εκατομμύρια – Το 2024 πουλήθηκαν **10,6** εκατομμύρια επιβατικά αυτοκίνητα στην ΕΕ, σημειώνοντας αύξηση **0,8%** σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος.
- **98** – Υπάρχουν 98 εργοστάσια συναρμολόγησης αυτοκινήτων στην Ευρώπη.
- **12,2** εκατομμύρια επιβατικά αυτοκίνητα κατασκευάστηκαν στην Ευρωπαϊκή Ένωση το 2023.
- **4.553.344** ευρωπαϊκά αυτοκίνητα αξίας σχεδόν **155** δισεκατομμυρίων ευρώ εξήχθησαν παγκοσμίως το 2024.
- Το **20%** όλων των αυτοκινήτων που παράγονται σε όλο τον κόσμο κατασκευάζονται στην Ευρώπη.
- **45,2%** – Τα συμβατικά καύσιμα εξακολουθούν να κυριαρχούν στις πωλήσεις αυτοκινήτων στην ΕΕ, αντιπροσωπεύοντας το 45,2% όλων των νέων ταξινομήσεων το 2024.
- **20,8%** – Τα ηλεκτρικά οχήματα (ηλεκτρικά με μπαταρία και plug-in υβριδικά) αντιπροσωπεύουν μαζί το 20,8% των πωλήσεων καινούργιων αυτοκινήτων στην ΕΕ, αλλά μόνο το 3,9% όλων των επιβατικών αυτοκινήτων που κυκλοφορούν σήμερα.
- **-14,7%** – Το 2023, οι μέσες εκπομπές ρύπων από καινούργια αυτοκίνητα ήταν **107,8 γρ. CO₂/km**, σημειώνοντας μείωση **14,7%** από το 2013.
- Το **7%** των πωλήσεων στην ΕΕ αντιπροσωπεύουν αυτοκίνητα που κατασκευάζονται στην Κίνα. ●

Τα αυτοκίνητα αποτελούν την πρώτη πηγή κινητικότητας, καθώς ο μέσος Ευρωπαίος διανύει περισσότερα από 12.000 χιλιόμετρα ετησίως

Για πάνω από εκατό χρόνια, το ιδιωτικό αυτοκίνητο έχει μεταμορφώσει τη σύγχρονη κοινωνία παρέχοντας ανεξαρτησία και ελευθερία κινητικότητας. Τα αυτοκίνητα αποτελούν την πρώτη μας πηγή κινητικότητας, με τον μέσο Ευρωπαίο να διανύει πάνω από 12.000 χιλιόμετρα ετησίως. Τι είναι όμως τα επιβατικά αυτοκίνητα; Το ευρωπαϊκό σύστημα ταξινόμησης ορίζει τα επιβατικά αυτοκίνητα ως «οχήματα που έχουν σχεδιαστεί και κατασκευαστεί για τη μεταφορά επιβατών, τα οποία δεν περιλαμβάνουν περισσότερες από οκτώ θέσεις, εκτός από τη θέση του οδηγού, και έχουν μέγιστη μάζα που δεν υπερβαίνει τους 3,5 τόνους». Υπάρχουν βέβαια πολλά διαφορετικά είδη αυτοκινήτων, όπως σπορ, πολυτελή, οικογενειακά, μικρά αυτοκίνητα και SUV.

Γιατί είναι τόσο σημαντικά τα αυτοκίνητα;

Για πάνω από εκατό χρόνια, το ιδιωτικό αυτοκίνητο έχει μεταμορφώσει τη σύγχρονη κοινωνία παρέχοντας ανεξαρτησία και ελευθερία κινητικότητας, η οποία αποκτά ολοένα και μεγαλύτερη σημασία λόγω των συνεχώς αυξανόμενων αποστάσεων μεταξύ κατοικίας, εργασίας, εκπαιδευτικών ιδρυμάτων, αγορών και εγκαταστάσεων αναψυχής. Χωρίς την ατομική κινητικότητα, η επαρκής συμμετοχή στην κοινωνική και οικονομική ζωή δεν θα ήταν δυνατή σε πολλές περιπτώσεις, ιδίως για άτομα που ζουν σε απομακρυσμένες περιοχές, τους ηλικιωμένους και τα άτομα με αναπηρίες. Οι άνθρωποι δε που ζουν σε αστικές περιοχές μπορεί να βασίζονται σε ταξί, carsharing ή u-



Πηγή/Φωτό: ACEA

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

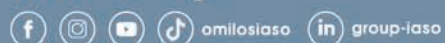


Στο ΙΑΣΩ Γενική Κλινική, παρέχουμε ολοκληρωμένες υπηρεσίες υγείας, ακολουθώντας τις πιο σύγχρονες μεθόδους διάγνωσης και θεραπείας. Με έμπειρους γιατρούς όλων των ειδικοτήτων, πρωτοποριακό ιατροτεχνολογικό εξοπλισμό και μοντέρνες εγκαταστάσεις, το ΙΑΣΩ Γενική Κλινική αποτελεί την πρώτη επιλογή στην κορυφαία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

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

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

www.iaso.gr



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



Νέο T-Roc

Rock χαρακτήρας, υβριδική ψυχή.

Έρχεται και αλλάζει όσα ξέρατε, με τη νέα σχεδιαστική φιλοσοφία της Volkswagen, τις προηγμένες τεχνολογίες IQ.Drive και IQ.Light LED Matrix, καθώς και τους κινητήρες 1.5 eTSI Hybrid με αυτόματο κιβώτιο DSG 7 σχέσεων. Αποκτήστε το από 28.590€.



10 ΧΡΟΝΙΑ
ΕΓΓΥΗΣΗ | **JOY**