ATHENS voice

5 - 11 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ 2026
ΤΕΥΧΟΣ 1017, 210 Η ΦΩΝΗ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ
WWW.ATHENSVOICE.GR
FREE PRESS ΚΑΘΕ ΠΕΜΠΤΗ

Πλατεία Βικτωρίας και Άγιος Παντελεήμονας

Ρεπορτάζ σε μια γειτονιά της Αθήνας όπου οι κάτοικοι ζητούν να ακουστεί η φωνή τους

Των Λουκά Βελιδάκη και Χριστίνας Γαλανοπούλου

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

AutoVoice

Επιμέλεια: **Θωμάς Κ. Ευθυμίου**


T· 5G
T· Fiber
Σας ευχαριστούμε για το δίκτυο
που εσείς δημιουργείτε 🙏
Γι' αυτό στην Telekom
δεν θα σταματήσουμε να το εξελίσσουμε
μέχρι να φτάσουμε στην κορυφή της Ευρώπης.
Για να ζείτε εσείς ακόμα περισσότερα.
www.telekom.gr

ATHENS voice

Εκδότης-Διευθυντής Φώτης Γεωργελές

Σύμβουλος Έκδοσης Σταυρούλα Παναγιωτάκη
Διευθύντρια Σύνταξης Αγγελική Μπιρμπίλη

Αρχισυνταξία Δήμητρα Γκρους

Senior Editor Λουκάς Βελιδάκης

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, Μάριος Βελέντζας

Τεχνικός διευθυντής Βάιος Συντσιρμάς
Social Media Manager Τάσος Ανέστης

Υπεύθυνος ύλης Τάκης Σκριβάνος
Επιμέλεια ύλης Φανή Κουλούντζου, Κατερίνα Ασήμου

Συντακτική ομάδα: Κ. Αθανασιάδης, Ν. Αμανίτης, Ε. Βαρδάκη, Μ. Βελέντζας, Σ. Βλέτσας, Κ. Βνάτσιου, Κ. Βουλγαρέλη, Ρ. Γεροδήμος, Ν. Γεωργελέ, Ν. Γεωργιάδης, Κ.Γιαννακίδης, Κ. Γλυνιαδάκη, Β. Γραμματικογιάννη, Β. Γρυπάρης, Γ. Δαββέτας, Γ. Δήμος, Π. Διαμαντάκου, Α.Μ. Δρουμπούκη, Θ. Κ. Ευθυμίου, Γ. Ζερβογιάννη, Μ. Ζουμπουλάκη, Κ. Καϊμάκης, Σ. Καλαμαντή, Μ. Καλτάκη, Κ. Καμπόσου, Β. Καμπουροπούλου, Δ. Καραθάνος, Λ. Καψάλη, Ν. Κοσκινά, Α. Κοσμοπούλου, Δ. Κουμαριώτης, Α. Μανουσάκη, Μ. Μανωλοπούλου, Ι. Μαραγκουδάκη, Α. Μαρκάκης, Χ. Μαρκάκης, Δ. Μαστρογιαννίτης, Β. Ματζάρογλου, Τζ. Μελιτά, Ε. Μπινάζη, Α. Μπρουντζάκη, Γ. Νένες, Ε. Ντάκουλα, Δ. Παπαδόπουλος, Π. Παναγιωτόπουλος, Κ. Παναγοπούλου, Γ. Παυριανός, Μ. Προβατάς, Τζ. Ρουσάκη, Μ. Ι. Σιγαλού, Τ. Σκραπαλιώρη, Ζ. Σφυρή, Σ. Τριανταφύλλου, Σ. Τσιτσόπουλος, 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

Εικονογραφήσεις art@athensvoice.gr
Φωτό: Ειρήνη Σιούσιουρα, Θανάσης Καρατζάς, Γιώργος Ζαρζώνης, Τάσος Βρεττός, Έκτορας Δ. Βούτσας, Κώστας Αμοιρίδης, Βαγγέλης Τάτσης, Χρήστος Κισατζεκιάν, Δημήτρης Κλεάνθης, Μαρία Μαρκέζη, Πέτρος Νικόλτσος, Λάζαρος Γραικός

Account Directors
Τίνα Γαϊτανίδου, Βόνη Ζαφειροπούλου

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

Marketing & Event Coordinator AV
Κωνσταντίνα Μιχάλη

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

Ψηφιακή Υποστήριξη Νικόλας Αργυρίου

Διεύθυνση Λογιστηρίου Έφη Μούρτζη
Λογιστήριο Ουρανία Μιχάλη, Μαίρη Λυκούση, Κωνσταντίνα Ζαβιτσάνου

Υπεύθυνοι Διανομής Γιάννης Μιχάλης, Γιάννης Βαρουξής - *Διανομή* Παναγιώτης Λομπαρδής

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 RADIO: 210 3648.213
Αγγελίες: 210 3617.369 **Λογιστήριο:** 210 3617.170

www.athensvoice.gr
Αν δεν βρίσκετε την Α.Ν. στα σημεία διανομής, επικοινωνήστε: 210 3617.360, 210 3617.369
Κωδικός εντύπου: 7021, ISSN 1790-6164

Νόμιμος Εκπρόσωπος: Γεωργελέ Ελισάβετ Τρισεύγενη
Κύριος Μέτοχος: Γεωργελές Φώτιος

Αρ. Πιστοποίησης ΜΕΤ: 230237

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

Info-diet

Της **ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ**

Η ΠΙΟ ΑΞΙΑΓΑΠΗΤΗ ΓΙΑΓΙΑ ΤΟΥ ΚΕΡΑΜΕΙΚΟΥ

Γιατί μιλάει με τη φίλη της και της λέει: *«Σιγά τ' αυγά, ρε μπρο!»*

ΤΟ ΝΕΟ ΚΟΛΛΗΜΑ

Σνακς από όσπρια. Φακές με γεύση ντομάτα και βασιλικό. Αριστούργημα. *(της 3αλφα)*

MAXXING: Η ΛΕΞΗ ΤΗΣ ΧΡΟΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ 2026

Η λύσσα που τους κυριεύει όλους να τα κάνουν όλα σε υπερβολικό βαθμό, να τα φτάνουν στα άκρα, να το τερματίζουν. Από τα λίφτινγκ προσώπου μέχρι τις φοβίες, τις εμμονές, τις εξαρτήσεις.

ΟΙ ΑΥΤΟΒΙΟΓΡΑΦΙΕΣ ΤΟΥ ΧΕΙΜΩΝΑ

Έρχονται δύο βιβλία με τις ιστορίες ζωής που ανυπομονούμε να διαβάσουμε. Το *«Απολυτήριο»* της Χαρούλας Αλεξίου, από τις εκδόσεις Πατάκη, και το *«No gravity»* του Νίκου Γκάλη, από τις εκδόσεις Ψυχογιός. Ζωές με ειδικό βάρος έστω και «χωρίς βαρύτητα».

ΤΟ ΤΕΛΕΙΟ ΜΙΚΡΟ ΚΕΜΠΑΠΑΚΙ

Η καβαλιώτικη Βόλβη συνεχίζει να δίνει τα τέλεια μικρά σουτζουκάκια της (όπως λέει παραδοσιακά τα κεμπάπ), με λιτή, φιλοσοφημένη αυστηρότητα και γνώση: στο όρθιο, μόνο με τ' απαραίτητα συνοδευτικά και «όχι στις πατάτες». *(Ευριπίδου 24-26)*

«ΣΤΙΣ ΚΟΡΥΦΕΣ ΤΟΥ ΟΝΕΙΡΟΥ»

Έτσι λέγεται η έκθεση της Αντιγόνης Παγώνα, εμπνευσμένη από τα χιονισμένα βουνά της Ελβετίας. Θα πάω να τη δω μόνο και μόνο για την άψογη αρμονία ονόματος και θέματος.

ΑΚΟΥΣΤΗΚΕ

Παραγγελία καφέ πάνω από 4 λέξεις δεν είναι καφές, είναι Ντοστογιέφσκι! *(στο Da Capo)*

ΟΙ ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΤΟΥ MAGA

Πιο τρομακτικές και από τον χειρότερο εφιάλτη.

ΚΑΗΜΕΝΗ ΤΖΑΓΚΟΥΑΡ, ΠΟΥ ΠΑΣ;

Την είδα το απόγευμα της 28ης Οκτωβρίου, παρκαρισμένη λοξά στη Φειδίου, με το εμπρός να λείπει φυσικά. Θα το πουλήσαν για χαλκό…

ΤΑ TRENDS ΤΗΣ ΜΟΔΑΣ ΓΙΑ ΤΟ 2027

Ξεχώρισα τα ογκώδη, βραδινά κολιέ πάνω από παλτό και σακάκια για την ημέρα και τα λευκά πουκάμισα φορεμένα ανάποδα, με την πλάτη μπροστά. Σαν ζουρλομανδύα.

ΟΥΡΕΣ 2 ΩΡΩΝ ΓΙΑ ΕΝΑ ΣΠΡΕΪ ΣΩΜΑΤΟΣ

Στο opening καταστήματος αλυσίδας εσωρούχων στο The Mall, οι πρώτοι 100 που θα έμπαιναν μέσα θα έπαιρναν δώρο ένα σπρέι σώματος. Ουρές και σε γνωστή αλυσίδα street food για μία κούπα μακαρόνια την Παγκόσμια Ημέρα Ζυμαρικών. Περνάμε καταπληκτικά.

Η ΙΛΑΡΟΤΡΑΓΩΔΙΑ ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ

Μέρα εορτασμών του Αγίου Δημητρίου, στη Θεσσαλονίκη, η μπάντα του Πολεμικού Ναυτικού να παιανίζει το *«Ανήκω σε μένα»* του Μαζωνάκη.

Η ΕΥΚΑΙΡΙΑ ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ

Ένα ποτηράκι κρασί 18 ευρώ;
Να το πιείτε μόνοι σας.



Athens Voices

Του **ΓΙΑΝΝΗ ΝΕΝΕ**
panikoval500@gmail.com

Λόγια που ακούστηκαν δημοσίως στην Αθήνα

«Μπήκα στο ATTICA. Πρέπει να ήμουν από τους ελάχιστους Έλληνες».
(Ο Δημήτρης Γιαγτζόγλου στον τοίχο του)

«Θα το διαβάσω στο notebook, γιατί στο κινητό δεν μου φτάνουν τα γυαλιά της πρεσβυωπίας!»
(Κύριος στο κινητό του, μετρό Ευαγγελισμός, Πέμπτη πρωί)

«Χθες έφαγα μια ολόκληρη γαβάθα σαλάτα μόνη μου. Πρέπει να ήταν τουλάχιστον τρεις μερίδες».
(Κορίτσια σε resto, Κεραμεικός, Σάββατο βράδυ)

«Α, κοίτα εδώ. Βγάλανε κολόνιες και για το σπίτι».
(Αγόρι στη φίλη του σε πολυκατάστημα καλλυντικών, μπροστά στα perfume pour homme. Μαρούσι, Παρασκευή απόγευμα.)

Ταξί. Νυχτερινή διαδρομή. Ταρίφας προς πελάτη που κάθεται στο πίσω κάθισμα και ψάχνει στο σακίδιό του…
-Ψάχνετε κάτι; Να σας ανάψω το φως;
-Όχι, εντάξει είμαι, ευχαριστώ.
-Το λέω για να μην ταλαιπωρείτε αυτές τις ματάρες σας.
(… χμμ… Κυριακή βράδυ, Πεντέλη-Κολωνάκι)

Ταρίφας: ***Για να εξασκήσω τη μνήμη μου ξέρετε τι κάνω;***
Πελάτης: ***Τι κάνετε;***
Ταρίφας: ***Ακούω τζαζ. Για να θυμάμαι τα ονόματα.***
(Ίδιο ταξί, ίδια διαδρομή, άλλο θέμα)



ΤΟ ΕΞΩΦΥΛΛΟ ΜΑΣ

Αυτή την εβδομάδα είναι έργο του **Γρηγόρη Παιδή**. Ο ίδιος αναφέρει: «Γεννήθηκα το 1978 στην Ελλάδα και από πολύ νωρίς το σχέδιο έγινε αναπόσπαστο κομμάτι της ζωής μου. Τα παιδικά μου χρόνια, επηρεασμένα από το κυκλαδίτικο καλοκαιρινό φως, διαμόρφωσαν βαθιά την αισθητική μου, με το φως να παραμένει έως σήμερα βασική αναφορά στη δουλειά μου. Το έργο μου κινείται ανάμεσα στον ρεαλισμό και την ποπ αρτ, με έμφαση στα πορτρέτα, το γυμνό και τις δυναμικές απεικονίσεις αυτοκινήτων. Διαθέτω έργα μέσω της πλατφόρμας Saatchi Art, απευθυνόμενος σε διεθνές κοινό συλλεκτών σύγχρονης τέχνης».

Του **ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΔΑΝΔΟΛΟΥ**

Ένας κήπος στην καρδιά της ζούγκλας



Είμαι καθισμένος στο Ciao επί της Σπύρου Μερκούρη και μιλάω για το καινούργιο μου μυθιστόρημα, που θα βγει την άνοιξη, όταν με την άκρη του ματιού μου πιάνω κάτι που πλέον παραπέμπει σε μυθοπλασία, ένα είδος υπό εξαφάνιση: άνδρας γύρω στα 40 περπατάει στον δρόμο κρατώντας ένα βιβλίο. Το θέαμα με ξενίζει. Στο Λονδίνο βλέπεις ένα σωρό ανθρώπους να διαβάζουν σε πάρκα και πλατείες. Όπως και στη Νέα Υόρκη. Και στο Παρίσι. Εδώ δεν συμβαίνει συχνά. Τον ακολουθώ με το βλέμμα. Έχει κατέβει από την πλευρά που βρίσκεται η οδός Φρύνης και κατευθύνεται προς τον πιο μαγικό πνεύμονα πρασίνου που εξακολουθεί να κοσμεί το αστικό τοπίο της Αθήνας: το Άλσος Παγκρατίου. *«Ω, πολλοί διαβάζουν μέσα στο Άλσος»*, με πληροφορεί ο συνομιλητής μου, που την ξέρει καλά τη γειτονιά. *«Αλήθεια;»* κάνω. *«Ναι, ναι. Έρχονται με το βιβλίο τους, κάθονται και διαβάζουν ώρες»*.

Κοιτάζω τον αναγνώστη που αφήνει πίσω του τον πολύβουο δρόμο και τρυπώνει κάτω απ' τα πανύψηλα δέντρα του Άλσους ψάχνοντας για μια ήσυχη, σκιερή γωνιά. Η μέρα, παρότι φθινοπωρινή, ενδείκνυται για διάβασμα έξω. Ήλιος, άπνοια, καλή θερμοκρασία. Για κάποιον λόγο νιώθω αναθαρρημένος. Με χαροποιεί η σκέψη ότι υπάρχουν ακόμα Αθηναίοι που δίνουν αξία στη στιγμή, που αρνούνται τη θορυβώδη ζούγκλα των λεωφόρων και βρίσκουν καταφύγιο σε μια καταπράσινη, πυκνόφυτη αλέα προκειμένου να χαθούν στις σελίδες ενός μυθιστορήματος. Πενήντα λεπτά κυλούν κι έχω δει άλλους δύο. Μια γυναίκα γύρω στα 60. Έναν νεαρό. Η εικόνα πανομοιότυπη. Κρατούν βιβλία, ερχόμενοι από την Αρχελάου ή την Ξενοκλέους, και εισβάλλουν σ' ένα άλλο σύμπαν, γεμάτο πεύκα, κυπαρίσσια και πλατάνια, διάσπαρτο από θάμνους και στενά μονοπάτια. Θυμάμαι που η γιαγιά μου η Δέσποινα με έφερνε στο Άλσος μικρό. Θυμάμαι που χαζεύαμε τη βλάστηση κι εκείνη αναμόχλευε ιστορίες για την παλιά Αθήνα, για τους Γερμανούς, για τον Εμφύλιο. *«Αυτά εδώ τα δέντρα έχουν δει πολλά»*, μου έλεγε.

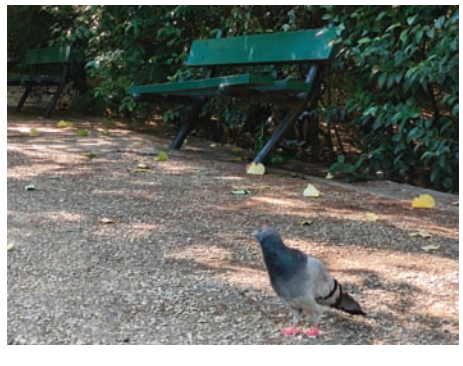
Όταν τελειώνει η συνάντησή μου, μπαίνω κι εγώ στο Άλσος για να ξανανιώσω την αύρα εκείνων των δέντρων. Από την είσοδο της οδού Ευτυχίδου, δέκα βήματα είναι αρκετά για να φτάσω σ' ένα άγαλμα με το οποίο με συνδέει κάτι βαθύ. Η Κυβέλη Αδριανού. Μάρμαρο λείο, αστραφτερό. Κορμοστασιά λυγερή. Ένα ζευγάρι πλάι μου στέκεται και το παρατηρεί. *«Ηθοποιός ήταν»*, λέει η κοπέλα. Ατενίζω το άγαλμα σαν να απεικονίζει έναν άνθρωπο δικό μου. Λογικό. Κάποτε έγραψα το *«Φλόγα και άνεμος»* για την εν λόγω ηθοποιό που ενέπνευσε τον γλύπτη – επί τρία χρόνια ήμουν βυθισμένος στη ζωή της. Περιεργάζομαι το πρόσωπο, την επιγραφή. Όμορφο γλυπτό. Με συγκινεί το ότι δεν έχει βανδαλιστεί με μπογιές ή γκράφιτι. Έπειτα αρχίζω να περιδιαβαίνω τα μονοπάτια.

Αναλογίζομαι τι έχουν δει αυτά τα δέντρα. Από τις αρχές του 20ού αιώνα τούτη η έκταση των τριάντα στρεμμάτων αποτελεί ένα είδος παραδείσου εντός της πόλης. Η φύτευση ξεκίνησε το 1908 από την πριγκίπισσα Σοφία. Δώδεκα χρόνια αργότερα ήταν ήδη βασικό κομμάτι της περιοχής. Βρίσκω στο κινητό ένα παλιό δημοσίευμα από εκείνη την εποχή: *«Εάν έχει γνώση η Φιλοδασική Εταιρεία ότι το παραχωρηθέν προς εκμετάλλευσιν άλσος του Παγκρατίου χρησιμοποιείται για τη διατροφή των γειτονικών κατσικιών και εάν δεν υποχρεωθούν να φράξουν τις ανοιχτές βόρειες εξόδους, δεν θα υπάρχει πλεόν το άλσος»*. Επιβίωσε. Με την ανάπλαση που έγινε από τον δήμο τη δεκαετία 1937-1939, η άγρια βλάστηση μεταμορφώθηκε σε ένα κομμάτι πρασίνου με παρτέρια και λουλούδια, πάπιες, περιστέρια, πέρδικες και παγόνια. Τον ίδιο καιρό άνοιξε και ο Ζωολογικός Κήπος. *«Μέχρι και αρκούδες υπήρχαν»*, μου έλεγε η γιαγιά μου. *«Αρκούδες, τίγρεις και λιοντάρια»*. Για φαντάσου: ερχόταν τότε ο κόσμος στο Παγκράτι κι έβλεπε αρκούδες και λιοντάρια. Ο Ζωολογικός Κήπος καταστράφηκε από τους Γερμανούς. Κατά την κατοχική περίοδο παραλίγο να καταστραφεί και ολόκληρος ο πνεύμονας από τους δοκιμαζόμενους Έλληνες, που δεν είχαν άλλη επιλογή από το να σπεύδουν εκεί και να κόβουν ξύλα για τη θέρμανσή τους.

Κατηφορίζω το κεντρικό δρομάκι σαν να περιφέρομαι σε μουσείο. Οι φυλές του Άλσους εν έτει 2026. Κάποιος κάνει τζόγκινγκ. Άλλοι πεζοπορούν. Μαμάδες με καροτσάκια. Νέοι που αθλούνται στα υπαίθρια όργανα γυμναστικής. Ένας μπαμπάς που παίζει με τον γιο του στο μικρό γήπεδο μπάσκετ. Κι εκείνο το είδος υπό εξαφάνιση: άνθρωποι που διαβάζουν βιβλία. Άνδρες και γυναίκες που κάθονται στα παγκάκια, με το βλέμμα χαμένο σε σελίδες.

Προσπαθώ, διακριτικά, να ανιχνεύσω τίτλους. Ο 40χρονος έχει απορροφηθεί από τα *«Δύο μαύρα πουκάμισα»* του Μένιου Σακελλαρόπουλου. Κρήτη, έρωτας, εκδίκηση. Πιθανώς το βλέπει και στο Mega τα βράδια, αλλά τα μυθιστορήματα είναι πάντοτε καλύτερα από τις τηλεοπτικές σειρές. Η κυρία λίγο πιο κάτω τελειώνει ένα αστυνομικό του Τζο Νέσμπο. Ο νεαρός στις παρυφές του πάρκου έχει εναποθέσει το δικό του ταξίδι στον Χρήστο Χωμενίδη. Γυρνάει τις σελίδες τού *«Δεκατρία»* σοβαρός, ανέγγιχτος από οτιδήποτε μπορεί να συμβαίνει έξω απ' τα σύνορα αυτού του πάρκου και του βιβλίου που έχει επιλέξει. Είναι μια ωραία επιλογή. Τι ελπιδοφόρο να βλέπεις έναν πιτσιρικά γύρω στα 20 βυθισμένο με τέτοια προσήλωση σ' ένα έργο αυτοβιογραφικό, που διατρέχει με τόσο γλαφυρό τρόπο ζωές από χρόνια περασμένα. Τα ίδια εκείνα χρόνια λειτουργούσε θερινό σινεμά εντός του Άλσους. Όπως και θέατρο. Τα παιδιά γελούσαν με Καραγκιόζη, οι μεγάλοι με επιθεωρήσεις. Ηθοποιοί και κορυφαίοι και άσημοι διακοσμούσαν τις νύχτες του άστεως με διεξόδους ονείρων. Και το '50 έγινε '60, ήρθε η χούντα, περάσαμε στη Μεταπολίτευση, οι εποχές άλλαξαν, εντούτοις τα ψηλά δέντρα εξακολουθούν να στέκουν αγέρωχα μες στον αχό του κόσμου.

Επιστρέφοντας σπίτι, νιώθω την ανάγκη να παραμείνω βυθισμένος σ' εκείνο το μικρό κομμάτι της Αθήνας και σπεύδω στη βιβλιοθήκη μου για να βρω το *«Οδός Ευτυχίδου»* της Χρύσας Φάντη, ένα από τα πιο όμορφα βιβλία που έχω διαβάσει τα τελευταία χρόνια. Όλη η αστυγραφία του κεντρικού Παγκρατίου είναι αποτυπωμένη σ' αυτές τις σελίδες, τα παλιά διαμερίσματα, το χώμα που στρώθηκε με άσφαλτο, η μεταπολεμική περίοδος που άνθισε υποσχέσεις μα και τραύματα ανεπούλωτα. Διαβάζω τις λέξεις της Φάντη, όπως ακριβώς το είδος προς εξαφάνιση διάβαζε το πρωί τον Σακελλαρόπουλο, τον Νέσμπο και τον Χωμενίδη. Είναι τρομερό το πώς άγνωστοι άνθρωποι μπορούν να σε εμπνεύσουν στη διάρκεια μιας συνηθισμένης μέρας. Ξάφνου, πέφτω σε μια φράση, στα μισά της σελίδας 105: *«... οι ματαιωμένες επιθυμίες της αναπνέουν αθόρυβα όπως τα φύλλα»*, γράφει η Φάντη. Πόση ευαισθησία συμπυκνώνουν οκτώ λέξεις. Κλείνω το βιβλίο και σκέφτομαι τα φύλλα πλάι στη δική μου οδό Ευτυχίδου, εκείνα τα φύλλα που συνάντησα πριν από μερικές ώρες. Ναι, αναπνέουν αθόρυβα. Όπως και οι διαβάτες που με ένα βιβλίο στο χέρι ξορκίζουν το χάος της πόλης γυρεύοντας ένα άλσος για να ταξιδέψουν. A



Με χαροποιεί η σκέψη ότι υπάρχουν ακόμα Αθηναίοι που δίνουν αξία στη στιγμή, που αρνούνται τη θορυβώδη ζούγκλα των λεωφόρων και βρίσκουν καταφύγιο σε μια καταπράσινη, πυκνόφυτη αλέα προκειμένου να χαθούν στις σελίδες ενός μυθιστορήματος

MINI COUNTRYMAN.

Σχεδιασμένο για περισσότερα.



MINI COUNTRYMAN.

Το **MINI Countryman** συνδυάζει την ευρυχωρία και την πρακτικότητα ενός σύγχρονου compact SUV με προηγμένη τεχνολογία και επιλογές κινητήρων που προσαρμόζονται σε κάθε ανάγκη.

Με αναβαθμισμένη ψηφιακή εμπειρία και την ξεχωριστή σχεδιαστική ταυτότητα της MINI, είναι έτοιμο να ακολουθήσει κάθε σου διαδρομή, εντός και εκτός πόλης.

Διαθέσιμο με mild hybrid κινητήρες βενζίνης και diesel από 32.470€, επιτόκιο από 0% και 4 χρόνια εργοστασιακή εγγύηση, καθώς και 100% ηλεκτρικό, με αυτονομία έως 500 χλμ., από 36.950€ με MINI Electric Bonus 6.000€ και κρατική επιδότηση.

Και για όσους αναζητούν το πιο off-road χαρακτήρα του μοντέλου, είναι πλέον διαθέσιμο το ολοκαίνουριο **MINI Countryman Untamed Edition**, μια νέα έκδοση με τολμηρό σχεδιασμό και μοναδική προσωπικότητα.

Μάθε περισσότερα για το δικό σου MINI Countryman στο Επίσημο Δίκτυο MINI Retail Partners.

Κινητήρες εσωτερικής καύσης: Εκπομπές C02 180-126 (g/km): Συνδυασμένος κύκλος & Κατανάλωση 8,4-4,7 (l/100 km).
Ηλεκτρικό: Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (συνδυασμένος κύκλος, μέτρηση WLTP): 17,3-14,8 kWh/100 km.
Ηλεκτρική αυτονομία (συνδυασμένος κύκλος, μέτρηση WLTP): 424 - 500 km.

Ο ανταγωνισμός για τις σπάνιες γαίες

Πολύτιμα μέταλλα, τεχνητή νοημοσύνη και το (σχεδόν) μονοπώλιο της Κίνας

Της **ΣΩΤΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ**

Το 2013 είχα γράψει ένα μυθιστόρημα με τίτλο *«Σπάνιες γαίες»*: η ιστορία εκτυλισσόταν στη Σοβιετική Ένωση από τα τέλη της δεκαετίας του 1920 μέχρι τις αρχές της δεκαετίας του 1960. Ο κεντρικός χαρακτήρας, ο Πραβιέν Σεργκέγεβιτς Μακάρεφ, ένας χημικός εδαφολόγος από τη βορειοδυτική Ρωσία, αναζητούσε σπάνιες γαίες στις εσχατιές της χώρας. Εκείνη την εποχή, οι ΗΠΑ και η Σοβιετική Ένωση ερευνούσαν τη χρησιμότητα αυτών των μετάλλων στα ραντάρ, στις πρώτες έγχρωμες οθόνες, στην αεροδιαστημική τεχνολογία και αργότερα στα πυρηνικά προγράμματα. Αρχικά, οι επιστήμονες και των δύο πλευρών έψαχναν ουράνιο και θόριο· όμως, μέσω της επεξεργασίας αυτών των ραδιενεργών στοιχείων, ανέπτυξαν τεχνικές (όπως η ανταλλαγή ιόντων) που οδήγησαν στην απομόνωση των «σπάνιων γαιών», σαν το ευρώπιο, το νεοδύμιο, το λανθάνιο ή το σαμάριο. Όπως είναι φυσικό, το μυθιστόρημα δεν αναλύει ζητήματα χημείας και γεωπολιτικής, αλλά αφηγείται την περιπέτεια του Μακάρεφ στη διάρκεια του σταλινισμού, όταν οι Σοβιετικοί είχαν μάθει ότι οι Αμερικανοί έψαχναν σπάνιες γαίες και βάλθηκαν να ψάχνουν κι αυτοί χωρίς να έχουν ιδέα σε τι θα χρησίμευαν.

Από τότε που ο Μακάρεφ έσκαβε το χώμα στη Σιβηρία, οι ιδιότητες των σπάνιων γαιών έχουν αποκαλυφθεί. Το ευρώπιο, αφού χρησιμοποιήθηκε ως απορροφητής νετρονίων σε πυρηνικούς αντιδραστήρες, αργότερα, στη δεκαετία του 1960, έγινε ανάρπαστο διότι ήταν απαραίτητο για την παραγωγή του κόκκινου φωσφόρου στις πρώτες έγχρωμες τηλεοράσεις και στις οθόνες των στρατιωτικών ραντάρ. Το νεοδύμιο και το σαμάριο χρησιμοποιήθηκαν για την ανάπτυξη των πρώτων πανίσχυρων μόνιμων μαγνητών, που έπαιζαν ζωτικό ρόλο στα συστήματα καθοδήγησης πυραύλων, στα ραντάρ, στα υποβρύχια και στις στρατιωτικές τηλεπικοινωνίες. Το λανθάνιο και το κήριο χρησιμοποιήθηκαν ευρέως ως καταλύτες στη διΰλιση πετρελαίου (στην παραγωγή καυσίμων υψηλής ποιότητας για μαχητικά αεροσκάφη) και σε ειδικά κράματα μετάλλων για την αεροδιαστημική βιομηχανία. Το ύττριο (Y) χρησιμοποιήθηκε σε συνδυασμό με το ευρώπιο για τις οθόνες, αλλά και για την κατασκευή ειδικών ανθεκτικών κρυστάλλων (YAG – Yttrium Aluminum Garnet) που τροφοδότησαν τα πρώτα στρατιωτικά λέιζερ. Το προμήθιο, ένα τεχνητό, εξαιρετικά σπάνιο ραδιενεργό στοιχείο που απομονώθηκε στο πλαίσιο του Manhattan Project, χρησιμοποιήθηκε σε πυρηνικές μπαταρίες για διαστημικές συσκευές και ως πηγή φωτός σε στρατιωτικά όργανα.

Κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου, οι ΗΠΑ κυριάρχησαν στην παγκόσμια αγορά χάρη στο ορυχείο Mountain Pass στην κομητεία Σαν Μπερναντίνο της Καλιφόρνια, το οποίο ανακαλύφθηκε τυχαία το 1949 από γεωλόγους που έψαχναν για ουράνιο. Το Mountain Pass προμήθευε σχεδόν το σύνολο των αναγκών των δυτικών χωρών σε ευρώπιο και άλλες σπάνιες γαίες μέχρι τη δεκαετία του 1980, ώσπου η Κίνα άρχισε να αναπτύσσει πολιτική εξόρυξης σπανίων γαιών και απέκτησε, σχεδόν, το μονοπώλιο, ιδιαίτερα στα μέταλλα που απαιτούνται για τα μικροτσίπ. Η τεχνολογία της τεχνητής νοημοσύνης χρειάζεται πανίσχυρα μικροτσίπ (όπως οι μονάδες επεξεργασίας γραφικών: GPUs), επεξεργαστές, συστήματα αποθήκευσης δεδομένων και υποδομές data centers. Αν και τη βάση αποτελεί το πυρίτιο (ένα ημιμέταλλο), για τις τεράστιες ταχύτητες επεξεργασίας της AI απαιτείται ευρεία γκάμα πολύτιμων, σπάνιων και βιομηχανικών μετάλλων (εκτός από τον χαλκό, τον χρυσό και τον άργυρο): το νεοδύμιο, το δυσπρόσιο και το πρασεοδύμιο είναι απαραίτητα για την κατασκευή πανίσχυρων μόνιμων μαγνητών. Αυτοί οι μαγνήτες χρησιμοποιούνται στους σκληρούς δίσκους (HDDs) των data centers για την αποθήκευση των δεδομένων εκπαίδευσης της AI, καθώς και στους κινητήρες των ρομπότ που ενσωματώνουν AI. Παραλλήλως, καθώς εξελίσσεται η τεχνολογία, χρειάζονται μεγάλες ποσότητες κοβαλτίου, το οποίο αντικαθιστά σταδιακά τον χαλκό στα πιο μικροσκοπικά σημεία των προηγμένων τσιπ (κάτω των 7 nm), διότι αποτρέπει την ηλεκτρομετανάστευση και αντέχει σε υψηλές πυκνότητες ρεύματος. Υψηλή ζήτηση υπάρχει επίσης για το βολφράμιο, το ταντάλιο, το γάλλιο και το ίνδιο, όπως και για το αλουμίνιο, το λίθιο και το νικέλιο.

Η ανάπτυξη της AI εξαρτάται από τη φυσική υποδομή της —από τα προηγμένα τσιπ και τα κέντρα δεδομένων—, πράγμα που δημιουργεί μια νέα γεωπολιτική και περιβαλλοντική πραγματικότητα γύρω από τα κρίσιμα μέταλλα και τις σπάνιες γαίες. Η παραγωγή υλικού AI εξαρτάται από μια εξαιρετικά συγκεντρωμένη και ευάλωτη εφοδιαστική αλυσίδα: η Κίνα ελέγχει το μεγαλύτερο ποσοστό εξόρυξης και, κυρίως, επεξεργασίας σπάνιων γαιών παγκοσμίως (περίπου 60-70% στην εξόρυξη και άνω του 90% στην επεξεργασία και στον διαχωρισμό): τόσο τα κρίσιμα μέταλλα (κοβάλτιο, λίθιο, νικέλιο, γάλλιο, γερμάνιο, ίνδιο) όσο και οι σπάνιες γαίες (νεοδύμιο, δυσπρόσιο) χρησιμοποιούνται ως διπλωματικός μοχλός πίεσης. Η εξόρυξη και το εμπόριο πολλών μετάλλων αποτελούν παράγοντες γεωπολιτικής αστάθειας και εκβιασμών: πάνω από το 70% του παγκόσμιου κοβαλτίου εξορύσσεται στη Λαϊκή Δημοκρατία του Κονγκό, μια ταραγμένη περιοχή με σοβαρά προβλήματα σε επίπεδο ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Εξάλλου, όπου και αν εξορύσσονται τα μέταλλα, η προηγμένη κατασκευή των τσιπ AI (όπως αυτά της Nvidia) είναι συγκεντρωμένη στην Ταϊβάν (το TSMC είναι το σημαντικότερο εργοστάσιο παραγωγής τσιπ στον κόσμο): μια ενδεχόμενη κλιμάκωση της έντασης μεταξύ Λαϊκής Κίνας και Ταϊβάν θα μπορούσε να ακινητοποιήσει την παγκόσμια παραγωγή υλικού AI.

> Η τεχνολογία της τεχνητής νοημοσύνης χρειάζεται πανίσχυρα μικροτσίπ (όπως οι μονάδες επεξεργασίας γραφικών: GPUs), επεξεργαστές, συστήματα αποθήκευσης δεδομένων και υποδομές data centers

Τίθεται ακόμη ένα ζήτημα: η AI έχει βαρύ περιβαλλοντικό αποτύπωμα στον πραγματικό κόσμο. Η εξόρυξη σπάνιων γαιών απαιτεί τη μετακίνηση τεράστιων όγκων εδάφους, η οποία προκαλεί αποψίλωση δασών και καταστροφή των τοπικών οικοσυστημάτων. Στη συνέχεια, η επεξεργασία αυτών των μετάλλων γίνεται με τη χρήση ισχυρών οξέων και χημικών, με τα υπολείμματα να καταλήγουν στον υδροφόρο ορίζοντα, μολύνοντας το νερό (συνήθως, οι σπάνιες γαίες συνυπάρχουν με ραδιενεργά στοιχεία όπως το ουράνιο και το θόριο). Εξάλλου, η εξόρυξη και ο καθαρισμός μετάλλων σε βαθμό καθαρότητας κατάλληλο για τσιπ (π.χ. πυρίτιο ηλεκτρονικής ποιότητας) απαιτούν τεράστιες ποσότητες ενέργειας, αυξάνοντας τις εκπομπές CO. Επιπλέον, καταναλώνονται εκατομμύρια λίτρα νερού, στερεύοντας τις τοπικές πηγές σε ήδη ξηρές περιοχές (όπως το «τρίγωνο του λιθίου» στα κοινά σύνορα της Αργεντινής, της Βολιβίας και της Χιλής). Παρόλο που η AI αποτελεί μέρος του προβλήματος, προτείνει ταυτοχρόνως και τη λύση του: μεταμορφώνει την επιστήμη των υλικών, μετατρέποντας μια διαδικασία δεκαετιών σε ζήτημα ημερών. Μοντέλα βαθιάς μάθησης (όπως το GNOME της Google DeepMind) έχουν προβλέψει τη σταθερότητα εκατομμυρίων νέων υλικών. Η AI μπορεί να προσομοιώσει τις ιδιότητες ενός υλικού (αγωγιμότητα, αντοχή, μαγνητικές ιδιότητες) στον υπολογιστή, χωρίς να χρειαστεί να συντεθεί πρώτα στο εργαστήριο· βρίσκει εναλλακτικές λύσεις για μέταλλα σε έλλειψη —για παράδειγμα, οι επιστήμονες χρησιμοποιούν AI για να σχεδιάσουν μπαταρίες επόμενης γενιάς χωρίς καθόλου λίθιο ή κοβάλτιο (π.χ. μπαταρίες νατρίου ή στερεάς κατάστασης) ή μαγνήτες για ανεμογεννήτριες χωρίς σπάνιες γαίες— και μπορεί να δημιουργήσει νέα κράματα (High-entropy alloys). Η AI μπορεί να αναλύσει δισεκατομμύρια συνδυασμούς διαφορετικών μετάλλων για να δημιουργήσει κράματα με ακραία αντοχή στη θερμότητα ή τη διάβρωση, ιδανικά για πιο αποδοτικά τσιπ, αεροδιαστημική και πράσινη ενέργεια.

Επιστρέφω στον Πραβιέν Σεργκέγιεβιτς Μακάρεφ και στην αρχαιολογία των σπάνιων γαιών, στην εποχή όπου οι Σοβιετικοί δεν ήξεραν σε τι ακριβώς θα τους χρησίμευε ο λοπαρίτης που προσπαθούσαν να εξορύξουν από το έδαφος της χερσονήσου Κόλα στον Αρκτικό Κύκλο. Οι συνθήκες της εξόρυξης ήταν πολύ δύσκολες· ιδιαίτερα στη Γιακουτία, όπου το κοίτασμα Tomtor, που ήταν πλούσιο σε νιόβιο, σκάνδιο και σπάνιες γαίες, βρισκόταν σε μόνιμα παγωμένο έδαφος (permafrost). Όμως, εντέλει, με την επιστράτευση των σταχανοβιτών, η Σοβιετική Ένωση απέκτησε λίθιο, ρουβίδιο, καίσιο, βηρύλλιο, γάλλιο και γερμάνιο, με τα οποία ανταγωνίστηκε τις ΗΠΑ στην παραγωγή υπερηχητικών αεροσκαφών, πυραύλων, ειδικών κραμάτων χάλυβα υψηλής αντοχής, πυρηνικών αντιδραστήρων, ημιαγωγικών συστημάτων και συστημάτων νυχτερινής όρασης. Όσο για τον Μακάρεφ, έσκαβε χωρίς να ξέρει καλά-καλά γιατί. Α



Ό,τι για εσένα είναι σπουδαίο,
για εμάς είναι
ΤΑ ΠΑΝΤΑ



Οι κορυφαίες στιγμές σου
είναι αυτές που βλέπουν όλοι.

Όμως, οι σπουδαίες στιγμές σου
είναι εκείνες που δεν θα δει κανείς.

Αυτό είναι το πραγματικό μεγαλείο σου.

INTERAMERICAN

FREE VOICES

Τα νούμερα της εβδομάδας

Του ΣΤΑΜΑΤΗ ΖΑΧΑΡΟΥ

3,2 εκατομμύρια ευρώ τουλάχιστον φέρεται να υπεξαίρεσε η εγκληματική οργάνωση από τις δωρεές πολιτών στη ΜΚΟ Παιδική Χαρά. Το ίδιο όνομα θα πρέπει να αποδοθεί και στους ελεγκτικούς μηχανισμούς που δεν παρατήρησαν τίποτε μέχρι ο Χρυσοχοΐδης να βρει κάποιους κανονικούς αστυνομικούς και να φτιάξει το «Ελληνικό FBI». Θυμίζω ότι το ΚΚΕ μιλούσε τότε για «κοροϊδία των πολιτών και αστυνομοκρατία», ενώ ο ΣΥΡΙΖΑ κατηγορούσε την κυβέρνηση ότι «εφευρίσκει βαρύγδουπους "αμερικανικούς τίτλους" για να εντυπωσιάσει την κοινή γνώμη μέσω των τηλεοπτικών παραθύρων». Τώρα –μετά τις αλεπάλληλες επιτυχίες– κάνουν γαργάρα τις προηγούμενες δηλώσεις. Και αυτό είναι τέχνη.

6 άτομα συνελλήφθησαν την περασμένη Παρασκευή.

1,16 εκατομμύρια ευρώ πιστώθηκαν (κυρίως μέσω IRIS) σε προσωπικούς λογαριασμούς του Φιρινίδη. Του ανθρώπου ο οποίος φέρεται ως εγκέφαλος της οργάνωσης.

8 χρόνια λειτουργούσε ανενόχλητη η οργάνωση. Το πλούσιο έργο της συνίσταται σε βλαχομπαρόκ σέλφις από ταξίδια και νυχτερινά μαγαζιά. Λογικό να μην τον πάρει κανείς χαμπάρι.

11 συλλήψεις πραγματοποίησαν οι «αδιάφθοροι» της ΕΛΑΣ στην Πολεοδομία Κατερίνης.

21 συλλήψεις είχαν πραγματοποιηθεί τον Δεκέμβριο του 2024 στην Πολεοδομία Χαλκιδικής για κύκλωμα διαφθοράς και παράνομες οικοδομικές άδειες.



© EPA / DUSTIN SAFRANEK

20 ετών και 2 μηνών ήταν την Κυριακή ο Αντρέα Κίμι Αντονέλι, όταν έγινε ο νεαρότερος παγκόσμιος πρωταθλητής στην ιστορία της F1.

36 συνολικά πιλότοι της F1 ανήκουν στο κλειστό αυτό club.

19 ετών και 6 μηνών ήταν ο Κίμι στις 14 Μαρτίου τρέχοντος, όταν κατέκτησε την πρωτη pole position της καριέρας του στη Σαγκάη της Κίνας. Σε καμία περίπτωση δεν φαντάζονταν τότε ότι θα κατακτούσε τον τίτλο.

11 χρόνια κάθειρξη και πρόστιμο 110.000 ευρώ επιβλήθηκε στην πρώην διευθύντρια της ΔΟΥ Χαλκίδας, η οποία είχε συληφθεί τον Μάιο του 2024. Ενδεικτικά είναι τα παραδείγματα και αποτελούν απάντηση στο αθώο ερώτημα δημοσιογράφων «γιατι τους πιάνουν τώρα;». Φυσικά απαντούν οι ίδιοι «διότι έρχονται εκλογές».

20,42% έλαβε το κόμμα Λικούντ του Μπενιαμίν Νετανιάχου στις εκλογές της περασμένης εβδομάδας στο Ισραήλ και βρέθηκε στην πρώτη θέση.

53 έδρες εξασφαλίζει το «δεξιό μπλόκ» του Ισπανλινού πρωθυπουργού. Του λείπουν ωστόσο οκτώ έδρες για να σχηματίσει κυβέρνηση και το εγχείρημα δεν μοιάζει απλό. Το πιθανό σενάριο είναι να συνεχίσει να κυβερνά ο Νετανιάχου και να ξανακάνει εκλογές εντός του 2027.

89 ετών είναι πλέον ο Πρόδρομος Εμφιετζόγλου, ο πολυσυζητημένος επιχειρηματίας των κατασκευών, και ωρίμασε αρκετά ώστε να αποφασίσει ν' αλλάξει το όνομά του σε «Πρόδρομος Ελεύθερος». Το είχε ονειρευτεί και ο Βουτσάς στην ταινία όπου «είχε και κότερο» (*«Κορίτσια για φίλημα»*), επειδή όμως τον έλεγαν Κώστα Καλιακούδα. Το Εμφιετζόγλου είναι σαφώς καλύτερο.

92 ετών είναι μια κυρία από τη Θεσσαλονίκη, η οποία, όπως έκαναν γνωστό τα media, θα έχανε το σπίτι της από πλειστηριασμό. Ο Αλέξης Τσίπρας μίλησε για «λεηλασία της περιουσίας των δανειοληπτών από servicers και funds», ενώ, ακολουθώντας την επικολυρική παράδοση της υστερικής αριστεράς, έκανε λόγο για την ύπαρξη «δύο Ελλάδων κάτω απ' τον ίδιο ήλιο».

87% αναπηρία είχε η συγκεκριμένη συμπολίτης μας, στην οποία, ωστόσο, έγινε γνωστό ότι δεν ανήκει το σπίτι. Ο Νίκος Ανδρουλάκης, με αφορμή το περιστατικό, κατηγόρησε την κυβέρνηση ότι με τις επιλογές της «νομοθετεί την ομηρία των δανειοληπτών». Η τέχνη τού να δείχνεις ενσυναίσθηση στα καλύτερά της.

100.000 ευρώ ήταν το ποσό του δανείου και συνήφθη σε ελβετικό φράγκο. Η Εθνική Τράπεζα δεν ήλεγξε ποτέ –συμφωνα με δηλώσεις του οφειλέτη– πού πήγαν τα λεφτά.

2 από τα 6 παιδιά της ηλικιωμένης είχαν λάβει το δάνειο με τον χαρακτηρισμό «επισκευαστικό». Σύμφωνα με δηλώσεις του ενός υιού, και άλλα τέκνα της οικογένειας είχαν λάβει δάνεια που δεν αποπληρώθηκαν.

4 μόλις δόσεις πληρώθηκαν. Το δάνειο δεν κατευθύνθηκε ποτέ σε επισκευές, αλλά ένα εκ των τέκνων το μετέτρεψε αυτοβούλως σε επιχειρηματικό. Η επιχείρησή του φαλίρισε. Κατόπιν αυτών, ευτυχώς που δημιουργήθηκε ένα «κύμα αλληλεγγύης», συμφωνα με τον Τσίπρα. Τον άνθρωπο που ονειρεύεται να μας κανει Ισπανία της ανατολής, ίσως περισσότερο ακόμη και από τον Ανδρουλάκη.

35% είναι η νόμιμη διείσδυση της συνδρομητικής τηλεόρασης στην Ελλάδα, σύμφωνα με όσα είπε ο CEO της Telecom (δηλαδή του ΟΤΕ) Κώστας Νεμπής σε τηλεδιάσκεψη με αναλυτές.

50%-60% είναι το ποσοστό στην υπόλοιπη Ευρώπη. Όχι ότι εδώ δεν βλέπουμε, η έμφαση πρέπει να δίδεται στο «νόμιμη».

802.443 συμδομητές έχει η Magenta TV (δηλαδή η Cosmote TV).

VERBA VOLANT

ΠΑΥΛΟΣ ΧΑΪΚΑΛΗΣ

«Εδώ είναι στις 9 Σεπτεμβρίου στις 14:00 η ώρα που πήγε, 13:58 που πήγε στο ιατρείο και εδώ βλέπουμε τι έχει συμβεί, το μοιραίο του πράγματος. Ο Κρόνος είναι πάνω στον προοδευμένο Άρη-Ποσειδώνα. Αυτό είναι δηλητηρίαση. Δηλητηριάστηκε το αίμα του». Ο πρώην υφυπουργός Εργασίας (ο οποίος άλλαξε τον ρου της ιστορίας όταν αποκάλυψε απόπειρα χρηματισμού του από κάποιον απ' το χωριό – δεν τον ξέρεις) τα ξηγάει ωραία για τον θάνατο του Μαζώ. Κι εγώ, μια φορά που είχα φάει μύδια ενώ ο Κρόνος ήταν καβάλα στον Άρη-Ποσειδώνα, είχα πάθει μια τροφική δηλητηρίαση τύπου «σερπαντίνα».

ΝΤΟΡΑ ΜΠΑΚΟΓΙΑΝΝΗ

«Κλείσ' το το στόμα σου, πουλάκι μου, κλείσ' το». Με δασκαλίστικο ύφος η έμπειρη πολιτικός ζητά από «διακόπτρια» να πάψει και δέχεται το προβλεπόμενο μπούλινγκ. Διότι ένα υστερικό εγχώριο ακροατήριο θεωρει δικαίωμα του καθενός να εισβάλλει σε συνεντεύξεις Τύπου και να μην αφήνει κανέναν άλλο να μιλήσει.

ΗΛΙΑΣ ΚΑΣΙΔΙΑΡΗΣ

«Ο Τσίπρας με τη γυναικοειδή κατανομή λίπους και τον σωματότυπο αχλάδι». Δεν εξεπλάγην από το –αναμενόμενα– χυδαίο της δήλωσης. Εξεπλάγην από το γεγονός ότι αυτή θεωρείται «πολιτική κριτική» από κάποιους που θέλουν να «πολεμήσουν το σύστημα».

ΜΑΡΙΑ ΚΑΡΥΣΤΙΑΝΟΥ

«Να φωνάξουμε ένα πχηρό "Οχι", όπως αυτό που βροντοφώναξε ο Ιωάννης Μεταξάς». Δεν μπορεί παρά να το κάνει επίτηδες. Για να σπάσει τα νεύρα (και όχι μόνο) των αριστερών που την περιέφεραν στα ευρωκοινοβούλια, εκείνων που την πρότειναν για ΠτΔ και των άλλων που ήλπιζαν ότι είναι η μεσσίας που θα τους απαλλάξει από τον επάρατο Κούλη.

Δημοσκοπήσεις:

Πολλά και αλλεπάλληλα είναι τα γκάλοπ και αναμένονται πάντοτε με ενδιαφέρον. Να μη σας πω ότι από πολλούς εκλαμβάνονται σχεδόν ως αποτελέσματα πραγματικών εκλογών, τα οποία προκαλούν σε κάποιους πανηγυρισμούς και σε άλλους κατάθλιψη. Κι αυτό διότι εδώ και μήνες η εικόνα είναι χονδρικά η ίδια. Η ΝΔ προηγείται, ακολουθεί σε απόσταση διψήφιου ποσοστού η ΕΛΑΣ, ενώ το ΠΑΣΟΚ είναι ασφαλώς τρίτο. Από κει και κάτω δεν υπάρχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον, αφού το κόμμα της Ελπίδας για τη Δημοκρατία στέρεψε πολύ γρήγορα – κάτι που για πολλούς ήταν αναμενόμενο. Τα φημολογούμενο κόμμα Σαμαρά πρέπει πρώτα να ιδρυθεί και να δηλωθεί για να αρχίσουν να το μετρούν κανονικά. Κάποτε θεωρούνταν αυτό που θα εμπόδιζε την αυτοδυναμία της ΝΔ. Σήμερα φαίνεται ότι απλώς θα ανακατέψει ελαφρώς τον ακροδεξιό χώρο – και αν...

Ενδιαφέρον έχουν φυσικά τα κόμματα που μπορούν να εμπλακούν στη διακυβέρνηση της χώρας. Χωρίς, βεβαίως, να ξεχνάμε ότι ο αριθμός των κομμάτων που θα εισέλθουν στη Βουλή θα καθορίσει και το ποσοστό της αυτοδυναμίας. Η πιθανότητα ενός κανονικού πύργου της Βαβέλ είναι πάντα εδώ, όπως φυσικά και η ακυβερνησία. Αν μάλιστα πάρει κανείς στα σοβαρά τις σημερινές δηλώσεις των κομμάτων, η πιθανότητα να προκύψει ακυβερνησία είναι μεγάλη. Αφού κανείς δεν θέλει να συμπράξει με τον πρώτο, τον «τρισκατάρατο». Η χώρα αυτή ανέκαθεν αναζητεί εμμονικά μια ευκαιρία να αυτοκαταστραφεί, να καταρρεύσει από μόνη της, αλλά ευτυχώς μέχρι στιγμής αποτυγχάνει. Και να λέμε πάλι καλά που κανένα κόμμα δεν θέλει να την καταστρέψει. Διότι το έχουμε ζήσει κι αυτό, όταν πρόσφατα γλιτώσαμε το Grexit και την πτώχευση, και μάλιστα στο χιλιοστό. Μήπως λέω πολύ και στην πραγματικότητα είναι εκατομμυριοστό;

Το ΠΑΣΟΚ θα ήταν πολύ ευχαριστημένο αν ήταν πρώτο, έστω και με μία ψήφο διαφορά από το δεύτερο. Θα ήταν λιγότερο ευχαριστημένο αν είχε υπερκεράσει την ΕΛΑΣ, που του έκλεψε άκαρδα τη δεύτερη θέση. Αλλά η τρίτη, στην οποία βρίσκεται τώρα, κάνει τα μαύρα πανιά να ανεμίζουν στη Χαριλάου Τρικούπη. Έστω κι αν τσιμπάει κάτι. Και αναμένονται μουρμούρες και εσωστρέφεια, έστω κι αν η μαχητικότητα –για να μη γράψω τοξικότητα– απέναντι στον Μητσοτάκη εκτονώνει προς το παρόν τη δυσαρέσκεια για την ηγεσία. Αλλά είναι περισσότερο από προφανές ότι το κύριο πρόβλημα του ΠΑΣΟΚ είναι η ηγεσία και η ηγετική του ομάδα. Και αυτό είναι μετρημένο, αφού ο Ν. Ανδρουλάκης έχει ένα γλίσχρο 6% στην καταλληλότητα για πρωθυπουργός, όταν το ποσοστό του κόμματος είναι σχεδόν διπλάσιο. Με δυο λόγια, πάνω από τους μισούς που ψηφίζουν ΠΑΣΟΚ δεν φαντάζονται τον πρόεδρό του ως πρωθυπουργό της χώρας. Πρόβλημα!

Η ΕΛΑΣ, το κόμμα του Αλέξη Τσίπρα δηλαδή, ενώ έκανε ένα εντυπωσιακό άνοιγμα, χάνει την αρχική δυναμική της. Τα νέα πρόσωπα και η νέα κάπως «δεξιά», για τα αριστερά δεδομένα, γραμμή που προσπάθησε να πλασάρει δεν περπατάνε. Τα πρόσωπα

Κανείς δεν είναι ευχαριστημένος;

Του ΛΕΩΝΙΔΑ ΚΑΣΤΑΝΑ

είναι άπειρα και διαθέτουν μια κάπως χαλαρή επαφή με την πολιτική. Γι' αυτό εξάλλου άνοιξαν οι πόρτες και δέχονται παλιά αλλά δοκιμασμένα στελέχη του ΣΥΡΙΖΑ, που μπορούν να αντεπεξέλθουν καλύτερα στις καθημερινές πολιτικές διαμάχες. Δηλαδή αναπαλαίωση;

Ο Αλέξης δεν κέρδισε τις αρχικές εντυπώσεις. Στην ουσία βρέθηκε λιποβαρής, αφού η ΕΛΑΣ δεν παρουσίασε προγραμματικά κάτι καινούργιο. Δηλαδή φρέσκες ή ρηξικέλευθες, αλλά πάντα γόνιμες και κοστολογημένες, προτάσεις για την τύχη της Ελλάδας. Και γι' αυτό κατέφυγε πολύ γρήγορα στον «αντιμητσοτακικό βερμπαλισμό» – κάτι στο οποίο επιδίδεται σύσσωμη η αντιπολίτευση. Διαφορετικά όμως πράγματα περίμεναν οι φαν του. Η αλήθεια είναι ότι τον περίμεναν και πάλι ως μεσσία. Όχι για την καταστροφή όπως τότε, αλλά για την ανοικοδόμηση. Οπότε ούτε και στην ΕΛΑΣ είναι ευχαριστημένοι. Και γι' αυτό άρχισαν οι γκρίνιες και οι αποστασιοποιήσεις.

Μήπως όμως το πρώτο κόμμα, η Νέα Δημοκρατία, είναι ευχαριστημένο; Δεν θα το 'λεγα. Οι φιλοδοξίες τόσο του πρωθυπουργού όσο και του κόμματός του καλύπτονται μόνο με μια νέα αυτοδυναμία. Με μια τρίτη συνεχόμενη διακυβέρνηση Κυριάκου Μητσοτάκη. Και τα ποσοστά των δημοσκοπήσεων τη δείχνουν μακριά από τον στόχο. Κυριαρχεί στον χώρο του κέντρου χάρη στο γεγονός ότι ο αριστερισμός του ΠΑΣΟΚ τής αφήνει όλο το γήπεδο, αλλά αυτό δεν αρκεί. Έχει πολλά κόμματα δεξιά της, τα οποία μάλιστα μπαίνουν στη Βουλή, και ο ανταγωνισμός είναι ισχυρός. Και δεν μπορεί να κάνει και πολλά γι' αυτό, αφού η δυσαρέσκεια για τα έργα και τις ημέρες της αυξάνεται στον χώρο του κέντρου. Αν στρίψει δεξιά, θα χάσει από το κέντρο. Αν στρίψει περισσότερο προς το κέντρο, θα χάσει από δεξιά. Η ευφορία των προηγούμενων χρόνων τόσο για τον ηγέτη όσο και την ομάδα του δεν υπάρχει πια. Η πολιτική κυριαρχία έχει χαθεί ανεπιστρεπτί. Ωστόσο η αδυναμία των αντιπάλων της είναι χαρακτηριστική, οπότε δικαίως και φυσιολογικά βρίσκεται στην πρώτη θέση.

Το πολιτικό κλίμα μέχρι τις εκλογές δεν θα είναι εύκρατο και υγιεινό για τη ΝΔ. Τα Τέμπη, που αποτέλεσαν τη μεγαλύτερη απειλή γι' αυτήν, έχουν πλέον ξεθυμάνει και μαζί τους η Πλεύση και η Ελπίδα, που τράφηκαν από αυτά. Κάποιοι προσπαθούν να τα επαναφέρουν μέσω της παραπομπής Τριαντόπουλου, αλλά μοιάζει αφελές ανέκδοτο. Εκτός και αν προκύψουν καινούργια Τέμπη. Ο κρατικός μηχανισμός είναι ευεπίφορος σε τραγωδίες και το όποιο ανθρώπινο λάθος χρεώνεται πάντοτε στην εξουσία. Όχι όμως γενικά, αλλά στο κόμμα που κυβερνά και δη στον πρωθυπουργό. Και πολύ εύκολα παρουσιάζεται ως δολοφονία. Η αντισυστημική Ελλάδα είναι κυρίαρχη στα μυαλά της πλειοψηφίας των πολιτών, οπότε γεγονότα όπως τα Τέμπη μπορούν να προκαλέσουν καθοριστικές ανακατατάξεις.

Τα σκάνδαλα επίσης είναι πάντοτε εδώ και απειλούν τους κυβερνώντες. Το πραγματικό σκάνδαλο του ΟΠΕΚΕΠΕ προφανώς έχει ξεχαστεί, αφού τελείωσαν και οι προσπάθειες της Κοβέσι να βγάλει λαγό από το καπέλο και ο ίδιος ο ΟΠΕΚΕΠΕ. Υπάρχει όμως το σκάνδαλο των υποκλοπών που αναμένεται να ζεστάνει και πάλι την ατμόσφαιρα. Αφού τον Δεκέμβριο εκδικάζεται η έφεση που άσκησαν οι τέσσερις επιχειρηματίες κατά της πρωτόδικης απόφασης. Και κάποιοι μιλάνε για νέες αποκαλύψεις που ενοχοποιούν πολιτικά πρόσωπα και πράγματα. Και ο Δεκέμβριος είναι ακόμα πιο κοντά στις εκλογές. Ωστόσο η οικονομική κατάσταση των πολιτών είναι αυτή που θα βαρύνει σημαντικά στην επιλογή τους. Τα μακροοικονομικά της χώρας πάνε καλά, αλλά τα όσα επιδοματικά προανήγγειλε ο πρωθυπουργός στη Θεσσαλονίκη δεν φαίνεται ότι μπορούν να αντισταθμίσουν την ακρίβεια της καθημερινότητας. Υπάρχει κρίση πολιτικής εμπιστοσύνης προς την κυβέρνηση, έξω και πέρα από τις πραγματικές συνθήκες, η οποία εμποδίζει τη ΝΔ να πλησιάσει την αυτοδυναμία.

> Το «Να είστε ρεαλιστές, να ζητάτε το αδύνατο» μπορεί να ήταν ένα έξυπνο σύνθημα για τον Μάη του '68, αλλά δεν δίνει λύση στον Μάη του '27

Το μεγάλο δίλλημα είναι: Σταθερότητα ή Αλλαγή; Όταν αυτό απαντηθεί, τα πράγματα θα εξομαλυνθούν – αλλά δεν έχει εύκολη απάντηση. Η σταθερότητα δίνει στον Κ. Μητσοτάκη μια ακόμα τετραετία σε μία ή δύο εκλογικές αναμετρήσεις. Η αλλαγή οδηγεί στην ακυβερνησία, αφού ο πόθος για την κυρία δεν είναι ικανός να δώσει σε κάποιο άλλο κόμμα την πρωτοκαθεδρία. Και είναι λογικό, γιατί η αλλαγή δεν έχει πρόσωπο, δεν έχει ηγέτη. Αναφέρεται σε μια θολή κατάσταση, σε κάποια δήθεν κυβέρνηση νττημένων, οι οποίοι μάλλον μισιούνται μεταξύ τους περισσότερο απ' όσο μισούν τον Μητσοτάκη. Και κυρίως δεν διαθέτουν ηγέτη κοινής αποδοχής αλλά και πανελλαδικής ή καλύτερα πανευρωπαϊκής ακτινοβολίας. Που να μπορεί να οδηγήσει τη χώρα με ασφάλεια σε μια ανασφαλή εποχή και να τους κάνει όλους οικονομικά ευκατάστατους με λιγότερους φόρους. Το «Να είστε ρεαλιστές, να ζητάτε το αδύνατο» μπορεί να ήταν ένα έξυπνο σύνθημα για τον Μάη του '68, αλλά δεν δίνει λύση στον Μάη του '27.

Κάποιος έγραψε εύστοχα ότι το μόνο που δίνει χαρά στη ΝΔ είναι οι δημοσκοπήσεις, δηλαδή η πραγματικότητα. Όλοι οι άλλοι τη βρίζουν. Για πραγματικούς ή και φανταστικούς λόγους. Οι ακροδεξιοί γιατί τη θεωρούν κεντροδεξιά, οι αριστεροί γιατί τη θεωρούν ακροδεξιά, οι μεταρρυθμιστές γιατί δεν έκανε τις μεταρρυθμίσεις των ονείρων τους, οι συνταξιούχοι γιατί δεν τους έδωσε 13η σύνταξη, οι τουρκοφάγοι γιατί είναι διαλλακτική, και γενικώς οι έτσι γιατί δεν είναι αλλιώς. Το 45% τη θεωρεί αποκλειστικά υπεύθυνη για την ακρίβεια, το 60% δεν είναι ευχαριστημένο από τα έργα και τις ημέρες της και το 70% θέλει αλλαγή. Ποια αλλαγή; Τρέχα γύρευε. Γενικώς αλλαγή. Ούτε οι πολίτες είναι ευχαριστημένοι. **Α**



FREE VOICES

Ψάχνουν σωσίβιο στη διαφθορά

Του ΠΑΝΤΕΛΗ ΚΑΨΗ

Τα στελέχη του ΠΑΣΟΚ και της ΕΛΑΣ τους τελευταίους μήνες παρακολουθούν με πάθος τις δημοσκοπήσεις. Το βασικό τους ενδιαφέρον, όμως, δεν είναι ποιο κόμμα προηγείται, αλλά να δουν ποιος από τους δύο κερδίζει την κούρσα του... δεύτερου. Και βέβαια πανηγυρίζουν για μετατοπίσεις της βελόνας πολύ κάτω από το περιθώριο στατιστικού λάθους. Για τους ψηφοφόρους τους, ωστόσο, όλες οι δημοσκοπήσεις αποτελούν πηγή απελπισίας. Άλλο τους ενδιαφέρει: ότι η ΝΔ παραμένει κυρίαρχη απέναντι σε μια διασπασμένη αντιπολίτευση. Το αποτύπωσε καλά στο Facebook γνωστή κεντροαριστερή δημοσιογράφος με πολυετή θητεία στο κοινοβουλευτικό ρεπορτάζ: «Οι ευθύνες των δύο (ΠΑΣΟΚ/ΕΛΑΣ) για τρίτη θητεία της δεξιάς είναι μεγάλες και ασυγχώρητες». Από κάτω είχε πολλά like, ανάμεσά τους και από πολιτευτές του ΠΑΣΟΚ και του ΣΥΡΙΖΑ.

Δύσκολα μπορεί να διαφωνήσει κανείς. Αλλά βέβαια για τις ευθύνες υπάρχουν πολλές και διαφορετικές ερμηνείες. Η προφανής και αυτή που οι περισσότεροι έχουν στο μυαλό τους είναι η αδυναμία των δύο κομμάτων να συνεργαστούν. Δεν είναι αναγκαστικά η πραγματική. Ούτε έχει και σημασία: τέτοια πιθανότητα δεν υπάρχει ως τις εκλογές. Οι λόγοι γνωστοί και χιλιοειπωμένοι: για τα ηγετικά στελέχη το ποιος θα έχει το πάνω χέρι και ποιος θα είναι ο επικεφαλής υπερτερεί κάθε άλλου στόχου. Ακόμα και του να ντηθεί ο Μητσοτάκης. Προσωπικές φιλοδοξίες είναι αυτές. Φυσικά υπάρχουν κι άλλα, πιο σημαντικά ζητήματα. Και στα δύο κόμματα υπάρχει μια μερίδα των οπαδών η οποία θα θεωρήσει μια τέτοια συνεργασία περίπου ως προδοσία. Στο ΠΑΣΟΚ θα το θεωρήσουν παράδοση στον λαϊκισμό του Τσίπρα. Και στην ΕΛΑΣ εγκατάλειψη της αριστερής ψυχής τους. Που πάει να πει ότι το ποσοστό που θα έπαιρνε ένα συνεργατικό σχήμα μπορεί να ήταν σημαντικά μικρότερο του αθροίσματος των δύο ξεχωριστά. Με τα σημερινά δεδομένα, μάλιστα, είναι πολύ πιθανό να έδινε και λίγους αλλά πολύτιμους πόντους στη ΝΔ.

Οι ευθύνες, ωστόσο, της αντιπολίτευσης για την κυριαρχία της ΝΔ βρίσκονται αλλού. Στην αδυναμία της να υποστηρίξει μια αξιόπιστη εναλλακτική. Ένα πρόβλημα που γίνεται ακόμα μεγαλύτερο το τελευταίο διάστημα από αυτό το απίστευτο αλισβερίσι υποψηφίων οι οποίοι μετακινούνται από κόμμα σε κόμμα. Ένα παζάρι στελεχών που πηγαινοέρχονται με μοναδικό κριτήριο το σε ποιο κόμμα ελπίζουν ότι θα έχουν τις μεγαλύτερες πιθανότητες εκλογής.

Στο ΠΑΣΟΚ, για παράδειγμα, έχει ειπωθεί μεταξύ σοβαρού και αστείου ότι διαθέτει σήμερα περισσότερους υποψήφιους του ΣΥΡΙΖΑ απ' ό,τι ο ίδιος ο Τσίπρας. Και μπορεί κανείς να φανταστεί πολλούς ψηφοφόρους του να θέλουν να σπάσουν την τηλεόραση όταν βλέπουν ότι εκπροσωπούν το κόμμα τους επιφανείς συριζαίοι όπως ο Αυλωνίτης, ο Παππάς ή ο Φαραντούρης. Ιδίως όταν οι τελευταίοι διατηρούν απαράλλακτη της ρητορική τους, υπονομεύοντας το προφίλ του σοβαρού και υπεύθυνου κόμματος. Όσο για τον Τσίπρα, αφού ανακάλυψε ότι έχει πρόβλημα στελεχών και εκπροσώπησης στα κανάλια, σιγά σιγά επαναπατρίζει τους πρώην συντρόφους του. Αυτούς που ο ίδιος απαξίωνε τοποθετώντας τους στον εξώστη. Τόσο που άσπονδοι φίλοι μιλούν πια όχι για ΕΛΑΣ, αλλά για ΣΥΡΙΖΑ Νο 2. Σ' αυτά τα ζητήματα, στην έλλειψη αξιοπιστίας δηλαδή, δεν απαντά η συνεργασία των δύο κομμάτων. Απεναντίας, μπορεί να την επιδεινώσει αν δοθεί η εντύπωση μιας ευκαιριακής συμπόρευσης με στόχο το ρεσάλτο στην εξουσία.

> Την αξιοπιστία δεν μπορείς να την προμηθευτείς στα σούπερ μάρκετ των συμβουλευτικών εταιρειών. Κι όσο εύκολα τη χάνεις, τόσο δύσκολα την ανακτάς.

Το κακό είναι ότι την αξιοπιστία δεν μπορείς να την προμηθευτείς στα σούπερ μάρκετ των συμβουλευτικών εταιρειών. Κι όσο εύκολα τη χάνεις, τόσο δύσκολα την ανακτάς. Συνταγή δεν υπάρχει. Μια καλή αρχή, πάντως, θα ήταν να συμμαζευτεί ο πολιτικός λόγος, ιδίως υποψηφίων βουλευτών.

Τα περιστατικά διαφθοράς που αποκαλύφθηκαν πρόσφατα προσφέρουν ένα καλό παράδειγμα. Μια σοβαρή αντιπολίτευση θα μπορούσε φυσικά να ασκήσει κριτική για την έκταση της διαφθοράς. Θα αναγνώριζε, ωστόσο, ότι πρόκειται για σημαντικές επιτυχίες. Πολύ περισσότερο μάλιστα επειδή προήλθαν από μια κυβερνητική πρωτοβουλία, τη δημιουργία της υπηρεσίας καταπολέμησης οργανωμένου εγκλήματος. Αντ' αυτού η αντιπολίτευση προσέφυγε στη συνωμοσιολογία. Ο Φαραντούρης, ίσως το πιο προβεβλημένο στέλεχος του ΠΑΣΟΚ στα κανάλια σήμερα, ούτε λίγο ούτε πολύ είπε ότι, όσο το ΠΑΣΟΚ ανεβαίνει, τόσο θα αποκαλύπτονται τέτοιες περιπτώσεις! Και για να μη μείνει πίσω, η Μιλένα Αποστολάκη χαρακτήρισε «μεγάλη αποτυχία» την υπόθεση. Στο ίδιο μήκος κύματος, ο Αλέξης Τσίπρας υποστήριξε ότι ο κ. Μητσοτάκης «πετάει τη σαβούρα» για να σωθεί. Τον χαρακτήρισε μάλιστα «αρχιερέα της διαφθοράς», μιμούμενος τον Κ. Καραμανλή σε μία από τις χειρότερες στιγμές του, όταν επιτέθηκε στη νέμεση των λαϊκιστών, τον Κ. Σημίτη. Τέτοιου είδους επιθέσεις μπορεί να ικανοποιούν τους πιο ακραίους οπαδούς τους. Όσους δεν αντέχουν τον «Κούλη». Για τους μετριοπαθείς ψηφοφόρους, ωστόσο, απλώς ενισχύουν τη δυσπιστία τους απέναντι στην αντιπολίτευση. Αν μάλιστα αποτελούσαν μεμονωμένο φαινόμενο, το πρόβλημα θα ήταν μικρό. Μπορεί κανείς, ωστόσο, να διακρίνει ένα επαναλαμβανόμενο μοτίβο. Όσο ο Τσίπρας διαπιστώνει ότι το «ριμπράντινγκ» εξάντλησε τα όρια του, τόσο καταφεύγει σε ακρότητες και υπερβολές. Τις οποίες συνήθως ακολουθεί το ΠΑΣΟΚ, από φόβο μη μείνει πίσω, μην κατηγορηθεί ότι λοξοκοιτάζει προς τα δεξιά.

Ειδικά για τον Τσίπρα, πάντως, μετά το φιάσκο των προγραμματικών του διακηρύξεων και την κακοφωνία των στελεχών του για τη φορολόγηση του 1%, η διαφθορά φαίνεται πως μπαίνει στο επίκεντρο της ρητορικής του. Όχι όμως απλώς ως ένα φαινόμενο το οποίο πρέπει να χτυπηθεί – το αυτονόητο δηλαδή στο οποίο κανείς δεν μπορεί να διαφωνήσει–, αλλά ως υποκατάστατο της οικονομικής πολιτικής. Στο ερώτημα πού θα βρούμε τα λεφτά, έχει υποστηρίξει χαρακτηριστικά: «στη δικαιοσύνη και την εντιμότητα θα τα βρούμε τα λεφτά. Στο 1% που δεν μπορεί να ζει σε βάρος του 99% και στην καταπολέμηση της διαφθοράς».

Τελικά το «λεφτά υπάρχουν» αποτελεί μια σταθερά της πολιτικής μας ζωής. A

Πρόσβαση υπό όρους

Του ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΜΑΤΣΟΥΚΑ

«Σ' ευχαριστώ, ω Εταιρεία.
Εν αφθονία μού παρέχεις
Στέγη, τροφή και προστασία...»

Σε καθημερινή βάση, οι υπηρεσίες στις οποίες ζητώ πρόσβαση (κυβερνητικές, εταιρικές, εμπορικές) με καθηλώνουν σε μια θέση ανισχυρότητας, ενώ περιμένω να γίνει η σύνδεση/ να αναβαθμιστεί το status μου/ να επικαιροποιηθούν τα στοιχεία μου/ να εγκριθεί η πρόσβαση... Συχνότατα δε, εξαρτώμαι από άλλους, που γνωρίζουν καλύτερα ποια είναι η ακριβής ψηφιακή διαδρομή που πρέπει να ακολουθηθεί στην κάθε περίπτωση. Από εμένα ζητείται... ο χρόνος και η υπομονή μου.

Μια άδηλη μετατόπιση βρίσκεται σε εξέλιξη και μετακινεί τους ελεύθερους πολίτες προς μια καινούργιου τύπου υποτέλεια. Προς έναν ψηφιακό φεουδαλισμό, ο οποίος στερεί από τους καθημερινούς ανθρώπους το προνόμιο της ιδιοκτησίας, αντικαθιστώντας το με απλή χρήση, υπό όρους. Συμβαίνει σε κάθε πτυχή της ζωής μας και περιλαμβάνει κάθε είδους περιουσία.

> Αυτό που ονομάζουμε τεχνολογική πρόοδο είναι ταυτόχρονα μια συστηματική μετάθεση ιδιοκτησίας από το άτομο σε μακρινές εταιρείες και σε ένα διοικητικό κράτος που συνεργάζεται μ' αυτές

Για παράδειγμα, λογισμικά που παλιά τα αγοράζαμε και ήταν δικά μας εφ' όρου ζωής τώρα παίρνουν τη μορφή μιας αέναης συνδρομής. Οι κάρτες μνήμης και οι σκληροί δίσκοι αντικαθίστανται από την αποθήκευση στο Cloud, για την οποία πρέπει να καταβάλλεται ένα μηνιαίο κόστος στο διηνεκές. Τα CD και τα DVD, που η προηγούμενη γενιά (η δική μου) είχε διαθέσιμα για χρήση όποτε το επέλεγε, αντικαθίστανται από υπηρεσίες συνεχούς ροής (streaming), οι οποίες δικαιούνται να αφαιρούν περιεχόμενο, να αυξάνουν τις τιμές και να μας κλειδώνουν απέξω κατά την κρίση τους.

Αυτό που ονομάζουμε τεχνολογική πρόοδο είναι ταυτόχρονα μια συστηματική μετάθεση ιδιοκτησίας από το άτομο σε μακρινές εταιρείες και σε ένα διοικητικό κράτος που συνεργάζεται μ' αυτές, για τους δικούς του λόγους. Το αντίστοιχο συνέβαινε και στον φεουδαλισμό, όπου ο αγρότης δεν είχε κυριότητα της γης του – τη «δανειζόταν» και ζούσε με τη μόνιμη απειλή της κατάσχεσης από τον γαιοκτήμονα.

Σήμερα, ο ψηφιακός φεουδάρχης συλλέγει το νοίκι σε μηνιαίες δόσεις και διατηρεί το δικαίωμα να αναστείλει την πρόσβαση με το πάτημα ενός πλήκτρου. Κι αυτό το μοτίβο εξαπλώνεται. Τα αυτοκίνητα πλέον λειτουργούν με βάση λογισμικά που χρειάζονται αναβάθμιση και μπορούν να κλειδωθούν, είναι δηλαδή ιδιοκτησία που δεν την ελέγχουμε πλήρως. Βιβλία, εργαλεία και στοιχεία/data για την ίδια μας τη ζωή μετατρέπονται σε υπηρεσίες, η επαφή μας με τις οποίες είναι αυστηρά διαμεσολαβημένη. Αυτό ονομάζεται εκσυγχρονισμός προς χάριν αποτελεσματικότητας, αλλά είναι μια ριζική μετατόπιση στη σχέση ανάμεσα στο άτομο και στα αντικείμενα που στηρίζουν την αυτοδιάθεση. Ιστορικά, η ιδιοκτησία έχει υπάρξει κεντρικός άξονας μιας ελεύθερης κοινωνίας, με την έννοια ότι εκείνος που του ανήκαν τα εργαλεία και ο καρπός της εργασίας του ήταν υπόλογος, κατά κύριο λόγο στον εαυτό του και την κοινότητά του. Όταν στον ρόλο του γαιοκτήμονα μπαίνουν όμιλοι από παγκόσμιες τεχνολογικές εταιρείες, που συχνά συνεργάζονται στενά με κυβερνήσεις τις οποίες ενδιαφέρουν πολύ οι ψηφιακές ταυτότητες και η γενικευμένη επιτήρηση, το ρίσκο δεν είναι πλέον θεωρητικό.

Η συμμόρφωση με το ψηφιακό καθεστώς γίνεται προϋπόθεση της συμμετοχής στα κοινά. Οι κυρώσεις για τους αντιφρονούντες ίσως θα έπρεπε να περιλαμβάνουν τον επιλεκτικό αποκλεισμό τους από τα συστήματα υπηρεσιών. Σαν υπνοβάτες, μεταφερόμαστε ερήμην μας σ' ένα τοπίο όπου δεν διαχειριζόμαστε πλέον τις υποθέσεις μας, σίγουρα όχι χωρίς ψηφιακή διαμεσολάβηση. Πλέον δεν αγοράζουμε, αλλά νοικιάζουμε καθημερινές υπηρεσίες και αγαθά από εταιρείες και διοικητικούς οργανισμούς από την καλή θέληση των οποίων και εξαρτιόμαστε. Γλιστράμε αδιόρατα προς τη δυστοπία κι αλλοίμονό μας αν ξεχάσουμε τον κωδικό εισόδου. A

Η μούφα της επαγγελματικής ανθεκτικότητας

Και γιατί κάνω μόνη μου cancel σε δικό μου σχετικό κείμενο

Της ΙΩΑΝΝΑΣ ΜΑΡΑΓΚΟΥΔΑΚΗ

Είχα γράψει ένα κείμενο με τίτλο *«Μισείς τη δουλειά σου; Ξεκίνα με Job Crafting»* πριν από κάποιο διάστημα εδώ στην Α.Β., που, διαβάζοντάς το ξανά σήμερα, με δαιμονίζει. Εγώ η ίδια με δαιμονίζω που το είχα γράψει τότε.

Φυσικά δεν το έκανα με κακή πρόθεση. Πιο πολύ βασίστηκα σε κάτι που αποτελεί όντως ανάγκη αρκετών εργαζομένων σήμερα (τα είπε και πρόσφατη έρευνα του kariera). Την ανάγκη να θες να παραιτηθείς και να φύγεις νύχτα απ' τη δουλειά σου, τρέχοντας μάλιστα, όμως να μην μπορείς να το κάνεις μέχρι να βρεις το ιδανικό plan B (ή τουλάχιστον αυτό λες στον εαυτό σου). Το ένα λοιπόν έναυσμα ήταν αυτό και το άλλο ήταν η έκθεση Future of Jobs Report 2025 του WEF, η οποία κατέτασσε την ανθεκτικότητα (resilience, flexibility and agility για την ακρίβεια) ανάμεσα στις πιο σημαντικές δεξιότητες του σήμερα και του αύριο για κάθε εργαζόμενο, αναδεικνύοντάς την ως ένα από τα κορυφαία soft skills που αναζητούν οι εργοδότες παγκοσμίως.

Αυτή η έρευνα μου θύμισε μια φίλη που εκτιμώ πολύ, η οποία τυγχάνει να δουλεύει σε πολυεθνική και συνεργάζεται σε μεγάλο βαθμό με διεθνείς παίκτες. Πάει καιρός απ' όταν είχαμε βρεθεί και τη θυμάμαι να μου περιγράφει πόσο θα ήθελε να έχει αυτό το πολύτιμο resilience. Να μην την πληγώνουν πράγματα, να μην ταράζεται. Να παραμένει ψύχραιμη και συναισθηματικά ανεπηρέαστη υπό κάθε συνθήκη στη δουλειά της. Να γίνει ανθεκτική. Να αντέχει, ρε παιδί μου, πώς το λένε.

Τι ακριβώς πρέπει να μάθουμε να αντέχουμε;

Τι σημαίνουν όμως αυτές οι θεϊκές αρετές που οφείλουν να έχουν οι σύγχρονοι επαγγελματίες προκειμένου να είναι περιζήτητοι; Λίγο πολύ, το να προσαρμοζόμαστε στις όποιες άγνωστες και ολότελα καινούργιες προκλήσεις της εργασίας και της εποχής μας, να αντιμετωπίζουμε με περιέργεια και ενθουσιασμό κάθε αλλαγή, να ανακάμπτουμε τάχιστα έπειτα από «σφαλιάρες», να είμαστε σε θέση να διαχειριζόμαστε με ψυχραιμία προβλήματα και να αντέχουμε την πίεση, το άγχος και το στρες, διατηρώντας φυσικά την παραγωγικότητα, την απόδοση και τη δημιουργικότητά μας.

Μάλιστα. Ωραία. Έχετε γνωρίσει ποτέ κάποιο τέτοιο πρόσωπο; Εγώ ποτέ. Ποιος μπορεί να διατηρηθεί σε μια τέτοια κατάσταση για καιρό και δη σε συνθήκες έντονου εργασιακού βρασμού χωρίς να είναι βουδιστής μοναχός; Είναι τελικά σαν να μιλάμε για ένα ιδεατό μοντέλο επαγγελματία με ανθρώπινη μαμά και μπαμπά το ChatGPT, βγαλμένο από τις φαντασιώσεις ενός παγκόσμιου, δεσποτικού γέροντα εργοδότη που κρύβεται, ο μπαγάσας, πίσω από γενικεύσεις.

Ποια μπορεί να είναι η νέα πρόκληση στην οποία καλούμαστε να προσαρμοστούμε; Είναι η τεχνητή νοημοσύνη ή ο νέος manager που βρίζει και καταριέται νυχθημερόν χωρίς επιπτώσεις γιατί είναι καλός στα politics; Φαίνεται κάπως να χωράνε βολικά και τα δύο στην κατηγορία, ε; Τι είδους σφαλιάρα είναι αυτή που καλούμαστε να διαχειριστούμε με χάρη; Μια ξαφνική αλλαγή διοίκησης ή υποστελεχωμένα τμήματα και έλλειψη διαδικασιών και δομής στην εταιρεία;

Ποιο πρόβλημα είναι αυτό που απαιτεί την ψύχραιμη διαχείρισή μας και δεν πρέπει να ανακόπτει τη δημιουργικότητά μας; Είναι ζήτημα ισορροπιών ανάμεσα στα μέλη της ομάδας που απαιτεί δύσκολες συζητήσεις ή είναι ξεκάθαρο και απροκάλυπτο mobbing;

Με άλλα λόγια, παππού, γίνε λίγο πιο συγκεκριμένος. Τουλάχιστον, αν θες να μιλήσουμε για ανθεκτικότητα και ευελιξία, λέξεις με σοβαρή εννοιολογική ευρύτητα.

Άντεξα, κομμάτια κι όνειρα μάζεψα.

Οπότε ναι. Χωρίς να το καταλάβω και χωρίς να σπουδαιολογήσω, έγειρα κι εγώ στην πλευρά της φοβερής και τρομερής «ατομικής ευθύνης». Αυτής που υποστηρίζει ότι το burnout είναι αποκλειστικά ευθύνη ενός εργαζομένου, που είναι πολύ ευαισθητούλης και δεν μπορεί να διαχειριστεί τις επαγγελματικές του ευθύνες, και όχι οργανωσιακό ζήτημα που σχετίζεται σε τεράστιο βαθμό και με τη δομή κάθε εταιρείας, τις ελλείψεις, τις συνθήκες και την εταιρική κουλτούρα (ή την απουσία αυτής). Και ναι. Πρότεινα πασίχαρη job crafting (που εννοείται ότι είναι μια εξαιρετική πρακτική και αξίζει να δοκιμαστεί όταν οι συνθήκες το ευνοούν), ενώ υπάρχουν άνθρωποι που περνάνε πολύ δύσκολα μέσα σε γραφεία και ξέρουν καλά ότι, μιλήσουν δεν μιλήσουν για τα κακώς κείμενα σε κάποιον προϊστάμενο, το ίδιο κάνει.

Κλείνοντας, να ξέρετε, αυτό το κείμενο δεν θα τελειώσει με κλάμα και οδυρμό. Παρότι, σύμφωνα με έρευνα του EU-OSHA, τα στοιχεία της οποίας ανέδειξε πρόσφατα η ΕΟΚΕ, η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση στην ΕΕ σε εργασιακό στρες, κατάθλιψη ή άγχος, με ποσοστό 49% όταν ο μέσος όρος αγγίζει το 29%. Οπότε, στο σύγχρονο επαγγελματικό τοπίο της χώρας, το μόνο που δεν μας λείπει είναι το κλάμα.

> Σύμφωνα με έρευνα του EU-OSHA, η Ελλάδα κατέχει την πρώτη θέση στην ΕΕ σε εργασιακό στρες, κατάθλιψη ή άγχος, με ποσοστό 49%, όταν ο μέσος όρος αγγίζει το 29%

Αυτό όμως που επίσης έχουμε είναι μια κάποια μετατόπιση στο αφήγημα, τουλάχιστον σε επίπεδο συζητήσεων, που παλιά δεν γίνονταν ούτε γι' αστείο. Και όταν λέμε αφήγημα, βάλτε μέσα όλα τα καλούδια: εργασιακά στερεότυπα προηγούμενων δεκαετιών (βλέπε: η δουλειά είναι δουλειά, δεν χρειάζεται να μας αρέσει), ορισμούς για το ποιος είναι τελικά ο «σωστός» επαγγελματίας και την παραδοχή ότι για να γίνεις ένας τέτοιος, με βάση τα όσα ισχύουν (τρελά ωράρια, διαρκής διαθεσιμότητα, nonstop βάλσιμο πλάτης κ.λπ.), το burnout το έχεις σιγουράκι.

Οι συζητήσεις ανοίγονται λοιπόν και διευρύνονται, και συγχρόνως η Gen Z, αρέσει δεν αρέσει, φέρνει μια νέα θέαση των πραγμάτων (όπως αποδεικνύεται και από παγκόσμιες έρευνες της Deloitte). Κάπως το παλιό και το νέο, όπως πάντα συμβαίνει στη ζωή, θα κοντραριστούν, μπορεί και να συγκρουστούν, και τελικά, όπως επίσης πάντα συμβαίνει στη ζωή, η μπίλια θα κάτσει κάπου. Ενδεχομένως και κάπου αλλού. Κάπου όπου ίσως το να δουλεύεις δεν θα είναι αποκλειστικά και μόνο συνώνυμο του να αντέχεις. A

Δικαίωμα στην αποσύνδεση

Σε ποιες χώρες οι εργαζόμενοι μπορούν να αγνοούν τους εργοδότες τους μετά το ωράριο εργασίας;

Της ΑΛΕΞΑΝΔΡΑΣ ΤΣΟΛΚΑ

***«Η ικανότητα να μην απαντάς σε ένα e-mail μετά τις 6 το απόγευμα δεν είναι τεμπελιά. Είναι αυτοσυντήρηση!»*, γράφει η Κάρολ Γκράφμαν με ερευνητικό έργο στην τεχνολογική εξάρτηση και τη διαταραχή ύπνου λόγω overwork.**

Το 2019, ο ΠΟΥ αναγνώρισε επίσημα το burnout ως επαγγελματικό φαινόμενο και, το 2021, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμπεριέλαβε την αποσύνδεση στις οδηγίες για «υγιείς ψηφιακούς χώρους εργασίας», αντιμετωπίζοντας το φαινόμενο εργαζομένων με ψυχική κόπωση, άγχος, πανικούς, διαταραχές ύπνου, που οφείλονταν στην αόρατη μα διαρκή πίεση της εργασιακής διαθεσιμότητάς τους. Οι ψηφιακές τεχνολογίες και η ικανότητα επικοινωνίας με δεκάδες τρόπους, ανά πάσα στιγμή, σε όποιο μέρος στον κόσμο, έχουν κάνει ασαφή ή, καλύτερα, έχουν διαλύσει τα όρια μεταξύ εργασίας και προσωπικής ζωής. Η προστασία του δικαιώματος του εργαζόμενου να αποσυνδέεται προτάσσεται για να διατηρηθεί ιερός ο χρόνος του εκτός εργασίας και να προστατευτεί η ψυχική ηρεμία και η ανθρώπινή του αξιοπρέπεια. Ανταγωνισμός, συνεχής κριτική και αξιολόγηση, ιλιγγιώδης ταχύτητα, νέα δεδομένα με ενημέρωση διαρκείας, εργασιακές εντάσεις, θόρυβος, συνεργατικές ισορροπίες, ετοιμότητα ανά πάσα στιγμή. Κάπου φτάνει κιόλας! Η δυνατότητα να σταματάς, να αναπνέεις και να ξαναβρίσκεις τον εαυτό σου έξω από τις οθόνες δεν είναι καμιά πολυτέλεια, αλλά η ίδια η ανάγκη επιβίωσης.

Η δρ. Μαρία Ρούσου του ΕΚΠΑ, μελετώντας την οικονομική επίδραση της υπερεργασίας, απέδειξε πως οι επιχειρήσεις με πολιτικές αποσύνδεσης έχουν 20% λιγότερες ασθένειες και 15% υψηλότερη παραγωγικότητα, ενώ το κόστος του burnout για τις ευρωπαϊκές οικονομίες ξεπερνά τα 190 δισ. ευρώ ετησίως. Ο δρ. Τζον Πίκαρντ, νευροεπιστήμονας του Στάνφορντ, έχει δείξει πειραματικά ότι το χρόνιο multitasking μειώνει την παραγωγικότητα κατά 40% και πως ο ανθρώπινος εγκέφαλος χρειάζεται τουλάχιστον 11 ώρες συνεχούς ανάπαυσης για αποτοξίνωση από το ψηφιακό στρες, ενώ τονίζει πως «οι εταιρείες που σέβονται την αποσύνδεση έχουν πιο δημιουργικούς και πιστούς εργαζόμενους». Η δρ. Κάιλα Σταρκ του Χάρβαρντ, ψυχίατρος που ειδικεύεται στη διαταραχή ύπνου από υπερβολική εργασία, με τις έρευνές της ξεκαθάρισε πως το μπλε φως από τις οθόνες καταστρέφει τη μελατονίνη, οδηγώντας σε χρόνια αϋπνία, και σε όλες τις συνεντεύξεις της δηλώνει κατηγορηματικά πως *«δεν υπάρχει υγιής παραγωγικότητα χωρίς αυστηρά όρια»*.

> Η δυνατότητα να σταματάς, να αναπνέεις και να ξαναβρίσκεις τον εαυτό σου έξω από τις οθόνες δεν είναι καμιά πολυτέλεια, αλλά η ίδια η ανάγκη επιβίωσης

Αυτοί αλλά και πολλοί άλλοι κορυφαίοι επιστήμονες σε όλο τον κόσμο έχουν τονίσει τις καταστροφικές συνέπειες της συνεχούς ψηφιακής συνδεσιμότητας, αποδεικνύοντας ακόμη πως η χρόνια υπερδιέγερση από e-mail και ειδοποιήσεις οδηγεί σε αύξηση στρες και ψυχοσωματική εξουθένωση, σε μείωση βασικών γνωστικών λειτουργιών, πως το 68% των εργαζομένων έχουν προβλήματα στις προσωπικές σχέσεις και πως χώρες με νόμους αποσύνδεσης έχουν υψηλότερα ποσοστά ευτυχίας. Έτσι, έγινε αναγκαιότητα η θεσμική προστασία των εργαζομένων και η νομική κατοχύρωση του δικαιώματος να μην ανταποκρίνονται σε επαγγελματικές επικοινωνίες εκτός ωραρίου υιοθετήθηκε σε πολλές χώρες.

Η Αυστραλία, πρόσφατα, μπήκε στις χώρες που έχουν εντάξει την αποσύνδεση στο εργατικό τους δίκαιο. Η νέα νομοθεσία, που τέθηκε σε ισχύ στις αρχές Οκτωβρίου, ορίζει ότι οι εργοδότες δεν επιτρέπεται να τιμωρούν ή να δυσχεραίνουν τους υπαλλήλους που αρνούνται να απαντήσουν σε μηνύματα, e-mails ή κλήσεις εκτός των ωρών εργασίας. Η Γαλλία στάθηκε πρωτοπόρος στη νομοθέτηση της αποσύνδεσης, εφαρμόζοντας από το 2017 το δικαίωμα που επιτρέπει στους εργαζομένους να αγνοούν επαγγελματικά e-mails εκτός ωραρίου. Ο νόμος αφορά εταιρείες με 50 ή περισσότερους υπαλλήλους και προβλέπει πρόστιμο έως και 1% της συνολικής αποζημίωσης του εργαζομένου σε περίπτωση μη συμμόρφωσης. Η γαλλική αγορά εργασίας είναι γνωστή για το αυστηρό της πλαίσιο, με νομικά κατοχυρωμένη 35άωρη εβδομαδιαία εργασία. Το Βέλγιο εφαρμόζει τη νομοθετική κατοχύρωση της αποσύνδεσης, από το 2022, αρχικά για τον δημόσιο τομέα και στη συνέχεια για ιδιωτικές εταιρείες με 20 ή περισσότερους υπαλλήλους. Οι εργαζόμενοι στη χώρα έχουν επίσης τη δυνατότητα για 4ήμερη εργασία, μια πολιτική που ενισχύει την ισορροπία μεταξύ επαγγελματικής και προσωπικής ζωής.

Στην Πορτογαλία, οι εργοδότες απαγορεύεται να επικοινωνούν με τους υπαλλήλους εκτός ωραρίου, εξαιρουμένης έκτακτης ανάγκης. Ο νόμος ορίζει επίσης ότι οι εργαζόμενοι έχουν δικαίωμα σε 9 συνεχόμενες ώρες νυχτερινής ανάπαυσης, κατά τις οποίες δεν πρέπει να ενοχλούνται. Στην Ιρλανδία, ένας Κώδικας Πρακτικής που εφαρμόστηκε πρόσφατα παρέχει στους εργαζόμενους το δικαίωμα να μην ασχολούνται με εργασιακά θέματα εκτός ωραρίου. Ο Κώδικας καλύπτει όλες τις μορφές απασχόλησης, από την εξ αποστάσεως εργασία έως την παραδοσιακή εργασία σε γραφείο. Το Ηνωμένο Βασίλειο, αν και δεν έχει εφαρμόσει ακόμη επίσημη νομοθεσία, φαίνεται να κινείται προς την ίδια κατεύθυνση. Έρευνες δείχνουν ότι σχεδόν 60% των εργαζομένων υποστηρίζουν την καθιέρωση του δικαιώματος στην αποσύνδεση. Στην Ελλάδα, το δικαίωμα στην αποσύνδεση έχει νομοθετηθεί κυρίως για τους τηλεργαζόμενους. Οι εργοδότες υποχρεούνται να σεβαστούν τις ώρες ανάπαυσης των υπαλλήλων και απαγορεύεται η χρήση μέσων ελέγχου που παραβιάζουν την ιδιωτικότητά τους. Η εφαρμογή του δικαιώματος αυτού αποτελεί βήμα προς την προστασία της ψυχικής υγείας και της ισορροπίας μεταξύ εργασίας και προσωπικής ζωής.

Στη ζωή μας, με τις αδιάκοπες αναλαμπές από οθόνες, με αλλεπάλληλα μηνύματα και εισερχόμενα, με τον διαρκή ηλεκτρονικό ήχο κάποιας ειδοποίησης, η αποσύνδεση γίνεται πολυτέλεια και, ταυτόχρονα, θεμελιώδης ανάγκη επιβίωσης. Δεν μιλάμε για ένα εργασιακό δικαίωμα, αλλά για μια συλλογική ανάσα, μια ανάκτηση του χαμένου χρόνου μας. Οι επιστήμονες μετρούν τη φθορά της υπερσύνδεσης σε νευρώνες και παραγωγικότητα. Οι νομοθέτες σχεδιάζουν κανόνες για να προστατεύσουν τις ώρες ανάπαυσης. Αλλά στο τέλος της ημέρας, η πραγματική αποσύνδεση δεν γράφεται σε νόμους, ούτε μετριέται σε ώρες. Βιώνεται μόνο. Κι ας καραδοκεί, άγρια και ύπουλη, η ενοχή σε κάθε μήνυμα, κλίση, e-mail που δεν απαντιέται!

Μα η ιστορία της αποσύνδεσης δεν έχει τελειώσει. Γράφεται κάθε φορά που επιλέγουμε να σβήσουμε μια ειδοποίηση, να αφήσουμε το τηλέφωνο αλλού και να παραδεχτούμε ότι δεν είμαστε μηχανές. Και ίσως αυτή να είναι η πιο σημαντική επανάσταση που μας περιμένει: όχι στα γραφεία, στις κοινοβουλευτικές αίθουσες για νομικές κατοχυρώσεις, ούτε στα δικαστήρια, αλλά στη σχέση μας με τον χρόνο, την αυτοπροστασία και την ηρεμία μας. A

Η **smart** επιστρέφει στις ρίζες της με το νέο **smart #2**

Η επιστροφή ενός αστικού icon σε μια νέα, ηλεκτρική εποχή



Η smart επιστρέφει στις ρίζες της με το νέο smart #2, επαναφέροντας τη φιλοσοφία που καθιέρωσε τη μάρκα σχεδόν τρεις δεκαετίες πριν, μέσα από μια σύγχρονη, αμιγώς ηλεκτρική πρόταση αστικής μετακίνησης. Εμπνευσμένο από την κληρονομιά του εμβληματικού smart fortwo, το νέο μοντέλο συνδυάζει τις χαρακτηριστικές compact διαστάσεις με τη σύγχρονη σχεδιαστική ταυτότητα της Mercedes-Benz.

Η διθέσια διάταξη, οι τροχοί στις τέσσερις γωνίες του αμαξώματος και οι ιδιαίτερα συμπαγείς αναλογίες διατηρούν αναλλοίωτο τον αυθεντικό χαρακτήρα της smart. Παράλληλα, οι καθαρές γραμμές, οι κομψές καμπύλες και οι προσεγμένες λεπτομέρειες προσδίδουν στο μοντέλο μια φρέσκια αισθητική, με έμφαση τόσο στη σχεδίαση όσο και στη λειτουργικότητα.

Με μήκος μόλις 2,746 μέτρα και κύκλο στροφής 6,95 μέτρα, το smart #2 υπόσχεται ευελιξία ακόμη και στους πιο απαιτητικούς αστικούς δρόμους. Η εργονομική καμπίνα, η έξυπνη αξιοποίηση των χώρων, η ενιαία διάταξη καθισμάτων και η πρακτική διαιρούμενη πίσω πόρτα ενισχύουν την καθημερινή χρηστικότητα.
Στον τομέα της ηλεκτροκίνησης, εξοπλίζεται με μπαταρία LFP 35,8 kWh, αυτονομία έως 290 km και κατανάλωση 13,6 kWh/100 km. Η ταχεία φόρτιση DC επιτρέπει την αναπλήρωση από 10% σε 80% σε περίπου 20 λεπτά, ενώ η λειτουργία V2L προσφέρει δυνατότητα τροφοδοσίας εξωτερικών συσκευών.

Το μοντέλο θα διατίθεται στις εκδόσεις pure, premium και couture, με την τελευταία να αποτελεί συλλεκτική έκδοση μόλις 999 αυτοκινήτων για την Ευρώπη, εκ των οποίων 50 θα διατεθούν στην Ελλάδα.



Εμπνευσμένο από την κληρονομιά του εμβληματικού smart fortwo, το νέο μοντέλο συνδυάζει τις χαρακτηριστικές compact διαστάσεις με τη σύγχρονη σχεδιαστική ταυτότητα της **Mercedes-Benz**



IT'S BACK



Ηλεκτρική αυτονομία: (WLTP): 290 km (Pure / Premium / Couture Edition). Το όχημα βρίσκεται επί του παρόντος σε διαδικασία έγκρισης τύπου και οι αναγραφόμενες τιμές ενδέχεται να είναι διαφορετικές.

ΟΔΟΙΠΟΡΙΚΟ ΣΤΗΝ **ΠΛΑΤΕΙΑ ΒΙΚΤΩΡΙΑΣ** ΚΑΙ ΤΟΝ **ΑΓΙΟ ΠΑΝΤΕΛΕΗΜΟΝΑ**

«Εδώ είμαστε πολίτες

Επιθέσεις σε περαστικούς, περιστατικά βίας, διακίνηση ναρκωτικών, εγκληματικότητα κι εγκατάλειψη. Πλατεία Βικτωρίας

Του **Δουκά Βελιδάκη**

Η περιοχή της Βικτώριας μέσα από τον φωτογραφικό φακό του urban photographer John Calyvas, ο οποίος ζει στην περιοχή και καταγράφει συστηματικά την καθημερινότητά της. Αριστερά, μια νυχτερινή όψη των δρόμων της γειτονιάς και δεξιά τρεις επιβάτες περιμένουν στον σταθμό του ΗΣΑΠ Βικτώρια.

τέταρτης κατηγορίας»

και Άγιος Παντελεήμονας. Ρεπορτάζ σε μια γειτονιά της Αθήνας όπου οι κάτοικοι ζητούν να ακουστεί η φωνή τους



© JOHN CALIVAS

Παρασκευή 11 Σεπτεμβρίου, οκτώμισι το βράδυ, στη γωνία Ελλοπίας και Αλκιβιάδου, λίγο πιο κάτω απ' την πλατεία Βικτωρίας. Πέντε άτομα περικυκλώνουν τη δημοσιογράφο Χριστίνα Γαλανοπούλου και τη μητέρα της, μια μικροκαμωμένη γυναίκα 80 χρονών, καθώς οι δυο τους κατευθύνονται προς το διαμέρισμά τους, που βρίσκεται στην περιοχή. Ο ένας σπρώχνει τη Χριστίνα, που έχει μπει ενστικτωδώς μπροστά. Ο άλλος γρονθοκοπεί τη μητέρα της στο πρόσωπο, την αρπάζει απ' το πουκάμισο για να της πάρει την τσάντα και τελικά τη σέρνει από τη μικρή αλυσίδα που φοράει στον λαιμό, μέχρι να της τη σπάσει, κι έπειτα πετάει τη γυναίκα με το πρόσωπο στην άσφαλτο. Οι υπόλοιποι κάνουν κλοιό γύρω τους μέχρι να τελειώσουν.

«Το μόνο που θυμάμαι, εκτός από τα πρόσωπα των δύο από αυτούς, ήταν το αίμα της μάνας μου παντού, στην άσφαλτο, πάνω μου, στο φόρεμά της», έγραψε δύο μέρες αργότερα η Χριστίνα, σε μια σοκαριστική ανάρτηση της στα social media. Δύο αστυνομικοί προσπάθησαν να σταματήσουν την αιμορραγία. Γείτονες κατέβηκαν να βοηθήσουν μάνα και κόρη, οι οποίες έφτασαν στον Ευαγγελισμό με ΙΧ. Σπασμένη μύτη, μώλωπες και πληγές σε όλο το σώμα. Η αστυνομία προχώρησε στη σύλληψη δύο εκ των δραστών λίγο αργότερα, κοντά στη γειτονιά. Σύμφωνα με πληροφορίες, ήταν ανήλικοι.



© ΛΟΥΚΑΣ ΒΕΛΙΔΑΚΗΣ

Ο Κωνσταντίνος Κυριακάκης στο μαγαζί του, κοντά στην πλατεία Βικτωρίας

Η Γαλανοπούλου γνωρίζει τη γειτονιά – η οικογένειά της ζει εκεί χρόνια τώρα. Μια περιοχή που άλλαξε πολλές φορές πρόσωπο. Η οργή της δεν στρέφεται συλλήβδην εναντίον των μεταναστών, αλλά πρωτίστως προς το κράτος και τις δημοτικές αρχές, που θεωρεί ότι άφησαν τους κατοίκους να συμβιώνουν με την εγκατάλειψη και την εγκληματικότητα.

Λίγες εβδομάδες μετά την επίθεση, περπατώ στη γειτονιά μαζί με τη Χριστίνα. Από την Πλατεία Βικτωρίας προς τα στενά, την πρώτη αίσθηση δημιουργούν οι βαριές οσμές από κουζίνες που ανακατεύονται με τη μυρωδιά του χασίς. Τη δεύτερη τα βλέμματα: καχύποπτα, κυρίως προς εμένα – έναν άντρα που το παρουσιαστικό του φαίνεται να μην κολλάει στην περιοχή. Ενώ περπατάμε, ξεκλέβω ματιές. Με ζυγίζουν, ίσως θεωρούν ότι είμαι αστυνομικός με πολιτικά. Στη διαδρομή η Χριστίνα μού δείχνει το ένα κλειστό μαγαζί μετά το άλλο. Ρολά κατεβασμένα σε δρόμους που κάποτε είχαν ζωή. Πίσω από μια πόρτα που χάσκει μισάνοιχτη αχνοφαίνονται αρκετά μηχανάκια με τις χαρακτηριστικές θήκες των delivery πίσω. Η περιοχή ανά σημεία, έχει τη δική της «οικονομία».

Δεν είναι μόνο οι προσωπικές μαρτυρίες που συνθέτουν την εικόνα. Μέσα σε λίγες εβδομάδες καταγράφηκε μια σειρά σοβαρών περιστατικών βίας στην ευρύτερη περιοχή. Στις 23 Σεπτεμβρίου, ένας 29χρονος δέχτηκε επίθεση με μαχαίρι στην οδό Φυλής και μεταφέρθηκε στο νοσοκομείο με σοβαρό τραύμα. Δύο ημέρες αργότερα, στις 25 Σεπτεμβρίου, άγνωστοι άνοιξαν πυρ με καλάσνικοφ εναντίον καταστήματος στην οδό Αγορακρίτου. Από τους πυροβολισμούς τραυματίστηκε ένα 10χρονο κορίτσι.

Είχαν προηγηθεί κι άλλες επιθέσεις. Στις 26 Αυγούστου, δύο άτομα πέταξαν μολότοφ σε επιχείρηση στον Άγιο Παντελεήμονα. Στις 8 Σεπτεμβρίου, κατάστημα στην οδό Αχαρνών έγινε στόχος επίθεσης με χειροβομβίδα. Επίσης, στις 5 Οκτωβρίου, το ίδιο κατάστημα δέχτηκε νέα επίθεση με χειροβομβίδα, η οποία αυτή τη φορά δεν εξερράγη.

«Πολίτες τέταρτης κατηγορίας»

Ο **Κωνσταντίνος Κυριακάκης** έχει από το 1980 γκαλερί στην οδό Χέυδεν, λίγα μέτρα από την πλατεία Βικτωρίας. Τον συναντάμε χωμένο ανάμεσα σε πίνακες, αφίσες και κορνίζες. Μια μορφή ασκητική. *«Ήταν καλύτερη περιοχή. Ανταγωνιζόταν το Κολωνάκι, γιατί είχε πολλούς καλλιτέχνες. Η πλατεία ήταν στέκι. Συγγραφείς, φοιτητές, καλλιτέχνες. Δεν ήταν όπως είναι τώρα. Γνωριζόμασταν όλοι. Ήμασταν μια γειτονιά».*

Η πορνεία υπήρχε πάντα στην περιοχή, αλλά δεν τον επηρέαζε. Και θυμάται με χιούμορ: *«Εγώ είχα πολλές πελάτισσες από εκεί τις δεκαετίες του '80 και του '90. Ερχόντουσαν κι ό,τι αφίσα έβαζα στη βιτρίνα με τη Μέριλιν Μονρόε δεν καθόταν πάνω από μία μέρα. Την αγόραζαν. Γιατί τότε ήταν πολλές και οι Ελληνίδες που είχαν σπίτια εδώ».* Σήμερα η εικόνα είναι άλλη. *«Τις βλέπω που πάνε δίπλα στο καφέ – δουλεύουν στη Φυλής. Είναι όλες αλλοδαπές και μικρές σε ηλικία. Δεν ξέρω, αλλά φαίνονται πολύ μικρές».*

Η αλλαγή ξεκίνησε στα μέσα της δεκαετίας του 2000. *«Φύγανε πάρα πολλοί Έλληνες και πήγανε πιο βόρεια, νότια, αφήσανε κενό και ήρθανε μετανάστες. Αυτό έγινε το 2005, κάπου εκεί ξεκίνησε. Το 2010 επιδεινώθηκε. Με την κρίση άρχισε μια πτώση, και γύρω στο 2015 δεν μπορούσαμε να μπούμε στο μαγαζί, οι μετανάστες κοιμόντουσαν απέξω».* Πρόνοια από το κράτος; *«Καμία... Μερικοί ιδιώτες φέρνανε φαγητό».*

Έζησε και τα χρόνια της Χρυσής Αυγής στην περιοχή. Θυμάται περιστατικά όπως μια νυχτερινή επίθεση στην Αριστοτέλους, όταν άντρες με μηχανές σταμάτησαν κι άρχισαν να κυνηγούν γυναίκες που βρίσκονταν στον δρόμο. *«Έμουν κι εγώ από πίσω τους με τη μηχανή και σταματάω λιγάκι και πάω να βάλω τις φωνές. Αλλά τους βλέπω με τα μαύρα και με κάτι μπράτσα τεράστια και λέω "ωχ, θα τις φάω εγώ στο τέλος". Δεν μίλησα κι έφυγα».* Το κουβαλάει ακόμα μέσα του: *«Το έχω βάρος».*

Και σήμερα; *«Πιστεύω ότι έχει πέσει η παραβατικότητα, αλλά υπάρχει απίστευτη βρόμα στην περιοχή. Κάνουν την ανάγκη τους έξω, φτύνουν, ο δήμος δεν καθαρίζει. Σιχαίνεσαι να πατήσεις – είναι μαύρα εντελώς τα πεζοδρόμια».* Και τα ναρκωτικά; *«Άμα βγεις μέχρι την πλατεία, σου έρχεται η μυρωδιά συνέχεια».* Η φήμη της περιοχής κοστίζει και στη δουλειά του. Πελάτες σταμάτησαν να έρχονται, καταστήματα κλείνουν. *«Δυο τρία μαγαζιά, που είχαν ακόμα λίγο περιθώριο οι ιδιοκτήτες μέχρι να βγουν στη σύνταξη, κλείσανε».*

Έχει γίνει μάρτυρας αρκετών περιστατικών βίας. Είδε τέσσερις άντρες να χτυπούν μια συμπατριώτισσά τους. *«Της έριχνε ένας σφαλιάρες. Και, με το που πλησιάζω λίγο, με τραβάει ο φίλος μου – βλέπω ότι δύο με κοιτάνε άγρια, κάνω πίσω και φεύγω».* Άλλο βράδυ, δύο άντρες έσπαγαν το αυτοκίνητο μιας γειτόνισσας απέναντι από την γκαλερί. *«Ο ένας καθόταν στα σκαλιά του σχολείου κι ο άλλος το έσπαγε. Βάζω τις φωνές: "Τι κάνεις εκεί;". Και γυρνάει, με κοιτάει με μίσος και σιγά σιγά σηκώνει το χέρι προς εμένα».* Κάλεσε την αστυνομία, αλλά, όση ώρα περίμενε εκεί, περιπολικό δεν εμφανίστηκε. Το χειρότερο το είδε πριν από 10 χρόνια, έξω από την πόρτα του: Πέντ' έξι άντρες περικύκλωσαν έναν άλλον, που προσπάθησε να αμυνθεί με μια αλυσίδα. *«Πετάγεται ένας και του ρίχνει τρεις μαχαιριές στα πλευρά. Μένω άφωνος».*

«Ήταν καλύτερη περιοχή. Ανταγωνιζόταν το Κολωνάκι, γιατί είχε πολλούς καλλιτέχνες. Η πλατεία ήταν στέκι. Συγγραφείς, φοιτητές, καλλιτέχνες. Δεν ήταν όπως είναι τώρα. Γνωριζόμασταν όλοι. Ήμασταν μια γειτονιά»

Τώρα προσπαθεί να συγκεντρώσει υπογραφές για ένα κείμενο διαμαρτυρίας προς τον δήμο, το υπουργείο και την αστυνομία. Δυσκολεύεται ακόμη και να βρει κάποιον να το γράψει. *«Τους λέω φέρτε μου ένα κείμενο και θα μαζέψω υπογραφές. Και μου λένε ο ένας "δεν μπορώ", ο άλλος "δεν ξέρω", φοβούνται».* Θέλει να δείξει ότι ο κόσμος πλέον έχει αγανακτήσει, αλλά θέτει έναν όρο: *«Ένα κείμενο που να μην είναι κατά των μεταναστών».*

Τι ζητά; *«Αστυνόμευση με περιπολικά που να μην έχουν τον φάρο. Γιατί, όταν σταματάει απέξω ένα αυτοκίνητο με τον φάρο, είναι σαν να λες σε όλους τους παραβατικούς "τρέξε", "φύγε". Άσ' τον φάρο. Βγες με πολιτικά».* Και, βέβαια, καθαριότητα, καθώς *«εδώ πλέον είμαστε πολίτες τέταρτης κατηγορίας».* Όταν του ζητώ ένα μήνυμα που θέλει να περάσει μέσα από το ρεπορτάζ, απαντά: *«Μία λέξη: Βοήθεια!».*

«Εδώ είμαστε στη Λωρίδα της Γάζας»

Περπατάμε μέσα στην Πλατεία Βικτωρίας. Μια παρέα μεταναστών στέκεται κρατώντας έναν μεγάλο σκύλο. Τριγύρω υπάρχουν νεαροί (στην πλειονότητά τους Αιγύπτιοι), που μάλλον αδιαφορούν για τους περαστικούς που επιταχύνουν τον βηματισμό τους καθώς διέρχονται. Ένας καταστηματάρχης δέχεται να μιλήσει υπό τον όρο της ανωνυμίας. Η εικόνα που περιγράφει για την πλατεία είναι ζοφερή. *«Το τελευταίο διάστημα έρχονται τουλάχιστον τέσσερις πέντε φορές τη μέρα αστυνομικοί. Τα ναρκωτικά είναι πολύ μεγάλο πρόβλημα. Ψάχνουν όλες τις κρυψώνες που τα βάζουν, στα παρτέρια, παντού».*

Η αστυνομική παρουσία, όπως λέει, είναι πρόσφατη. *«Δεν υπήρχε καμία αστυνόμευση μέχρι πρότινος. Περνούσαν πού και πού οι ΔΙ.ΑΣ., αλλά κι αυτοί απλά έκαναν βόλτα πάνω στην πλατεία κι έφευγαν».* Δεν το χρεώνει στους αστυνομικούς. *«Τα παιδιά εντολές είχαν».*

Τι είναι αυτό που βλέπει; *«Σοβαρή εγκληματικότητα».* Περιγράφει μια πρόσφατη συμπλοκή που ξέσπασε εκεί. *«Ξαφνικά γίνεται ένας σκοτωμός από το πουθενά. Κι αυτό που παρατήρησα είναι με τι βιαιότητα αντιμετωπίζουν ο ένας τον άλλον».* Ο ίδιος θεωρεί ότι τέτοιες συγκρούσεις –που είναι συχνές– σχετίζονται με τον έλεγχο της περιοχής και τη διακίνηση ναρκωτικών. Από κουβέντες με κόσμο της περιοχής, είναι κάπως σαν κοινό μυστικό ότι η πλατεία έχει γίνει στέκι διακίνησης.

Ρωτάω αν συνεχίζονται οι μεταναστευτικές ροές. *«Βλέπεις συνέχεια ανθρώπους με αποσκευές εδώ. Πρόχειρες αποσκευές. Και περιμένουν συνέχεια κάποιους να τους παραλάβουν. Όμως αυτή τη στιγμή δεν είναι αυτό το πρόβλημα, αλλά η εγκληματικότητα. Έχει αυξηθεί πολύ. Δεν τα είχαμε αυτά παλιά».*

Ο φόβος έχει αλλάξει και τις δικές του συνήθειες. *«Παλιά έπινα ένα ποτάκι και* ▶

Πίσω από την Πλατεία Βικτωρίας 7.30 το απόγευμα

Πώς η περιοχή έγινε από «Μικρό Παρίσι» αποθήκη ψυχών και μετά προαύλιο φυλακών

Της **Χριστίνας Γαλανοπούλου**

Κομμάτι σάρκας που λείπει και κόκαλο που στράβωσε, ψηλά στη γέφυρα της μύτης με το μέτωπο. Το πρόσωπο της μητέρας μου μετά την επίθεση, σχεδόν δύο μήνες μετά από εκείνη τη νύχτα, πίσω από την Πλατεία Βικτωρίας, σ' έναν παράδρομο που βγάζει στη Μιχαήλ Βόδα.

Πρακτικά αυτό χάθηκε εκείνο το βράδυ – ένα κομμάτι μύτης και μια μικρή χρυσή αλυσίδα από τον λαιμό της. Η εμπιστοσύνη στους θεσμούς, στις αρχές της ευνομούμενης πολιτείας, για την οποία μας έπρηζαν από το δημοτικό, έχει χαθεί εδώ και χρόνια, ειδικά σ' αυτή τη γωνιά της Αθήνας. Όπως και η πίστη στο ότι κάτι τρομερό, όπως το να κινδυνεύσει ένας ηλικιωμένος άνθρωπος, μας ενώνει και ότι δεν θα γίνει κι αυτό μικροκομματική μπίχλα, να λερώσουμε κι άλλο την περιοχή.

Τη νύχτα της 11ης Σεπτεμβρίου πολύς κόσμος μούδιασε. Το χτύπημα στο κεφάλι της μαμάς μου πόνεσε συλλογικά –πόσο σπουδαίο να ξέρεις ότι σε νοιάζονται–, υπήρξε όμως και ο μικροπολιτικός υπόνομος που λυμαίνεται το σημείο κι έβαλε τα τρολ του να μας αποκαλούν «πόρνες της Αριστεράς» στο Χ, εμένα επειδή δεν ανέφερα σε μια ανάρτησή μου στο FB τις εθνικότητες των δραστών και τη μητέρα μου απλώς επειδή με έχει κόρη.

Μικροπολιτική τρομοκρατία και bullying στον Πακιστανό μανάβη στη γωνία

Γι' αυτούς, φταίμε εμείς που «καλοδεχτήκαμε» τους μετανάστες, όχι φυσικά όσοι μετέτρεψαν την Πλατεία Βικτωρίας και τον Άγιο Παντελεήμονα πρώτα σε αποθήκη ψυχών και μετά σε περίβολο φυλακών. Φταίμε εμείς, και μας εύχονταν *«όλο το ποτήρι»*, που τα ναρκωτικά πωλούνται συνοδεία άγριων σκύλων στη Χέυδεν, τη Δεριγνύ, τη Σωζοπόλεως, την Κιζίκου, την Αλκιβιάδου, τη Φυλής.

Γι' αυτούς είναι πανεύκολο να φοβερίσεις τον Πακιστανό και την οικογένειά του που έχει το μπακάλικο στη γωνία. Να τρομάξεις τα πιτσιρίκια του Κούρδου, που, όπως όλα τ' άλλα παιδιά πηγαίνουν σχολείο και παίζουν με τους φίλους τους στους πεζοδρόμους. Είναι αυτοί οι ίδιοι που δεν τολμούν να πατήσουν στην πλατεία για να δουν ναρκωτικά και τράφικινγκ, ξύλο και ξίδια μεταξύ των μελών αντίπαλων μικρότερων και μεγαλύτερων μαφιών.

Είναι εύκολο να κάνεις πολιτική με γκαρίκλες για τα γλιτσερά από τη βρόμα πεζοδρόμια, τους ξέχειλους κάδους απορριμμάτων, τα στρώματα που πετιούνται από διαμερίσματα και γίνονται φιλόξενες πολιτείες ποντικών και κάθε ζωυφίου που τρέφεται από τη συσσωρευμένη σκουπιδοκατάσταση της περιοχής.

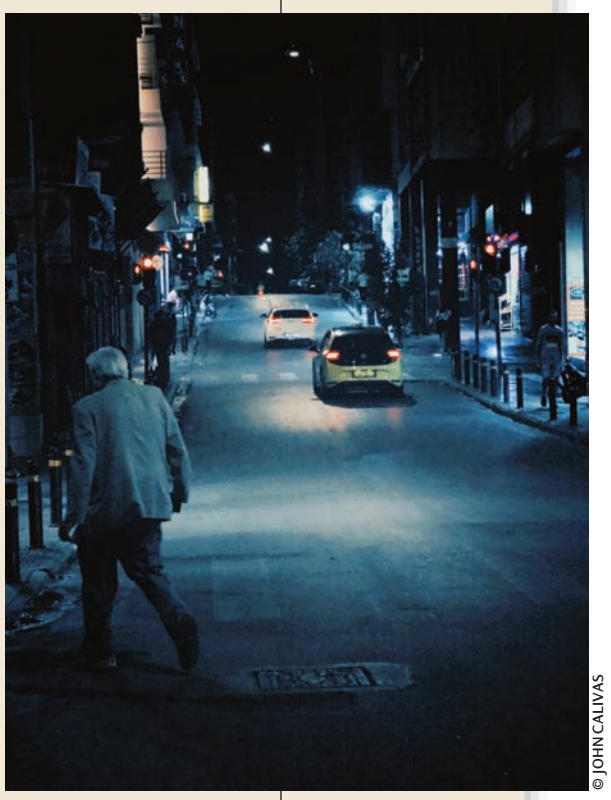
Κι όμως, χρόνια τώρα, παιδιά πεθαίνουν έξω απ' τις πόρτες μας ή απλώς όρθια σαν τα δέντρα αμέσως μετά τον τερματισμό των στεγνών προγραμμάτων, και δεν ενοχλείται κανείς. Άγιος Παντελεήμονας, Μεταξουργείο, Κολωνός, σαπίζουν ανήμποροι με την ανοχή μας και την όρεξή μας για πολιτικές γελοιότητες.

Χρόνια τώρα, πολυκατοικίες νοικιάζονται σε ΜΚΟ για να γεμίσουν τα 30 τ.μ. ενός διαμερίσματος με 8-10 άτομα. Τους βλέπεις να βγαίνουν το βράδυ με το κινητό και να μιλάνε στο κεφαλόσκαλο, ακόμα και υπο καταρρακτώδη βροχή, για λίγη άτιμη ιδιωτικότητα.

Χρόνια τώρα, ό,τι χαλάει δεν φτιάχνεται: το κατεστραμμένο πεζοδρόμιο της Χέυδεν, το ανύπαρκτο πεζοδρόμιο της Παιωνίου, ο κακοποιημένος ηλεκτροφωτισμός της Παρασίου, ο φόβος και ο τρόμος της νυχτερινής περιδιάβασης από εκεί. Αν δεν πέσεις να τσακιστείς, θα σου επιτεθούν, αν δεν σου επιτεθούν, δεν θα δεις τον σωλήνα που εξέχει από το πεζοδρόμιο και θα σπάσεις τα μούτρα σου. Από κάτι θα πας, τέλος πάντων, γιατί συνεννοήσεις που να εγγυώνται και πεζοδρόμια χωρίς εμπόδια και φωτισμένους δρόμους και ασφάλεια δεν υπάρχουν. Σιγά, συμβόλαιο έχουμε υπογράψει;

Στο «Μικρό Παρίσι» των ανήλικων συμμοριτών

«Επιμένω να θέλω να μεγαλώσω τα παιδιά μου εδώ, στο σπίτι των γονιών μου», μου είπε ένας γείτονας σε μήνυμά του, λίγο μετά την επίθεση. Ήθελα να του πω ότι εγώ δεν επιμένω για τίποτα αυτή τη στιγμή, ο φόβος κάπως σε ξεκουρδίζει, κάπως σε μετακινεί. *«Πώς σας ήρθε να γυρίσετε πίσω;»* με είχε ρωτήσει πριν από 6 χρόνια. *«Είναι δικό μας»*, είχα ψιθυρίσει κάπως απολογητικά. Απολογητικά στο σημείο της Αθήνας που παλιά το έλεγαν «Μικρό Παρίσι» –φαντάσου!–, στο σημείο της Αθήνας απ' όπου οι μαγαζάτορες παρατάνε, δεκαετίες τώρα, αλλόφρονες τα καταστήματά τους, οι ιδιοκτήτες τα σπίτια τους, αλλά το τετραγωγικό προς πώληση δεν πέφτει κάτω απ' το χιλιάρικο ούτε γι' αστείο και, για να νοικιάσεις, έχεις τύχη αν βρεις ισόγειο 50 τ.μ. στα 600 ευρώ. Αν δεν πιστεύεις, μια ματιά στον Σπιτόγατο θα σε πείσει: ημιυπόγειο 40 τ.μ. πωλείται για 50.000 ευρώ. Τριάρι 70 τ.μ. στον 2ο, ανακαινισμένο, σε καλή κατάσταση, μπορεί να πιάσει και τα 80.000. Όσο ανεβαίνουν οι όροφοι και αυξάνονται τα τετραγωνικά, βάλε με τον νου σου τι γίνεται. Ή, καλύτερα, διάβασε τις μικρές αγγελίες.



© JOHN CALIVAS

Γυρίσαμε, λοιπόν, και τα χαΐρια μας, που λέει κι η μάνα μου, φτάσανε μέχρι τα δελτία ειδήσεων. Και μετά ένας άλλος κύριος έχασε την αλυσίδα με τον σταυρό του,–και παραλίγο και τη ζωή του–, μια κυρία πέρασε 7 μήνες στο κρεβάτι γιατί την έσυραν όλη τη Σωζοπόλεως για ένα 20άρικο, και τα παιδιά στα τμήματα τρέχουν και δεν φτάνουν για αναγνωρίσεις, προσαγωγές, συλλήψεις, για να ξαναβγούν σε λίγο οι δράστες, όπως αποφασίσει ο εισαγγελέας βάρδιας. Κι αυτός δεν έχει πολλές επιλογές – αν δεν υπάρχει χώρος στα κρατητήρια, οι παραβατικοί θα βγουν και θα του κουνάνε το μαντίλι.

Στην περίπτωση της επίθεσης στη μητέρα μου, κατόπιν εορτής μάθαμε ότι από τη μικροσυμμορία των 5 οι 2 ήταν ανήλικοι. Παιδιά που θα απασχολήσουν το αστυνομικό δελτίο ξανά και ξανά, μέχρι τη μεγάλη στραβή. Κάποια ανθρωποκτονία, κάποια εμπλοκή πολύ μεγαλύτερη από τον ξυλοδαρμό μιας ηλικιωμένης για μια αλυσίδα.

Και η ζωή συνεχίζεται στην Πλατεία Βικτωρίας και στις γειτονιές γύρω απ' αυτήν. Χρήμα ξεπλένεται, «επενδύσεις» γίνονται, όλη η παραβατική αλυσίδα ταΐζει νύχτα και μέρα μέχρι νεοτέρας. Μέχρι να πονέσει κάποιο κεφάλι που δεν θα 'πρεπε να πονέσει. Μέχρι να διαταχθεί κάποια εκκαθάριση και να χυθεί πολύ αίμα, ίσως και αίμα αθώων. Αυτά έχουν οι εμφυλιακοί διαχωρισμοί στην καρδιά του gentrification. Και μόνο τελειωμένοι εγκληματίες το θέλουν αυτό.

Το δύσκολο είναι η αναγέννηση της περιοχής, εκλογές έρχονται. Και οι ψήφοι θα πάνε σ' αυτόν που θα το τολμήσει. Μέχρι τότε η Μιχαήλ Βόδα θα κακοφορμίζει με τα κλειστά –κάποτε πανέμορφα– εμπορικά της. Η Πατησίων θα τα κουτσοκαταφέρνει το πρωί, και το βράδυ θα τρέμει η ψυχή όλων μας. Και όλοι οι παράδρομοι θα περιμένουν νερό για να ξεβρομιστούν, έργα οδοποιίας για να συνέλθουν και κάτι, κάποιους (;) που θα σταματήσουν τη φθορά και την κατηφόρα – πριν την οριστική γκετοποίηση ή τη μαζική εκποίηση. A

Η ζωή συνεχίζεται στην Πλατεία Βικτωρίας και στις γειτονιές γύρω απ' αυτήν. Χρήμα ξεπλένεται, «επενδύσεις» γίνονται, όλη η παραβατική αλυσίδα ταΐζει νύχτα και μέρα μέχρι νεοτέρας.



© ΛΟΥΚΑΣ ΒΕΛΙΔΑΚΗΣ

Ο Ιερός Ναός του Αγίου Παντελεήμονα στην ομώνυμη πλατεία της Αθήνας

διέσχιζα την πλατεία. Τώρα τι κάνω; Φοβάμαι. Εγώ, που είμαι τόσο εξοικειωμένος με όλη αυτή την εικόνα. Δεν συζητάω για την κόρη μου και τη γυναίκα μου, που, όταν φεύγουμε αργά από δω, αν δεν την πάω εγώ μέχρι το αυτοκίνητο, να βεβαιωθώ ότι έχει φύγει, δεν φεύγω».

Παρά τα όσα περιγράφει, συνεχίζει να επενδύει στη γειτονιά. Δεν το κάνει χωρίς φόβο. Αντιθέτως, στις επιλογές του διακρίνεται η ανησυχία για το ποιοι θα εγκατασταθούν δίπλα του.

Η περιοχή έχει ένα ατού, τον τουρισμό. Το Αρχαιολογικό Μουσείο βρίσκεται σε μικρή απόσταση, το μετρό συνδέει τη Βικτώρια με το υπόλοιπο κέντρο, τα καταστήματα μπορούν να προσελκύουν επισκέπτες. Μα κι αυτό είναι εύθραυστο. Ο καταστηματάρχης θυμάται μια συμπλοκή που τρόμαξε τους πελάτες. *«Ένα βράδυ που έγινε μια πολύ μεγάλη φασαρία, σηκώθηκαν κι έφυγαν όλοι. Τρομακτικό είναι. Είσαι τουρίστας, για ποιο λόγο να το ζήσεις;»*

Ένας γνωστός του που διαχειρίζεται διαμερίσματα βραχυχρόνιας μίσθωσης στην περιοχή τού έχει μεταφέρει ότι οι κρατήσεις έχουν υποχωρήσει και τα αρνητικά σχόλια πληθαίνουν. *«Παρά τα λίγα μέτρα που μας χωρίζουν από το κέντρο της Αθήνας —το Αρχαιολογικό Μουσείο είναι δίπλα, δύο χιλιόμετρα η Ακρόπολη— είμαστε τελείως απομονωμένοι. Είναι σαν να είσαι κάπου αλλού. Εδώ είμαστε σαν στη Λωρίδα της Γάζας».*

Ανάμεσα στον φόβο και την προκατάληψη

Ο **πατέρας Νικόλαος** είναι ιερέας ο οποίος λειτουργεί στον Άγιο Παντελεήμονα τα τελευταία 13 χρόνια. Δεν μένει στη γειτονιά, έρχεται όμως κάθε μέρα και γνωρίζει την περιοχή όσο λίγοι, έχοντας ζήσει μερικές από τις πιο φορτισμένες στιγμές της. Θυμάται ένα περιστατικό με πέντε γκαζάκια δεμένα με ταινία κι ένα φιτίλι, *«για να μας τινάξουν στον αέρα»*. Αναφέρεται σε φωτιές που έφτασαν μέχρι τα καμπαναριά και υποστηρίζει ότι η αστυνομία παρενέβη σε περιστατικό με εμπρηστικούς μηχανισμούς.

Τον συναντώ μια Κυριακή αμέσως μετά τη θεία λειτουργία κι ενώ η εκκλησία είναι γεμάτη από Γεωργιανούς που παρακολουθούν τη λειτουργία στη γλώσσα τους. Δεν είναι εύκολη η συζήτησή μας — ο ιερέας επανέρχεται συνεχώς στην ανάγκη προστασίας του ναού και των πιστών, αλλά είναι δύσπιστος, αδυνατεί να δεχτεί ότι κάποιος θα νοιαστεί για κείνους, οπότε έχει μια απροθυμία να μου ανοιχτεί. Σύμφωνα με τον ίδιο, για να γίνει η Ανάσταση, πρέπει κάθε χρόνο να ειδοποιείται το Υπουργείο Προστασίας του Πολίτη. Αγρυπνία δεν μπορεί να κάνει. *«Η μόνη αγρυπνία που γίνεται είναι η Ανάσταση. Και τη συντομεύουμε για να μπορέσουν οι άνθρωποι, τρεις τρεις, πέντε πέντε, να φύγουν, να πάνε στα σπίτια τους»*.

Η περιοχή γύρω από τον ναό έχει απασχολήσει την αστυνομία και για διακίνηση ναρκωτικών. Στις 14 Ιανουαρίου 2026, 5 άτομα συνελήφθησαν, κατηγορούμενα ότι διακινούσαν ναρκωτικές ουσίες χρησιμοποιώντας ως κρυψώνα μια ειδικά τροποποιημένη υδρορροή της εκκλησίας. Το καλοκαίρι, περιγράφει, διάφοροι κάθονταν μπροστά στις πόρτες και οι πιστοί δεν μπορούσαν να μπουν στην εκκλησία. Πριν από περίπου ενάμιση χρόνο, ένας άντρας μπήκε στον ναό με μαχαίρι. Ο ιερέας κάλεσε την αστυνομία, πήραν τον εισβολέα στο τμήμα και, όπως λέει, σύντομα ο τελευταίος ήταν και πάλι έξω.

Ρωτώ αν γνωρίζει ποιοι ευθύνονται για τα περιστατικά που περιγράφει. Δεν απαντά ευθέως: *«Δεν το ξέρουμε. Μπορεί να είναι Έλληνες, μπορεί να είναι ξένοι»*. Η κουβέντα πηγαίνει αναπόφευκτα στους μετανάστες. Ο πατέρας Νικόλαος θεωρεί ότι το ράσο προκαλεί αντιδράσεις *«στους ξένους»*. Τον ρωτώ αν του έχουν πει κάτι, αν τον έχουν προπηλακίσει. Παραδέχεται ότι δεν έχει συμβεί κάτι τέτοιο στον ίδιο. Αναφέρει, όμως, περιστατικά ανθρώπων που γελούν όταν περνά ή σηκώνουν τα κινητά τους για να φωτογραφίσουν τις λιτανείες. *«Όμως εδώ οι ξένοι ήρθαν σε ορθόδοξο κράτος»*, λέει.

Θυμάται ένα διαμέρισμα στη γωνία Πιπίνου και Αχαρνών, που, όπως υποστηρίζει, πουλήθηκε σε εξαιρετικά χαμηλή τιμή, επειδή ο ιδιοκτήτης ήθελε πάση θυσία να φύγει. Το επιχείρημά του ήταν ότι *«το παιδί του δεν μπορούσε να βλέπει μαύρους ανθρώπους όταν κατέβαινε για το σχολείο»*. Τον ρωτώ αν το πρόβλημα είναι απλώς η παρουσία Αφρικανών ή αν δημιουργούνται συγκεκριμένα προβλήματα. *«Τότε έτσι είπε αυτός»*, απαντά.

Η συνομιλία αποκαλύπτει κάτι που συναντώ στη γειτονιά: πραγματικά περιστατικά βίας και παραβατικότητας συνυπάρχουν με φόβους που δεν στηρίζονται πάντοτε σε προσωπικές εμπειρίες. Η διάκριση δεν είναι εύκολη για τους ανθρώπους που ζουν ή εργάζονται εδώ. Είναι όμως απαραίτητη για να καταλάβουμε τι ακριβώς συμβαίνει.

Τον ρωτάω αν έχει νιώσει κίνδυνο. *«Κίνδυνο διατρέχουμε όλοι όσοι μένουμε εδώ»*, απαντά. Ο ίδιος ούτε στη λαϊκή της περιοχής δεν πηγαίνει. *«Είναι δύσκολη η περιοχή»*.

Παρά τα λίγα μέτρα που μας χωρίζουν από το κέντρο της Αθήνας –το Αρχαιολογικό Μουσείο είναι δίπλα, δύο χιλιόμετρα η Ακρόπολη– είμαστε τελείως απομονωμένοι. Είναι σαν να είσαι κάπου αλλού. Εδώ είμαστε σαν στη Λωρίδα της Γάζας

«Δεν έχω κινδυνεύσει, αλλά φοβάμαι»

Ο **κ. Αντώνης**, επίτροπος του ναού, μένει στην περιοχή 25 χρόνια. *«Όσοι μετανάστες έχουν μαγαζιά είναι εντάξει»*, λέει, παρατηρώντας ότι αυτοί που προκαλούν προβλήματα είναι κυρίως νεότεροι άντρες, που περιφέρονται στους δρόμους. Αναφέρεται σε ανθρώπους από την Τυνησία και την Αίγυπτο. Ναρκωτικά ο ίδιος δεν έχει δει, αλλά συμπεραίνει ότι υπάρχει διακίνηση, καθώς έχει παρακολουθήσει πολλές φορές αστυνομικούς να ψάχνουν στην πλατεία, μέσα στα λουλούδια. Έχει ακούσει επίσης για αρπαγές τσαντών, για κλοπές αλυσίδων από ηλικιωμένους κ.ο.κ.

Τον ρωτώ αν έχει δεχτεί επίθεση, αν έχει δει συγκρούσεις, αν έχει κινδυνεύσει επιστρέφοντας στο σπίτι του. *«Όχι, δεν έχω κινδυνεύσει. Αλλά κινούνται πάρα πολλοί ξένοι»*. Επιμένω: Τι σημαίνει «κινούνται»; Απλώς περπατούν στους δρόμους; Εξηγεί πως, όταν βλέπει μια ομάδα αντρών το βράδυ, φοβάται κι αλλάζει πορεία. *«Όταν βλέπουμε πέντ' έξι μαζί, ας πούμε, κι εγώ φοβάμαι το βράδυ. Περνώ από δίπλα. Μέχρι στιγμής δεν έχω πάθει τίποτα»*.

Η κατάσταση, σχολιάζει, είχε βελτιωθεί κάπως τα τελευταία χρόνια, ωστόσο, πριν από περίπου έναν χρόνο, ήρθαν καινούργιοι στην περιοχή και ζόρισε πάλι. Όταν τον ρωτώ τι θα έλεγε στον πρωθυπουργό αν μπορούσε, η απάντησή του είναι ψύχραιμη. *«Οι ροές δεν σταματάνε. Δεν πρόκειται να σταματήσουν, είναι παγκόσμιο φαινόμενο. Θα ήθελα να διαμοιραστούν και σε άλλες περιοχές της Αθήνας»*.

«Δεν μετανιώνω σε καμία περίπτωση»

Υπάρχει και η άλλη όψη. Ο **Γιάννης Καλύβας** έζησε 17 χρόνια στη Νέα Φιλαδέλφεια, αλλά είναι «λάτρης του κέντρου». Όταν ήρθε η ώρα ν' αγοράσει σπίτι, έψαξε από τα Πετράλωνα ως τα Άνω Πατήσια και κατέληξε σ' ένα στη Μιχαήλ Βόδα, κοντά στη Βικτώρια. Πριν το αποφασίσει, καθόταν επί τρεις εβδομάδες στον δρόμο μέχρι τις τρεις τέσσερις τα ξημερώματα, για να δει πώς είναι η γειτονιά τη νύχτα. *«Εμένα μου λέγανε "να φύγεις, πού θα έρθεις εδώ;"»*. Ενάμιση χρόνο μετά, δεν έχει πρόβλημα. *«Μου αρέσει»*.

Δεν εξωραΐζει τίποτα. Τα προβλήματα που βλέπει είναι οι τοξικοεξαρτημένοι και η καθαριότητα. *«Οι κάδοι απορριμμάτων συνέχεια αδειάζουν από τοξικοεξαρτημένους που ψάχνουν στα σκουπίδια για να φάνε, για να βρουν διάφορα πράγματα — πάντα βλέπεις σκουπίδια στον δρόμο»*. Επιθέσεις ή βία δεν έχει δει. Νιώθει ασφαλής όταν επιστρέφει αργά τη νύχτα, γιατί το σπίτι του είναι σε σχετικά κεντρικό σημείο, ανάμεσα σε ξενοδοχεία. *«Αν ήταν σε στενό, δεν θα το έπαιρνα»*.

Η γειτονιά γύρω του είναι, όπως λέει, μισοί Έλληνες, μισοί ξένοι, και στην περιοχή του Αγίου Παύλου πάρα πολλοί Έλληνες, οργανωμένοι σε μια ομάδα στο Facebook που ανεβάζει συνεχώς φωτογραφίες και προειδοποιήσεις του τύπου *«εκεί γίνεται αυτό, εκεί μην πάτε»*. *«Οι τοξικοεξαρτημένοι που περιφέρονται δεν είναι τόσοι όσοι στο Δημαρχείο της Αθήνας ή λίγο πιο κάτω, στη Μάρνη»*, λέει και συμπληρώνει: *«Δεν μετανιώνω σε καμία περίπτωση για το ότι μένω εδώ»*. A

crep protect
suede

Το σουέντ απαιτεί ιδιαίτερη περιποίηση.

Το Crep Protect Suede Reviver έχει σχεδιαστεί για να αναζωογονεί και να διατηρεί το σουέντ, βοηθώντας τα παπούτσια σας να διατηρούν την premium εμφάνισή τους.



Ανακαλύψτε τα προϊόντα Crep Protect σε επιλεγμένα καταστήματα.

Ακολουθήστε μας στο **@crepprotectgreece**

A BRAND OF FAIS GROUP



ΠΩΣ ΕΓΙΝΕ ΤΟ «BIG BANG» ΤΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ ΣΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΧΟΥΝΤΑΣ

Ντισκοτέκ με μπουτίκ, ο Σαββόπουλος στο Ροντέο, ο Ξυλούρης στη Λήδρα, ο Μπρεχτ στις προθήκες των βιβλιοπωλείων. Ο **Στάθης Καλύβας** και η **Νατάσα Τριανταφύλλη** μιλούν για το *«Big Bang 1970-1973»* ή αλλιώς για μία ιστορική στιγμή που σβήστηκε από τη συλλογική μνήμη

Του **ΛΟΥΚΑ ΒΕΛΙΔΑΚΗ**

Πού θα πηγαίναμε ένα Σάββατο βράδυ στην Αθήνα του 1972; Η Νατάσα Τριανταφύλλη μιλά για την ντισκοτέκ Help, που είχε μέσα κατάστημα για τα ρούχα της εξόδου. Ο Στάθης Καλύβας αναφέρει τον Κωνσταντίνο Δοξιάδη, ο οποίος, μετά από δείπνο στο Κολωνάκι, πηγαίνει στο Ροντέο για τον Σαββόπουλο. Ακολουθούν το Κύτταρο, το θέατρο Στοά και η Λήδρα στην Πλάκα, όπου ο Μαρκόπουλος εμφανίζεται με τον Ξυλούρη. Εκεί δοκιμάζει καινούργια τραγούδια μπροστά στον κόσμο. Η *«Ξαστεριά»*, θυμίζει ο Καλύβας, γνωρίζει επιτυχία στη Λήδρα πριν συνδεθεί με την εξέγερση του Πολυτεχνείου.

Συναντώ τους δύο συγγραφείς του –ομολογουμένως ογκώδους– βιβλίου *«Big Bang 1970-1973: Η άνθηση του πολιτισμού στα χρόνια της δικτατορίας»* στο καφέ της Εθνικής Πινακοθήκης. Μου θυμίζουν τα εγκαίνια του πρώτου τμήματος του κτιρίου, το 1970, με την έκθεση του Γύζη και την αναδρομική του Χατζηκυριάκου-Γκίκα, το 1973 – την πρώτη, όπως επισημαίνουν, που αφιέρωσε η Πινακοθήκη σε εν ζωή ζωγράφο. Μέσα στη δικτατορία. Είναι από εκείνα τα γεγονότα που η σκηνοθέτρια Νατάσα Τριανταφύλλη και ο καθηγητής Πολιτικής Επιστήμης στην Οξφόρδη Στάθης Καλύβας συγκέντρωναν επί δυόμισι χρόνια για το βιβλίο.

Το ερώτημά τους προκαλεί αμηχανία: πώς εξηγείται μια πολιτιστική έκρηξη μέσα σε ένα καθεστώς καταπίεσης; Κι αυτό θα εξετάσουμε, καθώς, συνειρμικά, και μόνο το άκουσμα της επταετίας οδηγεί σε μια συνθήκη πολιτικού (κι άρα πολιτιστικού) ζόφου.

Το *«Big Bang»* δέχθηκε έντονη κριτική, με βαρύτερη την κατηγορία ότι «ξεπλένει» τη χούντα. Από την αρχή της συζήτησής μας τους έθεσα αυτή την κατηγορία και τις ενστάσεις για την ανάδειξη της πολιτιστικής άνθησης μέσα σ' ένα καθεστώς βασανιστηρίων, διώξεων και ανελευθερίας. Το απορρίπτουν, υποστηρίζοντας ότι όποιος διαβάσει το βιβλίο αντιλαμβάνεται πως δεν επιχειρεί κάτι τέτοιο. Το ερώτημα που εξετάζουν είναι πώς ζούσε και δημιουργούσε η κοινωνία εκείνων των χρόνων, πέρα από την ιστορία του ίδιου του καθεστώτος.

Μια κοινωνία που απουσιάζει

Και γιατί αποφάσισαν να αναδείξουν αυτή την περίοδο; Η Τριανταφύλλη επισημαίνει ότι παλαιότερες προσεγγίσεις, συχνά επιμέρους και περισσότερο ακαδημαϊκές, συνέδεαν την πολιτιστική παραγωγή κυρίως με την Αντίσταση. Αναγνωρίζει αυτή τη διάσταση, αλλά θέλει να χωρέσει και η καθημερινή ζωή. Περιγράφει την πρόθεσή τους ως προσπάθεια να γίνει ένα βήμα παρακάτω. Κι εξηγεί τον ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα του βιβλίου: *«Μιλάμε για τη ζωή των πολιτών»*.

Ο Καλύβας περιγράφει το πρόβλημα της οπτικής μας: *«Όταν λέμε χούντα εννοούμε και την εποχή της, τα βάζουμε όλα στο καθεστώς. Όταν λέμε ο πολιτισμός της χούντας εννοούμε τις γιορτές της»*. Έτσι απουσιάζει η κοινωνία που ζει και δημιουργεί. Ο ίδιος περιγράφει μια κοινωνία που ακυρώνει το καθεστώς *«ζώντας τη δική της αυτόνομη ζωή. Όχι αντιστεκόμενη»*. Αυτό το «όχι αντιστεκόμενη», εξηγεί, προσκρούει σε ένα μεγάλο ταμπού: την εικόνα μιας κοινωνίας που αντιστάθηκε. *«Η πραγματική αντίσταση, το να αναλάβεις δράση και να πληρώσεις τις συνέπειες, τις φυλακές, τα βασανιστήρια, αφορά μια πάρα πολύ μικρή μειοψηφία. Εμάς μας ενδιαφέρει η κοινωνία στην πλειονότητά της»*.

Δεν συμβαίνουν όμως όλα υπό τη σκιά της δικτατορίας; *«Όχι υπό τη σκιά»*, απαντά, αντιστρέφοντας τη σχέση: *«Η χούντα ζει υπό τη σκιά της κοινωνίας»*. Οι κοινωνικές δυναμικές, εξηγεί, γίνονται τόσο ισχυρές ώστε αναγκάζουν το καθεστώς να ακολουθεί. Μιλά για το μαρξιστικό βιβλίο, τους καινούργιους εκδοτικούς οίκους, τον Ρίτσο που επιστρέφει από την εξορία και εκδίδεται ξανά. *«Έκρηξη στον Μπρεχτ. Εκδοτικά και θεατρικά»*. Πώς συνυπάρχουν με μια αντικομμουνιστική



Δεν χρειάζεται να διαβάσεις μονοκοπανιά το βιβλίο, έχει τρία μέρη και είναι σαν τρία βιβλία μαζί.

– Νατάσα Τριανταφύλλη

δικτατορία; Το καθεστώς, λέει, αισθάνεται ασφαλές επειδή ελέγχει την πολιτική και η λογοκρισία δεν μπορεί πλέον να παρακολουθήσει. *«Δεν είναι μόνο ότι είναι μεγάλος όγκος. Ουσιαστικά χαμηλώνει τα χέρια»*.

Θέτω κι ένα ακόμα ζήτημα: το εμπειρικό. Πώς καταγράφουν μια κοινωνία στην οποία εκείνη δεν έζησε κι εκείνος γνώρισε ως μικρό παιδί; Η Τριανταφύλλη περιγράφει τα τεκμήρια: εφημερίδες, περιοδικά, κινηματογραφικά ντοκουμέντα, πέρα από τις ίδιες τις ταινίες. Υλικό που αποτυπώνει και την καθημερινότητα, πολύ πλουσιότερο από εκείνο παλαιότερων περιόδων. Δίνει, δε, ως παράδειγμα μια έρευνά της για τις σχολές χορού στην Αθήνα μετά τη Μικρασιατική Καταστροφή, που είχαν πολλαπλασιαστεί: η ανακάλυψη την εντυπωσίασε, αλλά τα τεκμήρια ήταν πολύ δυσκολότερο να εντοπιστούν.

Η κουβέντα εξελίσσεται και με «ξεφύλλισμα» φωτογραφιών: καταστήματα στην Ερμού και στην Αιόλου, ένα σούπερ μάρκετ στο Ψυχικό, κτίρια και εσωτερικοί χώροι που μοιάζουν απροσδόκητα σύγχρονα. Χαρακτηρίζουν την αισθητική της πόλης «πολύχρωμη». Μιλάνε για τη διαφήμιση, τις βιτρίνες, τις ντισκοτέκ, τις επιρροές από το εξωτερικό.

Η στροφή

Η Τριανταφύλλη εντοπίζει μια καθοριστική αλλαγή στη λογοκρισία το 1969. Προηγείται η αυστηρή πρώτη περίοδος, με απαγορεύσεις και καταλόγους βιβλίων. Έπειτα γίνεται η μετατόπιση από την προληπτική στην κατασταλτική λογοκρισία: το έργο μπορεί να κυκλοφορήσει και η παρέμβαση να ακολουθήσει. Ο Καλύβας διευκρινίζει ότι στον κινηματογράφο και στη μουσική εξακολουθεί να προηγείται κατάθεση των έργων, αλλά ο έλεγχος χαλαρώνει. Η κατασταλτική λογοκρισία, προσθέτει, *«ακούγεται χειρότερη από την προληπτική, αλλά στην πραγματικότητα είναι απελευθερωτική»*.

Πίσω από την πολιτιστική έκρηξη βρίσκεται κι ένας κοινωνικός μετασχηματισμός που έχει αρχίσει πριν από τη δικτατορία. Ο Καλύβας επικαλείται μέσο ετήσιο ρυθμό οικονομικής ανάπτυξης 7% από το 1953 και μετά, με επιπτώσεις που λειτουργούν πολλαπλασιαστικά: άνθρωποι που έρχονται από την επαρχία στην Αθήνα, νέα πανεπιστήμια, νέα μεσαία τάξη, τηλεόραση. Η διαδικασία συνεχίζεται επί δικτατορίας με κεκτημένη ταχύτητα.

Χρησιμοποιεί την αναλογία με την Κίνα για τη συνύπαρξη οικονομικού δυναμισμού και πολιτικής καταπίεσης. *«Η σημερινή Κίνα είναι πολιτικά πολύ πιο καταπιεστική από την ελληνική δικτατορία»*. Για τη μεγάλη μάζα, επισημαίνει, η ζωή απορροφάται από την οικονομική πρόοδο και τις καινούργιες δυνατότητες.

«Μη διαβάζετε αυτό το βιβλίο»

Επαναφέρω την κατηγορία που συνόδευσε την έκδοση: μήπως ξεπλένουν τη χούντα; Η Τριανταφύλλη θεωρεί ότι αυτό ξεπεράστηκε σχετικά γρήγορα από όσους διάβασαν το βιβλίο. Ο Καλύβας, χαμογελώντας, σχολιάζει ότι υπάρχει πλέον μια μετατόπιση της κριτικής: *«Μας λένε "Εντάξει, αυτά που γράφετε δεν είναι καινούργια, όλοι τα ξέραμε"»*.

Εκείνη θυμάται όσο έγραφαν τις αντιδράσεις φίλων, την απορία γιατί καταπιάνονται με αυτό και πού πάνε να μπλέξουν. *«Σαν να μην πρέπει καν να το σκεφτείς»*. Αναφέρεται σε θυμωμένες κριτικές και σε μία που προέτρεπε τον κόσμο να μη διαβάσει το βιβλίο. Η ίδια υποστηρίζει ότι η ουσία της έρευνας, το τι συνέβη πολιτιστικά εκείνη την περίοδο, δεν έχει αμφισβητηθεί. Ο Καλύβας το θέτει ως εξής: *«Είναι ένα πολιτιστικό κεφάλαιο. Η ανάδειξή του προσθέτει στην κατανόηση της εποχής»*.

Υπήρχαν όμως βασανιστήρια, διώξεις, φυλακές. Υπήρχε σκοτάδι. Ο πολιτισμός δεν συνδέεται με την πολιτική; *«Συνδέονται, αλλά όχι με τρόπους γραμμικούς. Ο πολιτισμός λειτουργεί ως υποκατάστατο της πολιτικής. Δεν μπορείς να ασχοληθείς ανοιχτά με την πολιτική, οπότε ασχολείσαι με τον πολιτισμό»*, λέει. Η ενεργός αντίσταση, με το τίμημα της φυλακής και των βασανιστηρίων, αφορά μια μικρή ομάδα ανθρώπων. Το βιβλίο εστιάζει στη ζωή της ευρύτερης κοινωνίας.

Τα έργα που δεν γράφτηκαν

Τι γίνεται όμως με τα βιβλία, τα τραγούδια, τα έργα που ενδεχομένως δεν δημιουργήθηκαν εξαιτίας του φόβου; Πώς συνυπολογίζονται; Ο Καλύβας απαντά ότι ενδεχομένως γράφτηκαν καλύτερα. Στην ένσταση ότι αυτό είναι υπόθεση, η Τριανταφύλλη αντιπαραθέτει τις μαρτυρίες για τις διεξόδους που αναζητούσαν οι καλλιτέχνες. Ο Καλύβας μιλά για *«έναν λόγο πολύ πιο ποιητικό, με μεγαλύτερη αντοχή στον χρόνο»*. Αντί για το άμεσο σύνθημα, επιστρατεύονται εικόνες και μεταφορές.

Η Τριανταφύλλη μιλά για τον Σαββόπουλο, που συλλαμβάνεται, φεύγει και αποφασίζει να επιστρέψει με τη γυναίκα του, έγκυο τότε. *«Με τους όρους που σκεφτόμαστε σήμερα, το καλό και το κακό, η δεξιά και η αριστερά, δεν το χωράει ο νους πώς αποφασίζεις να γυρίσεις σε μια χώρα που έχει δικτατορία»*.

Τους διευκόλυνε, λοιπόν, η χούντα; Η Τριανταφύλλη βάζει μια κρίσιμη διευκρίνιση: *«Προφανώς δεν τους διευκόλυνε με την αίσθηση της άνεσης και της ελευθερίας που έχουμε μάθει να σκεφτόμαστε σήμερα»*. Ο Καλύβας το πάει πιο πέρα: *«Τους διευκόλυνε με τον καλύτερο τρόπο που μπορείς να διευκολύνεις έναν πραγματικό καλλιτέχνη. Βάζοντάς του εμπόδια τα οποία μπορούν να ξεπεραστούν, άρα οδηγώντας τον στη δημιουργική φαντασία και θέτοντάς τον στο κέντρο της κοινωνίας. Όταν δεν υπάρχει πολιτική, οι καλλιτέχνες μπαίνουν στο κέντρο»*.

Ο πολιτισμός λειτουργεί ως υποκατάστατο της πολιτικής. Όταν δεν υπάρχει πολιτική, οι καλλιτέχνες μπαίνουν στο κέντρο.

– Στάθης Καλύβας

Και συνεχίζει: *«Ποιος είναι ο τρόπος να υπονομεύσεις τη δημιουργική διαδικασία; Οι κρατικές επιδοτήσεις»*. Υποστηρίζει ότι στη Μεταπολίτευση οι καλλιτέχνες μετατράπηκαν σε δημόσιους υπαλλήλους. *«Έτσι καταστράφηκε ο Νέος Ελληνικός Κινηματογράφος»*, λέει, περιγράφοντας μια δημιουργική πορεία που ξεκινά μέσα στη δικτατορία και καταλήγει μεταπολιτευτικά *«αντικείμενο παρωδίας πια»*. Η Τριανταφύλλη επισημαίνει ότι σήμερα ο πολιτισμός χρειάζεται χρήματα και ότι πολλοί δημιουργοί δεν μπορούν να ζήσουν από την τέχνη τους. Αναγνωρίζει, ωστόσο, την εργαλειακή σκέψη που αναπτύσσεται όταν ο καλλιτέχνης γνωρίζει τους κανόνες ενός συστήματος και προσαρμόζει αναλόγως μια πρόταση για να εξασφαλίσει μια παραγωγή. Μιλώντας για τη δικτατορία, περιγράφει τον αιφνιδιασμό και την ανάγκη των δημιουργών να επανεφεύρουν τον εαυτό τους μέσα σε μια άγνωστη συνθήκη: πώς δημιουργείς τέχνη όταν έχει επιβληθεί δικτατορία; *«Κανείς δεν είχε τα εργαλεία»*.

Ο γύψος και ο «Μεγάλος Ερωτικός»

Ο Καλύβας φέρνει ως παράδειγμα τον Βλάση Κανιάρη και την έκθεσή του στη Νέα Γκαλερί το 1969. Τα έργα με τον γύψο παραπέμπουν στη μεταφορά του Παπαδόπουλου για την Ελλάδα που έπρεπε να μπει στον γύψο για να «θεραπευτεί». Διαβάζει από κείμενο του Δημήτρη Φατούρου για τη δουλειά του καλλιτέχνη: *«Το συρματόπλεγμα της απομονώσεως. Το τραυματισμένο σώμα, το στήθος, το στομάχι»*. Στο ίδιο περιοδικό δημοσιεύεται ανασκόπηση του Άγγλου τεχνοκριτικού Τσαρλς Σπένσερ με τίτλο «Τέχνη και επανάσταση». Στον κινηματογράφο, αναφέρει την *«Αναζήτησις…»*, *«με μια αισθητική τελείως μπροστά από την εποχή της και επίσης ένα μήνυμα σεξουαλικής απελευθέρωσης»*, με μουσική του Γιάννη Σπανού και τη φωνή της Μαρίας Δημητριάδη. Η Τριανταφύλλη προσθέτει στα παραδείγματα του εμπορικού κινηματογράφου την *«Αλίκη Δικτάτωρ»*.

Βοήθησε αυτή η άνθηση να πέσει η δικτατορία; Ο Καλύβας αναγνωρίζει συμβολή στη ριζοσπαστικοποίηση των φοιτητών. Εντοπίζει όμως μια αντίφαση: η ίδια η ριζοσπαστικοποίηση ανέτρεψε τη δημιουργική έκρηξη, περιορίζοντας τον χώρο της τέχνης που δεν ανταποκρινόταν στο πολιτικό αίτημα. Η παράσταση του Σαββόπουλου μετά το Πολυτεχνείο δεν έχει την επιτυχία των προηγούμενων, εξηγεί, καθώς το κοινό ζητά αμεσότερη πολιτική έκφραση. Ο *«Μεγάλος Ερωτικός»* του Παντελή Βούλγαρη γιουχάρεται στο Φεστιβάλ Θεσσαλονίκης. Το μήνυμα του κοινού, όπως το περιγράφει, ήταν σαφές: *«Εδώ ο κόσμος επαναστατικοποιείται και εσύ μας λες για τον έρωτα»*. Και προσθέτει: *«Η τέχνη του "Big Bang", ακόμα και όταν είναι πολιτική, είναι ποιοτική, γιατί δεν είναι ποτέ στρατευμένη»*.

Η συσκότιση

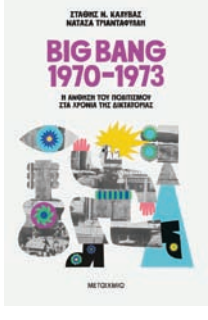
Ρωτάω για την επιλογή του τίτλου του βιβλίου. Γιατί *«Big Bang»*; Ο τίτλος, λένε, υπήρχε από την πρώτη μέρα. *«Γιατί είναι μια μεγάλη έκρηξη που, όπως και το κοσμολογικό Big Bang, έρχεται μετά από πάρα πολύ μεγάλη πύκνωση»*, εξηγεί η Τριανταφύλλη. Ο Καλύβας συμπληρώνει τι προηγήθηκε: *«Από το 1967 έχουμε, ουσιαστικά, σιωπή»*. Ένας άλλος υπότιτλος που είχαν σκεφτεί ήταν «Το συναρπαστικό χρονικό μιας δημιουργικής έκρηξης». Αυτό το χρονικό, οι λίστες με όσα γράφτηκαν, ηχογραφήθηκαν, γυρίστηκαν και ανέβηκαν εκείνα τα χρόνια, είναι ό,τι προκαλεί σήμερα τη μεγαλύτερη έκπληξη. *«Δέχομαι πάρα πολλά μηνύματα με screenshots από τις λίστες»*, λέει η Τριανταφύλλη. Αναγνώστες που δεν πιστεύουν ότι μια ταινία ή ένας δίσκος είναι της επταετίας: *«Αποκλείεται να έγινε τότε αυτό»*. Το ίδιο, λέει, ισχύει για έργα που όλοι ξέρουμε. *«Ο Λευτέρης Παπαδόπουλος έγραψε τότε τις μεγαλύτερες επιτυχίες του. Το ξέρουμε, αλλά δεν το συνδέουμε»*.

Γιατί δεν το συνδέουμε; *«Γιατί έπεσε η συσκότιση»*, απαντά ο Καλύβας, τοποθετώντας τη μετατόπιση αμέσως μετά την πτώση της χούντας. *«Αν διαβάσεις τις εφημερίδες, οι ίδιοι άνθρωποι που κάνανε το πολιτιστικό ρεπορτάζ και λέγανε πόσο σκίζει το βιβλίο, οι ίδιοι λένε για σκοτάδι»*. Συνδέει αυτή την αλλαγή με την αναζήτηση νομιμοποίησης της εύθραυστης τότε Μεταπολίτευσης. *«Δημιουργείται ένας, όπως το λέμε, ζωτικός μύθος. Που είναι ο μύθος του σκοταδιού στα πάντα»*.

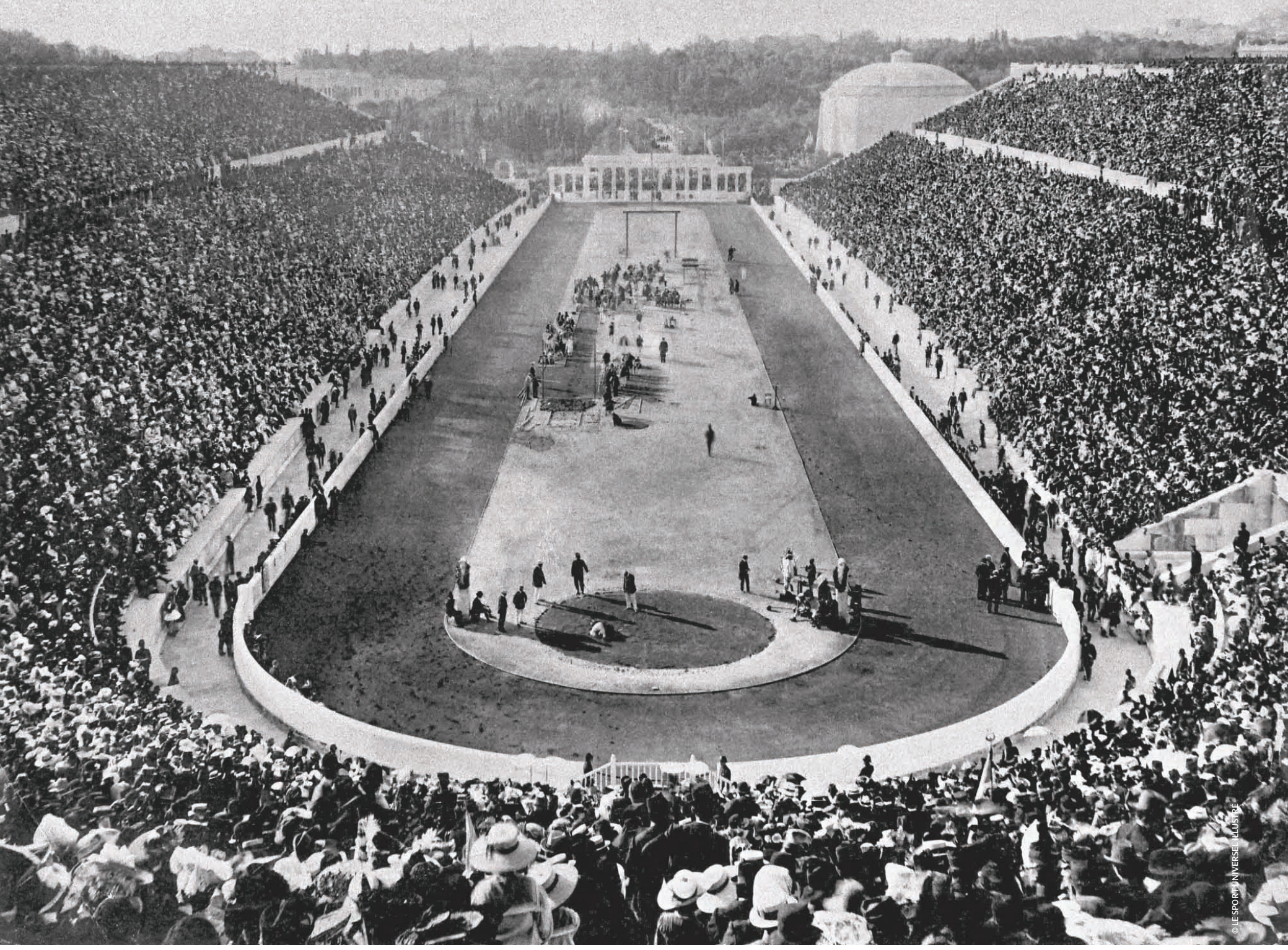
Και προσθέτει: *«Πάνω σ' αυτόν τον ζωτικό μύθο, ο οποίος έχει στοιχεία πραγματικότητας, κατασκευάστηκε η ιδέα της αντίστασης»*, που εκφράζεται κυρίως με το Πολυτεχνείο και λειτουργεί, κατά τον ίδιο, νομιμοποιητικά για την Αριστερά. Και οι ίδιοι οι δημιουργοί δεν μπορούσαν να βγουν και να πουν *«τι σπουδαία έργα κάναμε, πόσο ωραία περνούσαμε»*.

Και μια... πονηριά

Σε όλη τη διάρκεια της συζήτησης είχα (σκοπίμως) τοποθετήσει στο τραπέζι το βιβλίο, το οποίο σε μέγεθος θυμίζει τούβλο. Πώς πείθεις κάποιον να το διαβάσει, όταν δυσκολεύεται να συγκεντρωθεί ακόμη και σε μία σελίδα; *«Είναι γραμμένο για να διαβάζεται, αλλά έχει και μια πονηριά»*, λέει η Τριανταφύλλη. Δεν χρειάζεται να το διαβάσεις μονοκοπανιά, καθώς έχει τρία μέρη: Πολιτική προσέγγιση, βιογραφίες, κατάλογοι της παραγωγής – μπορείς να ξεκινήσεις από εκείνο που σε ενδιαφέρει περισσότερο. Κι όπως λένε, *«είναι σαν τρία βιβλία μαζί»*. **Α**



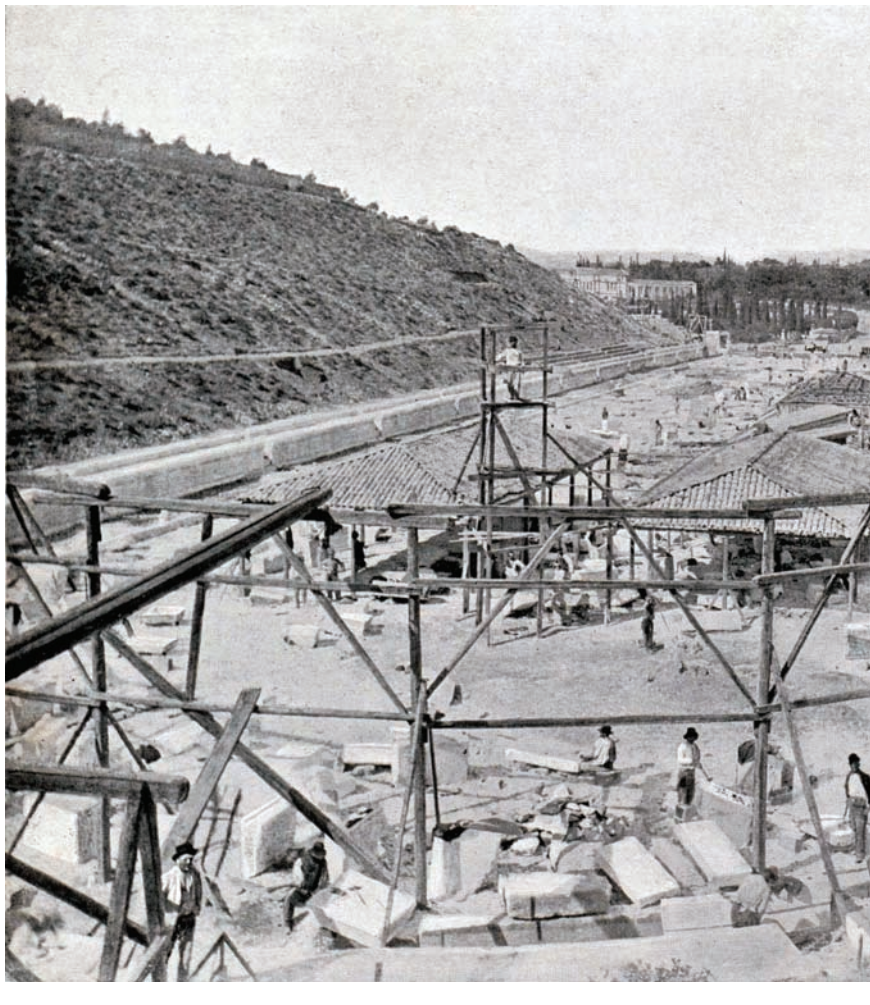
«Big Bang 1970-1973»
Στάθης Καλύβας *και η* ***Νατάσα Τριανταφύλλη***
(εκδ. Μεταίχμιο)



130 ΧΡΟΝΙΑ ΜΑΡΑΘΩΝΙΟΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Ο ΠΙΕΡ ΝΤΕ ΚΟΥΜΠΕΡΤΕΝ ΚΑΙ ΑΛΛΟΙ ΑΥΤΟΠΤΕΣ ΜΑΡΤΥΡΕΣ ΖΩΝΤΑΝΕΥΟΥΝ ΜΕ ΤΙΣ ΑΦΗΓΗΣΕΙΣ ΤΟΥΣ ΤΗ ΜΕΓΑΛΗ ΣΤΙΓΜΗ ΤΩΝ ΠΡΩΤΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΟΛΥΜΠΙΑΚΩΝ ΑΓΩΝΩΝ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ ΤΟΥ 1896.

Της **ΔΗΜΗΤΡΑΣ ΜΙΧΑΗΛΙΔΗ**



Αριστερά **Το κατάμεστο Παναθηναϊκό Στάδιο κατά τη διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων της Αθήνας**

Ο Μαραθώνιος της Αθήνας γιορτάζει φέτος 130 χρόνια λαμπρής ιστορίας. Πώς υποδέχτηκε η πόλη τον πρώτο εκείνο Μαραθώνιο του 1896; Τι συνέβη όταν ο Σπύρος Λούης μπήκε θριαμβευτής στο Καλλιμάρμαρο; Δημοσιογράφοι, θεατές αλλά και ο ίδιος ο Πιερ ντε Κουμπερτέν μάς ταξιδεύουν σε μια Αθήνα που, για λίγες ιστορικές ημέρες, έγινε το κέντρο του κόσμου.

Δευτέρα του Πάσχα, 1896: η Αθήνα σε πανηγυρικό πυρετό

Το ξημέρωμα της 25ης Μαρτίου του 1896, οι κάτοικοι άνοιγαν τα παράθυρά τους σε μια διαφορετική Αθήνα. Μια πόλη λαμπερή και περήφανη, που γιόρταζε απ' άκρη σ' άκρη. Ελληνικές σημαίες κυμάτιζαν στα κτίρια και στεφάνια στόλιζαν τις προσόψεις τους. Ενθουσιώδη πλήθη συνέρρεαν στους δρόμους και τις πλατείες υψώνοντας κύματα από χαρούμενες φωνές. Πολύχρωμα λάβαρα ανέμιζαν στον αέρα τα αρχικά γράμματα «Ο» και «Α», πλάι στις χρονολογίες «776 π.Χ. - 1896 μ.Χ.», συνδέοντας συμβολικά το ένδοξο παρελθόν με το παρόν.

Τη χρονιά εκείνη, η 25η Μαρτίου –σύμφωνα με το Ιουλιανό ημερολόγιο, που ίσχυε ακόμη στην Ελλάδα– συνέπιπτε με τη Δευτέρα του Πάσχα. Διπλή γιορτή για την Ελλάδα, τριπλή για την Αθήνα: η πρωτεύουσα έχει φορέσει τα καλά της για να γιορτάσει όχι μόνο την Ανάσταση και την επέτειο της Εθνεγερσίας, αλλά και ένα γεγονός παγκόσμιας σημασίας: την αναβίωση των Ολυμπιακών Αγώνων στη σύγχρονη εποχή.

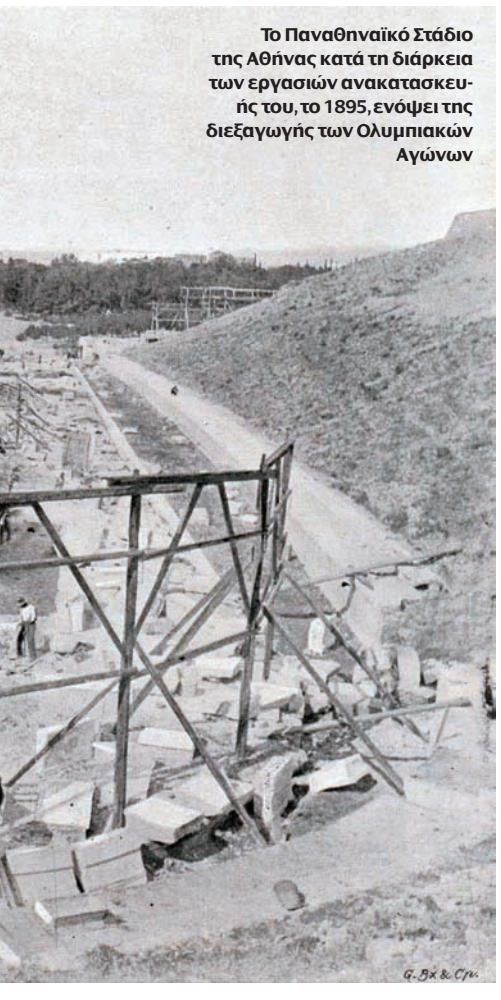
Η Αμερικανίδα δημοσιογράφος Μέιναρ Μπάτλερ, αυτόπτης μάρτυρας των γεγονότων, περιέγραψε στο περιοδικό *The Outlook* τον εορταστικό πυρετό της πόλης, λίγες ώρες πριν ανοίξουν οι Αγώνες: *«Και τώρα η έξαψη στην πόλη είχε φτάσει στο αποκορύφωμά της: σε δυόμισι ώρες θα έφτανε η πολυσυζητημένη στιγμή, το μεγαλοπρεπές Στάδιο θα άνοιγε τις πύλες του και οι Αγώνες θα άρχιζαν. Στα μεγάλα ξενοδοχεία και τα καφενεία ο κόσμος συνωστίζονταν για μια θέση, ενώ σε πολλά ιδιωτικά σπίτια παρατίθεντο γεύματα και σχηματίζονταν παρέες που θα ξεκινούσαν μαζί για το πεταλόσχημο Στάδιο».*

Πώς κατάφερε όμως η Αθήνα, η μικρή πρωτεύουσα ενός νεαρού ακόμα κράτους, να αναλάβει τη φιλοξενία μιας τόσο μεγάλης αθλητικής διοργάνωσης;



© ΑΡΧΕΙΟ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ ΛΑΜΠΙΑΚΗ

Ο Σπύρος Λούης ποζάρει με το ασημένιο του μετάλλιο



Το Παναθηναϊκό Στάδιο της Αθήνας κατά τη διάρκεια των εργασιών ανακατασκευής του, το 1895, ενόψει της διεξαγωγής των Ολυμπιακών Αγώνων

Πιερ ντε Κουμπερτέν και Δημήτριος Βικέλας: η ισχύς εν τη ενώσει

Η ιδέα της αναβίωσης των Αγώνων κυκλοφορούσε ήδη επί δεκαετίες στους πνευματικούς κύκλους της Ευρώπης, χωρίς ποτέ να γίνεται πράξη. Το 1892 ο Γάλλος παιδαγωγός Πιερ ντε Κουμπερτέν (1863-1937), πεπεισμένος ότι η αθλητική εκπαίδευση μπορούσε να οδηγήσει τα έθνη σε μια πιο υπεύθυνη άσκηση της δύναμής τους, φέρνει την ιδέα στο επίκεντρο του δημόσιου διαλόγου.

Σε ένα συνέδριο που διοργανώνεται στο Παρίσι, η ιδέα αρχίζει πλέον να παίρνει μορφή. Ανάμεσα στους συνέδρους βρίσκεται και ο κοσμοπολίτης λόγιος Δημήτριος Βικέλας (1835-1908), ως εκπρόσωπος του Πανελλήνιου Γυμναστικού Συλλόγου. Όταν η συζήτηση στρέφεται στην πόλη που θα φιλοξενήσει τους πρώτους σύγχρονους Ολυμπιακούς Αγώνες, το συνέδριο προκρίνει το Λονδίνο. Τότε ο Κουμπερτέν προτείνει μια εναλλακτική: την Αθήνα. Ο Βικέλας ενθουσιάζεται με την ιδέα, και, χωρίς να περιμένει την έγκριση της ελληνικής κυβέρνησης, υποβάλλει την πρόταση στο συνέδριο. Όπως θα εξηγούσε αργότερα, δεν μπορούσε να αφήσει να χαθεί μια τέτοια ευκαιρία «προς τιμήν και όφελος της Ελλάδος». Η πρόταση γίνεται ομόφωνα δεκτή. Χωρίς ακόμη να το γνωρίζει, η Αθήνα έχει επιλεγεί ως η πρώτη πόλη που θα φιλοξενήσει τους σύγχρονους Ολυμπιακούς Αγώνες.

Η μάχη για τους Αγώνες

Η είδηση της ανάληψης των Αγώνων προκαλεί αναμεικτα αισθήματα στην Ελλάδα. Η χώρα είχε κηρύξει πτώχευση μόλις έναν χρόνο νωρίτερα, το 1893, και ο Χαρίλαος Τρικούπης βρισκόταν σε σκληρές διαπραγματεύσεις με τους ξένους πιστωτές. Μια τόσο δαπανηρή διοργάνωση θα μπορούσε να οδηγήσει τη χώρα στο χείλος της καταστροφής. Ως πρώτος πρόεδρος της νεοσύστατης Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής, ο Βικέλας καταλαβαίνει ότι η πραγματική μάχη είναι ακόμα μπροστά του και θα δοθεί στην Αθήνα.

Η πτώση, ωστόσο, της κυβέρνησης Τρικούπη και η άνοδος του Θεόδωρου Δηλιγιάννη στην πρωθυπουργία, το 1895, μεταβάλλουν το πολιτικό κλίμα υπέρ των Αγώνων. Στο μεταξύ, ο Βικέλας και ο Κουμπερτέν κινητοποιούνται για να κερδίσουν την υποστήριξη της κοινής γνώμης και να εξασφαλίσουν τους απαραίτητους πόρους. Καθοριστική αποδεικνύεται η γενναιόδωρη συνεισφορά του Γεωργίου Αβέρωφ για την αποκατάσταση και αναμαρμάρωση του Παναθηναϊκού Σταδίου, που δίνει νέα ώθηση στην προετοιμασία για τη μεγάλη διοργάνωση.

Δαός και Κολωνάκι

Όλα είναι πλέον έτοιμα για τη μεγάλη πρεμιέρα των Αγώνων. Από νωρίς το μεσημέρι της Δευτέρας, δεκάδες χιλιάδες θεατές συρρέουν προς το Καλλιμάρμαρο για την τελετή έναρξης και τα πρώτα αγωνίσματα του στίβου.

Ανάμεσά τους βρίσκεται και ένας άνθρωπος που γνωρίζει ήδη καλά την πόλη. Ο Αμερικανός κλασικός φιλόλογος και αρχαιολόγος Ρούφους Ρίτσαρντσον (1845-1914) ζει εκείνη την εποχή στην Αθήνα, όπου διευθύνει την Αμερικανική Σχολή Κλασικών Σπουδών. Στις σελίδες του Scribner's Magazine θα αποτυπώσει την εικόνα του πλήθους εκείνης της πρώτης ημέρας: *«Παρά το κρύο, την πρώτη ημέρα η προσέλευση στο Στάδιο έφτασε τις 35.000».*

Το εισιτήριο ήταν φτηνό, αλλά όχι αρκετά ώστε οι κερκίδες να είναι προσιτές σε όλους. Ο Ρίτσαρντσον παρατηρεί όσους είχαν μείνει έξω από το Στάδιο, αναζητώντας ένα σημείο απ' όπου θα μπορούσαν να κλέψουν έστω μια ματιά από το μεγάλο θέαμα: *«Έξω όμως από τον περίβολο του Σταδίου [...], όπου ο λόφος υψωνόταν πολύ πάνω από το τείχος, είχαν συγκεντρωθεί ακόμη επτά έως δέκα χιλιάδες άνθρωποι. [...] Πολλοί περισσότεροι στέκονταν έξω από την είσοδο του Σταδίου, ακριβώς απέναντι από τον Ιλισό, σε σημείο χαμηλότερο από τον αγωνιστικό χώρο. Από εκεί δεν μπορούσαν να δουν τίποτε [...], μονάχα να νιώσουν κάτι από την ατμόσφαιρα της μεγάλης περίστασης».*

Μια διαφορετική εικόνα μάς δίνει ο Σαρλ Μωράς (1868-1952). Ο 28χρονος τότε Γάλλος συγγραφέας και δημοσιογράφος είχε φτάσει στην Αθήνα ως απεσταλμένος της εφημερίδας *La Gazette de France* για να καλύψει τους Αγώνες. Από τις προνομιούχες θέσεις της ανατολικής πλευράς του Σταδίου, ο Μωράς αναζητά γύρω του όχι τόσο την Αθήνα της εποχής του, όσο την αρχαία Ελλάδα που τον είχε φέρει έως εκεί: *«Από τους ογδόντα χιλιάδες θεατές, τουλάχιστον το ένα τέταρτο είχε σταθεί τυχερό: ήταν όλοι εκείνοι που είχαν βρει θέση κάπως ψηλότερα, προς την ανατολική πλευρά. [...] Κι ενώ η θέα των υπόλοιπων θεατών περιοριζόταν στον στίβο [...], εμείς είχαμε μπροστά μας, σαν σε μικρογραφία, μερικά από τα ωραιότερα θεάματα της Αττικής: στα αριστερά της μελαγχολικής Πύλης του Αδριανού υψώνονταν οι κορινθιακοί κίονες του ναού του Ολυμπίου Διός· πιο πέρα, διακρίνονταν τα ερείπια του θεάτρου του Διονύσου. Ύστερα, το φως ανέβαινε στην πλαγιά της Ακρόπολης, φτάνοντας ως τον Παρθενώνα που τη στεφάνωνε».*

Η άφιξη του Βασιλιά

Στην Αθήνα έφτασαν 241 αθλητές από την Ελλάδα και 13 ακόμη χώρες, για να αναμετρηθούν σε 43 αγωνίσματα εννέα αθλημάτων. Όλοι ήταν άντρες και στην πλειοψηφία τους Έλληνες, ενώ οι μεγαλύτερες ξένες αποστολές προέρχονταν από τη Γερμανία, τις ΗΠΑ και τη Γαλλία.

Στις κερκίδες του Σταδίου, άντρες με ελληνικές φορεσιές κάθονταν πλάι σε Ευρωπαίους με κοστούμια, συνθέτοντας μια εικόνα όπου το παλιό συναντούσε το νέο. Οι γυναίκες κρατούσαν μεγάλες βεντάλιες για να καλυφτούν από τον ήλιο· οι ομπρέλες είχαν απαγορευτεί, ώστε να μην κρύβουν τη θέα όσων κάθονταν πίσω τους.

Λίγο μετά τις τρεις, ο βασιλιάς Γεώργιος Α΄ και η βασίλισσα Όλγα φτάνουν στο Στάδιο. Ο βασιλιάς σηκώνεται και απευθύνεται στο κατάμεστο Στάδιο: *«Κηρύττω την έναρξιν των πρώτων εν Αθήναις Διεθνών Ολυμπιακών Αγώνων. Ζήτω το Έθνος! Ζήτω ο Ελληνικός Λαός!»*

Ο Ρίτσαρντσον αφηγείται: *«Ακολούθησε η εκτέλεση του Ολυμπιακού Ύμνου από εννέα μπάντες και χορωδία 150 ατόμων. Τη μουσική είχε συνθέσει ο Σπύρος Σαμάρας και τους στίχους είχε γράψει ο ποιητής και πεζογράφος Κωστής Παλαμάς. Η εντύπωση που προκάλεσε ήταν τέτοια, ώστε το πλήθος ζήτησε να ακουστεί ξανά!»*

Μαραθώνιος, η μητέρα των μαχών

Για τους Έλληνες, ένα αγώνισμα έμελλε να αποκτήσει ξεχωριστή σημασία: ο δρόμος από τον Μαραθώνα στην Αθήνα. Την ιδέα για την ένταξη του Μαραθωνίου στο ολυμπιακό πρόγραμμα είχε ο Μισέλ Μπρεάλ (1832-1915), διακεκριμένος Γάλλος φιλόλογος και φίλος του Πιερ ντε Κουμπερτέν.

Η έμπνευση ερχόταν από τον αρχαίο θρύλο του αγγελιαφόρου που, μετά τη Μάχη του Μαραθώνα το 490 π.Χ., έτρεξε έως την Αθήνα για να αναγγείλει τη νίκη των Ελλήνων επί των Περσών, προτού πέσει νεκρός. Παρά τις επιφυλάξεις που προκάλεσε η ιδέα μιας κούρσας αντοχής πολύ μεγαλύτερης από όσες είχαν συνηθίσει οι δρομείς της εποχής, ο Μαραθώνιος εξελίχθηκε στο εμβληματικότερο αγώνισμα των Αγώνων του 1896.

Στην εκκίνηση παρατάχθηκαν δώδεκα Έλληνες και έξι ξένοι δρομείς, από τη Γαλλία, την Ουγγαρία, τις ΗΠΑ και την Αυστραλία. Ύστερα από τις αλλεπάλληλες νίκες των ξένων αθλητών στα περισσότερα αγωνίσματα του στίβου, η προσδοκία των Ελλήνων είχε στραφεί σε αυτόν τον έναν αγώνα. Ο Αμερικανός περιηγητής και φωτογράφος Μπέρτον Χολμς (1870-1958), που είχε ταξιδέψει στην Ελλάδα για να καταγράψει τους Αγώνες, περιγράφει: *«Η πέμπτη ημέρα είναι η ημέρα του μεγάλου αγώνα από τον Μαραθώνα. Σε αυτόν οι Έλληνες είχαν εναποθέσει όλες τους τις ελπίδες. "Αν κερδίσουμε έστω το έπαθλο του Μαραθωνίου, θα ξεχάσουμε όλες μας τις ήττες", ήταν η κραυγή που ακουγόταν από τη συντριπτική ελληνική πλειοψηφία των θεατών, που εκείνη την Παρασκευή είχαν γεμίσει το Στάδιο, μέχρι ασφυξίας».*

Η Ελλάδα είχε πράγματι λόγο να ελπίζει. Σε αντίθεση με άλλα αθλήματα, όπου οι ξένοι αθλητές διέθεταν σαφώς μεγαλύτερη αγωνιστική εμπειρία, ο Μαραθώνιος ήταν ένα εντελώς νέο αγώνισμα, χωρίς καθιερωμένη παράδοση και άγνωστο ακόμη και στους πιο έμπειρους δρομείς. Από τους ξένους που στάθηκαν στην εκκίνηση, μόνο ο Ούγγρος Γκιούλα Κέλνερ είχε προηγουμένως διανύσει τόσο μεγάλη απόσταση. Κανείς, επομένως, δεν μπορούσε να γνωρίζει με βεβαιότητα ποιος θα άντεχε έως το τέλος.

Οι Έλληνες αθλητές είχαν φροντίσει να προετοιμαστούν. Πριν από τους Αγώνες οργανώθηκαν ειδικοί προκριματικοί για να αναδειχθούν οι δρομείς που θα εκπροσωπούσαν τη χώρα στον Μαραθώνιο.

Ο **ΛΟΥΗΣ** ΕΙΧΕ ΚΑΝΕΙ ΜΙΑ ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΣΤΑΣΗ ΣΤΟ ΠΙΚΕΡΜΙ ΓΙΑ ΝΑ ΠΑΡΕΙ ΔΥΝΑΜΕΙΣ. ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΠΙΣΗΜΗ ΑΦΗΓΗΣΗ ΤΩΝ ΑΓΩΝΩΝ, **ΣΤΑΜΑΤΗΣΕ ΣΕ ΕΝΑ ΠΑΝΔΟΧΕΙΟ ΚΑΙ ΗΠΙΕ ΕΝΑ ΠΟΤΗΡΙ ΚΡΑΣΙ.**





© FOX PHOTOS (GETTY IMAGES)

Δεξιά **Ο Σπύρος Λούης στους Ολυμπιακούς Αγώνες του Βερολίνου, το 1936, προσφέρει ένα κλαδί ελιάς στον Αδόλφο Χίτλερ**

Δίπλα **Παρέλαση των πρώτων και δεύτερων Ολυμπιονικών, κατά την τελετή λήξης στο Καλλιμάρμαρο, στις 3 Απριλίου 1896. Ο Σπύρος Λούης είναι επικεφαλής της παρέλασης.**

Ο Κουμπερτέν εξηγεί: *«Η απόσταση από τον Μαραθώνα έως την Αθήνα είναι 42 χιλιόμετρα. Ο δρόμος είναι δύσβατος και πετρώδης. Επί έναν ολόκληρο χρόνο, οι Έλληνες προετοιμάζονταν για τον αγώνα. [...] Λέγεται μάλιστα ότι, σε τρεις περιπτώσεις, ο ενθουσιασμός και η απειρία αυτών των νέων τούς κόστισαν τη ζωή. [...] Κι όσο πλησίαζε η μεγάλη μέρα, γυναίκες προσεύχονταν στις εκκλησίες και άναβαν τάματα, παρακαλώντας να είναι Έλληνας ο νικητής».*
Ο Χολμς ήταν από εκείνους που διέβλεψαν από νωρίς ότι η διάκριση σε αυτό το πρωτόγνωρο αγώνισμα θα μπορούσε να χαρίσει στον νικητή μια θέση στην ιστορία: *«Εκείνος που θα κερδίσει τον αγώνα από τον Μαραθώνα θα κατακτήσει κάτι περισσότερο από μια πρόσκαιρη τιμή· η ιστορία της νίκης του θα επαναλαμβάνεται με θαυμασμό από τις επόμενες γενιές, πολύ καιρό αφότου οι υπόλοιποι διαγωνιζόμενοι θα έχουν περάσει στη λήθη».*

«Νενικήκαμεν!»

Την Παρασκευή της ίδιας εβδομάδας, ημέρα του Μαραθωνίου, το ανακαινισμένο Παναθηναϊκό Στάδιο είχε γεμίσει ασφυκτικά. Στα γύρω τείχη και τους λόφους, στις όχθες του Ιλισού, ακόμη και στους κήπους του Ζαππείου και στις κοντινές λεωφόρους είχαν συγκεντρωθεί χιλιάδες θεατές που δεν κατάφεραν να βρουν μια θέση στις κερκίδες.
Ο Χολμς περιγράφει εντυπωσιασμένος: *«Τέτοιο θέαμα είχε να αντικρίσει η Αθήνα από την αρχαιότητα. Το ένα τέταρτο των Αθηναίων βρίσκεται μέσα στο Στάδιο. Από τις δύο κιόλας το μεσημέρι δεν υπάρχει ούτε μία κενή θέση, ούτε καν στον "λόφο των τζαμπατζήδω" που υψώνεται πάνω από τις μαρμάρινες κερκίδες. Κι όμως, τα πλήθη εξακολουθούν να καταφθάνουν».*

Ο Μωράς αποτυπώνει την ανυπομονησία των θεατών: *«Ολόκληρο το Στάδιο περίμενε με απερίγραπτη αγωνία τον νικητή του Μαραθωνίου. Πώς θα τελείωνε αυτή η δοκιμασία, που είχε αποκτήσει έναν αληθινά εθνικό χαρακτήρα; [...] Φόβος και ελπίδα έκαναν τις καρδιές των συγκεντρωμένων συμπολιτών να πάλλονται. [...] Το σήμα της εκκίνησης από τον Μαραθώνα είχε δοθεί στη 1 ώρα, 56 λεπτά και 30 δευτερόλεπτα. Και το απόγευμα προχωρούσε...»*
Οι θεατές σηκώνονταν στις μύτες των ποδιών τους, προσπαθώντας να διακρίνουν τους δρομείς που πλησίαζαν. Οι πρίγκιπες κατευθύνθηκαν προς την είσοδο του Σταδίου για να περιμένουν τον νικητή. Η αγωνία πλέον κορυφώνονταν.

Ο Μωράς περιγράφει τη στιγμή που μια ολόκληρη πόλη μοιάζει να κρατά την ανάσα της:
«Ώσπου, επιτέλους, ένας κανονιοβολισμός αντηχεί μακριά. Είναι το πολυπόθητο σήμα: ο Αθηναίος δρομέας έρχεται, προηγείται! Μια τεράστια αναταραχή συγκλονίζει το πλήθος· ένα απέραντο "Νενικήκαμεν!" –"Νικήσαμε!"– υψώνεται στον αέρα. [...] Σημαίες ανεμίζουν, κραυγές και τραγούδια μεταδίδουν τη μαγνητική χαρά ενός ολόκληρου λαού. Ο βασιλιάς, φανερά ταραγμένος, μισοσηκώνεται από τη θέση του· κανείς δεν μπορεί να μείνει ακίνητος. [...] Καθώς ο άνεμος κινεί τα κυπαρίσσια και τα πεύκα γύρω από το Στάδιο, οι σκιές τους μοιάζουν λιγότερο πλατιές και βαθιές από το ανθρώπινο δάσος που κυματίζει στις κερκίδες.
Στην κορύφωση αυτής της πανηγυρικής παραφοράς, εμφανίζεται ένας δρομέας με λευκή και γαλάζια φανέλα, στα χρώματα της Ελλάδας· ορμά στον βαθύ διάδρομο του Σταδίου, μέσα σε αλλεπάλληλες εκρήξεις της ίδιας κραυγής: "Ο νικητής! Ο νικητής! Ζήτω!"».

Ένας άγνωστος μέχρι τότε νεαρός, ο Σπύρος Λούης, καλυμμένος από σκόνη και ιδρώτα, μπαίνει στο Στάδιο και αποθεώνεται από ένα έξαλλο πλήθος. Ο διάδοχος Κωνσταντίνος και ο πρίγκιπας Γεώργιος σπεύδουν να τον υποδεχτούν και, μέσα στον γενικό ενθουσιασμό, κατεβαίνουν στον στίβο και τρέχουν στο πλευρό του μέχρι τον τερματισμό.
Ο Μωράς αφηγείται: *«Δεν υπάρχει γιος καλού Έλληνα που να μη σηκώνεται όρθιος για να επευφημήσει τον μαραθωνομάχο! Εκείνος [...] κατευθύνεται ευθεία προς τον πρίγκιπα Κωνσταντίνο και τον πρίγκιπα Γεώργιο και πέφτει στην αγκαλιά τους, μέσα σε μια θάλασσα από χειροκροτήματα και κραυγές. Όλα τα τζιτζίκια της Αττικής υψώνουν το ξερό, διαπεραστικό τραγούδι τους [...], ενώ το πλήθος τραγουδά».*

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΛΛΗΝΕΣ, ΕΝΑ ΑΓΩΝΙΣΜΑ ΕΜΕΛΛΕ ΝΑ ΑΠΟΚΤΗΣΕΙ ΞΕΧΩΡΙΣΤΗ ΣΗΜΑΣΙΑ: **Ο ΔΡΟΜΟΣ ΑΠΟ ΤΟΝ ΜΑΡΑΘΩΝΑ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ**. ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΟΡΓΑΝΩΘΗΚΑΝ ΕΙΔΙΚΟΙ ΠΡΟΚΡΙΜΑΤΙΚΟΙ ΓΙΑ ΝΑ ΑΝΑΔΕΙΧΘΟΥΝ ΟΙ ΔΡΟΜΕΙΣ ΠΟΥ ΘΑ ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΥΣΑΝ ΤΗ ΧΩΡΑ ΣΤΟΝ ΜΑΡΑΘΩΝΙΟ.

Ο νερουλάς που έγινε θρύλος

Λίγη ώρα νωρίτερα, στο Πικέρμι, ο Λούης είχε κάνει μια τελευταία στάση για να πάρει δυνάμεις. Σύμφωνα με την επίσημη αφήγηση των Αγώνων, σταμάτησε σε ένα πανδοχείο και ήπιε ένα ποτήρι κρασί. Παρότι δεν βρισκόταν ακόμη στην πρώτη θέση, παρέμενε ψύχραιμος. Ρώτησε πόσο προηγούνταν οι αντίπαλοί του και δήλωσε με σιγουριά πως θα τους προσπερνούσε.
Κι όμως, ο πλανόδιος νερουλάς δεν είχε αθλητική εμπειρία, ούτε είχε προπονηθεί συστηματικά για τους Αγώνες. Το μεγάλο του εφόδιο ήταν η αντοχή. Βοηθώντας καθημερινά τον πατέρα του στην πώληση νερού από τις πηγές του Αμαρουσίου, είχε συνηθίσει να διανύει μεγάλες αποστάσεις με τα πόδια, κουβαλώντας βαριά κανάτια.
Την ξεχωριστή αυτή αντοχή είχε διακρίνει ο Γεώργιος Παπαδιαμαντόπουλος, παλιός διοικητής του Λούη κατά τη στρατιωτική του θητεία και μέλος της αρμόδιας επιτροπής, ο οποίος τον ενθάρρυνε να λάβει μέρος στους προκριματικούς. Οι συγχωριανοί του στο Μαρούσι συγκέντρωσαν μάλιστα χρήματα για να του αγοράσουν αθλητικά παπούτσια.

Μετά τη στάση στο πανδοχείο, η κούρσα παίρνει απροσδόκητη τροπή. Ο Λούης αρχίζει να κερδίζει συνεχώς έδαφος, αφήνοντας πίσω του, μεταξύ άλλων, τον Χαρίλαο Βασιλάκο, έναν από τους ισχυρότερους Έλληνες δρομείς, που τελικά θα τερματίσει δεύτερος. Μπροστά του απομένει πλέον ο Έντουιν Φλακ, σπουδαίος δρομέας μεσαίων αποστάσεων και ήδη νικητής στα 800 και τα 1.500 μέτρα. Ο Αυστραλός, όμως, έχει αρχίσει να εξαντλείται. Ο Λούης τον φτάνει και τον προσπερνά· λίγο αργότερα, ο Φλακ εγκαταλείπει. Ο δρόμος προς το Παναθηναϊκό Στάδιο είναι πλέον ανοιχτός για τον ερασιτέχνη δρομέα.

Τα δώρα του θριάμβου

Μετά τη νίκη του, ο Λούης κατακλύστηκε από προσφορές και δώρα από τους Αθηναίους. Ο Χολμς καταγράφει με χιούμορ μερικές από τις προσφορές:
«Μια κυρία έβγαλε το ρολόι της και του το χάρισε· μια όμορφη κοπέλα τού πρόσφερε ένα περιστέρι στολισμένο με κορδέλες· ένας κουρέας τού υποσχέθηκε δωρεάν ξύρισμα για όλη του τη ζωή, αρκεί να μην αφήσει γένια· ένας καπελάς δεσμεύτηκε να του εξασφαλίζει καπέλα· ένας υποδηματοποιός [...] παπούτσια· κι ένας ψιλικατζής διαβεβαίωσε ότι δεν θα του λείψουν ποτέ εσώρουχα και κάλτσες. Του προσφέρθηκαν ακόμα δωρεάν γεύματα, ποτά και εισιτήρια θεάτρου εφ' όρου ζωής. [...] Μια εύπορη κυρία τού πρότεινε να διαλέξει ανάμεσα σε ένα μεγάλο χρηματικό ποσό και ένα φιλί. Ο Λούης, με το πνεύμα του αληθινού ερασιτέχνη αθλητή, αρνήθηκε τα χρήματα και, με την αβρότητα ενός Ολυμπιονίκη, δέχθηκε τη δεύτερη προσφορά».
Ο ίδιος, ωστόσο, λέγεται ότι ζήτησε μόνο ένα κάρο για να τον βοηθά στη μεταφορά του νερού. Ο Ρίτσαρντσον συμπληρώνει: *«Ενώ όλοι στην Αθήνα ήθελαν να τον βρουν και να του προσφέρουν κάτι [...], εκείνος έσπευσε να επιστρέψει στο χωριό του για να μοιραστεί τη χαρά του με τους πιο στενούς του φίλους».*

Ένα κλαδί ελιάς στον Φύρερ

Ο Σπύρος Λούης δεν πήρε ποτέ ξανά μέρος σε αθλητικό αγώνα. Μετά τον θρίαμβο του 1896 επέστρεψε στο Μαρούσι, αφήνοντας οριστικά πίσω του τον αγωνιστικό αθλητισμό. Το 1926 συνελήφθη με την κατηγορία της πλαστογράφησης στρατιωτικών εγγράφων και οδηγήθηκε στη φυλακή, όπου παρέμεινε για περισσότερο από έναν χρόνο, έως ότου, στις 28 Ιουνίου 1927, αθωώθηκε και αφέθηκε ελεύθερος.

Δέκα χρόνια αργότερα, το 1936, οι Ολυμπιακοί Αγώνες έφεραν ξανά τον παλιό θρύλο στο προσκήνιο. Σαράντα χρόνια μετά τον θρίαμβό του στην Αθήνα, ο Σπύρος Λούης προσκλήθηκε ως επίτιμος καλεσμένος στους Αγώνες του Βερολίνου. Εκεί, φορώντας τη φουστανέλα του, βάδισε επικεφαλής της ελληνικής αποστολής και, κατά την τελετή έναρξης, πλησίασε τον Αδόλφο Χίτλερ για να του προσφέρει ένα κλαδί ελιάς από την Ολυμπία.
Ο Αμερικανός ιστορικός του αθλητισμού Ρίτσαρντ Μαντέλ περιγράφει τη συγκίνηση του Λούη την ώρα που προσέφερε το κλαδί ως «σύμβολο αγάπης και ειρήνης», εκφράζοντας την ευχή «οι λαοί του κόσμου να συναντώνται μόνο σε ειρηνικούς αγώνες».
Στις 26 Μαρτίου 1940, ο άνθρωπος που μια ανοιξιάτικη ημέρα του 1896 είχε γίνει εθνικός ήρωας πέθανε στο Μαρούσι, λίγους μόνο μήνες προτού η Ιταλία εισβάλει στην Ελλάδα.

Δεξιώσεις και Πικνίκ

Και όταν ολοκληρώνονταν τα αγωνίσματα της ημέρας, η ολυμπιακή γιορτή μεταφέρονταν στους δρόμους της Αθήνας. Η πόλη έμενε στο πόδι μέχρι αργά τη νύχτα, πλημμυρισμένη από φώτα, μουσικές και αυθόρμητες εκδηλώσεις προς τιμήν των ξένων αθλητών. Ο Κουμπερτέν περιγράφει την εορταστική ατμόσφαιρα:
«Κάθε βράδυ, όσο διαρκούσαν οι Αγώνες, οι δρόμοι της Αθήνας φωταγωγούνταν. Γίνονταν λαμπαδηδρομίες, οι μπάντες παιάνιζαν τους εθνικούς ύμνους των διαφόρων χωρών και οι φοιτητές του Πανεπιστημίου συγκεντρώνονταν κάτω από τα παράθυρα των ξένων αθλητικών αποστολών, επευφημώντας τους και εκφωνώντας λόγους στην ευγενή γλώσσα του Δημοσθένη».

Καθώς η διοργάνωση πλησίαζε στο τέλος της, οι αυθόρμητες αυτές εκδηλώσεις έδιναν τη θέση τους σε μια σειρά από επίσημες δεξιώσεις προς τιμήν των αθλητών και των ξένων επισκεπτών. Ο δήμαρχος οργάνωσε πικνίκ, ενώ πρέσβεις και εύποροι πολίτες διοργάνωσαν τις δικές τους εκδηλώσεις. Το πρωί της Κυριακής 31 Μαρτίου, σύμφωνα με το Ιουλιανό ημερολόγιο, ο βασιλιάς παρέθεσε γεύμα στα Ανάκτορα. Στην αίθουσα χορού συγκεντρώθηκαν αθλητές, μέλη της Διεθνούς και της Ελληνικής Ολυμπιακής Επιτροπής, εκπρόσωποι του Τύπου και άνθρωποι που είχαν συμβάλει στη διοργάνωση των Αγώνων.

Από το επίσημο αυτό γεύμα δεν έλειψαν και οι πιο ανάλαφρες στιγμές. Ο Χολμς διηγείται ένα χαρακτηριστικό επεισόδιο με τους Αμερικανούς αθλητές:
«Μεγάλη διασκέδαση προκάλεσε στο βασιλικό γεύμα η στιγμή που ο βασιλιάς έστειλε τον αυλάρχη του στο τραπέζι των Αμερικανών, ζητώντας από τα παιδιά μας να επαναλάβουν τις παράξενες "πολεμικές ιαχές" τους. "Ο βασιλιάς", τους είπε, "[...] είχε την περιέργεια να τις ακούσει από κοντά, για να τις κρίνει καλύτερα". Όλοι σηκώθηκαν και ξέσπασαν δυνατά: "Rah, rah, rah – Ελλάς, Ελλάς, Ελλάς, ζήτω! Hurrah for Greece!" Οι εφημερίδες

αποκαλούσαν αυτές τις πολεμικές ιαχές "ονοματοποιίες", δύσκολες στην κατανόηση».

Τα έπαθλα των νικητών

Το πρωί της Τετάρτης 3 Απριλίου 1896, η Αθήνα ετοιμάστηκε για την τελετή λήξης και την απονομή των επάθλων. Κατά την έναρξη της τελετής, ο Βρετανός αθλητής και λόγιος της Οξφόρδης Τζορτζ Στιούαρτ Ρόμπερτσον απήγγειλε μια ωδή που είχε συνθέσει ειδικά για τους Αγώνες στα αρχαία ελληνικά και σε πινδαρικό μέτρο. Η αναφορά στον Πίνδαρο δεν ήταν τυχαία. Ο αρχαίος ποιητής είχε υμνήσει όσο κανείς τους νικητές των πανελλήνιων αγώνων και την αθανασία που μπορούσε να χαρίσει η νίκη. Ο Χολμς σχολιάζει:

«Πραγματικά ευτυχισμένη θα πρέπει να είναι η ζωή όλων αυτών των νικητών, αν αληθεύουν τα λόγια του ποιητή. Γιατί ο Πίνδαρος, που έγραψε πολλές ωδές προς τιμήν εκείνων που κατακτούσαν τα μεγαλύτερα έπαθλα στους αγώνες της αρχαιότητας, μας λέει: "Εκείνος που νικά κερδίζει, χάρη στους Αγώνες, μια γλυκιά γαλήνη που τον συνοδεύει σε όλη του τη ζωή"».

Χρυσά μετάλλια δεν υπήρχαν ακόμη: οι πρώτοι νικητές έλαβαν αργυρό μετάλλιο, κλαδί αγριελιάς από την Αρχαία Ολυμπία και δίπλωμα, ενώ οι δεύτεροι χάλκινο μετάλλιο, κλαδί δάφνης και δίπλωμα. Οι τρίτοι δεν βραβεύονταν. Τα μετάλλια των νικητών είχε φιλοτεχνήσει ο Γάλλος χαράκτης Ζυλ Κλεμέν Σαπλέν, με τον Δία και τη Νίκη στη μία όψη και την Ακρόπολη στην άλλη, ενώ τα διπλώματα ήταν έργο του Νικολάου Γύζη. Σε όλους τους αθλητές δόθηκε και αναμνηστικό μετάλλιο, σχεδιασμένο από τον Νικηφόρο Λύτρα. Επιπλέον των επάθλων του, ο Σπύρος Λούης έλαβε και το περίφημο αργυρό κύπελλο που είχε προσφέρει ο Μισέλ Μπρεάλ.

Μετά την απονομή, οι βραβευμένοι αθλητές σχημάτισαν πομπή και έκαναν τον γύρο του Σταδίου μέσα στις επευφημίες του πλήθους. Όταν η πομπή ολοκλήρωσε τον γύρο, ο βασιλιάς σηκώθηκε και κήρυξε τη λήξη των πρώτων σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων.

Η κληρονομιά του 1896

Για την Ελλάδα, η σημασία των Αγώνων ξεπέρασε κατά πολύ τη σύντομη διάρκεια της διοργάνωσης. Γράφοντας λίγους μήνες αργότερα στο *The Century Magazine*, ο Κουμπερτέν θεωρούσε σημαντική παρακαταθήκη τους την καλλιέργεια της αγάπης για τον αθλητισμό στην ελληνική κοινωνία, ιδιαίτερα ανάμεσα στους νέους:

«Μόλις έγινε σαφές ότι η Αθήνα επρόκειτο να συμβάλει στην αναβίωση των Ολυμπιακών Αγώνων, ένας πραγματικός πυρετός σωματικής άσκησης ξέσπασε σε ολόκληρο το βασίλειο. Και αυτό δεν ήταν τίποτε μπροστά σε όσα ακολούθησαν μετά τους Αγώνες. [...] Έχω δει, σε μικρά χωριά μακριά από την πρωτεύουσα, παιδιά να πετούν μεγάλες πέτρες, να πηδούν πάνω από αυτοσχέδια εμπόδια [...] ή να συναγωνίζονται στο τρέξιμο».

Πέρα όμως από την επιτυχία των Αγώνων στην Ελλάδα, ο Κουμπερτέν έβλεπε στην αναβίωση του θεσμού έναν πολύ ευρύτερο σκοπό: να φέρει κοντά τους λαούς μέσα από τον αθλητισμό και, τελικά, να συμβάλει στην παγκόσμια ειρήνη.

«Είμαι βαθιά πεπεισμένος ότι οι Ολυμπιακοί Αγώνες θα ασκήσουν επίδραση σε ολόκληρο τον κόσμο. [...] Αυτός ήταν ο λόγος για τον οποίο τους ίδρυσα. [...] Εάν ο θεσμός ευδοκιμήσει –όπως είμαι πεπεισμένος ότι θα συμβεί, με τη συνδρομή όλων των πολιτισμένων εθνών–, μπορεί να αποτελέσει έναν ισχυρό, έστω και έμμεσο, παράγοντα για την εξασφάλιση της παγκόσμιας ειρήνης.

Οι πόλεμοι ξεσπούν επειδή τα έθνη δεν κατανοούν το ένα το άλλο. Δεν θα υπάρξει ειρήνη έως ότου ξεπεραστούν οι προκαταλήψεις που σήμερα χωρίζουν τους διαφορετικούς λαούς. Και ποιο καλύτερο μέσο για να επιτευχθεί αυτό από το να συναντιούνται περιοδικά οι νέοι όλων των χωρών και να αναμετρώνται φιλικά στη σωματική δύναμη και την ευκινησία;

Στην αρχαιότητα, οι Ολυμπιακοί Αγώνες [...] προήγαν την ειρήνη. Δεν είναι ουτοπικό να προσδοκούμε από αυτούς ανάλογα οφέλη και στο μέλλον».

Η ΜΑΚΡΟΖΩΙΑ ΑΝΑΤΕΛΛΕΙ ΣΤΗ ΓΗ ΤΟΥ ΤΡΕΞΙΜΑΤΟΣ

Του **Βαγγέλη Τζάνη**

Όλοι το γνωρίζουμε ή σίγουρα θα το έχουμε ακούσει: αν βάλω ένα ζευγάρι αθλητικά παπούτσια κι αρχίσω να περπατάω ή να τρέχω, η ζωή μου θα βελτιωθεί. Οι δρομείς το ξέρουν καλά.

Η εποχή μας καθημερινά αναζητά τη μακροζωία. Αν ρωτήσεις τι απασχολεί περισσότερο τους ανθρώπους που έχουν βάλει το τρέξιμο στη ζωή τους, θα σου απαντήσουν ότι σκέφτονται περισσότερο τη βελτίωση της υγείας τους. Νιώθουν βελτιωμένα τα επίπεδα ενέργειάς τους και τρέχουν για να μην ασθενήσουν ή και για να ξεπεράσουν αρρώστιες αν αυτές χτυπήσουν την πόρτα τους.

Η αύξηση των αθλητικών εκδηλώσεων στις μέρες μας έφερε όλο και περισσότερους ανθρώπους πιο κοντά στην τακτική άσκηση. Οι δρομείς σήμερα είναι «αθλητές» που δεν έχουν στο μυαλό τους μόνο μια καλή επίδοση ή απόδοση και δεν επιθυμούν απαραίτητα τον ανταγωνισμό. Τους απασχολεί περισσότερο η διατήρηση της υγείας τους και οι κοινωνικές τους σχέσεις.

«Το καλό πάει με το καλό», μια αφαιρετική διαπίστωση. Κι όμως, συνήθειες καλές συνήθως συνοδεύονται από άλλες, εξίσου καλές συνήθειες. Αν αποφασίσεις να τρέξεις λίγα χιλιόμετρα, δύσκολα θα επιθυμήσεις να καπνίσεις μετά. Αν ιδρώσεις έπειτα από μια προπόνηση τρεξίματος, σίγουρα θα θελήσεις να πιεις νερό και να ενυδατωθείς. Όταν βλέπεις και το βάρος σου να κατεβαίνει σε επίπεδα φυσιολογικά έπειτα από κοπιαστικές προπονήσεις χιλιομέτρων, σίγουρα θα σκεφτείς καλύτερα το τι θα φας. Έτσι, οι συνήθειες συμβάλλουν με τον τρόπο τους στην υγεία και κατά συνέπεια στη μακροζωία.

Τα ευρήματα μελετών αποδεικνύουν ότι οι δρομείς διατρέχουν χαμηλότερο κίνδυνο θανάτου από καρδιαγγειακά, από καρκίνο και από πολλά ακόμη παθολογικά αίτια. Διατηρούν καλή ψυχολογία, με ανθεκτικότητα στην κόπωση και υψηλά επίπεδα αυτοπεποίθησης.

Μήπως όλα αυτά είναι η μακροζωία;

Ναι, αν καταφέρεις να διατηρήσεις συνήθειες «καλές», έχεις περισσότερες πιθανότητες να πλησιάσεις το προσδόκιμο, το αν καταφέρεις να ζήσεις παραπάνω μόνο «ο Θεός το ξέρει».

Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΑΘΛΗΤΙΚΩΝ ΕΚΔΗΛΩΣΕΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΡΕΣ ΜΑΣ **ΕΦΕΡΕ ΟΛΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΟΥΣ ΑΝΘΡΩΠΟΥΣ** ΠΙΟ ΚΟΝΤΑ ΣΤΗΝ ΤΑΚΤΙΚΗ ΑΣΚΗΣΗ

Τρέξε, λαγέ, τρέξε

Το παράδοξο των σύγχρονων δρομέων

Του **Βαγγέλη Τζάνη**

Οι δρομείς μεγάλων αποστάσεων λέγονται και ήρωες· σπάνε τα ανθρώπινα όρια – αυτό και μόνο τους κάνει ανθρώπους ξεχωριστούς. Όταν αποφασίσουν να τελειώσουν κάτι, δύσκολα θα το παρατήσουν.

Οι αγώνες μαραθωνίου πριν μερικά χρόνια δεν είχαν τόση μεγάλη συμμετοχή. Σήμερα όμως μπορούμε και μιλάμε για εκατοντάδες αγώνες ανά τον κόσμο, με χιλιάδες τερματισμούς σε μεγάλες διοργανώσεις. Οι περισσότεροι συμμετέχοντες είναι ερασιτέχνες δρομείς.

Τι ήταν αυτό που έκανε τόσους ανθρώπους να αποφασίσουν μια μέρα να βάλουν ένα ζευγάρι αθλητικά παπούτσια και να πάρουν τους δρόμους, τα βουνά και τα γήπεδα;

Η ζωή μας αναζητά ένα νόημα, να το 'χουμε για να προχωράμε. Και ναι, αν πας σε μέρη όπου θα συναντήσεις ανθρώπους οι οποίοι έχουν κάνει σκοπό της ζωής τους το τρέξιμο, θα τους δεις χαρούμενους, εξωστρεφείς, κοινωνικούς. Δύσκολα θα σου μιλήσουν για την κούρασή τους με απογοήτευση, παρά μόνο θα τους ακούσεις να μιλάνε με λόγια προσωπικής επιβράβευσης γι' αυτά που έχουν καταφέρει. Δύσκολες προπονήσεις και δύσκολοι τερματισμοί. Όλα μετάλλια προσωπικών επιτυχιών.

Είναι όμως το τρέξιμο μεγάλων αποστάσεων το φάρμακο που ψάχνουμε σήμερα; Το 2026, η συζήτηση στρέφεται όλο και περισσότερο στην καθιστική ζωή, την κακή διατροφή, τα υψηλά ποσοστά παχυσαρκίας, και τα καρδιαγγειακά προβλήματα παρουσιάζονται πλέον ως πρώτη αιτία θνησιμότητας. Η εποχή μας αναζητά την ανθεκτικότητα στους ανθρώπους και βρίσκει τρόπους να τη διδάξει ή ακόμα και να την προσφέρει με κάποιο οικονομικό αντάλλαγμα. Η συμμετοχή σε αγώνες μεγάλων αποστάσεων αφήνει όλο το περιθώριο να εννοηθεί ότι η επιτυχία βρίσκεται στην ανθεκτικότητα που μπορείς να αποκτήσεις τρέχοντας.

Είναι όμως έτσι; Η αλήθεια βρίσκεται όχι μόνο σε όσα λέγονται αλλά και σε όσα δεν λέγονται. Βλέπουμε ερασιτέχνες δρομείς να εγκλωβίζονται σε συνήθειες πρωταθλητών και, από την άθληση για την υγεία, να καταλήγουν σε σωματικά αδιέξοδα με αρκετή κούραση. Η αποκατάσταση από τους συνεχείς τραυματισμούς απαιτεί χρήμα και χρόνο. Χρειάζεται περισσότερος χρόνος έρευνας για να κατανοηθούν οι μακροχρόνιες συνέπειες των καρδιακών επιβαρύνσεων και των νεφρικών μεταβολών.

Μήπως μιλάμε για υψηλές σωματικές προσδοκίες, με μια ευγενή τύφλωση των πραγματικών σωματικών δυνατοτήτων; Ο προβληματισμός, άλλωστε, δεν οφείλεται στην έλλειψη ερευνητικών δεδομένων απέναντι στα εκατομμύρια των τερματισμών. Τα μέχρι τώρα δεδομένα δεν απαντούν ακόμα με πληρότητα, για όλες τις κατηγορίες δρομέων, στο βασικό ερώτημα: ποιο είναι το πραγματικό όφελος μιας τέτοιας καταπόνησης και ποια η μακροχρόνια επίδραση της επαναλαμβανόμενης μαραθώνιας επιβάρυνσης; Οι συχνότεροι αγώνες μπορεί να εκλαμβάνονται και ως περισσότερη υγεία. Είναι όμως πραγματικά έτσι;

Οι τραυματισμοί είναι συχνοί και ακόμα συχνότεροι στους αρχάριους δρομείς, ενώ η ανεπαρκής προετοιμασία, η απότομη αύξηση της επιβάρυνσης και η παραμέληση της αποκατάστασης μπορούν να αυξήσουν σημαντικά τον κίνδυνο. Η εμπειρία, ωστόσο, δεν αφήνει το σώμα έξω από μια δύσκολη ψυχοσωματική δοκιμασία: ερασιτέχνες και επαγγελματίες μπορούν επίσης να δοκιμαστούν σκληρά με τραυματισμούς και αποτυχίες, ακόμη κι όταν ακολουθούν οργανωμένο πρόγραμμα. Εδώ βρίσκεται και το παράδοξο: η επιδίωξη της υγείας περνάει μέσα από την καταπόνηση και το ρίσκο, χωρίς βέβαια αυτό να ακυρώνει τα οφέλη του τρεξίματος μέχρι σήμερα. «Τρέξε, λαγέ, τρέξε», λοιπόν, αρκεί, κυνηγώντας έναν ακόμα τερματισμό, να μη χάσεις την ικανότητα να ακούς το σώμα σου και όχι τις σειρήνες στ' αυτιά σου. A

Look

Επιμέλεια
ΜΑΡΙΑ-ΙΩΑΝΝΑ
ΣΙΓΑΛΟΥ



MOGADAM CARPETS
Χειροποίητο περσικό κιλίμι Ghashghaei €200



BABY LLAMA
Διακοσμητικό πλεκτό μαξιλάρι Pera €77



WAT OBJECT
Βάζο Manolo groovy grids €29,95



KARE
Φωτιστικό δαπέδου
Candy Μεταλλικό



PRAGMATIC
Κηροπήγεια Animals €39



FALCONERI X WAKS
Κερί με άρωμα Pure Cashmere



BUTLERS
Μαξιλάρι Bohemian τιρκουάζ €29,99



SERKOS
Ortigia Sicilia Zagara Onda Diffuser 500 ml €120



ZOUMBOULAKIS GALLERIES
Λάμπα Tucan €250



SILK FASHION
Μαξιλάρι καραμέλα €7,81



ASNWEAR.GR
Σετ κεριών &k amsterdam alpha greens €22,99

Μετά τα 30, το τέλειο Σαββατόβραδο είναι μια κουβέρτα και πολλά αναμμένα κεριά!



LAMP TWIST
Φωτιστικό Mathieu Challières



BOOZT
Κουβέρτα ethnic Au Maison €39,20



LA REDOUTE
Σετ 2 καλάθια αποθήκευσης από πλεγμένες φυτικές ίνες, BLIKKA €74



ΝΙΚΟΛΑΟΥ
Πουφ φούξια σε βελούδο €173

Ο Γιαν Φαμπρ και η ανθρώπινη ευαλωτότητα

Ο σημαντικός σκηνοθέτης έρχεται στην Ελλάδα με τέσσερις θεατρικούς μονολόγους

Τέσσερις μονολόγους του **Γιαν Φαμπρ**, με κοινό άξονα την ελευθερία της έκφρασης, την πνευματική αναζήτηση και την καλλιτεχνική αμφισβήτηση, παρουσιάζει το θέατρο Σταθμός. Μέσα από τις ερμηνείες των **Ιρένε Ουρκιόλι** (Irene Urciuoli), **Ιβέτ Κοντίνα** (Ivette Codina) και **Στέλλα Χέτλερ** (Stella Höttler), τα κείμενα του Βέλγου δημιουργού συνομιλούν με τη σκέψη του **Αντονέν Αρτό**, την καλλιτεχνική παρακαταθήκη του Λουίς Μπουνιουέλ και του Γιόζεφ Μπόις αλλά και με σύγχρονα ζητήματα, όπως η αυτολογοκρισία και η κουλτούρα της ακύρωσης. Από την αποδοχή της διαφορετικότητας και την αναζήτηση μιας πρωτόγονης αλήθειας μέχρι την υπεράσπιση του δικαιώματος στη διαφωνία, οι τέσσερις παραστάσεις προσεγγίζουν την ανθρώπινη ευαλωτότητα και τα όρια του λόγου. Οι μονόλογοι παρουσιάζονται στα ιταλικά ή στα ισπανικά, με ελληνικούς υπέρτιτλους. **–Νίκη-Μαρία Κοσκινά**

INFO *Θέατρο Σταθμός, 6 έως 21 Νοεμβρίου*



«Μια φυλή, αυτό είμαι»

© MARIO LEKO

Της **ΝΙΚΗΣ-ΜΑΡΙΑΣ ΚΟΣΚΙΝΑ**

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



«Περιοδεία του Chat noir», Théophile-Alexandre Steinlen

❶ Μια βόλτα στο Παρίσι της Belle Époque

Η έκθεση *«Belle Époque»*, σε επιμέλεια της **Μαρίας Κουτσομάλλη-Moreau** και της **Μαρίν Φερετί-Μποκιγιόν**, μας μεταφέρει στο Παρίσι της περιόδου 1880-1914, μια εποχή που, πίσω από τη λάμψη και την ανεμελιά, κρύβει σημαντικές κοινωνικές και πολιτισμικές ανακατατάξεις. Μέσα από έργα 15 καλλιτεχνών ξεδιπλώνονται διαφορετικές όψεις της πόλης, τότε που η αφίσα γνωρίζει την ακμή της και τα καμπαρέ γίνονται σημεία αναφοράς της νυχτερινής ζωής. Καλλιτέχνες όπως οι Τουλούζ-Λοτρέκ, Στάινλεν και Ντενί αποτυπώνουν το πνεύμα και τις αντιφάσεις της περιόδου.

Μουσείο Ιδρύματος Βασίλη & Ελίζας Γουλανδρή, έως 15 Φεβρουαρίου



❷ Ο εικαστικός κόσμος του Γιάννη Γαΐτη

Μια περιήγηση σε τέσσερις δεκαετίες δημιουργίας του Γιάννη Γαΐτη προτείνει η Γκαλερί Σκουφά, μέσα από έργα που προέρχονται από το προσωπικό ατελιέ του καλλιτέχνη. Σχέδια, ζωγραφικά έργα, ξύλινες κατασκευές, παιχνίδια και κεραμικές προτομές αναδεικνύουν την εξέλιξη της εικαστικής του γλώσσας, με ορισμένα έργα να παρουσιάζονται για πρώτη φορά. Ξεχωριστή θέση έχουν τα χαρακτηριστικά «ανθρωπάκια» του, σχόλιο πάνω στη μαζικοποίηση του ανθρώπου.

Γκαλερί Σκουφά, 10 Νοεμβρίου έως 5 Δεκεμβρίου



❸ Μια ζωή γεμάτη μνήμες και τραγούδια

Για τρίτη χρονιά επιστρέφει στη σκηνή η Νένα Μεντή με το *«Μια ζωή-Ο μονόλογος μιας μοδίστρας»*, σε κείμενο και σκηνοθεσία του **Πέτρου Ζούλια**. Μια ηλικιωμένη μοδίστρα ετοιμάζεται να εγκαταλείψει το ατελιέ της και, μαζεύοντας τα πράγματά της, ανατρέχει στις στιγμές που σημάδεψαν την πορεία της. Οι προσωπικές της μνήμες συναντούν την ιστορία της νεότερης Ελλάδας, με τα τραγούδια μιας ολόκληρης εποχής να συνοδεύουν την αφήγησή της.

Πτι Παλαί, πρεμιέρα 11 Νοεμβρίου



© ΔΕΣΠΟΙΝΑ ΣΠΥΡΟΥ

❹ Η βία και η συλλογική ευθύνη

Σε μια επαρχιακή πόλη, η εξαφάνιση ενός αγοριού οδηγεί τις έρευνες σε μια ομάδα ανηλίκων. Ο Πάνος Βλάχος μεταμορφώνεται διαδοχικά σε διαφορετικούς ενήλικες, ενώ 5 ανήλικοι ερμηνευτές εναλλάσσονται στους ρόλους θυμάτων, θυτών, μαρτύρων και συνεργών. Η **Λητώ Τριανταφυλλίδου** σκηνοθετεί το *«ΑΛΕΞ/ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ»* –σε κείμενο που συνυπογράφει με τον Πάνο Βλάχο– για την παιδική βία και τη συλλογική ευθύνη, αναζητώντας τις ρίζες τους στην οικογένεια, στο σχολείο και στην κοινωνία. *Ίδρυμα Μιχάλης Κακογιάννης, πρεμιέρα 7 Νοεμβρίου*



❺ Το κύκνειο άσμα του Τσέχωφ επιστρέφει

Ο *«Βυσσινόκηπος»*, σε σκηνοθεσία της **Σοφίας Σπυράτου**, έκανε πρεμιέρα πριν από λίγες ημέρες, με την Κάτια Δανδουλάκη στον ρόλο της Λιουμπόφ Αντρέγιεβνα. Μια γυναίκα επιστρέφει στο πατρικό της, που απειλείται με πλειστηριασμό λόγω χρεών, και προσπαθεί να σώσει τον αγαπημένο βυσσινόκηπο και την οικογενειακή περιουσία. Γραμμένο λίγο πριν από τον θάνατο του συγγραφέα, το έργο μιλά για την απώλεια, την αλλαγή και το τέλος μιας εποχής, δύο χρόνια πριν από την Επανάσταση του 1905.

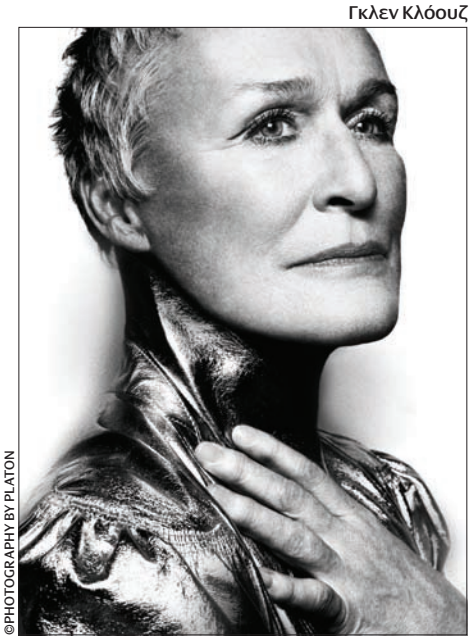
Θέατρο Κάτια Δανδουλάκη, έως 10 Ιανουαρίου

Για να καταχωριστείτε στους οδηγούς της Α.Ν., 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**

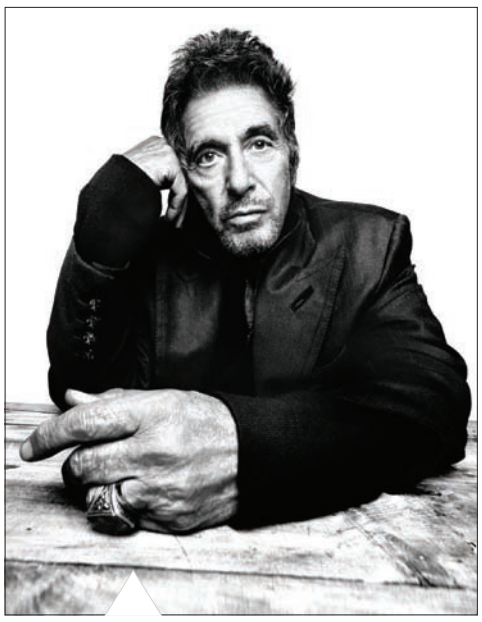


© ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΑΛΦΑΜΑΝΩΛΗΣ

Γκλεν Κλόουζ



Αλ Πατσίνο



©PHOTOGRAPHY BY PLATON

6 Η «Πανσέληνος» της Πίνα Μπάους επιστρέφει στην Αθήνα

Είκοσι χρόνια μετά την πρώτη παρουσίασή της, η *«Πανσέληνος»* (*«Vollmond»*) της Πίνα Μπάους έρχεται στο Μέγαρο Μουσικής από το **Tanztheater Wuppertal**.

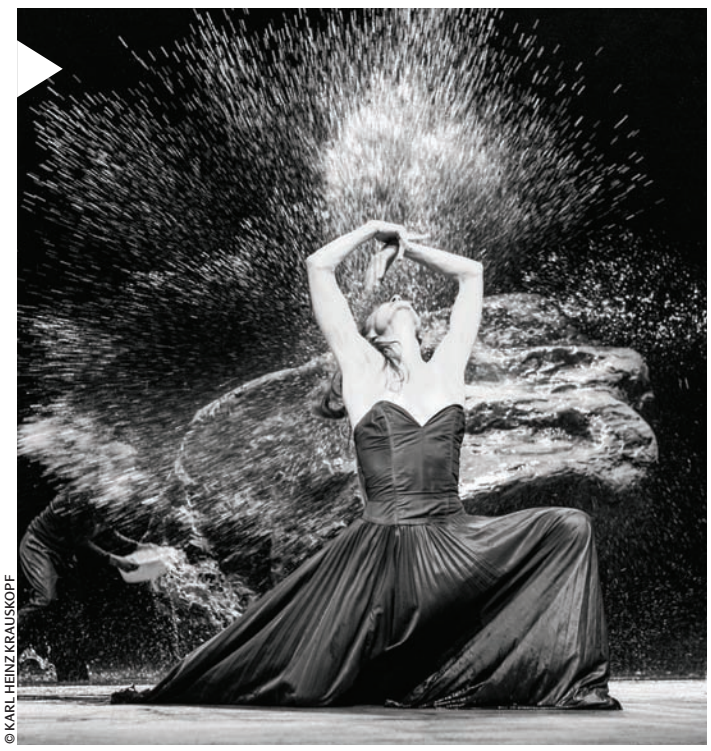
Με το νερό να πρωταγωνιστεί στη σκηνή, η χορογράφος συνθέτει ένα έργο για τις αντιφάσεις των ανθρώπινων σχέσεων, όπου ο έρωτας, η επιθυμία, το χιούμορ και η σύγκρουση συνυπάρχουν.

Η μουσική των **Τομ Γουέιτς** και **Κατ Πάουερ** συμπληρώνει τη σκηνική εμπειρία.

Μέγαρο Μουσικής Αθηνών, 6 έως 9 Νοεμβρίου

7 Τα πρόσωπα πίσω από την εξουσία και την ιστορία

Η πρώτη μεγάλη αναδρομική έκθεση του φωτογράφου **Platon** συγκεντρώνει εμβληματικά πορτρέτα πολιτικών ηγετών, καλλιτεχνών, διασημοτήτων και ακτιβιστών που σημάδεψαν την εποχή μας. Με περισσότερα από 30 εξώφυλλα στο περιοδικό *TIME* και συνεργασίες με κορυφαία διεθνή μέσα, ο Platon παρουσιάζει επίσης φωτογραφίες από την Πάρο, τιμώντας την ελληνική καταγωγή του και τον πολιτισμό της. Δύο ενότητες, ένα βλέμμα πάνω στον άνθρωπο και τη δύναμή του. *Μουσείο Μπενάκη Πειραιώς, 5 Νοεμβρίου έως 31 Ιανουαρίου*



© KARL HEINZ KRAUSKOPF

8 Οι δίκαιοι

Ένα έργο για το τίμημα της επανάστασης, τα όρια της πολιτικής βίας και την αξία της ανθρώπινης ζωής σκηνοθετεί ο **Γιάννης Κακλέας**. Η δράση τοποθετείται στη Ρωσία του 1905, όπου μια επαναστατική οργάνωση σχεδιάζει τη δολοφονία ενός υψηλόβαθμου αξιωματούχου. Βασισμένο σε αληθινά γεγονότα, το έργο του Αλμπέρ Καμί θέτει ερωτήματα για τα όρια της θυσίας, την ηθική της βίας και τη σχέση ανάμεσα στον σκοπό και τα μέσα. *Θέατρο Αποθήκη, έως 31 Ιανουαρίου*



9 Η τζαζ πλευρά του Μίμη Πλέσσα

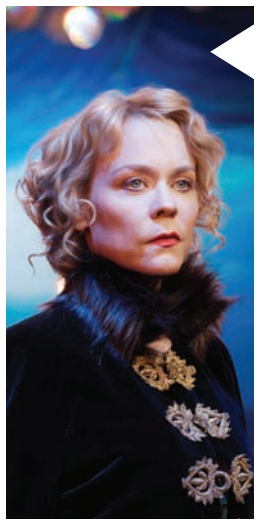
Ένα τριήμερο αφιέρωμα στον Μίμη Πλέσσα, πρωτοπόρο της ελληνικής jazz, παρουσιάζεται αυτές τις μέρες. Ο πιανίστας **Γιώργος Τσώλης** και το κουαρτέτο του προσεγγίζουν με νέες ενορχηστρώσεις αγαπημένα τραγούδια του συνθέτη, με ερμηνευτές την **Εύη Σιαμαντά**, τον **Σπύρο Κλείσσα** και την **Ελένη Πέτα**. Κάθε βραδιά συμμετέχει διαφορετικός καλεσμένος: **Ανδριάνα Μπάμπαλη**, **Τάσης Χριστογιαννόπουλος** και **Βασίλης Λέκκας**.

Half Note Jazz Club 6 έως 8 Νοεμβρίου



10 Το νέο έργο του Σέρχιο Μπλάνκο

Ο **Βαγγέλης Θεοδωρόπουλος** σκηνοθετεί το νέο έργο του Ουρουγουανού θεατρικού συγγραφέα, με τίτλο *«Tierra»* (Χώμα). Κεντρικό πρόσωπο της ιστορίας είναι η μητέρα του Μπλάνκο, Λιλιάνα Αγιεσταράν, καθηγήτρια λογοτεχνίας και ποιήτρια, την οποία προσεγγίζει μέσα από τις μαρτυρίες τριών πρώην μαθητών της. Μια παράσταση για το πένθος, τη μνήμη και τον τρόπο με τον οποίο οι αναμνήσεις διατηρούν ζωντανή την παρουσία όσων έχουν φύγει. *Θέατρο του Νέου Κόσμου, πρεμιέρα 4 Νοεμβρίου*



11 Το τίμημα του έρωτα

Το εμβληματικό έργο του Τολστόι *«Άννα Καρένινα»* κάνει πρεμιέρα, σε σκηνοθεσία του **Πέτρου Ζούλια**, με τη **Λένα Παπαληγούρα** στον ομώνυμο ρόλο. Στην αυτοκρατορική Ρωσία του 19ου αιώνα, μια παντρεμένη γυναίκα της υψηλής κοινωνίας ερωτεύεται έναν νεαρότερο άντρα και τολμά να επιθυμήσει να τον ακολουθήσει. Ωστόσο, δεν θα αντέξει την αμείλικτη κοινωνική κατακραυγή. Στον ρόλο του Καρένιν ο **Γιάννης Τσορτέκης** και του Βρόνσκι Αλεξέι ο **Γιώργος Ξούλος**. Τη μουσική υπογράφει ο **Στέφανος Κορκολής**. *«Θέατρον» - Κέντρο Πολιτισμού Ελληνικός Κόσμος, πρεμιέρα 6 Νοεμβρίου*



© ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΕΥΛΑΜΠΙΔΗΣ

12 Ένας θησαυρός, δύο κηδείες και πολλά μυστικά

Μια κηρά ετοιμάζεται να σερβίρει ψαρόσουπα στην κολλητή της, όταν απρόσκλητοι επισκέπτες εισβάλλουν στο σπίτι και ξεκινούν ένα απρόβλεπτο κυνήγι θησαυρού. Ο **Κώστας Γάκης** σκηνοθετεί την κωμωδία του Πέτρου Λιόντα *«Της γιαγιάς σου – Το ξέρω ότι δεν ξέρεις αυτό που ξέρω»*, όπου παρεξηγήσεις, αναπάντεχοι έρωτες και αλλεπάλληλες ανατροπές μετατρέπουν ένα συνηθισμένο σαλόνι σε πεδίο ξεκαρδιστικών καταστάσεων. *Θέατρο Αργώ, έως 29 Δεκεμβρίου*

Από τις μπιραρίες της Ομόνοιας στα stories του Instagram

Η Αθήνα των γεύσεων

Της ΑΛΕΚΟΥ ΛΙΔΩΡΙΚΗ

Οι γεύσεις μιας πόλης δεν βρίσκονται μόνο στις συνταγές της. Κρύβονται στα στέκια που γίνονται σημεία αναφοράς, στις παρέες που συναντιούνται, στις μυρωδιές που μένουν στη μνήμη και στις μικρές καθημερινές συνήθειες που περνούν από γενιά σε γενιά. Η Αθήνα άλλαξε πολλές φορές πρόσωπο στη διάρκεια των τελευταίων αιώνων, ανοικοδομήθηκε, γέμισε πολυκατοικίες, μεγάλωσε και απλώθηκε. Είδε εστιατόρια, καφενεία και ζαχαροπλαστεία να ανοίγουν και να κλείνουν, γεύσεις να χάνονται κι άλλες να έρχονται από κάθε γωνιά του κόσμου. Μαζί τους άλλαξαν οι τρόποι διασκέδασης, οι συνήθειες και οι μορφές επικοινωνίας. Εκείνο όμως που εξακολουθεί να ενώνει τις διαφορετικές εποχές είναι η ανάγκη των ανθρώπων να βγαίνουν, να συναντιούνται και να μοιράζονται στιγμές.

Μια εικόνα από τη σημερινή Αθήνα αρκεί για να ξεκινήσει αυτή η διαδρομή στον χρόνο. Στην ανακαινισμένη Στοά Αρσακείου, κάτω από τον γυάλινο θόλο, ένα μεγάλο κοινό τραπέζι φιλοξενεί ανθρώπους διαφορετικών ηλικιών και παρέες που μπορεί να μη γνωρίζονται μεταξύ τους, αλλά για λίγο μοιράζονται τον ίδιο χώρο. Γύρω τους, η κίνηση της πόλης συνεχίζεται. Είναι μια σύγχρονη εικόνα της αθηναϊκής καθημερινότητας, μέσα όμως σε ένα κτίριο που έχει σχεδόν δύο αιώνες ιστορίας. Το Αρσάκειο Μέγαρο άρχισε να οικοδομείται στα μέσα του 19ου αιώνα, σε σχέδια του Λύσανδρου Καυταντζόγλου, και το συγκρότημα επεκτάθηκε σταδιακά ώσπου να φτάσει να καταλαμβάνει το οικοδομικό τετράγωνο Πανεπιστημίου, Αρσάκη, Σταδίου και Πεσμαζόγλου. Από εδώ, λίγα μόλις βήματα αρκούν για να συναντήσουμε τους δρόμους και τις πλατείες όπου αναπτυσσόταν η κοινωνική ζωή της παλιάς πρωτεύουσας. Σταδίου, Σύνταγμα, Ομόνοια, Πανεπιστημίου. Σχεδόν η ίδια γεωγραφία, αλλά με διαφορετικά κτίρια, άλλους ανθρώπους και άλλες συνήθειες.

Αυτή την Αθήνα ξαναβρίσκουμε στις αναμνήσεις του Μίλτου Λιδωρίκη –θεατρικού συγγραφέα, δημοσιογράφου και γλαφυρού αφηγητή της αθηναϊκής ζωής μιας άλλης εποχής–, στο βιβλίο *«Αθήνα της Μπελ Επόκ»*, που κυκλοφορεί από τις εκδόσεις Polaris. Μέσα από τις περιγραφές του ξεδιπλώνεται ένας ολόκληρος γαστρονομικός και κοινωνικός χάρτης, με καφενεία, «καφέ ρεστοράν», μπιραρίες, ζαχαροπλαστεία και νυχτερινά στέκια. Δεν πρόκειται απλώς για μια καταγραφή παλιών καταστημάτων, είναι η ιστορία μιας πόλης μέσα από τις γεύσεις της και από τους ανθρώπους που τις απολάμβαναν.

Οι γεύσεις και τα στέκια της παλιάς Αθήνας

«Η σκορδαλιά εβασίλευε παντού», γράφει χαρακτηριστικά ο Μίλτος Λιδωρίκης. Μια καλοφτιαγμένη σκορδαλιά, τόσο φίνα ώστε να θυμίζει μαγιονέζα, θεωρούνταν δείγμα εξαιρετικής μαγειρικής τέχνης. Τη συνόδευαν κολοκυθάκια τηγανητά με κουρκούτι, κεφτέδες και μπακαλιαράκια, γεύσεις που εξακολουθούν να έχουν τη θέση τους στην ελληνική κουζίνα.





Ἐπέτυχα ἐπὶ τέλους τὸ κρασὶ ποῦ ἤθελα. Ἔχει ἄρωμα, εἶνε ἐλαφρό, εὐθηνὸ καὶ καλό. Κρασὶ Σόλωνος, ἡ μποτίλια μία δραχμή, καὶ μὲ τὴν ὀκὰ λεπτ. 50.

Μέσα από τέτοιες λεπτομέρειες η Αθήνα εκείνων των χρόνων παύει να είναι μια ασπρόμαυρη φωτογραφία και αποκτά μυρωδιά και γεύση. Χαρακτηριστική είναι η ανάμνηση από το Μετς, όπου κατέφευγαν μετά τη δουλειά. Μια φορά που η παρέα άργησε κι εκείνος πεινούσε, του ετοίμασαν κεφτέδες και σκορδαλιά κατόπιν ειδικής παραγγελίας. Μια μικρή σκηνή που θα μπορούσε, με διαφορετικό μενού και σε άλλο μαγαζί, να συμβαίνει και σήμερα. Η εργάσιμη ημέρα τελειώνει, η παρέα συνεχίζει και η έξοδος γίνεται η ευκαιρία να ξεφύγει κανείς από τους ρυθμούς της καθημερινότητας.

Αλλά η πρωτεύουσα δεν ζούσε μόνο με τις απλές, γνώριμες γεύσεις, είχε και τα κοσμικά της σημεία, όπου το φαγητό συνδυαζόταν με την κοινωνική παρουσία. Το Καφέ-Ρεστοράν στην πλατεία Συντάγματος περιγράφεται ως το αριστοκρατικότερο εστιατόριο της εποχής, στεγασμένο στο σπίτι του Φιλήμονα, που αργότερα έγινε η έδρα του Υπουργείου Συγκοινωνίας. Το καλοκαίρι ο κόσμος απλωνόταν στην αυλή και στο περιβόλι, τον χειμώνα στα δωμάτια, ενώ εκεί συγκεντρωνόταν η πολιτική, δημοσιογραφική, καλλιτεχνική και φιλολογική ζωή της Αθήνας.



Τυπος Λιμοκοντορου

Η παρουσία σε ένα τέτοιο στέκι σήμαινε πολύ περισσότερα από ένα καλό γεύμα. Ήταν η ευκαιρία να συναντήσει κανείς γνωστούς, να μάθει ειδήσεις, να σχολιάσει τα γεγονότα της ημέρας, να ανταλλάξει απόψεις. Μια κουβέντα μπορούσε να συνεχιστεί για ώρες, μια συμφωνία να κλείσει ανάμεσα σε δύο ποτήρια, ένα όνομα ή μια διεύθυνση να σημειωθεί βιαστικά σε μια χαρτοπετσέτα ή στο πίσω μέρος ενός πακέτου τσιγάρων. Οι χώροι αυτοί λειτουργούσαν, με έναν τρόπο, σαν τα κοινωνικά δίκτυα της εποχής, με τη διαφορά ότι οι επαφές γίνονταν πρόσωπο με πρόσωπο.

Από τις μπιραρίες της Ομόνοιας στην αθηναϊκή νύχτα

Λίγο πιο πέρα, η κοινωνική ζωή αποκτούσε διαφορετικό χαρακτήρα. Οι μπιραρίες ήταν πολυσύχναστες σχεδόν από το πρωί μέχρι αργά τη νύχτα και λειτουργούσαν διαφορετικά από τα σημερινά εστιατόρια. Φαγητό με τη σημερινή έννοια δεν υπήρχε, υπήρχαν όμως άφθονοι μεζέδες και το περίφημο τυρί της Ερυθραίας. Στις περιγραφές προστίθενται τα αυγά και τα ρεπανάκια, ενώ η μπίρα κόστιζε 25 λεπτά το ποτήρι μαζί με τα συνοδευτικά. Λεπτομέρειες που μας επιτρέπουν να φανταστούμε όχι μόνο τι έτρωγαν οι Αθηναίοι, αλλά και πώς διασκέδαζαν.

Η Ομόνοια είχε, σύμφωνα με τις αναμνήσεις του Λιδωρίκη, τις καλύτερες και πλέον πολυσύχναστες μπιραρίες, ενώ γνωστά στέκια υπήρχαν και στο Κολωνάκι. Η μουσική, οι γνωριμίες και οι ιστορίες που γεννιούνταν στις πολύωρες συναναστροφές ήταν αναπόσπαστο μέρος της εμπειρίας. Σε μία από αυτές τις μπιραρίες εμφανίζεται ακόμη και μια Γαλλίδα τραγουδίστρια, η Νινόν, που τραγουδούσε με συνοδεία πιάνου και βιολιού. Η αθηναϊκή έξοδος είχε ήδη αποκτήσει εκείνο το μείγμα φαγητού, ποτού, μουσικής και κοινωνικής ζωής που εξακολουθεί να τη χαρακτηρίζει. Ο γαστρονομικός χάρτης συμπληρωνόταν από εστιατόρια, ξενοδοχεία που λειτουργούσαν και ως τόποι εστίασης, τον Ζαχαράτο και τα ζαχαροπλαστεία που αποκτούσαν σταδιακά τη δική τους θέση στην καθημερινότητα της πόλης. Υπήρχαν ακόμη τα μαστιχάδικα, τα μπαρ και οι μποτέγκες. Στον Γιαννόπουλο, όπου ξενυχτούσαν άνθρωποι των γραμμάτων και της δημοσιογραφίας, οι πελάτες που έμεναν μέχρι αργά μπορούσαν να

έχουν «σαντουίτσα, ουζομεζέδες και χαρτοπαίγνια», παρασκευασμένα με ιδιαίτερη επιμέλεια.

Από το κοσμικό Σύνταγμα μέχρι τις λαϊκότερες μπιραρίες της Ομόνοιας, η παλιά Αθήνα δεν είχε μία μόνο γαστρονομική ταυτότητα. Είχε διαφορετικές γεύσεις, συνήθειες και κοινωνικούς κόσμους που συνυπήρχαν σε μικρή απόσταση μεταξύ τους. Άλλος πήγαινε για έναν μεζέ και μια μπίρα, άλλος για ένα καλό δείπνο, άλλος για μουσική ή για να συναντήσει φίλους. Το φαγητό ήταν συχνά η αφορμή. Η πραγματική εμπειρία περιλάμβανε όλα όσα συνέβαιναν γύρω του.

Αυτή η πολυμορφία είναι ίσως και το πιο ενδιαφέρον στοιχείο που συνδέει την παλιά με τη σημερινή πρωτεύουσα. Η Αθήνα εξακολουθεί να προσφέρει διαφορετικές επιλογές, από τις παραδοσιακές ταβέρνες και τα ιστορικά καφενεία μέχρι τις σύγχρονες γαστρονομικές προτάσεις και τις κουζίνες του κόσμου. Εκείνο που μεταβλήθηκε δεν είναι μόνο το μενού, αλλά και ο τρόπος με τον οποίο οι άνθρωποι ζουν και μοιράζονται την εμπειρία της εξόδου.

Από τις χαρτοπετσέτες στα stories του Instagram

Στη σημερινή Αθήνα, μια επίσκεψη σε ένα εστιατόριο μπορεί ν' αρχίσει με την αναζήτηση πληροφοριών στο διαδίκτυο, να συνεχιστεί με φωτογραφίες των πιάτων και να ολοκληρωθεί με μια ανάρτηση στα κοινωνικά δίκτυα. Η τεχνολογία έχει μπει σε κάθε στάδιο της γαστρονομικής εμπειρίας, από την επιλογή του χώρου μέχρι τον τρόπο με τον οποίο κρατάμε τις αναμνήσεις μας. Σε μια ταβέρνα, σε ένα σύγχρονο εστιατόριο ή σε έναν χώρο υψηλής γαστρονομίας δεν είναι ασυνήθιστο, μόλις φτάσει το πιάτο, να προηγείται η φωτογραφία από την πρώτη μπουκιά. Το κινητό βγαίνει από την τσέπη, αναζητείται η κατάλληλη γωνία και, πολλές φορές, η εικόνα ανεβαίνει αμέσως στο Instagram ή σε κάποιο άλλο κοινωνικό δίκτυο. Ιδιαίτερα όταν πρόκειται για εντυπωσιακές δημιουργίες ή πρωτότυπες παρουσιάσεις, η φωτογραφία γίνεται μέρος της απόλαυσης. Το φαγητό δεν προορίζεται πλέον μόνο για όσους θα το δοκιμάσουν, αλλά και για εκείνους που θα το δουν μέσα από μια οθόνη.

Εκείνο που εξακολουθεί να ενώνει τις διαφορετικές εποχές είναι η ανάγκη των ανθρώπων να βγαίνουν, να συναντιούνται και να μοιράζονται στιγμές

Οι άνθρωποι μοιράζονται ψηφιακά γεύσεις, προτείνουν αγαπημένα στέκια, ενώ ένα μικρό εστιατόριο μπορεί να αποκτήσει κοινό πολύ πέρα από τη γειτονιά του. Υπάρχει όμως και η άλλη εικόνα. Παρέες ή ζευγάρια που, ενώ βρίσκονται κάπου μαζί, αφιερώνουν μέρος του χρόνου τους σε συνομιλίες με ανθρώπους που βρίσκονται αλλού. Ένα μήνυμα, μια ειδοποίηση, μια γρήγορη περιήγηση στα κοινωνικά δίκτυα. Η φυσική συνάντηση και η ψηφιακή επικοινωνία συνυπάρχουν, μερικές φορές τόσο στενά, ώστε η μία να αποσπά την προσοχή από την άλλη.

Δεν πρόκειται για μια απλή αντιπαράθεση του χθες με το σήμερα, ούτε οι παλιές εποχές ήταν απαραίτητα καλύτερες, ούτε η τεχνολογία κατάργησε την κοινωνική σημασία της εξόδου. Άλλαξε όμως τον τρόπο με τον οποίο καταγράφουμε και μοιραζόμαστε τις στιγμές μας. Κάποτε μια ωραία βραδιά μπορούσε ν' αφήσει πίσω της μια ιστορία που θα επαναλαμβανόταν για χρόνια, ένα σημείωμα σε μια χαρτοπετσέτα ή μια καταχώριση σε ένα ημερολόγιο. Σήμερα μπορεί ν' αφήσει δεκάδες φωτογραφίες και μικρά βίντεο αποθηκευμένα σε ένα κινητό ή δημοσιευμένα στα κοινωνικά δίκτυα. Τότε η ανάμνηση γινόταν κυρίως αφήγηση, σήμερα γίνεται εικόνα, πριν ακόμη ολοκληρωθεί η ίδια η εμπειρία.

Και κάπως έτσι η διαδρομή επιστρέφει στο σημείο απ' όπου ξεκίνησε, στη Στοά Αρσακείου. Το ιστορικό κτίριο, που βρίσκεται στην καρδιά της πόλης εδώ και τόσες γενιές, φιλοξενεί σήμερα μια νέα εκδοχή της αθηναϊκής κοινωνικής ζωής. Άλλες γεύσεις, διαφορετικές συνήθειες, καινούργιοι τρόποι επικοινωνίας. Όμως η παρουσία των ανθρώπων στον ίδιο χώρο, η επιθυμία να βρεθούν μαζί και να μοιραστούν μια εμπειρία εξακολουθούν να δίνουν ζωή στην πόλη.

Ο Μίλτος Λιδωρίκης μάς άφησε τις αναμνήσεις μιας Αθήνας που δεν υπάρχει πια, αλλά που μπορούμε ακόμη να φανταστούμε μέσα από τις γεύσεις και τις ιστορίες της που έχουν καταγραφεί σε βιβλία. Οι σημερινές γενιές αφήνουν πίσω τους χιλιάδες φωτογραφίες, βίντεο και ψηφιακά στιγμιότυπα. Ίσως ύστερα από χρόνια κάποιος να αναζητήσει μέσα σ' αυτό το τεράστιο ψηφιακό αρχείο πώς έτρωγαν, πώς διασκέδαζαν και πώς συναντιούνταν οι Αθηναίοι της δικής μας εποχής.

Αν συμβεί αυτό, θα ανακαλύψει μια πόλη πολύ διαφορετική από εκείνη της Μπελ Επόκ, αλλά με μια γνώριμη συνήθεια: να βρίσκει πάντα μια αφορμή για έξοδο, φαγητό και συντροφιά. Γιατί οι γεύσεις αλλάζουν, τα στέκια μεταμορφώνονται και οι τρόποι επικοινωνίας εξελίσσονται, εκείνο που κάνει όμως μια βραδιά αξέχαστη δεν είναι μόνο τι δοκιμάσαμε, αλλά με ποιους τη μοιραστήκαμε. Α



ΚΚΚ / Καμήλα, Κέντριτζ, Καμάρες

Του ΓΙΩΡΓΟΥ-ΙΚΑΡΟΥ ΜΠΑΜΠΑΣΑΚΗ

Δύο άτυπες κολεκτίβες που κάνουν καλή δουλειά στις κατακόμβες της επίσημης πραγματικότητας κι ένας πολυσχιδής δημιουργός που δεν παύει να πρωτοτυπεί και να εκπλήσσει ήρθαν να μας κάνουν παρέα αυτές τις μέρες και να τονώσουν την πεποίθησή μας ότι είναι λίαν ψυχωφελές το να μπολιάζεις με τ' όνειρο την καθημερινότητα. Η ωραία σύμπτωση είναι ότι όλοι τους είναι απριλιάτικοι και θητεύουν τόσο στα χρώματα των εικόνων όσο και στα μελάνια των λέξεων.

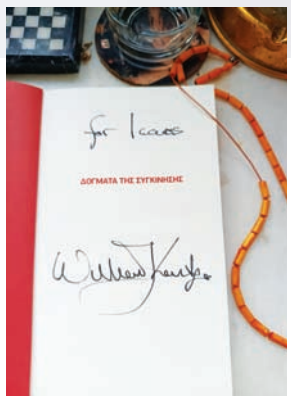
Ο Σπύρος Μαντζαβίνος (Αθήνα, 14 Απριλίου 1995) είναι ζωγράφος, συγγραφέας, σκηνοθέτης κινηματογράφου, ποιητής, ραδιοφωνικός παραγωγός, και εκδότης εντύπων ιδιαίτερης κομψότητας. Παίζει και με τις εικόνες και με τις λέξεις, και με τη λαλιά και με την τυπογραφία. Συντροφιά με τον εικαστικό, γραφίστα, γραφιά, ραδιοφωνατζή και οιονεί δοκιμιογράφο **Βασίλη Γραβαρίτη** (Ερμούπολη Σύρου, 17 Απριλίου 1982) (δια)πράττουν την πιο καλτ εκπομπή του διαδικτυακού ραδιοφώνου κάθε Σάββατο, τη δίωρη *«Γλιστρίδα»*, εκδίδουν το δωρεάν περιοδικό/αφίσα *Αγκινάρα* και, μόλις προ ολίγων εικοσιτετραώρων, λάνσαραν το πρώτο κέρασμα του νεοσύστατου εκδοτικού εγχειρήματος Βιβλιοθήκη Αγκινάρα, το *«Ζωολόγιον α'»*, αφιερωμένο στην καμήλα, με κείμενα, ποιήματα και ζωγραφιές ευφάνταστων καλλιτεχνών. Το εν λόγω κέρασμα τυπώνεται και διατίθεται σε 150 αριθμημένα και σφραγισμένα με ex libris τεμάχια.

Διαβάζουμε τον Ορφέα Απέργη στη σ. 22: *«Βαρύνανε τα μάτια μου, / πάω νωρίς για ύπνο αυτόν τον καιρό, / γιατί ξυπνάω κάθε μέρα στις 7 για το πρωινό επισκεπτήριο στην Κλινική του Σαμέλα, στην Κηφισίας, / πάω και βλέπω αναγκαστικά τη γιαγιά μου την Εβανζελίν, / που όλους τους έθαψε, / κι όλους νομίζω θα μας θάψει, / [...] της βγάλανε τις φωνητικές χορδές / γιατί είχε καρκίνο στο λάρυγγα, / όπως ο Καβάφης, γιαγιά, ναι, μου γνέφει, / και τη βλέπω να τον θυμάται απ' το Κάιρο και την Αλεξάνδρεια, / κάπνιζε πάντα σα φουγάρο η γιαγιά, / αλλά με τόσο στυλ, σαν την Τζίλντα, / τη Ρίτα Χέηγουορθ, με το χρυσό cigarette holder, ε γιαγιά; / ναι, μου γνέφει, / δυο δυο τα πακέτα τα Camel τα άφιλτρα / (αφού η Gianaclis Tobacco είχε προ πολλού πτωχεύσει), / ναι, τα Camel, τα πρώτα έτοιμα τσιγάρα που δεν τα 'στριβες εσύ, / τα πρώτα rolled and packaged τσιγάρα της Αμερικής»*.

***



© ΓΙΩΡΓΟΣ-ΙΚΑΡΟΣ ΜΠΑΜΠΑΣΑΚΗΣ



Αφιέρωση του Κέντριτζ και κομπολόι από κόκαλο καμήλας

Δύο άτυπες κολεκτίβες κι ένας πολυσχιδής δημιουργός ήρθαν να μας κάνουν παρέα αυτές τις μέρες



Κυψέλη, *Καμάρες*, Καμήλα, Κέντριτζ. Πάνω: Καμήλα, ζωγραφιά του Μαντζαβίνου και του Γραβαρίτη, αποκλειστικά για τη στήλη paint/inks.

Ο Ουίλιαμ Κέντριτζ (William Kentridge, Γιοχάνεσμπουργκ, 28 Απριλίου 1955), ακριβώς τέσσερις δεκαετίες πρεσβύτερος του Μαντζαβίνου, ύστερα από μια αποτυχημένη (όπως ο ίδιος λέει) απόπειρα να διαπρέψει ως ηθοποιός, καταπιάστηκε, σημειώνοντας σαρωτική επιτυχία, με το σχέδιο, τη ζωγραφική, την όπερα, τον κινηματογράφο και τη γλυπτική. Εμμένει, και ορθά, στην καλλιτεχνική αξιοποίηση των αμφιβολιών, στην εφήμερη και παλλόμενη υφή του έργου, στην αέναη αναθεώρηση, στον στιγματισμό των στείρων βεβαιοτήτων.

Το Σάββατο 31 Οκτωβρίου παρουσίασε σε αίθουσα του κέντρου το βιβλίο του *«Δόγματα της συγκίνησης – από το εργαστήριο στη σκηνή»* (μτφρ. Αντώνης Γαλέος, εκδ. Κάπα), όπου ο δημιουργός δεξιώνεται τον αναγνώστη στον μύχιο κόσμο του και στο φιλοσοφικό/αισθητικό του ενδιαίτημα. Το βιβλίο είναι τυπογραφικό κομψοτέχνημα, χάρη στη φροντίδα του έξοχου και βραβευμένου Ιωάννη Κ. Τσίγκα. Ο Κέντριτζ (κατά γενική ομολογία) σημαντικότατος και δυναμικά επιδραστικός δημιουργός, μας γοήτευσε με την καλώς συγκερασμένη ευρυμάθειά του, με το πληθωρικό του ταμπεραμέντο και με το ανοξείδωτα εφηβικό του χιούμορ. Σημειώνω ότι στο Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο παρουσιάζεται το διαλεκτικό του έργο *«Μιμήσου τον ύπνο των λίθων»*, μια ευρηματική πραγμάτευση της καθόδου του Ορφέα στον Άδη για να επαναφέρει την Ευρυδίκη στη χοροεσπερίδα των ζώντων, ενώ στην Εθνική Λυρική Σκηνή ανεβαίνει ο *«Ορφέας»* του Κλάουντιο Μοντεβέρντι, σκηνοθετημένος ρηξικέλευθα από τον Νοτιοαφρικανό (και παγκόσμιο, φυσικά) καλλιτέχνη.

***

Ο Σεραφείμ Σανσαρίδης (Καβάλα, 12 Απριλίου 1983) είναι μάχιμος δικηγόρος, δοκιμιογράφος, μελετητής της υπαίθριας γλυπτικής, ερασιτέχνης εικαστικός και εκδότης του πολύ ενδιαφέροντος τριμηνιαίου εντύπου *Καμάρες*. Πλαισιώνεται από έναν ανήσυχο εσμό φιλότεχνων και δημιουργικών Καβαλιωτών (Ζαφειρία Μολ, Θωμάς Δούδας, Κική Καρβέλα, Βασίλης Καγιάς), που δραστηριοποιούνται με κέφι και μεράκι, κάνοντας πράξη την αποκέντρωση.

Οι *Καμάρες* έχουν τρία τεύχη, συλλεκτικά και υπογεγραμμένα από τους συντελεστές τους, όλα αφιερωματικά: το πρώτο στη λογοτεχνική σκηνή της Βόρειας Ελλάδας, το δεύτερο στις φαντασιακές και ουτοπικές πόλεις, το τρίτο στο χρώμα μπλε. Υπογραμμίζω στη σ. 54: *«Μπλε, το χρώμα της συγκίνησης, το χρώμα του ουρανού, είναι αυτό που νιώθουμε όταν η γλώσσα πετυχαίνει, αλλά –ας μην ξεχνάμε– το μπλε, το χρώμα της θάλασσας, αποτελεί επίσης και το χρώμα της κενότητας, γι' αυτό και το μπλε είναι εξίσου αυτό που νιώθουμε όταν η γλώσσα νανταγεί ή πνίγεται. Μπλε, σε κάθε περίπτωση είναι το χρώμα της γλώσσας που ενεργεί και αποπειράται»* (Βασίλης Καγιάς, *«Για το μπλε του William H. Gass»*). A

«RETIFORM»

Μια διαφορετική ματιά στη ζωγραφική, στην ANIMA Gallery

Η ατομική έκθεση του **Γιώργη Βραχνού** φέρνει τη φιγούρα, το χρώμα και το μοτίβο σε διάλογο, στη Γλυφάδα

Μια ανθρώπινη φιγούρα δεν χρειάζεται να αποδίδεται ρεαλιστικά για να τραβήξει το βλέμμα. Μπορεί να γίνει περίγραμμα, χρώμα και μέρος μιας μεγαλύτερης σύνθεσης. Η αφετηρία της έκθεσης *«RETIFORM»* του Γιώργη Βραχνού, που παρουσιάζεται στην ANIMA Gallery στη Γλυφάδα, από τις 3 έως τις 28 Νοεμβρίου, ξεκίνησε το 2019 και παραμένει ανοιχτή προς διαμόρφωση.

Στα έργα του ο καλλιτέχνης αξιοποιεί το περίγραμμα μιας φιγούρας από ζωντανό μοντέλο και το εντάσσει σε επιφάνειες που συμμετέχουν ενεργά στην εικόνα, συχνά με τη χρήση υφασμάτων. Το αποτέλεσμα κινείται ανάμεσα στην ανθρώπινη παρουσία και την αφαίρεση, με αναφορές από την Op Art, τον αμερικάνικο αφηρημένο εξπρεσιονισμό, την color field, το κίνημα Quilt Art, τον σουπρεματισμό, τα περσικά χειρόγραφα και τα διακοσμητικά μοτίβα διαφορετικών καλλιτεχνικών παραδόσεων όπως οι ιαπωνικές ξυλογραφίες Ukiyo-e.

Μια ενδιαφέρουσα εικαστική στάση για όσους αναζητούν κάποια διαφορετική πολιτιστική αφορμή στα νότια προάστια.



INFO

Πού
ANIMA Gallery
Αγίου Ιωάννου 10
Γλυφάδα
Πότε
3-28 Νοεμβρίου
Εγκαίνια
4 Νοεμβρίου, 18.00-22.00
Επιμέλεια
Νεκτάριος-Αλφρέδος Γκούβερης

ANiMA THE ART EXPERIENCE



Επιμέλεια: **ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΜΠΙΡΜΠΙΛΗ**

Θωμάς Σιταράς

Γκάφες, μαργαριτάρια και απίθανες ιστορίες από την Ελλάδα μιας άλλης εποχής

Ο Θωμάς Σιταράς αναφέρεται ως «αθηναιογράφος», και κυρίως ως δημοσιογράφος-συγγραφέας. Το καινούργιο του βιβλίο «Και μη χειρότερα – το φάρμακό σας διά πάσαν νόσον...» κυκλοφόρησε πρόσφατα και είναι γεμάτο με μικρά, αληθινά «φάρμακα διά πάσαν νόσον», πραγματικά.

Της **ΜΑΝΙΝΑΣ ΖΟΥΜΠΟΥΛΑΚΗ**



Το βιβλίο είναι μια συλλογή από ελληνικά άρθρα, δημοσιεύματα, κείμενα, επιγραφές, ανέκδοτα, ιστορίες, διαφημίσεις, ανακοινώσεις και γελοιογραφίες, η οποία ξεκινάει από το 1860 περίπου και καλύπτει περισσότερα από 150 χρόνια: ο Σιταράς μελετάει με επιμέλεια αρχεία εφημερίδων και περιοδικών, μαζεύει «μαργαριτάρια» και δουλεύει με πάθος πάνω στην Ιστορία, και κυρίως την αστεία πλευρά της. Για να πάρετε μια ιδέα, καταγράφει, από δημοσίευμα του 1906, δώρα που χαρίστηκαν στον πρωταθλητή Σπύρο Λούη το 1896:

«…Ένα καφενείο στα Λιόσια (προσφέρει) δωρεάν για έναν χρόνο τον πρωινό του καφέ, ένα μαγειρείο στο Βατραχονήσι τον πρωινό πατσά, ένα ξενοδοχείο στην Ομόνοια το μεσημεριανό του, ένα μαστιχοπωλείο στον Άγιο Λουκά μία μαστίχα την ημέρα, ένα ζυθοπωλείο στη Γαργαρέτα μια οκά μπίρα πρωί-απόγευμα, ένα καπνοπωλείο στο Μεταξουργείο ένα πακέτο τσιγάρα την ημέρα, καφενείο στους Αμπελόκηπους τον απογευματινό του καφέ, κουρείο στο Θησείο καθημερινή περιποίηση κ.λπ.»… Σημειώνοντας πως ο Σπύρος Λούης θα ήταν αναγκασμένος να κάνει τον γύρο της Αθήνας για να απολαύσει τα δώρα του, αν αποφάσιζε να τα αποδεχτεί.

«Οκκαζιόν. Είνε το όνομα ενός παντοπωλείου στην Χαλκίδα, το οποίον, για τους μη εννοούντες την Γαλλοελληνικήν, προσφέρεται εν υποσημειώσει και εις μετάφρασιν: "Πωλούμεν με την οκάν"».

«…Ο σκελετός αυτός έφερεν ακόμη μεταξύ των πλευρών του την λάμαν ενός εγχειριδίου. Πρόκειται άραγε περί εγκλήματος;» Ρεπορτάζ από την εφημερίδα Νέα της Χίου (1917).

Αυτά είναι ένα δείγμα μόνον από τα εκατοντάδες «κομμάτια» του βιβλίου, ταξινομημένα σε βοηθητικά κεφάλαια –«Μαργαρίτες», «Έρως ανίκατε μάχαν», «Αυθεντικές επιγραφές» κ.λπ.– και με κριτήριο (επιλογής τους) μάλλον το κατά πόσο είναι νόστιμα, αστεία και απροσδόκητα ναΐφ, με τη σημερινή ματιά.

«Διάβασα ένα βιβλίο όταν σπούδαζα (Οικονομική Δημοσιογραφία και Κοινωνική Ιστορία) στη Γερμανία, το 1966», λέει ο Σιταράς, «είχε τίτλο "Το περιβόλι με τους μαργαρίτες", του Φωτιάδη – μέσα από γκάφες σε γραπτά των μαθητών του, έβλεπες και κάποιες κοινωνικές σκέψεις, και… τι απασχολεί τον κόσμο. Γελάς και λίγο θλίβεσαι μαζί όταν διαβάζεις τέτοια πράγματα. Ζήλεψα, είχε κάνει πολλές εκδόσεις το βιβλίο· σκέφτηκα "Α, να μπορούσα να βγάλω κι εγώ ένα τέτοιο βιβλίο!". Μπήκε ο σπόρος, η σκέψη. Προς το τέλος των 90s, μπορεί να ήταν το '98, έπεσε στα χέρια μου σε ένα αεροδρόμιο άλλο ένα παρόμοιο βιβλίο, με τίτλο "It goes always wrong". Αυτό, για παράδειγμα, είχε μια ιστορία μέσα, πραγματική, από τη Σκότλαντ Γιαρντ: Τα κεντρικά γραφεία έστειλαν με φαξ σε όλα τα παραρτήματα τη φωτογραφία ενός καταζητούμενου, σε πέντε αντίτυπα. Και ήρθαν απαντήσεις από τα τμήματα: "Συλλάβαμε τους τέσσερις, ψάχνουμε τον πέμπτο". Ήταν γεμάτο με τέτοιες ιστορίες. Συμβαίνουν τέτοια πράγματα… Όλοι έχουμε μια τάση να προχωράμε, όμως υπάρχει ένα ταβάνι στις ικανότητές μας, αν το ξεπεράσουμε, πέφτουμε σε πράγματα που δεν μπορούμε να διαχειριστούμε και κάνουμε κουταμάρες… Τέλος πάντων, το 2016 σκέφτηκα να βγάλω ένα τέτοιο βιβλίο, αλλά made in Greece. Έχω ξεφυλλίσει χιλιάδες σελίδες εντύπων! Η Βουλή ψηφιοποίησε όλες τις εφημερίδες από το 1830 ως το 1940. Μάζεψα 5-6.000 αντικείμενα, αποκόμματα, γελοιογραφίες, ιστορίες…»

«"Τσιγάρο αν θέλετε καλό, σέρτικο και αφράτο/ Καραβασίλη παίρνετε και όχι Παπαστράτο/ Πιστέψατε και μένανε που είμαι ειδικός/ Γρηγόριος Ξενόπουλος, ακαδημαϊκός". Έμμετρο σχόλιο της εφημερίδας Εβδομάς (1937) με αφορμή τη διαφήμιση τσιγάρων που έκανε ο Ξενόπουλος».

«Πωλείται καφενείον εντός της Κεντρικής Αγοράς, χωρίς ενοίκιον, κατάλληλον και διά τηγανιτζίδικο, λόγω αναχωρήσεως του ιδιοκτήτου. Τιμή 20.000». Εστία (1934).

Τα αστεία, διασκεδαστικά και συχνά διαφωτιστικά για την Ιστορία μας κείμενα, αποσπάσματα, τσιτάτα, κ.λπ., είναι ατελείωτα. Ο Σιταράς δουλεύει 8-10 ώρες την ημέρα όσο ψάχνει υλικό για τα βιβλία του, αλλά το διασκεδάζει… και φαίνεται. Έχει ένα τεράστιο αρχείο – έμαθε οργάνωση αρχείου και χίλιους τρόπους να ταξινομεί το υλικό του στη Γερμανία, την πιο οργανωμένη χώρα του κόσμου και τώρα τον καλούν συχνά να κάνει σεμινάρια και ομιλίες για θέματα οργάνωσης.

«Όποιος (δημοσιογράφος) μου ζητάει κάτι, μια πληροφορία, ένα απόσπασμα, ένα δημοσίευμα, σε πέντε λεπτά το έχει. Ξέρω πού θα βρω το καθετί», μου λέει. «Πολύ σπάνια έχω πει σε δημοσιογράφο "δεν μπορώ να σε βοηθήσω"».

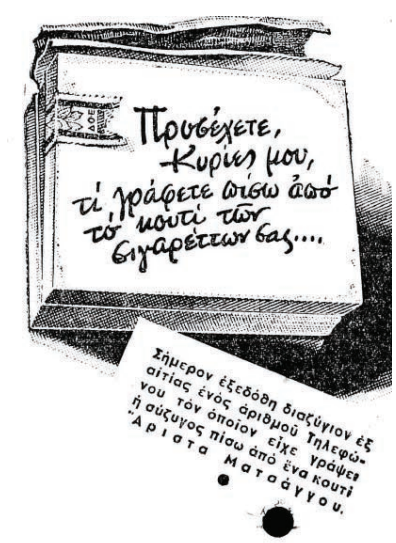
Το μεγαλύτερο αρχείο, βέβαια, είναι το κεφάλι του: έχει γερή μνήμη και μου λέει ένα τρικ με συνειρμούς για να θυμάμαι πράγματα (το ξεχνάω αμέσως). Επιμένει όμως: υπάρχει τρόπος να μάθεις να διαχειρίζεσαι πληροφορίες, να τις καταχωρίζεις σωστά, να ξέρεις πού θα βρεις κάθε πληροφορία όταν τη χρειαστείς. Με πείθει, μέχρι να τελειώσουμε τη συζήτηση, κι αρχίζω να φτιάχνω προτάσεις με αρχικά ονομάτων, μπας και καταγραφούν κάπου τα ρημάδικα τα ονόματα.

Το βιβλίο του θα ήταν ιδανικό για αίθουσες αναμονής, ας πούμε, ιατρείων – ξεχνιέσαι όταν το ξεφυλλίζεις, η ώρα περνάει χωρίς να το καταλάβεις. Βρίσκω μέσα γελοιογραφίες του σπουδαίου Βασίλη Χριστοδούλου (1917-2010), του σκιτσογράφου που δημιούργησε τους μεθύστακες «Βαρελόφρονες» στα περιοδικά του '50 και '60, εκτός των 130.000 σκίτσων του. Βρίσκω ονόματα, αποσπάσματα και φράσεις, ανακοινώσεις, επιγραφές, άρθρα και κείμενα που με ταξιδεύουν σε μια άλλη Ελλάδα, που έβγαινε με χίλια ζόρια από πολέμους και εμφυλίους, που έκανε λάθη και μάθαινε με δυσκολία γραμματική, που είχε όμως χιούμορ πάντα, και τα κότσια να κάνει πλάκα με το οτιδήποτε.

Γενικά, το «Και μη χειρότερα» είναι ένα βιβλίο που σου φτιάχνει το κέφι. Είτε είσαι σε αίθουσα αναμονής είτε είσαι στον καναπέ σου. **Α**









*Το βιβλίο **«Και μη χειρότερα»** του **Θωμά Σιταρά** κυκλοφορεί από τις εκδόσεις Bell*

ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ ΜΕ ΑΙΤΙΑ

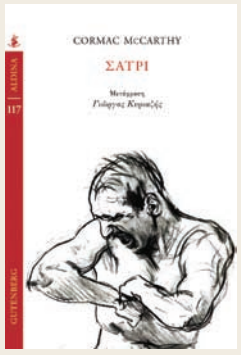
Η αγριότητα της απώλειας

Μια πόλη που αλλάζει κι ένα πατρικό που χάνεται

Του **ΑΡΗ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ**

Το τελευταίο διάστημα βασανίζομαι από σκέψεις που μου στερούν τον ύπνο. Για διάφορους λόγους, θα αναγκαστώ παραδώσω το πατρικό μου σπίτι στη λήθη. Το οίκημα είναι νεοκλασικό, διατηρητέο (δυστυχώς) και κληρονομιά σ' εμένα και στον αδελφό μου από τους εκλιπόντες γονείς μας. Ποτέ μα ποτέ μην αφήσετε σπίτι εξ αδιαιρέτου στους απογόνους σας. Εκτός κι αν θέλετε –από ψηλά– να δείτε τι θα αποκάνουν μεταξύ τους.

Διαβάζοντας το εκπληκτικό μυθιστόρημα του **Κόρμακ Μακ-Κάρθι** *«Σάτρι»* –που είναι το όνομα του ήρωα– έπεσα πάνω στην εξής παράγραφο, που κατά κάποιον τρόπο περιγράφει τα συναισθήματά μου. Ο Σάτρι, ένας περιπλανώμενος ψαράς που ζει σ' ένα καραβόσπιτο στην όχθη του ποταμού Τενεσί, περνά τις μέρες του ανάμεσα σε μέθυσους, απατεώνες, μάγισσες και ρυπαρά καταγώγια. Ενίοτε ψαρεύει στο ποτάμι και πουλάει την ψαριά του στην τοπική αγορά. Τυχαίνει μάλιστα να ερωτευτεί την κόρη ενός πάτερ φαμίλια που στήνει κομπίνες στην επαρχία – το ειδύλλιο, ωστόσο, δεν διαρκεί. Ο Σάτρι είναι πλασμένος για να ζει μόνος. Όταν ύστερα από κάποιον καιρό επιστρέφει στην παραποτάμια πόλη του, αντικρίζει τις αλλαγές στο τοπίο με συναισθήματα παρόμοια με τα δικά μου.



Κόρμακ ΜακΚάρθι
Σάτρι
εκδ. Gutenberg

Ιδού η συγκεκριμένη παράγραφος, σε μετάφραση του **Γιώργου Κυριαζή** (ο οποίος έχει κάνει άθλο):

«Παρακολούθησε τον αδιάφορο εργάτη στην καμπίνα του γερανού να μετακινεί λεβιέδες. Η μπάλα κατεδάφισης, δεμένη στο μακρύ συρματόσχοινό της, έπεσε πάνω σ' έναν τοίχο και κάτι μικρά αγόρια χειροκρότησαν. Η πλινθοδομή από κόκκινα τούβλα σαν ξεραμένα πλακίδια από αίμα και χώμα χτισμένα σε φλαμανδικό μοτίβο κατέρρευσε μέσα σ' ένα σύννεφο από σκόνη και κονίαμα. Τοίχοι άθλιοι, με κάτι σαν πιτυρίδα, μια άγνωστη γλίτσα. Χλομοί, σπογγοειδείς σχηματισμοί που αναπτύσσονταν σε συστάδες στα υγρότερα σημεία έρχονταν στο φως, και όλη μέρα λιγδιασμένοι συλλέκτες με μικρά τσεκούρια αφαιρούσαν τον χαλασμένο σοβά από τα σωριασμένα μαύρα τούβλα. Γνωστικιστές εργάτες που ήθελαν να γκρεμίσουν αυτό το ελεεινό θέατρο σκιών που κρύβει τον υψηλότερο κόσμο των ιδεών. Και άφηναν το σούρουπο αυτά τα όρθια μοντέλα με τις πολυεπίπεδες τομές, μικρά δωματιάκια ανοιχτά σε κοινή θέα, ένας σιδερένιος σκελετός κρεβατιού, μια σκάλα μόνη που δεν οδηγεί πουθενά. Παλιά γοτθικά εσωράχια απ' όπου κρέμονται κομμάτια πίσσας και φλούδες μπογιάς. Τρισάθλιες γάτες περνούσαν με προσοχή ανάμεσα σε σπασμένα γυαλιά, και μαύρα σκυλιά στις αυλές πέρα από τις βοηθητικές ράγες τινάζονταν στον ύπνο τους. Ώσπου τίποτα δεν έμεινε όρθιο παρά μόνο σειρές από πόρτες, μερικές με αριθμούς επάνω, όλους καρφωμένους. Πιο πέρα απλώνονταν εκτάσεις από συντρίμμια, στραβωμένο ατσάλι, σωλήνες και παλιούς αγωγούς βγαλμένους από το έδαφος σε τσαμπιά σαν βασανισμένα γάγγλια ανάμεσα στα σπασμένα κομμάτια των τοίχων…»

Κάπως έτσι φαντάζομαι τον εαυτό μου να αντικρίζει το πατρικό, το οποίο μπορεί να μην υποβάλλεται στη βάσανο μιας μπάλας κατεδάφισης, αλλά να ερειπώνεται αργά αργά, να καταρρέει μοναχικό, έρμαιο της αναποφασιστικότητας δυο αδελφών, που το κοιτάζουν τώρα από μακριά με μια κάποια θλίψη.

Σημειώσεις Ενός Μονομανούς

CCCLXXXXV

Του **ΓΙΩΡΓΟΥ ΦΛΩΡΑΚΗ**

Η «ισχύς είναι δίκαιο» και άλλες ιστορίες για αρκούδες της τραμπικής (και μετατραμπικής) δεξιάς

Αυτή η στήλη προτιμά να ασχολείται με δίσκους και βιβλία. Το *«Might Is Right or The Survival of the Fittest»* είναι βιβλίο και μάλιστα αρκετά παλιό. Ένα βιβλίο που παράγει, όμως, πολιτική. Και ειδικά σήμερα…

Εμφανίστηκε στα τέλη του 19ου αιώνα –πιθανότατα το 1896–, μια εποχή που ο κοινωνικός δαρβινισμός και οι θεωρίες περί «ανώτερων» και «κατώτερων» λαών είχαν μεγάλη απήχηση. Ο συγγραφέας υπογράφει με το ψευδώνυμο Ράγκναρ Ρέντμπερντ, πίσω από το οποίο λέγεται ότι βρίσκεται ο Αυστραλός Άρθουρ Ντέσμοντ, δημοσιογράφος και πολιτικός τυχοδιώκτης. Η αβεβαιότητα γύρω από τον συγγραφέα στάθηκε σημαντική, καθώς βοήθησε το βιβλίο να αποκτήσει έναν μύθο «απαγορευμένης» και επικίνδυνης γνώσης.

Η βασική θέση του βιβλίου είναι ότι το «δίκαιο» δεν είναι μια γενική αρχή. Στην πραγματικότητα, η κοινωνία ονομάζει «δίκαιο» αυτό που επιβάλλει ο ισχυρός. Όποιος είναι αρκετά ισχυρός ώστε να νικήσει και να κρατήσει αυτό που κατέκτησε, έχει, εκ του αποτελέσματος, κάθε δικαίωμα να το κάνει. Η ισότητα, η αλληλεγγύη και η δημοκρατία παρουσιάζονται ως τεχνάσματα που κρατούν τους δυνατούς πίσω, μόνο και μόνο για να αισθάνονται ασφαλείς οι αδύναμοι. Ο Ρέντμπερντ παρουσιάζει τη ζωή του ως έναν διαρκή αγώνα, όπου επιβιώνουν όσοι έχουν περισσότερη αποφασιστικότητα, επιθετικότητα και ισχύ. The fittest, δηλαδή.

Στο *«Might Is Right»* ο Ρέντμπερντ χρησιμοποιεί –ατάκτως ερριμμένες– ιδέες που προέρχονται από τον Νίτσε, ειδικά από τη *«Γενεαλογία της ηθικής»*, τον *«Αντίχριστο»* και τη *«Θέληση για δύναμη»*. Κι ενώ η οπτική του Νίτσε είναι σαφέστατα πιο σύνθετη, για τον Ρέντμπερντ η δύναμη δείχνει να αποτελεί τη μοναδική αρχή που καθορίζει τον κόσμο. Το βιβλίο περιέχει επιπλέον σκληρές πατριαρχικές αντιλήψεις και ανοιχτό σεξισμό και είναι γεμάτο από ρατσιστικές και αντισημιτικές αναφορές. Παρουσιάζει την ωμή επιβολή ως φυσικό νόμο και προσπαθεί να κάνει την αδικία να μοιάζει όχι μόνο αναπόφευκτη αλλά και επιβεβλημένη. Ακριβώς γι' αυτό, αξιοποιήθηκε από την ακροδεξιά σε πολλές χώρες και εξακολουθεί να κυκλοφορεί ως κείμενο αναφοράς σε νεοναζιστικούς, ρατσιστικούς και alt right κύκλους, επειδή προσφέρει πλούσιο και έτοιμο υλικό για την περιφρόνηση της ισότητας, της δημοκρατίας και των μειονοτήτων.



Ragnar Redbeard LLD
Might is Right
εκδ. The Auditorium Press, Chicago 1896

Η επικαιρότητα του βιβλίου γίνεται ιδιαίτερα εμφανής από τον τρόπο με τον οποίο δικαιολογούνται στις μέρες μας οι πράξεις ισχυρών κρατών. Σήμερα είναι πολλοί εκείνοι που υποστηρίζουν ανοιχτά ότι η στρατιωτική και οικονομική ισχύς δημιουργούν δίκαιο. Έτσι, η γενοκτονία στη Γάζα –ο χαρακτηρισμός «γενοκτονία» δεν είναι δικός μου, ανήκει στον ΟΗΕ– εμφανίζεται ως αναγκαία «αυτοάμυνα» μόνο και μόνο επειδή το Ισραήλ είναι ο ισχυρός πόλος. Περίπου το ίδιο θα δούμε και στην επίθεση στο Ιράν από το Ισραήλ και την Αμερική του Τραμπ, ασχέτως αν αυτή δεν πήγε και τόσο καλά. Και για να έρθουμε και στη δική μας ήπειρο, το ίδιο δικαιολογημένη θεωρούν αρκετοί και την επίθεση Πούτιν στην Ουκρανία.

Αν και δεν θεωρώ ιδιαίτερα μελετηρό όλον αυτόν τον συρφετό που γοητεύεται τελευταία –και– στην Ελλάδα από το απίστευτο συνονθύλευμα μεγαλεπήβολων φασιστικών ιδεών και γελοίων ρήσεων του άθλιου πορτοκαλί κλόουν –μερικοί από δαύτους είναι και υπουργοί–, το βιβλίο του Ρέντμπερντ μπορεί να τους δώσει άπειρο υλικό. Εκείνο που με τρομάζει πιο πολύ είναι ότι οι ιδέες που υποστηρίζουν την άνευ όρων επιβολή της ισχύος στο γεωπολιτικό επίπεδο βρίσκουν τεράστια εφαρμογή και στην καθημερινότητα. Οι άντρες –ξέρεις, που φοράνε παντελόνια– μπορούν να δολοφονούν τις συντρόφους τους, οι ιδιοκτήτες πιτσαρίας ή φούρνων να κλέβουν το σύμπαν, οι ρόμποκοπ της αστυνομίας να αυθαιρετούν ασύστολα, κάτι γελοίοι «δημοσιογράφοι» να αμφισβητούν ακόμα και τους τραγικότερους θανάτους και οι Ρομά, οι Αλβανοί, οι μετανάστες και όσοι δεν είναι «σαν κι εμάς» –ό,τι κι αν σημαίνει αυτό– να πεθαίνουν στην ξηρά και να πνίγονται στη θάλασσα χωρίς κανείς να φέρει καμία ευθύνη. Όλα τα παραπάνω όχι μόνο βρίσκουν δεκάδες χειροκροτητές σήμερα, αλλά παρουσιάζονται και ως κανονικότητα. Έτσι, επειδή οι ισχυροί, μπορούν!

Πάει πολύς καιρός που νιώθω ότι βρίσκομαι ανάμεσα στους ηττημένους, ότι η φωνή μου πνίγεται από τα ουρλιαχτά των ορκ, αλλά εκείνο που ξέρω από πολύ παλιά είναι ότι, αν δεν έχει έρθει ακόμα ο καιρός της μαζικής αντίδρασης απέναντι στη δικτατορία της ισχύος, έχει έρθει ο καιρός ν' ανοίξουμε μια πολύ πλατιά συζήτηση. Κι όταν οι συζητήσεις ανοίγουν, η ώρα των αλλαγών πλησιάζει…

THEATER FORUM

Εθνικό Θέατρο – ρεπερτόριο – ελληνικό έργο
Μια πονεμένη ιστορία

Της **ΜΑΤΙΝΑΣ ΚΑΛΤΑΚΗ**

Το φετινό ρεπερτόριο του Εθνικού Θεάτρου προκαλεί συζήτηση και αντιγνωμίες. Το πρώτο τη τάξει θέατρο της χώρας άνοιξε με επαναλήψεις (*«Βυσσινόκηπος»* σε σκηνοθεσία Έκτορα Λυγίζου και *«Ιεροτελεστία»* του Γκιγιόμ Πουά σε σκηνοθεσία Χρήστου Θεοδωρίδη) και οι δύο καινούργιες παραστάσεις που παρουσιάζει δεν είναι κάποια σημαντική παραγωγή στην Κεντρική Σκηνή του, αλλά το *«Ομόνοια – Μια μυθοπλασία»* των Ανέστη Αζά, Πρόδρομου Τσινικόρη και Μιχάλη Πητίδη στο θέατρο Δίπυλον και η παράσταση της Πειραματικής Σκηνής *«Μακμπέθ: 16 καρέ τραβηγμένα από τον Πρόσπερο με κάμερα μιας χρήσης»* σε επιμέλεια Ακύλλα Καραζήση, που έχει πρεμιέρα σήμερα στη Σκηνή «Κατίνα Παξινού» (REX). «Κανονικό» ελληνικό έργο, που να μην έχει γραφτεί από σκηνοθέτες/ηθοποιούς, δεν προβλέπεται μέχρι τον Απρίλιο. Τότε θα ανεβεί το καινούργιο έργο του Ευθύμη Φιλίππου *«Καρδιά, Γ.»*.



«Ομόνοια - Μια μυθοπλασία»

© KAROL JAREK

Κατά τ' άλλα το Εθνικό Θέατρο εμφανίζεται ως ένθερμος υποστηρικτής της τάσης που λέγεται «διασκευή» (ή «βασισμένο σε»). Μέσα στον Δεκέμβριο θα ξεκινήσει το *«Πολύ κακό για το τίποτα»*, παράσταση που βασίζεται στο ομότιτλο έργο του Σαίξπηρ και σκηνοθετεί ο Κωνσταντίνος Ρήγος. Θα μεταφέρει, διαβάζουμε, τη δράση στο πλατό μιας ψυχαγωγικής εκπομπής, όπου, μεταξύ άλλων ευφάνταστων, *«οι έμφυλοι ρόλοι αποδομούνται»*. Και η παράσταση του Ρήγου μπορεί να είναι καλή και να έχει εμπορική επιτυχία.

Το ζήτημα, ωστόσο, που μας απασχολεί αφορά αφενός την εν γένει πολιτική του Εθνικού Θεάτρου ως προς το τι αξίζει να περιλαμβάνει το πρόγραμμά του και αφετέρου την υποχώρηση της θεατρικής αγοράς στον φόβο των καλλιτεχνών προς ό,τι σημαίνει «κλασικό». Και ποιος είναι ο εύκολος τρόπος να τον αντιμετωπίσουν; Ως καμβά που σηκώνει κάθε ιδέα; Στην κατεύθυνση αυτή, του «καμβά», ο Ντμίτρι Κρίμοβ ετοιμάζει για την άνοιξη στην Κεντρική Σκηνή μια *«Τρικυμία»* που πατάει στον Σαίξπηρ για να μιλήσει για τις προσωπικές του περιπέτειες και την αυτοεξορία του. Δεδομένων ότι η μεν *«Τρικυμία»* έχει να παρουσιαστεί από το 2008 και στο αρχείο του Εθνικού Θεάτρου εντοπίζω μόνο μία παράσταση του *«Πολύ κακό για το τίποτα»*, από το μακρινό 1946 (!) σε σκηνοθεσία Δημήτρη Ροντήρη, καλό θα είναι οι θεατές να έχουν διαβάσει τα δύο σαιξπηρικά έργα προτού δουν τις παραστάσεις του Ρήγου και του Κρίμοβ, ώστε να είναι σε θέση να αποκωδικοποιήσουν τη σκηνοθετική διαχείριση.

Ένα επίμονο πρόβλημα
Η Πειραματική Σκηνή του Εθνικού

Με τον καινούργιο χρόνο τα νηία της Πειραματικής Σκηνής (που επιστρέφει στο REX μετά την ολοκλήρωση της ανακαίνισής του) αναλαμβάνει η Νεφέλη Μαϊστράλη. Υπό την επιμέλειά της θα δούμε την παράσταση *«Κιβωτός»*, με την οποία επανερχόμαστε στον γνωστό προβληματισμό της νυν διεύθυνσης του Εθνικού Θεάτρου: *«Στο επίκεντρο τίθεται η έννοια της συνδημιουργίας και της καλλιτεχνικής συνύπαρξης, τόσο στην παραγωγή θεατρικού κειμένου όσο και στη σκηνοθετική προσέγγιση»*. Που τι ακριβώς σημαίνει; Ότι όλοι μπορούν να κάνουν τα πάντα και ότι η δημιουργική συνεργασία και διαδικασία είναι σημαντικότερη του τελικού αποτελέσματος; Ίσως. Αλλά για τους καλλιτέχνες, όχι για τους θεατές.

Αυτό που περιμένουμε είναι να δημιουργηθεί και να υποστηριχθεί σοβαρά μια σκηνή για τα εκλεκτά ελληνικά έργα του 20ού αι. Και να ανατεθεί στους καλύτερους συγγραφείς μας να γράψουν νέα

Εν προκειμένω, η *«Κιβωτός»* εμπνέεται, διαβάζουμε, από αρχαία κείμενα όπως *το «Έπος του Γκιλγκαμές»*, η *«Μαχαμπαράτα»*, το *«Βιβλίο των νεκρών»* των αρχαίων Αιγυπτίων, τα ομηρικά έπη, η Βίβλος. Αναμένουμε με ενδιαφέρον να δούμε πώς δύο νέες σκηνοθέτριες (Ελένη Βλάχου και Ελένη Τσιμπρικίδου) θα καταφέρουν να στήσουν μια παράσταση που αντλεί από τόσο ιδιαίτερα και διαφορετικά μεταξύ τους υλικά. Τουλάχιστον τη σύνθεση του σκηνικού κειμένου της *«Κιβωτού»* έχουν αναλάβει οι συγγραφείς Γιάννης Κεντρωτάς και Μιχάλης Μιχαηλίδης και όχι οι ίδιες.

Μεγάλη συζήτηση σηκώνουν και οι φράσεις *«νέοι δρόμοι έκφρασης»* και *«απρόβλεπτες καλλιτεχνικές εμπειρίες»* με τις οποίες προβάλλεται ως σημαντικό το έργο που επιτελεί η Πειραματική Σκηνή του Εθνικού. Οι νέοι δρόμοι έκφρασης είναι ήδη παλιοί και οι θεατές δεν ζητούν απρόβλεπτες εμπειρίες στη θεατρική αίθουσα. Λίγο καλό θέατρο· μόνο.

Το ρεπερτόριο
του Εθνικού Θεάτρου

Το Εθνικό Θέατρο δεν είναι ένας ιδιωτικός πολιτιστικός οργανισμός ούτε ένα «εμπορικό» θέατρο που διαχειρίζεται κάποιος επιχειρηματίας. Από τη δεκαετία του 1930 είναι βασικός παραγωγός παιδείας και πολιτισμού στην χώρα μας και, ακριβώς λόγω του δημόσιου χαρακτήρα του, οφείλουμε να συζητάμε για το παρόν και το μέλλον του με ουσιαστική έγνοια. Και το παρόν, πόσο μάλλον το μέλλον, του πρώτου τη τάξει θεατρικού οργανισμού δεν μπορεί να συνδέεται μόνο με παραστάσεις όπως η *«Ομόνοια- Μια μυθοπλασία»*, που έγραψαν και σκηνοθέτησαν ο Ανέστης Αζάς και ο Πρόδρομος Τσινικόρης.

Στην ιστοσελίδα του Εθνικού σημειώνεται ότι πρόκειται για *«ένα ατμοσφαιρικό αστικό θρίλερ που ισορροπεί ανάμεσα στη μαύρη κωμωδία, την πολιτική* σάτιρα *και το ντοκιμαντέρ»*. Αυτό που παρακολούθησα, βέβαια, καμία σχέση δεν έχει με την ως άνω περιγραφή. Πρόκειται για έργο τηλεοπτικών προδιαγραφών με πρωταγωνιστή έναν διαχειριστή καταλυμάτων βραχυχρόνιας μίσθωσης στην περιοχή της Ομονοίας, που πέφτει πάνω στο, πεσμένο στο δρόμο, πτώμα ενός άντρα. Αποφασίζει να καλέσει την αστυνομία και τότε μια σειρά επιθεωρησιακών επεισοδίων ξεκινάει: το τηλεφωνικό κέντρο της αστυνομίας λειτουργεί με αλγόριθμο και δεν μπορεί να συνδεθεί με «εκπρόσωπο» (άστοχη κριτική, γιατί παίρνεις το 100 και απαντούν αμέσως), συναντά μια influencer που ακκίζεται live για τους ακολούθους της, καταφθάνει ένα περιστέρι που κάνει κήρυγμα για τη σημασία τού να αγαπάς τα εν λόγω πετούμενα (αλλά ο ανεξέλεγκτος πληθυσμός τους αποτελεί μείζον πρόβλημα για τις πόλεις, πόσο μάλλον για πόλεις τόσο βρόμικες και αφρόντιστες όσο η Αθήνα). Όσο προχωρά η έρευνα για τον νεκρό μετανάστη, ο πρωταγωνιστής ανταμώνει διάφορα πρόσωπα, εργαζόμενους πέριξ της πλατείας και περιοίκους, μέσω των οποίων οι δημιουργοί καταθέτουν, όπως οι ίδιοι δηλώνουν, μια «αλληγορία» για τα όρια της αλήθειας και τα χάλια όχι μόνο της Ομόνοιας αλλά και όλης της χώρας! Εγώ, πάλι, αναρωτιέμαι: έπειτα από τις δραματικές αλλαγές των τελευταίων 20 χρόνων στην ανθρωπογεωγραφία της περιοχής, που πλέον έχει μετατραπεί σ' ένα τεράστιο κατάλυμα (δείτε τι συμβαίνει πέριξ του θεάτρου Δίπυλον), οι δύο δημιουργοί δεν βρήκαν να παρουσιάσουν παρά κοινοτοπίες, διαλόγους και επιφανειακό χιούμορ; Και γιατί οι ηθοποιοί (Πάρης Αλεξανδρόπουλος, Στέλλα Βογιατζάκη, Μιχάλης Πητίδης,Τίτος Γρηγορόπουλος, Κατερίνα Κρίστο και Παναγιώτα Παπακυριακού) παίζουν με χειλόφωνα, που δεν χρειάζονται στον μικρό χώρο του συγκεκριμένου θεάτρου;

Τα θετικά αυτής της απογοητευτικής σκηνικής πρότασης περιορίζονται στην ωραία μουσική που συνέθεσε και παίζει επί σκηνής ο Ρανύ (Παναγιώτης Μανουηλίδης) και στο σκηνικό της Ελένης Στρούλια (μακέτες βασικών κτιρίων της πλατείας γύρω από το σιντριβάνι), το οποίο όμως παραμένει διακοσμητικό, χωρίς οργανική σχέση με τη δράση.

Το ερώτημα που τίθεται δεν είναι τι συνέβη και οι δύο καλλιτέχνες (πρωτεργάτες του ελληνικού θεάτρου-ντοκιμαντέρ και υπεύθυνοι της Πειραματικής Σκηνής από το 2015 έως το 2019) έχουν μείνει στάσιμοι, παρότι τους δόθηκαν χώροι, ευκαιρίες και θέσεις. Περισσότερο πρέπει να μας απασχολήσει το πώς είναι δυνατόν το Εθνικό Θέατρο να παρουσιάζει παραστάσεις χαμηλών ποιοτικών κριτηρίων. Και πώς είναι δυνατόν να έχει αμβλυνθεί τόσο η ικανότητα κρίσης και διάκρισης των ίδιων των δημιουργών και αυτών που αποφασίζουν για το τι αξίζει να δει το κοινό του Εθνικού. Για τον ρόλο του τελικά ως παραγωγού πολιτισμού.

Αυτό που περιμένουμε είναι να δημιουργηθεί και να υποστηριχθεί σοβαρά μια σκηνή για τα εκλεκτά ελληνικά έργα του 20ού αι. Και να ανατεθεί στους καλύτερους συγγραφείς μας να γράψουν νέα. Με προβληματικό ρεπερτόριο, αμφιλεγόμενες «διασκευές» από ναρκισσευόμενους καλλιτέχνες και έργα τηλεοπτικού επιπέδου το Εθνικό Θέατρο δεν επιτελεί τον βασικό ρόλο του (δείτε τι ορίζει ο καταστατικός νόμος του 2273/1994): την πνευματική καλλιέργεια των πολιτών. Δεν ανταποκρίνεται επαρκώς ούτε στις ευθύνες του ούτε στις προσδοκίες μας. **Α**

JOHNNY AT THE MOVIES

Μπορείς να δεις τα πάντα; Ο Νέιθαν Φίλντερ, η Ελίζαμπεθ Χολμς και το ντοκιμαντέρ που έγινε φαινόμενο

Του ΓΙΑΝΝΗ ΔΑΒΒΕΤΑ

Το *«You Can See Everything»* έρχεται στις ελληνικές αίθουσες στις 19 Νοεμβρίου, μετά από μια μυστική πρεμιέρα, ρεκόρ εισπράξεων και κριτικές που σπάνια διαβάζει κανείς για ντοκιμαντέρ.



PHOTO BY COURTESY OF A24 - © A24 (imdb.com)

Στις 6 Σεπτεμβρίου, στο Φεστιβάλ του Telluride στο Κολοράντο, το κοινό πήγε σε μια προβολή χωρίς να ξέρει τι θα δει, με απαγόρευση χρήσης κινητών τηλεφώνων, για να βγει σχεδόν τρεις ώρες αργότερα έχοντας παρακολουθήσει μια ταινία που ελάχιστοι ήξεραν ότι υπάρχει. Ο Νέιθαν Φίλντερ, που ανέβηκε στη σκηνή για τη συζήτηση μετά το τέλος, παραδέχτηκε ότι ακόμα δυσκολεύεται να καταλάβει τι ακριβώς έζησε. Δύο μήνες αργότερα, το *«You Can See Everything»*, που στην Ελλάδα θα κυκλοφορήσει ως *«Μπορείς να δεις τα πάντα»*, έχει γίνει ένα από τα πιο πολυσυζητημένα κινηματογραφικά γεγονότα της χρονιάς στην Αμερική: ένα τρίωρο ντοκιμαντέρ που γεμίζει τις αίθουσες σαν blockbuster, ενώ συγκεντρώνει βαθμολογίες που μοιάζουν με λάθος στη μέτρηση. Η επιτυχία της έχει ανοίξει μάλιστα μεγάλη συζήτηση, που λίγοι θα φαντάζονταν πριν από δύο μήνες, για το αν μπορεί να γίνει το πρώτο ντοκιμαντέρ στην ιστορία που θα προταθεί για το Όσκαρ Καλύτερης Ταινίας.

Δεν έχω δει ακόμα την ταινία, οπότε αυτό το κείμενο δεν είναι κριτική αλλά μια προσπάθεια να εξηγήσω πώς ένα ντοκιμαντέρ για μια καταδικασμένη επιχειρηματία της Σίλικον Βάλεϊ βρέθηκε στο κέντρο της παγκόσμιας συζήτησης.

Η Χολμς μπροστά στην κάμερα

Η ιστορία της Ελίζαμπεθ Χολμς είναι γνωστή, ίσως υπερβολικά γνωστή. Ως ιδρύτρια της Theranos άντλησε 945 εκατομμύρια δολάρια από επενδυτές όπως ο Ρούπερτ Μέρντοχ και ο Λάρι Έλισον, υποσχόμενη μια μέθοδο αιματολογικών εξετάσεων που δεν υπήρξε ποτέ, ώσπου καταδικάστηκε για απάτη το 2022 και μπήκε στη φυλακή τον Μάιο του 2023. Στη σειρά *«The Dropout»*, όπου την υποδύθηκε η Αμάντα Σάιφρεντ, όπως και στα ντοκιμαντέρ που προηγήθηκαν, η ίδια δεν είχε συμμετάσχει.

Το *«You Can See Everything»* ξεκινά τριάντα τέσσερις μέρες πριν από τη φυλάκισή της, όταν η Χολμς και ο σύντροφός της, Μπίλι Έβανς, δέχονται τον Φίλντερ να ζήσει μαζί τους στο σπίτι όπου μεγαλώνουν τα δύο μικρά παιδιά τους. Στο τρέιλερ, όταν εκείνος τη ρωτά αν πιστεύει πραγματικά ότι δεν έκανε τίποτα κακό, η απάντησή της είναι ένα ξερό «δεν έκανα».

Γιατί όμως μια γυναίκα που είχε μείνει έξω από όλες αυτές τις αφηγήσεις εμπιστεύτηκε τελικά έναν... κωμικό; Αυτό είναι ίσως το πρώτο από τα πολλά αινίγματα της ταινίας.

Από το «Nathan for You» στη Theranos

Ο Καναδός Φίλντερ έχει χτίσει μια καριέρα πάνω στο αμήχανο κενό ανάμεσα στην πραγματικότητα και σε όσα βλέπουμε στην οθόνη, από τις παράλογες λύσεις για μικρές επιχειρήσεις στο *«Nathan for You»* μέχρι τις πρόβες πραγματικής ζωής στο *«The Rehearsal»* και τη μυθοπλασία του *«The Curse»*. Σε όλες τις δουλειές του τα όρια ανάμεσα στη μυθοπλασία και την πραγματικότητα θολώνουν, σε σημείο που ο θεατής συχνά δεν ξέρει τι ακριβώς βλέπει.

Το *«You Can See Everything»* είναι η πρώτη του σκηνοθεσία μεγάλου μήκους, την οποία υπογράφει μαζί με τον Λανς Όπενχαϊμ του *«Primetime»*. Η A24 τούς άφησε να δουλέψουν χωρίς προθεσμία και δεν τους υποχρέωσε να καταλήξουν σε ταινία, με αποτέλεσμα μια περιπέτεια τριών χρόνων που έγινε φιλμ 174 λεπτών.

Αν το καλοσκεφτεί κανείς, η συνάντηση των δύο ακολουθεί μια σχεδόν αναπόφευκτη λογική: Η Χολμς υπήρξε ως δημόσια εικόνα πριν υπάρξει ως επιχείρηση, μια περσόνα σχεδιασμένη στη λεπτομέρεια, ενώ ο Φίλντερ έχει αφιερώσει πάνω από μία δεκαετία στο να δείχνει πόσο εύκολα η κάμερα μετατρέπει τον καθένα σε ηθοποιό του εαυτού του. Μου φαίνεται ότι ένα τέτοιο ζευγάρι δεν θα μπορούσε να παράγει ένα συμβατικό πορτρέτο, ακόμα κι αν το ήθελε.

Ένα ντοκιμαντέρ που δεν θέλει να μοιάζει με ντοκιμαντέρ

Όσοι έχουν δει την ταινία συμφωνούν ότι δεν είναι γυρισμένη όπως ένα ντοκιμαντέρ. Οι χώροι είναι προσεκτικά φωτισμένοι, με την κάμερα ακίνητη πάνω σε τρίποδο, ενώ ούτε η μουσική ακολουθεί τις συμβάσεις του είδους. Μάλιστα μία από τις αμερικανικές κριτικές τη συγκρίνει με το *«F for Fake»* του Όρσον Γουέλς.

Η σύγκριση έχει βάρος. Το *«F for Fake»* του 1973, για τον πλαστογράφο έργων τέχνης Έλμιρ ντι Χόρι, ήταν ένα δοκίμιο σε μορφή ντοκιμαντέρ, που παραδεχόταν ανοιχτά στον θεατή ότι παίζει μαζί του, θολώνοντας τη διάκριση ανάμεσα στο αυθεντικό και στο πλαστό ώσπου η ίδια η διάκριση να μοιάζει αφελής. Εδώ το ερώτημα του Γουέλς επιστρέφει με όρους της εποχής μας, οπότε ίσως ο ίδιος ο τίτλος να είναι η πρώτη πρόκληση της ταινίας, αφού κανείς δεν μπορεί πραγματικά να δει τα πάντα.

Γι' αυτό η ταινία συνοδεύεται από μια ασυνήθιστη παράκληση: οι δημιουργοί ζητούν από όσους την έχουν δει να μην αποκαλύπτουν λεπτομέρειες. Θα σεβαστώ την παράκληση, οπότε όσα γράφω εδώ δεν ξεπερνούν όσα δείχνει το τρέιλερ. Η δική μου συμβουλή είναι να διαβάσετε όσο το δυνατόν λιγότερα μέχρι τις 19 Νοεμβρίου, κάτι που στην Αμερική φαίνεται να έχει γίνει μέρος της εμπειρίας, με πολλούς θεατές να σπεύδουν στις αίθουσες για να προλάβουν τις αποκαλύψεις.

Οι αριθμοί μιας απρόσμενης επιτυχίας

Όταν βγήκε στις αμερικανικές αίθουσες, στις 16 Οκτωβρίου, το *«You Can See Everything»* είχε 100% στο Rotten Tomatoes και 98 στο Metacritic, την υψηλότερη βαθμολογία της χρονιάς και στους δύο ιστότοπους.

Η ταινία άνοιξε σε μόλις 855 αίθουσες με 15,6 εκατομμύρια δολάρια, το μεγαλύτερο άνοιγμα για μη μουσικό ντοκιμαντέρ μετά το *«Fahrenheit 9/11»* του Μάικλ Μουρ το 2004, ενώ στο δεύτερο Σαββατοκύριακο οι εισπράξεις ανέβηκαν κατά 25%, κάτι που δεν συνηθίζεται στη σημερινή αγορά. Στο τρίτο, αυτό του Halloween, πέρασε στην πρώτη θέση ξεπερνώντας οριακά το *«Clayface»*, με 63,9 εκατομμύρια στην αμερικανική αγορά – και όλα αυτά για ένα φιλμ που κόστισε περίπου 7 εκατομμύρια. Το πρώτο Σαββατοκύριακο πάνω από το 70% του κοινού ήταν κάτω των 35 ετών – μια λεπτομέρεια που αξίζει να κρατήσουν όσοι επιμένουν ότι οι νέοι θεατές έχουν εγκαταλείψει τις αίθουσες.

Με τέτοιους αριθμούς, η συζήτηση για τα Όσκαρ δεν μοιάζει πια με υπερβολή. Η A24 έχει υποβάλει την ταινία σε έντεκα κατηγορίες, ανάμεσά τους της Καλύτερης Ταινίας και της Σκηνοθεσίας, πέρα από εκείνη του ντοκιμαντέρ. Ο κανονισμός της Ακαδημίας δεν αποκλείει τα ντοκιμαντέρ από την κορυφαία κατηγορία, όμως κανένα δεν έχει προταθεί ποτέ σ' αυτήν, ενώ το πιο δύσκολο κοινό μπορεί να αποδειχθεί το ίδιο το τμήμα ντοκιμαντέρ της Ακαδημίας, που συχνά ψηφίζει με τα δικά του κριτήρια. Η ψηφοφορία για τις υποψηφιότητες ξεκινά στις 11 Ιανουαρίου.

Τι μας περιμένει;

Η ταινία κυκλοφορεί στις ελληνικές αίθουσες στις 19 Νοεμβρίου από τη Feelgood. Το αν το ελληνικό κοινό θα ανταποκριθεί με τον ίδιο ενθουσιασμό σε ένα τρίωρο ντοκιμαντέρ για μια κατεξοχήν αμερικανική υπόθεση, θα το δούμε σύντομα. Ως τότε, όποιος θέλει να δει τη δραματοποιημένη εκδοχή της ιστορίας της Χολμς μπορεί να βρει το *«The Dropout»* στο Disney+, ενώ όποιος θέλει να πάρει μια γεύση από το ιδιαίτερο ύφος του Φίλντερ μπορεί να ξεκινήσει από το *«The Rehearsal»* στο HBO Max.

Η δική μου αίσθηση είναι ότι ο Φίλντερ, μετά από χρόνια παιχνιδιού με τα όρια της τηλεοπτικής πραγματικότητας, βρήκε επιτέλους το ιδανικό του θέμα: έναν άνθρωπο που η ζωή του ήταν ήδη παράσταση πολύ πριν εμφανιστεί η κάμερά του. Αν η ταινία δικαιώνει τον ενθουσιασμό θα το συζητήσουμε μετά την πρεμιέρα. Μέχρι τότε ο τίτλος της λειτουργεί ως προειδοποίηση, γιατί όσο περισσότερα νομίζουμε ότι βλέπουμε τόσο λιγότερο είμαστε σίγουροι για το τι είδαμε. **A**

Του **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΪΜΑΚΗ**



Wild Horse Nine ****

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Μάρτιν ΜακΝτόνα ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Τζον Μάλκοβιτς, Σαμ Ρόκγουελ, Στιβ Μπουσέμι, Μαριάνα ντι Γκιρόλαμο, Τομ Γουέιτς

Λίγους μήνες πριν από το πραξικόπημα του Πινοσέτ τον Σεπτέμβριο του 1973, δύο πράκτορες της CIA –ο Κρις (Τζον Μάλκοβιτς) και ο Λι (Σαμ Ρόκγουελ)– καταφθάνουν στη Χιλή για να «βοηθήσουν» στην αποσταθεροποίηση της κατάστασης και τη διάψευση των προσδοκιών που δημιούργησε η εκλογή Αλιέντε. Κάποια στιγμή οι δύο Αμερικανοί πράκτορες οδηγούνται από το Σαντιάγο στο Νησί του Πάσχα με εντολή του προϊσταμένου τους, Εμ Τζέι (Στιβ Μπουσέμι), ο οποίος θα αναθέσει μια ριψοκίνδυνη ειδική αποστολή στον Λι.

Αυτό που κάνει γοητευτικό το σινεμά του Μάρτιν ΜακΝτόνα είναι η μελαγχολική ηρεμία με την οποία τυλίγει τις αδυσώπητα σκληρές –στα όρια του κυνισμού– ιστορίες του. Από την *«Αποστολή στην Μπριζ»* μέχρι τα *«Τα πνεύματα του Ινισέριν»* οι βασανισμένοι ήρωές του ψάχνουν να βρουν κάποιο νόημα στη ζωή τους χωρίς η διαδρομή τους να γίνεται διδακτική ή «τραγική». Τα πάντα στο *«Wild Horse Nine»* κινούνται σ' ένα πλαίσιο αμφισβήτησης, ρευστότητας αλλά και ραφιναρισμένου χιούμορ. Οι δύο ψυχροί εκτελεστές της CIA φαινομενικά δεν μοιάζουν να είναι και η καλύτερη επιλογή για να συνεχίσει την υπαρξιακή αναζήτηση και τον καλλιτεχνικό στοχασμό του ο Βρετανός δημιουργός. Όμως το σαρκαστικό χιούμορ –σήμα κατατεθέν σε όλο το φιλμικό αλλά και θεατρικό σύμπαν του– και η δηκτική πολιτική ματιά γύρω από αυθεντικά ιστορικά γεγονότα, κουμπώνουν εξαίσια στο απολαυστικό buddy movie, όπου ακόμη και οι κατάπτυστοι κεντρικοί χαρακτήρες αποκτούν ανθρώπινη ζεστασιά. Η επιλογή του μυσταγωγικού τοπίου με τα εμβληματικά αγάλματα του Ράπα Νούι και τα άγρια άλογα βοηθούν τον δεξιοτέχνη σκηνοθέτη να δώσει μορφή στις ευρηματικές ιδέες του: ο στόχος του είναι η πολιτική καταγγελία για τον ρόλο των μυστικών αμερικανικών υπηρεσιών αλλά και το σκιτσάρισμα ενός συναρπαστικού πορτρέτου. Ο Τζον Μάλκοβιτς έχει την τύχη να επωμιστεί την ευθύνη χωρίς περιττές πόζες και υπερβολές. Η ερμηνευτική προσήλωσή του σε έναν ρόλο που φλερτάρει διαρκώς με τον παραλογισμό είναι συγκινητική. Όπως και ο αφοπλιστικός σαρκασμός με τον οποίο περικλείει ολόκληρη τη θεμελιώδη αξία ενός κυνικού ετοιμοθάνατου που είχε περάσει όλη τη ζωή του μέσα στο ψέμα και, λίγες μέρες πριν «αποχωρήσει» από τα εγκόσμια, αρχίζει να λέει την ωμή, ψυχρή αλήθεια. Ο Μάλκοβιτς κέρδισε το βραβείο ερμηνείας στη Βενετία και θεωρείται ήδη ο βασικός υποψήφιος και για το Όσκαρ.

JUST THE FACTS

Wild Horse Nine **
Το απολαυστικό σινεμά του Μάρτιν ΜακΝτόνα

Μάχη *
Τολμηρό θέμα, τρυφερή ειλικρίνεια

Club Kid *
Όχι άλλα πάρτι για τον Τζόρνταν Φέρστμαν

Nightborn *½
Ο εφιάλτης της μητρότητας

Ένας γάτος με καπέλο **
Ο δρ. Σους κατακτά τη μεγάλη οθόνη

Γκάζια στο κόκκινο –
Ο Λίαμ Νίσον δεν το βάζει κάτω

Ραμαγιάνα: Η γέννηση ενός θρύλου –
Αθάνατοι βασιλιάδες της Ινδίας

ΑΚΟΜΗ

▶▶▶ Η ταινία κινουμένων σχεδίων της Warner ***«Ένας γάτος με καπέλο» (**)*** έχει πρωταγωνιστή τον δρα Σους, που κάνει το ντεμπούτο του στη μεγάλη οθόνη σε μια ιστορία γεμάτη τρυφερότητα, μαγικές πινελιές και χιουμοριστικές σκανταλιές. ▶▶▶ Με τα ***«Γκάζια στο κόκκινο» (The Mongoose)*** – ο **Λίαμ Νίσον** πρωταγωνιστεί στο φιλμ τού επί χρόνια κασκαντέρ και συνεργάτη του **Μαρκ Βάνσελου**, ο οποίος πραγματοποιεί το σκηνοθετικό του ντεμπούτο. ▶▶▶ Το ***«Ραμαγιάνα: Η γέννηση ενός θρύλου» (Ramayana: Rise of a Legend)*** – του **Νιτές Τιγουάρι** είναι ένα επικό κινηματογραφικό παραμύθι ινδικής παραγωγής και διάρκειας μεγαλύτερης των τριών ωρών.

«ΕΙΣΑΙ Η ΚΑΛΥΤΕΡΗ ΜΑΜΑ ΤΟΥ ΚΟΣΜΟΥ» (NIGHTBORN)

Club Kid ***

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Τζόρνταν Φέρστμαν ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Τζόρνταν Φέρστμαν, Κάρα Ντελεβίν, Κίρμπι Χάουελ-Μπατίστ, Κόλιν Καμπ



Ο Πίτερ, ένας γκέι τριαντάρης διοργανωτής πάρτι, σοκάρεται όταν εμφανίζεται στο διαμέρισμά του ένας 10χρονος που ισχυρίζεται ότι είναι γιος του. Ο απροετοίμαστος ήρωας, που πληρώνει το λάθος μιας ξέφρενης βραδιάς, αναλαμβάνει με βαριά καρδιά τις ευθύνες της πατρότητας.

Το σκηνοθετικό ντεμπούτο μεγάλου μήκους του Τζόρνταν Φέρστμαν αποθεώθηκε Φεστιβάλ Καννών. Ο λόγος; Επειδή είναι μια δραμεντί που χρησιμοποιεί τους κώδικες του είδους για να αφηγηθεί μια τρυφερή ιστορία γύρω απ' τη δημιουργία κάποιων διαφορετικών, εναλλακτικών οικογενειών που βρίσκονται μακριά από στερεότυπα. Το απρόσμενο «λαχείο» που πέφτει στον ήρωα θα τον οδηγήσει στην επώδυνη ενηλικίωση, που τελικά έχει και κάποια θετικά σημεία. Το *«Club kid»* είναι ένας απολαυστικός συνδυασμός χιούμορ και συγκίνησης, με το κουίρ στοιχείο να εμφανίζεται σε κάθε σεκάνς και να δένει υποδειγματικά με το μέινστριμ.

Μάχη ***

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Ηλίας Γιαννακάκης ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Μπέττυ Βακαλίδου, Έλενα Τοπαλίδου, Μανώλης Μαυρομματάκης, Γιάννης Οικονομίδης, Ράνια Οικονομίδου, Λυδία Φωτοπούλου



Η Μάχη, μια μεσήλικη γυναίκα που επιστρέφει στην Ελλάδα έπειτα από μακρόχρονη απουσία, επιχειρεί να συναντηθεί με την κόρη της, την οποία έχει να δει από τότε που ήταν παιδί. Πριν από πολλά χρόνια όμως, την εποχή της δικτατορίας, η Μάχη ήταν... άντρας!

Το τολμηρό φιλμ του Ηλία Γιαννακάκη δεν περιορίζεται στο ζήτημα της ταυτότητας φύλου. Στην επιστροφή του στις ταινίες μυθοπλασίας, ο σκηνοθέτης επιδεικνύει απόλυτο έλεγχο των αφηγηματικών του εργαλείων στην πειστική καταγραφή ρεαλιστικών καταστάσεων όπου οι δύο γυναίκες έρχονται σε σύγκρουση. Η φόρμα της τηλεοπτικής συνέντευξης με την οποία μας συστήνεται αρχικά η Μάχη αποτελεί ένα εύστοχο αφηγηματικό σχήμα από πλευράς Γιαννακάκη ως προς την επίτευξη μιας ιδιότυπης ελληνικής τραγωδίας όπου το πολιτικό στοιχείο είναι συνδεδεμένο με την ταραχώδη διαδρομή των πρωταγωνιστών.

Nightborn *½

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Χάνα Μπέργκολμ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Σέιντι Χάρλα, Ρούπερτ Γκριντ, Πάμελα Τόλα, Ρεμπέκα Λέισι, Τζον Τόμσον



Φρεσκοπαντρεμένο ζευγάρι εγκαθίσταται στο πατρικό της γυναίκας, το οποίο βρίσκεται σ' ένα πυκνού δάσους. Λίγο καιρό μετά, έρχεται στη ζωή τους το πρώτο από τα τρία παιδιά που στοχεύουν να αποκτήσουν. Όμως το πρωτότοκο δείχνει... άγριες διαθέσεις κατά τη διάρκεια του θηλασμού του.

Η μητρότητα σε γκορ αισθητική και με στοιχεία μεταφυσικού τρόμου σε ένα φιλμ που παρακολουθείται με άνεση λόγω της ατμόσφαιράς του, όμως, όταν ο συμβολισμός του σεναρίου πάει να πάρει μορφή (το βάρος του μεγαλώματος των βρεφών), το πράγμα ξεφεύγει. Το δεύτερο φιλμ της Χάνα Μπέργκχολμ, με εξαίρεση κάποιες καλοφτιαγμένες σκηνές, αναλώνεται σε μια γκροτέσκα και ενίοτε κακόγουστη επίδειξη τερατόμορφης αλληγορίας.

© PIETARI PELTOLA


Μινώταυρος


Λόρενς της Αραβίας


Sirāt


Σταύρος Ξαρχάκος

67ο Φεστιβάλ Θεσσαλονίκης Ξαρχάκος, Γραμματικός, Λάσε και η γοητεία της ερήμου

Το κινηματογραφικό φεστιβάλ της Θεσσαλονίκης παρουσιάζει ένα ελκυστικό αφιέρωμα με τίτλο «Καλώς ήρθατε στην έρημο», ενώ θα τιμήσει με ειδικό Χρυσό Αλέξανδρο τον μουσικοσυνθέτη Σταύρο Ξαρχάκο και τον σκηνοθέτη Νίκο Γραμματικό.

Του **ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΪΜΑΚΗ**

Η **μεγάλη γιορτή αρχίζει σήμερα, Πέμπτη 5 Νοεμβρίου, με την τελετή έναρξης στο Ολύμπιον της Πλατείας Αριστοτέλους.** Η ταινία που ανοίγει την αυλαία του φετινού φεστιβάλ είναι ο **«Μινώταυρος»** του **Αντρέι Ζβιάγκιντσεφ** (*«Επιστροφή»*, *«Λεβιάθαν»*, *«Χωρίς αγάπη»*). Ο Ρώσος σκηνοθέτης επιστρέφει στο σινεμά μετά από επταετή απουσία και ένα σοβαρό πρόβλημα υγείας κατά τη διάρκεια της πανδημίας, που τον καθήλωσε για 18 ολόκληρους μήνες στο κρεβάτι. Ο βραβευμένος με το Μεγάλο Βραβείο της Επιτροπής στο τελευταίο Φεστιβάλ των Καννών *«Μινώταυρος»* αφηγείται την ιστορία μιας ευκατάστατης τριμελούς οικογένειας Ρώσων, η ζωή της οποίας γίνεται άνω κάτω μετά το ξέσπασμα του πολέμου στην Ουκρανία.

Η ταινία της τελετής λήξης του φεστιβάλ είναι η μεγάλη νικήτρια της φετινής Μόστρα, η **«Άγνωστη γυναίκα»** της Δανέζας σκηνοθέτριας με αιγυπτιακή καταγωγή **Μάι ελ-Τούκι**. Το φιλμ βασίζεται σε αυθεντικά περιστατικά από τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο και σχετίζεται με τη δημόσια διαπόμπευση των γυναικών που είχαν συνεργαστεί με τους Γερμανούς στη Δανία του 1945. Στη Θεσσαλονίκη θα βρεθεί η πρωταγωνίστρια της *«Άγνωστης γυναίκας»*, **Ματίλντε Αρσέλ**, που απέσπασε στη Βενετία το βραβείο της καλύτερης ηθοποιού. Ακόμη ένας σπουδαίος καλλιτέχνης που θα επισκεφτεί το φεστιβάλ είναι ο πολυβραβευμένος Τούρκος σκηνοθέτης **Εμίν Αλπέρ**, ο οποίος θα παρουσιάσει όλες τις ταινίες του: από το εκρηκτικό ντεμπούτο του **«Πέρα απ' τον λόφο»** μέχρι τη νέα του ταινία **«Λύτρωση»**, που απέσπασε την Αργυρή Άρκτο στο Φεστιβάλ Κινηματογράφου του Βερολίνου. Ακόμη, στη Θεσσαλονίκη θα ταξιδέψουν η Βρετανίδα συγγραφέας, σκηνοθέτρια και θεωρητικός του σινεμά **Λόρα Μάλβεϊ**, ο Τουρκογερμανός σκηνοθέτης **Φατίχ Ακίν**, που θα παρουσιάσει την τελευταία ταινία του **«Ghostsong»** (ένα ρομαντικό δράμα φαντασίας που βασίζεται σε τουρκικό μύθο), η ανεξάρτητη Αμερικανίδα σκηνοθέτρια **Σάρα Ντράιβερ**, η διάσημη Δανέζα ηθοποιός **Τρίνε Ντίρχολμ** (**«Η βασίλισσα της καρδιάς»**), ο μοντέρ **Γιώργος Μαυροψαρίδης**, ο Δανός ηθοποιός **Κλες Μπανγκ**, αλλά και ο **Χριστόφορος Παπακαλιάτης**, ο οποίος θα είναι ο ambassador της Αγοράς.

Η γοητεία της ερήμου με τις επιλογές του Λάσε

Το μεγάλο αφιέρωμα του φεστιβάλ είναι το **«Καλώς ήρθατε στην έρημο»**. Ο Γαλικιανός σκηνοθέτης και σεναριογράφος **Όλιβερ Λάσε** (*«Sirāt»*) επέλεξε τις 17 ταινίες του αφιερώματος. Κλασικά αριστουργήματα σαν τον **«Λόρενς της Αραβίας»** του **Ντέιβιντ Λιν** ή το **«Στάλκερ»** του **Αντρέι Ταρκόφσκι** ενώνονται με λιγότερο γνωστά αλλά εξίσου σημαντικά φιλμ (το **«Γυμνό νησί»** του Ιάπωνα **Κανέτο Σίντο** περιγράφει την περιπέτεια επιβίωσης μιας οικογένειας που ζει απομονωμένη σε ένα νησί, ενώ το μακρινό (1971) υβριδικό ντοκιμαντέρ του **Βέρνερ Χέρτσογκ «Fata Morgana»**, που γυρίστηκε μεταξύ άλλων στην έρημο της Σαχάρα, έχει τη μορφή ενός παραισθησιογόνου τριπ) στο αφιέρωμα, που περιλαμβάνει ακόμη τα φιλμ **«Ο Σίμων της ερήμου»** του **Λουίς Μπουνιουέλ**, το **«Wake in Fright»** του **Τεντ Κότσεφ**, την **«Περιπλάνηση»** του **Νίκολας Ρεγκ**, τους αξεπέραστους **«Λεγεωνάριους»** της **Κλερ Ντενί**, τον **«Ξένοιαστο καβαλάρη»** του **Ντένις Χόπερ**, το ντοκιμαντέρ **«Highway»** του **Σεργκέι Ντβορτσεβόι**, το μυστικιστικό **«Mimosas»** του **Όλιβερ Λάσε**, το **«Zabriskie Point»**, που είναι η μοναδική αγγλόφωνη ταινία του **Μικελάντζελο Αντονιόνι** κ.ά.

Επίσης το MOMUS-Πειραματικό Κέντρο Τεχνών θα φιλοξενήσει ένα οπτικοακουστικό installation του **Όλιβερ Λάσε** (πρόκειται για μια παραγωγή του Μουσείου Reina Sofía που έκανε θραύση στη Μαδρίτη), ενώ ο σκηνοθέτης θα επισκεφτεί τη Θεσσαλονίκη για να παρουσιάσει επίσης ένα open talk για τους σινεφίλ. Ταυτόχρονα, στο λιμάνι της Θεσσαλονίκης το Φυλάκιο μεταμορφώνεται σε περιβάλλον ερήμου για να φιλοξενήσει την πολυμεσική έκθεση-εμπειρία με τίτλο **«Δεν θα μας βρουν;» (Will they find us not?)**, σε curation του καλλιτεχνικού διευθυντή του φεστιβάλ **Ορέστη Ανδρεαδάκη**.

Βαλκανικά θρίλερ, Έλληνες δημιουργοί

Εξαιρετικό ενδιαφέρον όμως παρουσιάζει και το αφιέρωμα «Βαλκανικός τρόμος» της διευρυμένης ενότητας Survey Expanded του τμήματος Meet the Neighbors. Μέσα από 8 ταινίες (**«Το κακό»**, **«T.T. Syndrome»**, **«Ειδύλλιο»**, **«Γίνε η γάτα μου»**, **«Μετά θάνατον»**, **«Δωδεκάμερον»**, **«Jinn: Evil Eye»**, **«You won't be alone»**) ανακαλύπτουμε το πρόσωπο του φολκλορικού τρόμου που ταυτίζεται με μύθους, φαντάσματα και ανατριχιαστικές ιστορίες από τα Βαλκάνια. Το ελληνικό σινεμά έχει φυσικά τη δική του ξεχωριστή παρουσία στη φετινή διοργάνωση, καθώς συνολικά 26 μεγάλου μήκους ελληνικές ταινίες θα προβληθούν, με τρεις από αυτές να διεκδικούν τον Χρυσό Αλέξανδρο στο Διεθνές Διαγωνιστικό: **«Ένας ολόκληρος άνθρωπος σχεδόν»** του **Ευθύμη Kosemund-Σανίδη**, **«Μια μέρα στη ζωή της Τζο: Κεφάλαιο Φαίδρα»** της **Ζακλίν Λέντζου** και **«Τιτανικός ωκεανός»** της **Κωνσταντίνας Κοτζαμάνη**. Ακόμη στο Meet the Neighbors διαγωνίζονται η **«Απόφαση της Έλενας»** του **Στέφανου Τσιβόπουλου** και το **«Ξανασταυρώνεται»** του **Θοδωρή Παπαδουλάκη**, ενώ στο Film Forward θα προβληθούν τα **«Σωματίδια της σκόνης»** του **Αργύρη Γερμανίδη** και το **«Δέντρο του Ιούδα»** του **Χρήστου Χουλιάρα**. Ακόμη θα παιχτούν η αποκατεστημένη **«Εύα»** της **Μαρίας Πλυτά** και το **«Χαρούμενο ξεκίνημα»** του **Ντίνου Δημόπουλου**, μία από τις όχι και τόσο προβεβλημένες ταινίες του σκηνοθέτη, από την εποχή της συνεργασίας του με τη Φίνος Φιλμ. Τέλος, σε avant-première θα παιχτεί η νέα ταινία του **Αλέξη Αλεξίου «Θάλασσα από γυαλί»**, που κάνει την πρεμιέρα της στις ελληνικές αίθουσες αμέσως μετά το φεστιβάλ.

Λάμψη από χρυσό

Φυσικά τα φλας θα ανάψουν για τη βράβευση με ειδικό Χρυσό Αλέξανδρο του συνθέτη, μαέστρου και ενορχηστρωτή **Σταύρου Ξαρχάκου** για την προσφορά του στον πολιτισμό. Στο πλαίσιο της τιμητικής βράβευσης θα προβληθεί το **«Ρεμπέτικο»** του **Κώστα Φέρρη**. Από τις πιο ξεχωριστές στιγμές της φετινής διοργάνωσης θα είναι επίσης η απονομή τιμητικού Χρυσού Αλέξανδρου στον σκηνοθέτη **Νίκο Γραμματικό**, του οποίου θα προβληθούν όλες οι ταινίες. Μη χάσετε εκτός από τους **«Απόντες»**, τα **«Νυχτολούλουδα»**, τον **«Βασιλιά»** αλλά και την ιδιοσυγκρασιακή και εντελώς προσωπική **«Μήδεια»**. Το Πρώτο Πλάνο είναι αφιερωμένο στον σκηνοθέτη από τη Σαλαμίνα, ενώ θα παρουσιαστεί και το βιβλίο **«Απόντες, μια προφορική ιστορία»** του **Θεοδόση Μίχου**, βασισμένο σε ιστορίες συντελεστών της ταινίας, το οποίο θα κυκλοφορήσει από τις εκδόσεις Αντίποδες.

Επίσης, με αφορμή την έκθεση **«Λάζλο-Μόχολι Νάγκι Light Play»** στο MOMus-Μουσείο Φωτογραφίας, το φεστιβάλ έχει οργανώσει ένα spotlight στο Bauhaus, ενώ το τμήμα Δαμάζοντας τον Χρόνο αποτελεί μια ωδή στο slow cinema και τη βραδύτητα, που έχουν εξυμνήσει κάποιοι σκηνοθέτες στις ταινίες τους, οι οποίες θα προβληθούν στην ανακαινισμένη αίθουσα «Τάκης Κανελλόπουλος». Τέλος, η **«Όπερα»** του **Ανδρέα Βελισσαρόπουλου** είναι μια μικρού μήκους θρυλική ταινία που είχε γυριστεί το 1975 και θεωρούνταν για χρόνια χαμένη, αλλά η κόπια της βρέθηκε πρόσφατα και θα προβληθεί για πρώτη φορά στη Θεσσαλονίκη. **Α**

NEW SEASON

voice RADIO

WE'RE BACK. TUNE IN.

10:00–11:00	Επιστήμη Μπινάζη
11:00–12:00	Γιάννης Νένες
12:00–13:00	Στέφανος Δάνδολος
13:00–14:00	Λαμπρινή Τρούγκου – Θάνος Ψυλλίδης
14:00–15:00	Χαρά Αλεξανδροπούλου
15:00–16:00	Δημήτρης Αθανασιάδης

ATHENS VOICE

TV & Series

Η ΠΟΠΗ ΔΙΑΜΑΝΤΑΚΟΥ ΕΙΔΕ

«Το νέο πείραμα της φυλακής του Στάνφορντ»

Φτηνό λαϊκό θέαμα τα παντός είδους ριάλιτι που κατακλύζουν τις πλατφόρμες και κυρίως το Netflix, αλλά και αυτά φαίνεται πως έφτασαν στα όρια την έμπνευση των παραγωγών τους, οι οποίοι σκέφτηκαν να «ξεθάψουν» τη φρικώδη υπόθεση του ψυχολογικού πειράματος του πανεπιστημίου Στάνφορντ, αλλά... από την ανάποδη. Έτσι κι αλλιώς το πείραμα του καθηγητή ψυχολογίας Φίλιπ Ζιμπάρντο (1971), που μοίρασε ρόλους φυλακισμένων και δεσμοφυλάκων στους φοιτητές του, κλείνοντάς τους σε πραγματική φυλακή για να μελετήσει τις ψυχολογικές επιπτώσεις που επιφέρει στη συμπεριφορά του ανθρώπου ο ρόλος του εξουσιαστή ή του εξουσιαζόμενου, επικρίθηκε από την επιστημονική κοινότητα, και τα αποτελέσματά του ουδέποτε θεωρήθηκαν έγκυρα.

Άλλωστε αποδείχθηκε ότι ο ίδιος ο Ζιμπάρντο είχε κατευθύνει με ψυχολογικά τερτίπια τους «δεσμοφύλακες» φοιτητές να έχουν ξεσπάσματα σαδιστικής βίας. Αυτό το απάνθρωπο πείραμα βέβαια ενέπνευσε τα ριάλιτι εγκλεισμού, ενώ οι απολαύσεις της τηλεδονοβλεψίας κατέλυσαν κάθε έννοια ιδιωτικότητας και σεβασμού της ανθρώπινης αξίας, ανατρέποντας και αυτούς τους κανόνες της ενημέρωσης.

Φαίνεται όμως πως, σε μια εποχή που η ανάγκη της επιβίωσης σε όλο και πιο δύσκολες συνθήκες –οικονομικές, περιβαλλοντικές, εργασιακές– θέτει σε αμφισβήτηση ολόκληρο τον πολιτισμό των αξιών όπως διαμορφώθηκε στον μεταπολεμικό κόσμο, ακόμη και τα ριάλιτι ανέκρουσαν πρύμναν και συντονίζονται με τις κοινωνικές επιταγές της αποθέωσης του συναισθήματος και της ειρηνικής συναδέλφωσης.

Έτσι το *«Νέο πείραμα του Στάνφορντ»* στο Netflix καταλήγει σε ένα είδος χολιγουντιανού μελό με χάπι εντ. Όλοι ενωμένοι, δεσμοφύλακες και φυλακισμένοι, ζητούν την απελευθέρωσή τους. Έτσι, αντί για το πείραμα του δρος Ζιμπάρντο, μάλλον καταλήγει να επιβεβαιώνει τις αισιόδοξες προβλέψεις του βιβλίου που γράφτηκε για να το καταρρίψει από τον Ολλανδό ιστορικό και δημοσιογράφο Ρούτγκερ Μπρέγκμαν, με τίτλο στα ελληνικά *«Ανθρωπότητα: Μια απροσδόκητα αισιόδοξη ιστορία»*. Ο Μπρέγκμαν, μάλιστα, μέσα από αληθινά παραδείγματα ομαδικής συνύπαρξης, προωθεί την πολύ ανακουφιστική άποψη ότι οι άνθρωποι είναι από τη φύση τους καλοί, έντιμοι και αλτρουιστές, προγραμματισμένοι να συνεργάζονται. Εντάξει, μην τρελαθούμε, για ριάλιτι μιλάμε, και μάλιστα φτηνής αισθητικής, με φωτισμό κρεοπωλείου, σε μια απομίμηση φυλακής, με «παίκτες» που περιφέρονται φορώντας κίτρινες στολές οι φυλακισμένοι και με γιλέκα και οπλισμένοι με γκλομπ οι δεμοφύλακες, ενώ όλοι επιδίδονται σε συζητήσεις που η ευφυΐα δεν είναι το κύριο χαρακτηριστικό τους. Η σύνδεση με το πείραμα του Στάνφορντ αφορά μάλλον το μάρκετινγκ, επειδή πρόκειται για πολύ γνωστή υπόθεση και επειδή υπόσχεται κάπως ακραίο θέαμα βίας. Άλλωστε, προς επίρρωση των συμπερασμάτων του Ζιμπάρντο, υπάρχει άφθονο θεωρητικό υλικό από τον Χομπς μέχρι τον Φρόιντ και τον Χαράρι με τον «Homo economicus», που υποστηρίζουν ότι ο άνθρωπος είναι εγωιστής, άγριος και ο πολιτισμός απλώς καλύπτει την τάση του για θηριωδίες.

Πάντως αυτός ο «πολιτισμός» των κανόνων, της αγωγής, του συναισθήματος υποτίθεται ότι βλέπουμε στο τέλος να «νικάει» στο ριάλιτι του Netflix. Φυσικά με την κατάλληλη διαμόρφωση του κάστινγκ και του σεναρίου. Γιατί δεν υπάρχει τηλεοπτικό προϊόν χωρίς αυτά.

Τη συμπεριφορά των 30 ατόμων, που κλείνονται σ' ένα είδος φυλακής για 14 μέρες, παρατηρούν και σχολιάζουν μια συμπεριφορική ψυχολόγος, ένας δημοσιογράφος βραβευμένος με Πούλιτζερ κι ένας αληθινός, επί 30 χρόνια δεσμοφύλακας για να προσφέρει την εμπειρία. Φυσικά υπάρχει η επιτήρηση, η διάφανη καθημερινότητα «πειραματόζωων» και όλα όσα καθιέρωσαν την «κοινοτοπία του κακού» των ριάλιτι. Υπάρχει όμως η κρίσιμη «ανατροπή» στο σενάριο, που είναι η αλλαγή ρόλων. Οι δεσμοφύλακες γίνονται φυλακισμένοι, ενώ οι φυλακισμένοι, και μάλιστα οι πιο «ζωηροί», γίνονται δεσμοφύλακες. Ο «μάγκας» της ομάδας δεν αντέχει την ανατροπή και φεύγει από το ριάλιτι φωνάζοντας «Ανανάς». Είναι το συνηθματικό που τους έδωσε η παραγωγή για την αποχώρηση. Κωμωδία.

Μετά μένουν οι καλοί, που χαλαρώνουν σιγά σιγά κι αρχίζουν να εφαρμόζουν ένα είδος αυτοδιοίκησης και στο τέλος όλοι ενωμένοι και με σύνθημα του τύπου «people have the power» συμφωνούν να φύγουν και αγκαλιασμένοι φωνάζουν «Ανανάς! Ανανάς!». Όπως κι αν το δεις, πέρα απ' την πλάκα, υποταγή στην επιτήρηση με εμπορικούς στόχους είναι όλο αυτό, όπως όλα τα ριάλιτι, και έξοδος δεν υπάρχει. A



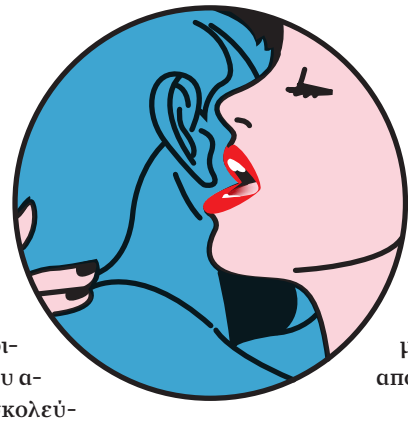
© JOHN HOLMES

Η σύνδεση με το πείραμα του Στάνφορντ αφορά μάλλον το μάρκετινγκ, επειδή πρόκειται για πολύ γνωστή υπόθεση κι επειδή υπόσχεται κάπως ακραίο θέαμα βίας

Μίλα μου Βρόμικα

RELOADED

Της **ΤΖΕΝΗΣ ΜΕΛΙΤΑ**



1 Χώρισα πριν από έναν χρόνο από μια σχέση τριών ετών. Ο χωρισμός ήταν δική του απόφαση, εγώ δυσκολεύτηκα αρκετά. Τους τελευταίους μήνες έχουμε αρχίσει να μιλάμε ξανά, κυρίως επειδή έχουμε κοινούς φίλους. Το περίεργο είναι ότι εκείνος επιμένει να έχουμε καλές σχέσεις. Μου στέλνει για να δει τι κάνω, μου λέει τα νέα του, μου ζητάει συμβουλές ακόμη και για τα προσωπικά του. Μου είπε ότι είμαι από τους ελάχιστους ανθρώπους που τον καταλαβαίνουν πραγματικά και ότι δεν θέλει να χαθούμε ποτέ. Κάποιες φορές αισθάνομαι ότι με κρατάει στη ζωή του επειδή τον βολεύει. Πρέπει να προχωρήσω παρακάτω, όμως.

Ωραία η Σουηδία, αλλά στην πράξη τα πράγματα είναι –συνήθως– λίγο πιο περίπλοκα. Ειδικά όταν ο ένας αποφάσισε να φύγει κι ο άλλος χρειάστηκε χρόνο για να ξαναβρεί τον εαυτό του. Το ερώτημα δεν είναι αν μπορείς να είσαι φίλη με τον πρώην σου. Φυσικά και μπορείς. Το ερώτημα είναι αν αυτή η φιλία σού προσφέρει κάτι ή αν απλώς διατηρεί μια οικειότητα, που εκείνος δεν θέλει να χάσει. Το ότι σε θεωρεί σημαντική στη ζωή του είναι όμορφο, αλλά δεν σημαίνει ότι πρέπει να είσαι διαθέσιμη όποτε χρειάζεται έναν άνθρωπο να τον ακούσει. Θα σου πρότεινα να βάλεις κάποια όρια και να δεις πώς αισθάνεσαι πραγματικά με αυτή την επικοινωνία.

2 Θέλω να μου πεις αν το έχει παρακάνει ή αν τελικά έχω δίκιο! Από το πανεπιστήμιο μαζί, φίλες κολλητές! Τον τελευταίο χρόνο, όμως, έχω αρχίσει να παρατηρώ κάτι που μ' ενοχλεί. Ό,τι κι αν της πω, έχει πάντα κάτι καλύτερο να αντιπαραθέσει. Την προηγούμενη εβδομάδα τής ανακοίνωσα ότι πήρα προαγωγή και η απάντησή της ήταν, και σ' το λέω, όπως ακριβώς μου το είπε «α, ωραία, κι εγώ περιμένω κάτι πολύ μεγαλύτερο!». Δεν θέλω να πιστέψω ότι δεν χαίρεται με τη χαρά μου, αλλά έχω κουραστεί με τη συμπεριφορά της και απομακρύνομαι.

Δεν χρειάζεται να κερδίζουμε σε όλα. Γεγονός. Ούτε η ζωή μας είναι ένας διαρκής αγώνας δρόμου με τις φίλες μας, ούτε κάθε καλή είδηση χρειάζεται να αντιπαραβάλλεται με μια καλύτερη. Θα σου πρότεινα να της μιλήσεις ευθέως και να της εξηγήσεις πώς σε κάνει να αισθάνεσαι αυτή η συμπεριφορά. Αν δεν το αντιληφθεί ή αν συνεχίσει, ίσως χρειάζεται να επανεξετάσεις τη θέση της στη ζωή σου. Μια πραγματική φίλη δεν χρειάζεται να έχει καλύτερα νέα από σένα. Χρειάζεται να μπορεί να χαρεί με τα δικά σου, χωρίς να αισθάνεται ότι χάνει κάτι από τα δικά της.

3 Τέσσερις μήνες βγαίνουμε. Έχουμε πάει και τις εκδρομές μας, μαγειρεύουμε στο σπίτι του και γενικά κάνουμε όλα όσα κάνει ένα ζευγάρι. Εκτός από ένα! Δεν έχουμε γνωρίσει ο ένας τους φίλους του άλλου! Όταν του προτείνω να πάμε κάπου με την παρέα μου, βρίσκει πάντα μια δικαιολογία. Αυτός δεν το έχει προτείνει ποτέ. Μάλιστα, συναντήσαμε τυχαία έναν συνάδελφό του και μου είπε να μη σχολιάσω ότι βγαίνουμε, γιατί δεν του αρέσει να συζητάει τα προσωπικά του στη δουλειά. Συγγνώμη, αλλά είμαστε σε σχέση ή κρυβόμαστε από κάποιον;

Είναι απολύτως φυσιολογικό κάποιος να μη θέλει να εκθέτει την προσωπική του ζωή στα social media ή να ανακοινώνει κάθε νέα γνωριμία του στους συναδέλφους του. Δεν είναι, όμως, το ίδιο με το να σε κρατάει συστηματικά έξω από κάθε πτυχή της ζωής του. Νομίζω, τέσσερις μήνες είναι ένα επαρκές διάστημα για να ξέρεις πια κι εσύ πού πατάς και πού βρίσκεσαι. Μίλα του ξεκάθαρα. Γιατί, το να κρατάει κανείς κάτι προσωπικό είναι δικαίωμά του. Το να κάνεις, όμως, έναν άνθρωπο να αισθάνεται αόρατος, είναι μια εντελώς διαφορετική ιστορία.

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

Cosmic Telegram



Από την **ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΜΑΝΟΥΣΑΚΗ**

Κριός
20 Μαρτίου – 19 Απριλίου

Καλή εβδομάδα, Κριέ! Τι θα έλεγες αυτό το επταήμερο να κοιτάξεις λίγο πιο βαθιά μέσα σου; Ξέρω ότι μπορεί να δυσανασχετήσεις, αλλά είναι ό,τι καλύτερο μπορείς να κάνεις, καθώς δεν αποκλείεται τώρα να έρθουν στην επιφάνεια μυστικά, αποκαλύψεις ή και απωθημένα από το παρελθόν, τα οποία ζητούν άμεση επίλυση. Στα οικονομικά, υπάρχουν εκκρεμότητες που πρέπει να κλείσουν, χωρίς όμως να πάρεις ρίσκα. Στα θέματα καρδιάς, αν είσαι αδέσμευτος, δώσε λίγη αγάπη στον εαυτό σου πρώτα, δες πόσα αξίζεις, και μετά, ναι, θα έρθει και το κατάλληλο αμόρε. Αν είσαι δεσμευμένος, κάνε κάτι για να τονώσεις το πάθος μεταξύ εσού και του άλλου σου μισού.

Ταύρος
20 Απριλίου – 19 Μαΐου

Καλή εβδομάδα, Ταύρε! Σχέσεις με ημερομηνία λήξης ή απλώς με πολύ κακή επικοινωνία; Ιδού το ερώτημα που καλείσαι να απαντήσεις. Άρα ήρθε η στιγμή να δεις κατάματα και τι δίνεις και τι παίρνεις πίσω. Αν δεις ότι είσαι μείον, κάνε μια κουβέντα. Αν συνεχίσει αυτή η αδιαφορία, πάρε τα μπογαλάκια σου και πήγαινε σε καμιά άλλη παραλία. Ωστόσο, δεν θέλω να βγάλεις βιαστικά συμπεράσματα. Στα αισθηματικά, αν είσαι μπακούρι, προβλέπεται επιστροφή από το παρελθόν. Μην ενθουσιάζεσαι, γιατί έρχεται μόνο και μόνο για να σε μπερδέψει και να σου ταράξει τα νερά. Άρα; Αν, πάλι, δεν είσαι μπακούρι, σταμάτα πια να ασχολείσαι με τα παλιά και κάνε τα γλυκά ματάκια στο έτερον ήμισυ.

Δίδυμοι
20 Μαΐου – 20 Ιουνίου

Καλή εβδομάδα, Διδυμάκι! Αυτό που πρέπει να κάνεις είναι να ασχοληθείς με τα της καθημερινότητας και να οργανώσεις τον χρόνο σου. Έτσι θα μπορέσεις να κλείσεις τις εκκρεμότητες και να βάλεις και μια τάξη στη ζωή σου. Βέβαια, όλο αυτό μπορεί και να σε κουράσει λίγο – τόσο σωματικά όσο και πνευματικά. Αν συμβεί αυτό, πάρε τις αποστάσεις σου και ξεκουράσου. Στα ερωτικά, αν ανήκεις στους ελεύθερους, είναι ίσως από τις λίγες φορές που θα σου πω ότι, αν σε προσεγγίσει κάποιος πρώην, είναι οκέι το να το δεις ξανά. Οκέι λέω, όχι και τέλειο! Αν ανήκεις στους ήδη δεσμευμένους, κανόνισε να κάνετε πράγματα και δραστηριότητες που γουστάρετε και οι δύο, για να ανανεωθείτε λίγο.

Καρκίνος
21 Ιουνίου – 21 Ιουλίου

Καλή εβδομάδα, Καρκίνε! Το πλανητικό σκηνικό σε πιέζει να ξεκαθαρίσεις κάποια πράγματα στις διαπροσωπικές σου σχέσεις. Μην πέσεις από τα σύννεφα αν δεις ότι το αίσθημα ασφάλειας που έχεις παλέψει πολύ για να φέρεις στη ζωή σου κάπως κλονίζεται, γιατί έχουμε και απ' αυτά. Τι νόμιζες; Εσύ δούλεψε με τις ανασφάλειές σου, προστάτευσε την ψυχική σου ηρεμία και όλα θα πάνε καλά – ελπίζω! Στα γκομενικά, αν είσαι single, έχεις πολύ φλερτ, αλλά έχεις και εμπόδια στην επικοινωνία. Ό,τι κατάλαβες μ' αυτό. Αν δεν είσαι single, σταμάτα να δέχεσαι υποσχέσεις και μισόλογα από το άλλο σου μισό. Μήπως, όμως, παίρνει παράδειγμα από σένα; Λέω εγώ!

Λέων
22 Ιουλίου – 22 Αυγούστου

Καλή εβδομάδα, Λέοντα! Μεγάλα όνειρα και μεγάλες φιλοδοξίες μεν, μικρή υπομονή για όποιον δεν ακολουθεί δε. Άρα, αν προκύψει συζήτηση με συγγενικά σου πρόσωπα ή δουλειά που πρέπει να γίνει στο σπίτι, σκύψε το κεφάλι και κάνε αυτό που πρέπει. Αν δεν είσαι σε φάση για να κοινωνικοποιηθείς, τότε μην το κάνεις. Δώσε βάση στα συναισθήματά σου. Επομένως, αν δεν έχεις μόνιμο δεσμό, σε περιμένουν εκπλήξεις. Ή που θα επιστρέψει κάποιος πρώην ή που θα σου δοθεί η ευκαιρία να έρθεις κοντά με κάποιο παλιό φλερτ. Όπως και να 'χει, εσύ αξιολόγησε σωστά τις καταστάσεις και μετά προχώρα. Αν έχεις μόνιμο δεσμό, το αμόρε σού δείχνει την αγάπη του, εσύ;

Παρθένος
23 Αυγούστου – 21 Σεπτεμβρίου

Καλή εβδομάδα, Παρθένε! Το μόνο σίγουρο είναι ότι πρέπει να προσέχεις και αυτά που λες αλλά και τα μηνύματα που ανταλλάσσεις στη δουλειά. Κι αυτό γιατί υπάρχει μια τάση να προκύπτουν παρεξηγήσεις ή και καθυστερήσεις, οπότε καλύτερα να είσαι προετοιμασμένος παρά να τρέχεις μετά. Ίσως είναι και καλή στιγμή για να δεις φιλαράκια από τα παλιά, να τα πείτε και να έρθετε ξανά κοντά. Στα προσωπικά, αν είσαι single, κάτι από τα παλιά επιστρέφει, αλλά σου προτείνω να το κρατήσεις κρυφό. Για την ώρα. Αν δεν είσαι single, κάνε μια ειλικρινή συζήτηση με το άλλο σου μισό, για να μπορέσετε να αποδεσμευτείτε από τις ανασφάλειες που έχετε και οι δύο.

Ζυγός
22 Σεπτεμβρίου – 22 Οκτωβρίου

Καλή εβδομάδα, Ζυγέ! Πάλι τίθεται το θέμα της ασφάλειας, των σχέσεων και των διλημμάτων. Τώρα ήρθε η ώρα του λογαριασμού, καθώς πρέπει να δεις τι κρατάς και τι πετάς. Βάλε προτεραιότητες και ξεκαθάρισε ποιες από τις εκκρεμότητες που κουβαλάς πρέπει να διευθετηθούν και ποιες είναι εντελώς ανούσιες. Μην κοιτάς μόνο την πάρτη σου και μην απαιτείς από τους άλλους να έχουν εσένα στο επίκεντρο της προσοχής τους. Όσον αφορά τον έρωτα, αν είσαι free spirit, βγες απ' το σπίτι και δώσε την ευκαιρία στους άλλους να σε προσεγγίσουν, καθώς έχεις έντονη γοητεία αυτές τις μέρες. Κρίμα να πάει χαμένη! Αν δεν είσαι free spirit, δες πώς μπορείς να αναθερμάνεις τη φλόγα στη σχέση σου.

Σκορπιός
23 Οκτωβρίου – 21 Νοεμβρίου

Καλή εβδομάδα, Σκορπιέ! Καινούργιο επταήμερο, καινούργιες συνειδητοποιήσεις και παλιοί λογαριασμοί που χρειάζονται από ξεκαθάρισμα μέχρι και κλείσιμο. Αυτό που θέλω εγώ είναι να βρεις επιτέλους ποια είναι η πραγματική σου ταυτότητα. Κοινώς, άλλαξε και τον τρόπο που βλέπεις εσύ τον εαυτό σου αλλά και τον τρόπο με τον οποίο συστήνεσαι στους άλλους. Έτσι μόνο θα μπορέσεις να βρεις τι πραγματικά θέλεις και να προετοιμαστείς για να το διεκδικήσεις στο μέλλον. Στα ερωτικά σου, αν είσαι μόνος, μια παλιά αγάπη επανεμφανίζεται ζητώντας εξηγήσεις. Θ' ανοίξεις την πόρτα; Θα την κλειδώσεις; Εσύ ξέρεις! Αν δεν είσαι μόνος, θυμήσου τι σας ενώνει με το αμόρε και όχι τι σας χωρίζει.

Τοξότης
22 Νοεμβρίου – 20 Δεκεμβρίου)

Καλή εβδομάδα, Τοξότη! Το μότο του επταημέρου είναι: «μελλοντικά σχέδια, νέες προοπτικές και άνθρωποι που πρέπει επιτέλους ν' αποφασίσουν τι θέλουν». Επιπλέον, κάποιοι φόβοι, σκέψεις, άγχη και όνειρα ζητούν επεξεργασία. Επομένως, τι καλύτερο από το να απομακρυνθείς από τη βαβούρα και την πολυκοσμία, για να μπορέσεις να κάνεις την αυτοκριτική σου; Έπειτα κλείσε τα κεφάλαια που προκαλούν αχρείαστη διαρροή ενέργειας. Πάντως, το να πιέζεις τον εαυτό σου δεν θα σε βοηθήσει κάπου. Στα γκομενικά, αν δεν έχεις σχέση, έχεις ευκαιρίες για φλερτ, αρκεί να είσαι κι εσύ ανοιχτός. Αν έχεις ήδη σχέση, γίνε λίγο πιο αισιόδοξος και θα δεις ότι το έτερον ήμισυ θα ακολουθήσει το παράδειγμά σου.

Αιγόκερως
21 Δεκεμβρίου – 19 Ιανουαρίου

Καλή εβδομάδα, Αιγόκερε! Έχεις αποφασίσει να βάλεις την καριέρα και τους στόχους σου σε πρώτο πλάνο αυτό το επταήμερο, αλλά κάποιος πρέπει να σου θυμίσει ότι δεν είσαι ρομπότ, σωστά; Πέρα απ' αυτό, ίσως θελήσεις να προσεγγίσεις φίλους με τους οποίους είχατε απομακρυνθεί ή παρεξηγηθεί, καθώς θες να ρίξεις γέφυρες επικοινωνίας. Βέβαια, το κομμάτι των διαπροσωπικών σχέσεων θέλει ένα γερό ξεσκαρτάρισμα. Στα του έρωτα, αν είσαι μπακούρι, έχεις ευκαιρίες για φλερτ και μάλιστα ίσως συνειδητοποιήσεις ότι κάποιο άτομο που νόμιζες για φίλο σου τελικά σε βλέπει ερωτικά. Εσύ; Αν δεν είσαι μπακούρι, πες τι θέλεις από το αμόρε, αλλά άκου τι θέλει κι αυτό.

Υδροχόος
20 Ιανουαρίου – 17 Φεβρουαρίου

Καλή εβδομάδα, Υδροχόε! Νέο επταήμερο με νέες ιδέες αλλά και πολλές… ανατροπές. Στα επαγγελματικά, αναθεώρησε αποφάσεις που έχεις ήδη πάρει και δες αν όντως σε εκφράζουν. Ίσως να αντιμετωπίσεις καθυστερήσεις και παρεξηγήσεις, ειδικά με κάποιον ανώτερό σου. Δεν χρειάζεται να αγχωθείς και ν' αρχίσεις να κινείσαι βιαστικά, έτσι; Καλύτερο είναι να κάτσεις να σκεφτείς και να κάνεις τις απαραίτητες διορθώσεις. Στα αισθηματικά, αν είσαι αδέσμευτος, κάποιο άτομο από τα παλιά σού δίνει το πράσινο φως για να ανοίξεις ξανά τον μεταξύ σας κύκλο. Μπορείς να το κάνεις, απλά με επιφύλαξη. Αν είσαι δεσμευμένος, βλέπεις ότι το αμόρε σε στηρίζει, εσύ γιατί δεν κάνεις το ίδιο;

Ιχθύες
18 Φεβρουαρίου – 19 Μαρτίου

Καλή εβδομάδα, Ιχθύ! Έρωτας, προσδοκίες και όνειρα, αλλά μην ξεχνάς ότι άλλο το ρομάντζο κι άλλο το να κάνεις σενάρια μόνος σου! Αν είχες αφήσει στο ράφι κάτι σχετικό με τη μάθηση, κάποιο ταξίδι ή ένα χόμπι, μπορείς να τα ξαναπιάσεις και να τα δεις με άλλο μάτι. Γενικώς, σε ό,τι κι αν κάνεις, να ακολουθείς το ένστικτό σου – κάτι ξέρει παραπάνω. Στα ερωτικά, αν ανήκεις στους αδέσμευτους, δεν αποκλείεται να επιστρέψει μια παλιά γνωριμία ή σχέση, με καλύτερες και πιο ώριμες διαθέσεις αυτή τη φορά. Δώσε μια δεύτερη ευκαιρία, αλλά όχι τρίτη και τέταρτη. Όλα έχουν ένα όριο! Αν ανήκεις στους δεσμευμένους, μοιράσου τις πιο βαθιές σου σκέψεις με το αμόρε, για να έρθετε πιο κοντά.

ΜΗ ΧΑΣΕΙΣ

Την καθημερινή αστρολογική σου προβλέψη στο ***athensvoice.gr/zodia***

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

auto voice

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΟΣ: **ΘΩΜΑΣ Κ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ**



Όλα είναι δρόμος...

«ΤΟ ΝΑ ΑΓΩΝΙΖΕΣΑΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΝΑ ΖΕΙΣ. ΟΛΑ Τ' ΑΛΛΑ ΕΙΝΑΙ ΑΠΛΩΣ ΑΝΑΜΟΝΗ»*

– Rudolf Caracciola / Steve McQueen

** Το σύνθημα, που έγινε ευρέως γνωστό μέσα από την ταινία «Le Mans», αποτυπώνει τον εμμονικό χαρακτήρα των αγώνων αυτοκινήτου.*

auto voice
05.11.2026



© STELLANTIS/CITROEN MEDIA

EDITORIAL

On the road again

ΟΛΑ ΕΙΝΑΙ ΔΡΟΜΟΣ! ΚΑΙ ΜΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ...

Έχω γράψει πολλές φορές (κι ας επαναλαμβάνομαι) για την αξία –που τελικά είναι τέχνη– του ταξιδιού. Το ταξίδι με αυτοκίνητο δεν είναι απλώς μια μετακίνηση, αλλά μια ιεροτελεστία ελευθερίας και αυτογνωσίας. Είναι η τέχνη τού να αφήνεις πίσω την ασφάλεια του προορισμού και να παραδίνεσαι στη γοητεία της ίδιας της διαδρομής.

Ναι, συμβαίνει. Στο τιμόνι, ο χρόνος αποκτά άλλη διάσταση. Κάθε χιλιόμετρο ξετυλίγει μπροστά σου έναν ζωντανό καμβά από εναλλασσόμενα τοπία, όπου οι σταγόνες της βροχής στο παρμπρίζ ή οι ακτίνες του ήλιου που τρυπώνουν από το παράθυρο γίνονται μέρος της δικής σου ιστορίας. Η μουσική παίζει χαμηλά, σχεδόν ψιθυριστά, συνοδεύοντας τις σκέψεις που τρέχουν παράλληλα με την άσφαλτο.

Η πραγματική αξία του κάθε ταξιδιού κρύβεται στις αυθόρμητες στάσεις. Σε εκείνα τα ξεχασμένα καφενεία της επαρχίας, στις ατέλειωτες μαγευτικές στροφοδιαδρομές στα δάση, στις ερημικές παραλίες και στα ηλιοβασιλέματα που σε αναγκάζουν να τραβήξεις χειρόφρενο απλώς για να ανασάνεις. Είναι η σιωπή που μοιράζεσαι με τους συνεπιβάτες σου, η οποία λέει περισσότερα από κάθε λέξη.

Το αυτοκίνητο γίνεται ένας μικρός, κινούμενος κόσμος. Μας θυμίζει ότι η ζωή δεν μετριέται με το πόσο γρήγορα θα φτάσεις, αλλά με το πόσες εικόνες, συναισθήματα και αναμνήσεις θα χωρέσεις στο πορτμπαγκάζ της ψυχής σου.

Περιεχόμενα

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

46. Citroen Electric
48. Nissan Micra
50. Opel Electric All-In
54. Fiat Grande Panda
56. Renault Clio
60. Audi A2 e-tron
62. Volkswagen ID. Polo
64. Mini Countryman Untamed Edition
65. Kia EV2
68. Zeekr X
72. Chery Tiggo 7 HEV
74. Skoda Epiq

ΣΤΗΛΕΣ

44. **Θωμάς Κ. Ευθυμίου** Editorial
52. **Σώτη Τριανταφύλλου** Αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία: η κατάσταση των πραγμάτων
58. **Κωνσταντίνος Ευθυμίου** Οδική βία στην Ελλάδα: αριθμοί, ψυχολογικοί παράγοντες και προεκτάσεις
66. **Άγγελος Σοφιανός** Τα δικά μου, ξεχωριστά «2 άλογα». Μία ιστορία αναβίωσης.
70. **Ε. Ν. Λοΐζη** From enemies to lovers ή μια (όχι και τόσο) σύγχρονη ιστορία αυτοκινητιστικής αγάπης
71. **Θωμάς Κ. Ευθυμίου** «Σχίσαμε» την Πίνδο μέσα από το ξακουστό Πέρασμα του Μπάρου
75. **Ελένη Χελιώτη** Το «The Truman (Road) Show» γιγαντώνεται
77. **Αλέκος Λιδωρίκης** Από το πρώτο αυτοκίνητο της Αθήνας στο αυτοκίνητο που σκέφτεται
78. **Ελένη Χελιώτη** WRC: Το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ράλι αλλάζει


skoda.gr
ŠKODA
Ooooh
that's
EpiQ
Νέο Epiq
Επικά ηλεκτρικό, από 24.200€*
Χωρίς φόρο εταιρικής χρήσης
Με τον κορυφαίο χώρο αποσκευών
στην κατηγορία του 475 λίτρα.
Με αυτονομία έως 440 χλμ.
*Συμπεριλαμβάνεται όφελος Κινούμαι Ηλεκτρικά 3 και απόσυρσης.
ΖΕΝ | 10 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ



Citroën Electric Cars

ΜΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΙΟ ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΒΕΝ ΣΗΜΕΡΑ

Της **Ελένης Χελιώτη**

Η **Citroën στοχεύει στο να κάνει τη μετάβαση στην ηλεκτροκίνηση** πιο απλή και προσιτή, με τα ηλεκτρικά μοντέλα e-C3, e-C3 Aircross, e-C4 και e-C5 Aircross αλλά και με υπηρεσίες που διευκολύνουν την καθημερινή χρήση τους. Και με την τεράστια εμπειρία της στην ιστορία της αυτοκίνησης, που είναι γεμάτη από τόλμη, πρωτοπορία και καινοτομίες, γνωρίζει εξαιρετικά καλά τον τρόπο, τη μέθοδο και τη διαδικασία. Σε ποιο κοινό απευθύνεται σ' αυτόν τον νέο, ηλεκτροκίνητο στίβο; Σ' αυτό που έχει περιβαλλοντική συνείδηση, αξιολογεί την οικονομία συνολικά, ενδιαφέρεται για τη σχέση αξίας-τιμής και για το κόστος χρήσης, δίνει βαρύτητα στην άνεση, αναζητά ήσυχη και άνετη οδήγηση και μια ευχάριστη εμπειρία στις καθημερινές διαδρομές. Που εκτιμά επίσης τη συνδεσιμότητα και τα συστήματα υποβοήθησης, ενώ διανύει κυρίως καθημερινές διαδρομές και αξιοποιεί την οικιακή φόρτιση.

Γιατί ηλεκτροκίνητο Citroën;

Σήμερα η επιλογή ενός ηλεκτρικού αυτοκινήτου της Citroën βασίζεται κυρίως στο τρίπτυχο: προσιτή τιμή, κορυφαία άνεση και αστικός προσανατολισμός. Η γαλλική μάρκα έχει διαμορφώσει μια πολύ συγκεκριμένη στρατηγική στην ηλεκτροκίνηση. Δεν στοχεύει σε επιδόσεις supercar ή σε τεράστιες, βαριές και ακριβές μπαταρίες, αλλά στην κάλυψη των πραγματικών καθημερινών αναγκών του μέσου οδηγού.

Ακολουθεί μια λογική ανάπτυξη του σκεπτικού για να προτιμήσει κανείς ένα ηλεκτρικό Citroën (όπως το e-C3 ή το e-C4): Με τη value for money φιλοσοφία η Citroën «σπάει» το φράγμα των υψηλών τιμών που χαρακτηρίζει τα περισσότερα ηλεκτρικά αυτοκίνητα. Μοντέλα όπως το νέο e-C3 σχεδιάστηκαν εξαρχής για να είναι οικονομικά, κάνοντας την ηλεκτροκίνηση προσβάσιμη σε ευρύτερο κοινό και όχι μόνο σε premium budget. Σε συνδυασμό, μάλιστα, με προγράμματα όπως το «Κινούμαι Ηλεκτρικά», η τιμή απόκτησης πέφτει σε επίπεδα αντίστοιχα ή και χαμηλότερα από τα συμβατικά αυτοκίνητα βενζίνης.
Κορυφαίο λόγο για την απόκτηση ενός ηλεκτροκίνητου Citroën αποτελεί φυσικά και η άνεση (Advanced Comfort). Η γαλλική μάρκα έχει συνδέσει το όνομά της με την άνεση και η ηλεκτροκίνηση απογειώνει αυτό το χαρακτηριστικό. Εν προκειμένω, η ανάρτηση με Progressive Hydraulic Cushions απορροφά τις κακοτεχνίες των ελληνικών δρόμων σαν «ιπτάμενο χαλί», ενώ τα καθίσματα Advanced Comfort διαθέτουν ειδικό ενισχυμένο αφρό που ελαχιστοποιεί την κόπωση στα πολύωρα ταξίδια. Παράλληλα, η ήδη κορυφαία ηχομόνωση της Citroën συνδυάζεται με την παντελή έλλειψη θορύβου και κραδασμών του ηλεκτροκινητήρα.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό που οδηγεί τον υποψήφιο αγοραστή ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου στη Citroën είναι η ρεαλιστική αυτονομία για την καθημερινότητα. Αντί για τεράστιες μπαταρίες που αυξάνουν το βάρος και το κόστος, η Citroën επιλέγει τη λογική της «έξυπνης μπαταρίας». Με πραγματική αυτονομία που κυμαίνεται συνήθως μεταξύ 300 και 420 χλμ. (ανάλογα το μοντέλο), καλύπτει με το παραπάνω τις εβδομαδιαίες ανάγκες ενός μέσου οδηγού στην πόλη, ενώ τα μοντέλα της υποστηρίζουν ταχεία φόρτιση (DC), κάτι που σημαίνει ότι η μπαταρία μπορεί να φτάσει από το 20% στο 80% σε περίπου 26-30 λεπτά, κάνοντας εφικτά και τα ταξίδια.
Τέλος, τα ηλεκτρικά Citroën δεν θυσιάζουν την προσωπικότητά τους στον βωμό της αεροδυναμικής. Διαθέτουν μοντέρνο design, crossover στοιχεία, έντονους χρωματικούς συνδυασμούς και ξεχωρίζουν στον δρόμο, ενώ, παρά το συμπαγές εξωτερικό τους μέγεθος, η έξυπνη διαρρύθμιση της πλατφόρμας προσφέρει μεγάλους χώρους για επιβάτες και αποσκευές, αξιοποιώντας στο έπακρο την εμπειρία ενός και πλέον αιώνα στην κατασκευή αυτοκινήτων.
Φυσικά δεν πρέπει να ξεχνάμε τα μηδενικά τέλη κυκλοφορίας, τον μηδενικό θόρυβο, την πράσινη τεχνολογία και τη χαρακτηριστική ευκολία κίνησης στα αστικά κέντρα.

Τα ηλεκτρικά Citroën διαθέτουν μοντέρνο design, crossover στοιχεία, έντονους χρωματικούς συνδυασμούς και ξεχωρίζουν στον δρόμο

Η γκάμα των ηλεκτρικών μοντέλων Citroën ως ενιαίο σύνολο καλύπτει ένα ευρύ τμήμα της αγοράς, δίνοντας μια σειρά από οφέλη. Έτσι, με την αγορά ενός ηλεκτρικού μοντέλου της Citroën ο πελάτης έχει στη διάθεσή του, χωρίς επιπλέον χρέωση, καλώδιο φόρτισης για οικιακή χρήση σε ενισχυμένη πρίζα Green'Up (14A), καθώς και καλώδιο Mode 3 για φόρτιση σε Wallbox, ενώ παράλληλα προσφέρεται προνομιακή δυνατότητα απόκτησης φορτιστή 22 kW.

Στο διά ταύτα

Κοντολογίς, αν κάποιος ψάχνει ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο για να κάνει την καθημερινότητά του πιο ξεκούραστη, οικονομική και στιλάτη, χωρίς να πληρώσει μια περιουσία για τεχνολογίες που δεν θα χρησιμοποιήσει ποτέ (π.χ. αυτονομία 700 χλμ. για να πηγαίνει στο γραφείο), η Citroën αποτελεί μία από τις πιο ορθολογικές επιλογές της αγοράς σήμερα. Και η βαρύτητα του ονόματός της είναι η δικλίδα ασφαλείας της επιλογής μας.

Τιμή

Η τιμή αγοράς του Citroën e-C3 Urban Range είναι 17.900 ευρώ και περιλαμβάνει την τρέχουσα εμπορική πολιτική και την κρατική επιδότηση του προγράμματος ΚΗ3. ●





Ευφυές σε κάθε λεπτομέρεια.

Νέο Audi A2 e-tron.

Διαθέσιμο με μηδενικό φόρο εταιρικής χρήσης σε όλες τις εκδόσεις.
Ανακαλύψτε το στο audi.gr.



Νέο Nissan Micra

ΡΕΤΡΟ ΓΟΗΤΕΙΑ, ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Πραγματικά, η έκτη γενιά του αγαπημένου super mini αναγεννιέται με έναν εντυπωσιακό, ρετρό, φουτουριστικό σχεδιασμό που μαγνητίζει τα βλέμματα, αφήνοντας οριστικά πίσω του τους θερμικούς κινητήρες. Το θρυλικό Nissan Micra επιστρέφει και αλλάζει τους κανόνες της αστικής μετακίνησης, περνώντας με τόλμη στην αμιγώς ηλεκτρική εποχή. Compact εξωτερικά, για να ελίσσεται με απόλυτη άνεση στην πόλη, αλλά με «μεγάλο attitude», το νέο 100% ηλεκτρικό Micra συνδυάζει την πλούσια κληρονομιά 40 ετών με κορυφαίες ψηφιακές τεχνολογίες και οικολογική συνείδηση. Είναι το απόλυτο unisex gadget των δρόμων, που ήρθε για να κάνει κάθε καθημερινή διαδρομή μια συναρπαστική, αθόρυβη και γεμάτη στιλ εμπειρία.

Design

Με σύγχρονη και lifestyle σχεδιαστική προσέγγιση, μήκος 3,97 μ., μεταξόνιο 2,54 μ., απόσταση από το έδαφος 14,5 εκ. και βασισμένο στην πλατφόρμα AmpR Small-car, το νέο Micra έχει εξελιχθεί ώστε να προσφέρει ισορροπία ανάμεσα στην ευελιξία της πόλης και την άνεση σε μεγαλύτερες διαδρομές. Το εξωτερικό, εμπνευσμένο από SUV, οι ζάντες 18 ιντσών και τα χαρακτηριστικά φωτιστικά σώματα δημιουργούν μια σύγχρονη και τολμηρή εικόνα, που είναι άμεσα αναγνωρίσιμη στον δρόμο. Η κομψή αισθητική συνεχίζεται και στο εσωτερικό του νέου Micra, που συνδυάζει προηγμένη τεχνολογία και αναβαθμισμένη ποιότητα. Οι δίδυμες οθόνες 10,1 ιντσών δημιουργούν ένα πλήρως ψηφιακό περιβάλλον για οδηγό και επιβάτες, ενώ τα μαλακά υλικά, οι καθαρές γραμμές και ο ατμοσφαιρικός φωτισμός ενισχύουν την πολυτελή αίσθηση στην καμπίνα. Φυσικά δεν πρέπει να προσπεράσουμε την αξιόλογη εργονομία, χάρη στην ύπαρξη φυσικών κουμπιών για τη λειτουργία του κλιματισμού. Ωστόσο, παρά τις compact εξωτερικές διαστάσεις, το νέο Micra προσφέρει μία ιδιαίτερα ευρύχωρη καμπίνα και χώρο αποσκευών 326 λίτρων, ο οποίος μπορεί να φτάσει έως και τα 1.106 λίτρα με την αναδίπλωση των πίσω καθισμάτων.

Στον δρόμο

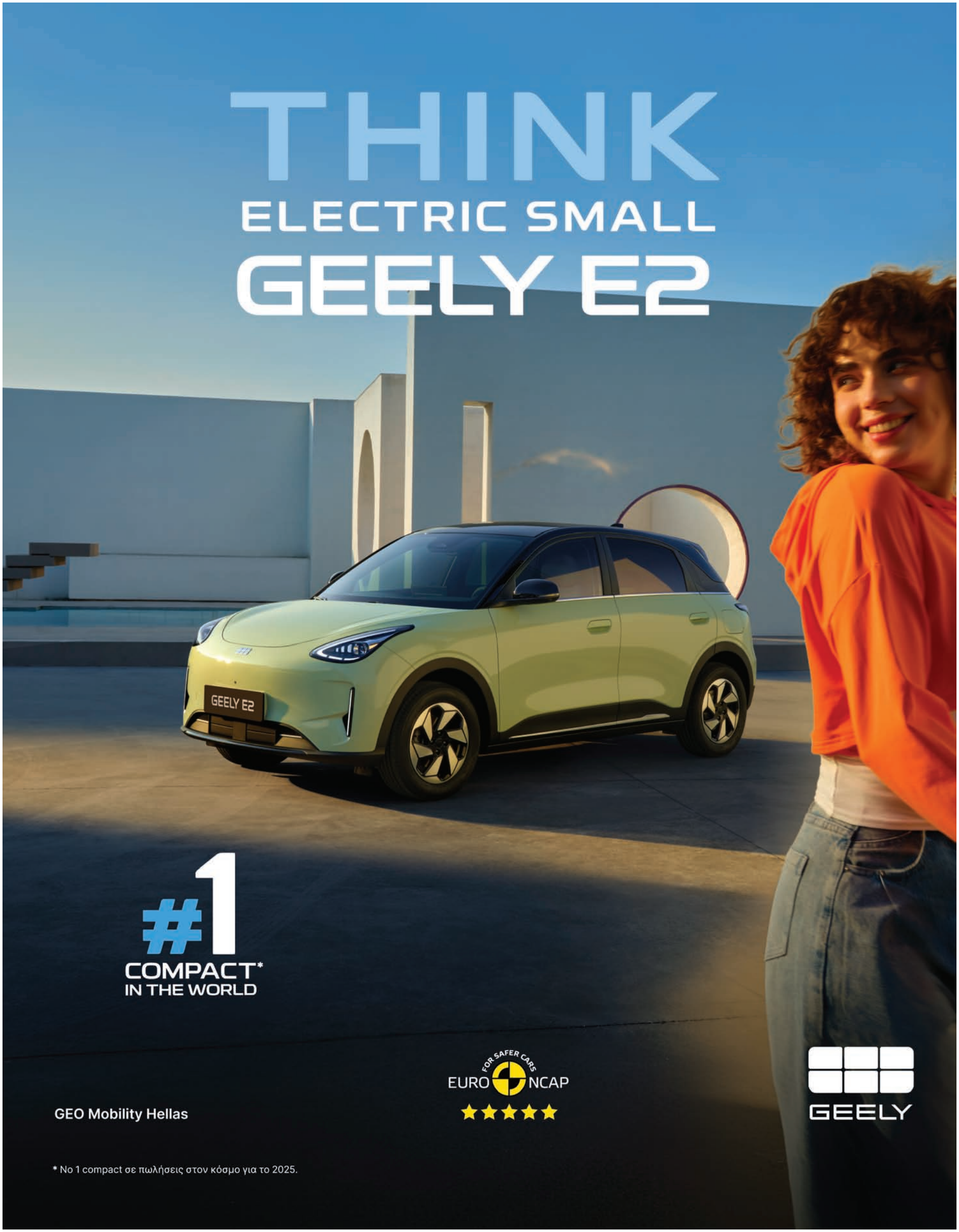
Το ηλεκτροκίνητο Micra, που διαθέτει λειτουργία V2L (Vehicle-to-Load) και αντλία θερμότητας, διατίθεται με δύο επιλογές μπαταρίας: 40 kWh 120 PS, με αυτονομία έως 319 km, και 52 kWh 150 PS, με αυτονομία έως 419 km. Και οι δύο εκδόσεις υποστηρίζουν DC ταχεία φόρτιση έως 100 kW, 15% έως 80% σε περίπου 30 λεπτά, και μέσω του Nissan Connect ο οδηγός παραμένει συνδεδεμένος με το όχημα όπου κι αν βρίσκεται και μπορεί να ελέγχει απομακρυσμένα τη φόρτιση, την αυτονομία και τη θερμοκρασία της καμπίνας, αλλά και να κάνει προγραμματισμένες στάσεις φόρτισης. Έχει δε στη διάθεσή του τέσσερα προγράμματα οδήγησης (Eco, Comfort, Sport και Perso), ενώ πολύ εξυπηρετικό αποδεικνύεται και το e-Pedal, το οποίο επιλέγεται μέσω των paddles αλλαγής ανάκτησης ενέργειας πίσω από το τιμόνι. Η ρύθμιση της ανάρτησης είναι εξαιρετική, αξιοποιώντας τους πολλαπλούς συνδέσμους πίσω, κάτι που αποτελεί σπάνια επιλογή στην κατηγορία και τα οφέλη της γίνονται άμεσα αντιληπτά στους ελληνικούς δρόμους. Τέλος, να σημειώσουμε τον μικρό κύκλο στροφής (10,3 μ.), που διευκολύνει τους ελιγμούς στις συνθήκες ενός αστικού τοπίου.

Το έκτης γενιάς ηλεκτρικό πλέον Nissan Micra σηματοδοτεί την επιστροφή ενός από τα πιο εμβληματικά μοντέλα στην ιστορία της μάρκας



Τιμή

Η έκδοση Engage 40 kWh κοστίζει από 21.900 ευρώ και η τιμή αυτή περιλαμβάνει την κρατική επιδότηση ΚΗ3 των 3.000€, συν την απόσυρση των 1.500€, ήτοι συνολικά 4.500€, αλλά και επιδότηση λανσαρίσματος 500€. Το νέο Micra διατίθεται με εργοστασιακή εγγύηση 5 ετών για το αυτοκίνητο και 8 ετών ή 160.000 km για την μπαταρία. ●


THINK
ELECTRIC SMALL
GEELY E2
GEELY E2
#1
COMPACT*
IN THE WORLD
GEO Mobility Hellas
FOR SAFER CARS
EURO NCAP
GEELY
* No 1 compact σε πωλήσεις στον κόσμο για το 2025.



Opel «Electric ALL IN»

Η ΜΕΤΑΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΓΙΝΕΤΑΙ ΠΙΟ ΕΥΚΟΛΗ ΑΠΟ ΠΟΤΕ

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**

Τι είναι το Opel «Electric ALL IN». Ας το εξηγήσουμε όσο πιο περιγραφικά γίνεται, γιατί αξίζει να το κατανοήσουμε στο σύνολό του. Το νέο πρόγραμμα «Electric ALL IN» δημιουργήθηκε ουσιαστικά για να προσφέρει απόλυτη σιγουριά σε κάθε στάδιο της εμπειρίας χρήσης ενός ηλεκτρικού Opel. Από τη φόρτιση και την αυτονομία μέχρι την υποστήριξη και τη συντήρηση. Όσοι ενδιαφέρονται για την απόκτηση ενός ηλεκτρικού οχήματος συνήθως επικεντρώνονται σε τρία βασικά ερωτήματα: Είναι η αυτονομία επαρκής για τις καθημερινές μου ανάγκες; Πόσο εύκολη είναι η φόρτιση; Τι ισχύει για το service και το κόστος συντήρησης; Κατά συνέπεια, με το πρόγραμμα «Electric ALL IN», η Opel δίνει ολοκληρωμένες απαντήσεις και διευκολύνει ουσιαστικά τη μετάβαση σε ένα αμιγώς ηλεκτρικό μοντέλο. Πάμε να δούμε αναλυτικά τι μας γνωρίζει η Opel, ώστε να έχουμε ολοκληρωμένη και υπεύθυνη εικόνα για τα παραπάνω ερωτήματα.

Αυτονομία

Η υπηρεσία e-Routes της εφαρμογής myOpel δημιουργήθηκε από τη Free2move Charge για να κάνει κάθε ταξίδι με ένα αμιγώς ηλεκτρικό Opel ακόμα πιο άνετο και ξεκούραστο. Η υπηρεσία αυτή καθοδηγεί τον οδηγό προς τον προορισμό του, προτείνοντας τις βέλτιστες στάσεις φόρτισης και παρέχοντας σε πραγματικό χρόνο ενημερώσεις για το επίπεδο φόρτισης της μπαταρίας και τις συνθήκες της διαδρομής. Αξίζει να σημειωθεί ότι η υπηρεσία e-Routes περιλαμβάνεται στο πακέτο υπηρεσιών Connect One, το οποίο προσφέρεται δωρεάν για 10 χρόνια.

Υπηρεσίες φόρτισης

Το πρόγραμμα «Electric ALL IN» περιλαμβάνει επίσης μια ολοκληρωμένη λύση οικιακής φόρτισης, ώστε η καθημερινή χρήση ενός ηλεκτρικού Opel να γίνεται ακόμα πιο εύκολη και πρακτική. Πρώτον, με τη δυνατότητα απόκτησης φορτιστή 22 kW Wallbox με χαμηλό κόστος, μέσω της Free2Move eSolutions, μέλος του ομίλου Stellantis, με τα υψηλότερα πρότυπα ποιότητας και ασφάλειας. Δεύτερον, με την υπηρεσία εγκατάστασης μέσω της Enervek Recharge, με ολοκληρωμένη υποστήριξη, από τον προκαταρκτικό ηλεκτρολογικό έλεγχο και την τοποθέτηση έως την κάλυψη της εγγύησης του φορτιστή. Και τρίτον, με δωρεάν καλώδιο οικιακής χρήσης (Mode 2) και καλώδιο για ταχυφορτιστή (Mode 3) στον βασικό εξοπλισμό των ηλεκτρικών επιβατικών οχημάτων.

Το Opel «Electric ALL IN» είναι ένα ολοκληρωμένο οικοσύστημα υπηρεσιών που διευκολύνει τη μετάβαση σε ένα ηλεκτρικό όχημα, δίνοντας λύσεις και απαντήσεις στους προβληματισμούς του υποψήφιου πελάτη

Χαμηλότερο κόστος χρήσης και συντήρησης

Με 8 χρόνια εγγύηση μπαταρίας, 5 χρόνια δωρεάν οδική βοήθεια Opel Assistance και διαστήματα service ανά 2 χρόνια –αντί ετήσιας συντήρησης όπως στα οχήματα με θερμικό κινητήρα–, το συνολικό κόστος χρήσης και συντήρησης ενός ηλεκτρικού Opel παραμένει εντυπωσιακά ανταγωνιστικό.

Μέσα από το «Electric ALL IN» η Opel προσφέρει ένα ολοκληρωμένο οικοσύστημα υπηρεσιών που ενισχύει την αίσθηση ασφάλειας, απλοποιεί την καθημερινότητα και κάνει την εμπειρία της ηλεκτροκίνησης πιο προσιτή από ποτέ.

Το Opel Frontera Electric

Πρόκειται για ένα μεγάλο, ευρύχωρο αυτοκίνητο, με πολλές δυνατότητες, σούπερ άνετο για 5 επιβάτες, με μεγάλο χώρο αποσκευών 460 λίτρων, που με αναδιπλωμένα τα πίσω καθίσματα φτάνει τα 1.600 λίτρα.

Με μήκος 4,38 μ., πλάτος 1,85 μ., ύψος 1,63 μ. και μεταξόνιο των 2,67 μ., τοποθετείται στο άνω άκρο των μικρών SUV, προσεγγίζοντας τα μικρομεσαία SUV. Στο εσωτερικό ξεχωρίζει το ενιαίο πλαίσιο Pure Panel Cockpit, με ψηφιακή οθόνη οδηγού 10'' και οθόνη infotainment επίσης 10'', η οποία υποστηρίζει ασύρματο Apple CarPlay και Android Auto και διαθέτει εργοστασιακή πλοήγηση. Να σημειώσουμε εδώ ότι υπάρχει διαχωρισμός του κλιματισμού από την οθόνη του infotainment και κάτω από τον κεντρικό αεραγωγό υπάρχουν κουμπιά για τον χειρισμό του κλιματισμού.



Το Frontera Electric χρησιμοποιεί μπαταρία ιόντων λιθίου 44 kWh, για την απλή έκδοση, ενώ η αντίστοιχη Long Range εφοδιάζεται με μπαταρία 54 kWh. Ο ηλεκτροκινητήρας με ισχύ 113 ίππων συνεργάζεται με αυτόματο κιβώτιο μίας σχέσης, και οι αυτονομίες κυμαίνονται έως 305 χλμ. για την μπαταρία των 44 kWh, ενώ στην έκδοση Long Range προσφέρει αυτονομία έως περίπου 400 χλμ.

Το Opel Frontera Electric, ένα μοντέλο με μεγάλο εύρος αγοραστικού κοινού, διατίθεται στις 21.900 ευρώ, τιμή με προωθητική ενέργεια και κρατική επιδότηση. ●

NEO CHERY TIGGO 7 HYBRID

Από 25.990€

12 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ

EURO NCAP FOR SAFER CARS

★★★★★



TIGGO 7 | CSH CHERY SUPER HYBRID

ΜΕ ΠΛΗΡΩΣ ΥΒΡΙΔΙΚΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΧΑΜΗΛΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ.
ΑΝΑΚΑΛΥΨΤΕ ΤΟ ΣΤΟ ΕΠΙΣΗΜΟ ΔΙΚΤΥΟ CHERY.

www.chery.gr | info@chery.gr

CHERY



Αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία Η κατάσταση των πραγμάτων

Ο,ΤΙ ΕΙΝΑΙ ΚΑΛΟ ΓΙΑ ΤΗΝ GM ΕΙΝΑΙ ΚΑΛΟ ΓΙΑ ΤΟ ΝΤΙΤΡΟΪΤ

Της **Σώτης Τριανταφύλλου**

Οι **«Big Three» (GM, Ford, Stellantis)** της αμερικανικής αυτοκινητοβιομηχανίας έχουν αναπτυχθεί μέσω διαδοχικών κρίσεων. Όμως, αυτό που συμβαίνει αυτή τη στιγμή στο Ντιτρόιτ δεν περιορίζεται σε οικονομική κάμψη· μοιάζει με προσγείωση σε μια καινούργια πραγματικότητα: οι μεγάλες αυτοκινητοβιομηχανίες έχουν εγκλωβιστεί ανάμεσα σε λανθασμένες στρατηγικές προβλέψεις και ραγδαίες γεωπολιτικές μετατοπίσεις. Αν και οι ασιατικές προκλήσεις δεν είναι καινούργιες –η Ιαπωνία μπήκε δυναμικά στην αμερικανική αγορά ήδη από το μακρινό 1973–, σήμερα η Toyota απειλεί να εκθρονίσει την General Motors ως τον κατασκευαστή με τις περισσότερες πωλήσεις στις ΗΠΑ.

Την προηγούμενη πενταετία οι αμερικανικές εταιρείες επένδυσαν δισεκατομμύρια δολάρια για να αναπτύξουν ηλεκτρικές πλατφόρμες. Η στρατηγική αυτή αποδείχθηκε πρόωρη για την αμερικανική αγορά: με την κυβέρνηση του Ντόναλντ Τραμπ να καταργεί τις πράσινες επιδοτήσεις και τα κίνητρα της προεδρίας Μπάιντεν για την αγορά ηλεκτρικών οχημάτων (EVs), η ζήτηση για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα (BEVs) πάγωσε στο 6%. Επειδή όλο το κεφάλαιο κατευθύνθηκε στα ηλεκτρικά, οι αμερικανικές μάρκες δεν επένδυσαν σε νέα συμβατικά μοντέλα, με αποτέλεσμα να αντιμετωπίζουν σήμερα τεράστιο κενό σε καινούργια, ελκυστικά μοντέλα βενζίνης και να χάνουν πολύτιμο μερίδιο αγοράς. Τον περασμένο μήνα η CEO της GM, Mary Barra, παραδέχτηκε ότι η εταιρεία αναγκάζεται να επαναφέρει εσπευσμένα στην γκάμα της τα υβριδικά. Στην πραγματικότητα, η GM αναμένεται να παρουσιάσει τα πρώτα νέα υβριδικά το 2027· έχει καθυστερήσει 5 έως 10 χρόνια σε σύγκριση με τους ανταγωνιστές της.

Οι γεωπολιτικές αναταράξεις, ιδιαίτερα ο πόλεμος στη Μέση Ανατολή, εκτίναξαν την τιμή της βενζίνης στις ΗΠΑ από τα 3 δολάρια στα



© GMC

4,50 το γαλόνι μέσα σε λίγους μήνες. Οι καταναλωτές, πιεσμένοι από τον πληθωρισμό και τα υψηλά επιτόκια δανεισμού, άρχισαν να εγκαταλείπουν τα κλασικά οχήματα βενζίνης (οι πωλήσεις τους παγκοσμίως έπεσαν για πρώτη φορά κάτω από το 50%) και στράφηκαν στα συμβατικά υβριδικά (HEVs). Καθώς όμως οι αμερικανικές εταιρείες δεν διέθεταν επαρκές απόθεμα, η Toyota και η Honda σάρωσαν την αγορά: οι εγγραφές υβριδικών της Toyota στις ΗΠΑ κατέγραψαν άλμα 86%. Η εικόνα αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα τόσο για τις λανθασμένες επιχειρηματικές στρατηγικές όσο και για τη συμπεριφορά των καταναλωτών.

Από τους τρεις μεγάλους του Ντιτρόιτ, η Stellantis (Jeep, Ram, Chrysler, Dodge) βιώνει ιδιαίτερα δύσκολη περίοδο: λόγω της πτώσης της ζήτησης και της αύξησης των δασμών, η εταιρεία ανακοίνωσε διαδοχικά προσωρινά λουκέτα διάρκειας μερικών εβδομάδων στα εργοστάσια του Windsor στο Οντάριο (Καναδάς) και στο Τορίνο· χιλιάδες εργαζόμενοι τέθηκαν σε αναγκαστική άδεια και πολλοί απολύθηκαν. Στο μεταξύ, μετά τις περσινές ζημίες των 26 δισεκατομμυρίων δολαρίων, η Stellantis μηδένισε τα bonus των εργαζομένων για πρώτη φορά μετά από 15 χρόνια, προκαλώντας έντονη αντιπαράθεση με το συνδικάτο UAW, το οποίο κατηγορεί τη διοίκηση για εκμετάλλευση. Ακόμη και η GM προχώρησε σε επ' αόριστον διαθεσιμότητα πάνω από 1.100 εργαζομένων στο εργοστάσιο ηλεκτρικών οχημάτων Factory Zero στα περίχωρα του Ντιτρόιτ (κοντά στο Hamtramck).

Συγκρίσεις

Η σύγκριση της αμερικανικής αγοράς με την Ευρώπη, την Κίνα, την Ταϊβάν και τη Νότια Κορέα αποκαλύπτει την ανακατανομή της ισχύος. Όπως είναι γνωστό, η Ασία έχει μετατραπεί στο κέντρο βάρους της παγκόσμιας παραγωγής, με τους δυτικούς κολοσσούς να χάνουν έδαφος και να οχυρώνονται πίσω από δασμούς, ενώ οι ασιατικές επιχειρήσεις ελέγχουν την αλυσίδα παραγωγής – από την κατασκευή μικροτσίπ και μπαταριών έως ολόκληρα οχήματα. Η Κίνα δεν συγκρίνεται πλέον με καμία άλλη χώρα: παράγει περισσότερα αυτοκίνητα απ' όσα οι ΗΠΑ, η Ευρώπη και η Κορέα μαζί. Υπάρχουν διαφορές στις νοοτροπίες: σύμφωνα με πρόσφατες παγκόσμιες έρευνες της Bain & Company, οι Αμερικανοί και οι Ευρωπαίοι αγοράζουν αυτοκίνητο με βασικό κριτήριο την τιμή (68% και 62% αντιστοίχως), ενώ οι Κινέζοι τοποθετούν την τεχνολογία και τα ψηφιακά χαρακτηριστικά (58%) πάνω από το κόστος. Επιπλέον, καθώς η Κίνα ελέγχει περίπου το 80% της παγκόσμιας παραγωγής μπαταριών για ηλεκτρικά οχήματα, οποιαδήποτε χώρα επιχειρεί να κατασκευάσει ηλεκτρικά αυτοκίνητα εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από κινεζικά εξαρτήματα.

Η Ευρώπη αντιμετωπίζει παρόμοια προβλήματα με τις ΗΠΑ (υψηλό κόστος ενέργειας, αυστηρούς κανονισμούς ρύπων), με μια βασική διαφορά: δεν κατάφερε να κρατήσει μακριά τους Κινέζους. Σήμερα, αν και γίνονται προσπάθειες για την ενθάρρυνση του «Made in Europe», το μερίδιο των αυτοκινήτων που κατασκευάζονται εντός της ΕΕ έχει πέσει σε ιστορικό χαμηλό, στο 68% επί των συνολικών ευρωπαϊκών πωλήσεων. Παρά τους δασμούς, το μερίδιο των κινεζικών αυτοκινήτων στην Ευρώπη σκαρφάλωσε στο 9%, καθώς εταιρείες όπως η BYD και η XPeng προχωρούν ακάθεκτες, ιδιαίτερα στις αγορές που στρέφονται στα ηλεκτρικά (Γαλλία, Γερμανία). Ωστόσο, ο πιο επιτυχημένος παίκτης φαίνεται να είναι η Νότια Κορέα, η οποία, μέσω του ομίλου Hyundai-Kia, αποτελεί χαρακτηριστικό παράδειγμα ευέλικτης στρατηγικής. Ενώ οι ΗΠΑ προσκολλήθηκαν στα μεγάλα βενζινοκίνητα και η Κίνα στα ηλεκτρικά, η Κορέα επένδυσε σε όλες τις τεχνολογίες (βενζίνη, υβριδικά, ηλεκτρικά, υδρογόνο) και ευνοήθηκε από το ότι διαθέτει δικούς της μεγάλους παραγωγούς μπαταριών (LG Energy Solution, SK On, Samsung SDI). Αυτό της επιτρέπει να μην εξαρτάται ολοκληρωτικά από την Κίνα και να κερδίζει μερίδια αγοράς στις ΗΠΑ, αποφεύγοντας δασμούς μέσω διμερών συμφωνιών ελεύθερου εμπορίου.

Στο τοπίο προστίθεται η Ταϊβάν, η οποία, αν και δεν εξάγει μάρκες αυτοκινήτων, είναι απαραίτητη για να πάρει μπρος κάθε σύγχρονο όχημα οπουδήποτε στον κόσμο. Μέσω της TSMC ελέγχει πάνω από το 60% της παγκόσμιας παραγωγής μικροτσίπ και πάνω από το 90% των υπερπρογημένων τσιπ. Καθώς τα αυτοκίνητα μεταμορφώνονται σε ηλεκτρονικούς υπολογιστές πάνω σε ρόδες (Software-Defined Vehicles), η Ταϊβάν κρατά τα κλειδιά της παραγωγής. Μια γεωπολιτική εμπλοκή με την ηπειρωτική Κίνα θα σήμαινε ακαριαίο πάγωμα των γραμμών παραγωγής σε ΗΠΑ και Ευρώπη, όπως συνέβη κατά τη διάρκεια της πανδημίας. Επιπλέον, η Ταϊβάν (μέσω της Foxconn) αναπτύσσει πλέον πλατφόρμες ανοικτού κώδικα που διευκολύνουν νέες εταιρείες να σχεδιάζουν ηλεκτρικά αυτοκίνητα σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Στροφή της αγοράς

Στις ΗΠΑ και στην Ευρώπη η κατάσταση επιδεινώνεται από τη λεγόμενη κρίση προσιτότητας (Affordability Crisis): η αγορά ενός νέου αυτοκινήτου έχει καταστεί πολυτέλεια για τη μέση αμερικανική και ευρωπαϊκή οικογένεια. Στις ΗΠΑ η μέση τιμή συναλλαγής για ένα καινούργιο όχημα κυμαίνεται μεταξύ 45.000 και 49.000 δολαρίων. Έτσι, οι καταναλωτές εγκαταλείπουν τα μεγάλα SUV που είχαν κατακλύσει τη χώρα επί δεκαετίες και στρέφονται αναγκαστικά σε μικρότερα μοντέλα ή στη ραγδαία αναπτυσσόμενη αγορά μεταχειρισμένων. Παραλλήλως, η ηλεκτροκίνηση δεν προχωρεί με τον αναμενόμενο ρυθμό, ενώ μεγεθύνεται η αγορά υβριδικών: η General Motors και η Ford σημείωσαν σημαντικές οικονομικές διαγραφές, περιορίζοντας τα φιλόδοξα σχέδιά τους για αμιγώς ηλεκτρικά οχήματα προκειμένου να εστιάσουν και πάλι σε θερμικά και υβριδικά. Επιπροσθέτως, η General Motors ανακοίνωσε την πρόθεσή της να ενσωματώσει προηγμένα συστήματα αυτόνομης οδήγησης –στα οποία ο οδηγός δεν χρειάζεται να κοιτάζει συνεχώς τον δρόμο– στα πιο κερδοφόρα μοντέλα της, όπως τα μεγάλα pickup και SUV (Chevrolet Silverado, GMC Sierra).

Στις ΗΠΑ και στην Ευρώπη η κατάσταση επιδεινώνεται από τη λεγόμενη κρίση προσιτότητας (Affordability Crisis): η αγορά ενός νέου αυτοκινήτου έχει καταστεί πολυτέλεια

Η εφοδιαστική αλυσίδα της αυτοκινητοβιομηχανίας δέχεται κραδασμούς από την εξωτερική πολιτική της Ουάσινγκτον. Η επιβολή μόνιμων δασμών 50% στις εισαγωγές πρωτογενών μετάλλων (χάλυβας, αλουμίνιο), αλλά και σε εξαρτήματα από τον Καναδά και το Μεξικό, έχει καταστήσει την εφοδιαστική αλυσίδα μη λειτουργική από οικονομική άποψη. Και καθώς, λόγω των γεωπολιτικών συγκρούσεων, η τιμή του πετρελαίου Brent ξεπέρασε τα 100 δολάρια το βαρέλι, οι οδηγοί αναζητούν οικονομικότερα οχήματα, την ίδια στιγμή που τα προσιτά ηλεκτρικά παραμένουν σχετικά σπάνια στην αγορά.

Η γενική κατάσταση στο Ντιτρόιτ αντανακλά την ανθεκτικότητα της «Motor City». Αν και η πόλη έχει αφήσει οριστικά πίσω της την ιστορική χρεοκοπία του 2013, εμφανίζοντας υγιή δημόσια οικονομικά και σταθερή αύξηση των φορολογικών εσόδων, η καθημερινότητα των πολιτών επηρεάζεται από το αυξημένο κόστος ζωής και τις αναταράξεις στην αυτοκινητοβιομηχανία. Η ανεργία στα στενά όρια της πόλης φτάνει το 11% και το ποσοστό φτώχειας παραμένει υψηλό, περίπου στο 34,5%, καθιστώντας το Ντιτρόιτ μία από τις πιο οικονομικά πιεσμένες μεγαλουπόλεις των ΗΠΑ. Η εξάρτηση από τις «Ντιτρόιτ 3» (GM, Ford, Stellantis) υπήρξε τόσο ευλογία όσο και κατάρα για τη μεγαλούπολη του Μίσιγκαν: ό,τι ήταν καλό για την GM ήταν καλό για το Ντιτρόιτ· και ό,τι ήταν κακό ήταν κακό και για τους δύο. **Α**



Fiat Grande Panda

ΠΑΡΑΔΟΣΗ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ ΣΕ ΙΤΑΛΙΚΟ ΣΤΙΛ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το νέο Fiat Grande Panda γεφυρώνει το ένδοξο παρελθόν με το ηλεκτρικό μέλλον. Με τον τρόπο αυτό η ιταλική μάρκα αναβιώνει ένα από τα πιο εμβληματικά σχήματα της ιστορίας της, μεταμορφώνοντάς το σε ένα σύγχρονο, compact B-SUV που μαγνητίζει τα βλέμματα. Με σχεδιαστικές αναφορές που τιμούν τις καθαρές, γεωμετρικές γραμμές του θρυλικού προγόνου του 1980, το Grande Panda ξεχωρίζει για τον περιπετειώδη χαρακτήρα και την υψηλή πρακτικότητά του. Με μήκος που αγγίζει τα 4 μέτρα, αποδεικνύεται ιδανικό για τις προκλήσεις της πόλης, προσφέροντας παράλληλα άνετους χώρους για πέντε επιβάτες.

Το μοντέλο βασίζεται στην πολυσυλλεκτική πλατφόρμα SmartCar, γεγονός που του επιτρέπει να κυκλοφορήσει σε αμιγώς ηλεκτρική έκδοση, υβριδική με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων και βενζίνης με χειροκίνητο κιβώτιο. Με έξυπνες τεχνολογικές λύσεις, όπως το ενσωματωμένο σπιράλ καλώδιο φόρτισης, και προσιτή τιμή, το Grande Panda δεν είναι απλώς ένα αυτοκίνητο πόλης. Είναι η απάντηση της Fiat για μια βιώσιμη, στιλάτη και προσβάσιμη κινητικότητα, που απευθύνεται σε όλους. Δεν αντικαθιστά το γνωστό μας μέχρι σήμερα Panda (που αποκαλείται Pandina), αλλά αποτελεί νέα προσθήκη στην γκάμα της εταιρείας.

Όμορφο και πρακτικό

Η επιρροή του Panda της δεκαετίας του 1980 είναι σαφώς παρούσα, με αναφορές όπως το λογότυπο στην πίσω πόρτα, ενώ αντλώντας έμπνευση από το εμβληματικό Fiat Panda πρώτης γενιάς, το Grande Panda προσεγγίζει με καθαρά SUV διάθεση την κατηγορία super mini, έχοντας μήκος 3,99 μ., ύψος 1,57 μ. και απόσταση από το έδαφος έως 18,3 εκ.

Οι διαστάσεις του προσφέρουν βελτιστοποιημένο εσωτερικό χώρο, ιδανικό για αστικά ταξίδια αλλά και για αποδράσεις στην ύπαιθρο.

Το σύγχρονο design με pixel φώτα LED, που παραπέμπουν στη νέα ταυτότητα της Fiat, είναι το σημείο αναφοράς στο σήμερα. Οι αναλογίες είναι αυτές ενός αυτοκινήτου της εποχής του, αλλά η ορθογώνια μάσκα και τα κάθετα πίσω φώτα παραπέμπουν στο παρελθόν. Η φωτιστική υπογραφή είναι μια γραφική κληρονομιά των γυάλινων επιφανειών, σε σχήμα κύβου, του κτιρίου Lingotto – του εργοστασίου της Fiat, που ανεγέρθηκε το 1923 στα περίχωρα του Τορίνο. Την ίδια μνήμη ξυπνά και το ταμπλό στο εσωτερικό του νέου Grande Panda, ενώ το πάνελ που φιλοξενεί την 10'' ψηφιακή οθόνη οργάνων και την αντίστοιχη των πολυμέσων 10,25'' θυμίζει την αεροφωτογραφία της πίστας δοκιμών που είναι ενσωματωμένη στην οροφή του Lingotto. Η διαρκής συνδεσιμότητα και η πλούσια τεχνολογία εκφράζονται μέσα από το σύγχρονο infotainment, που δίνει λύσεις οι οποίες κάνουν την καθημερινότητα εύκολη.



Το νέο Fiat Grande Panda αντλεί σχεδιαστική έμπνευση από το παρελθόν, καινοτομίες από το μέλλον και αλλάζει τις ισορροπίες στην αγορά

Παράλληλα οι λάτρεις των SUV, πλην της απόστασης από το έδαφος έως 18,3 εκ., θα εκτιμήσουν την υπερυψωμένη θέση οδήγησης. Για αυτοκίνητο 4 μέτρων, ο χώρος για τους πίσω επιβάτες είναι επαρκής και το πορτμπαγκάζ είναι γενναιόδωρης χωρητικότητας, με 361 λίτρα για την ηλεκτρική έκδοση και 412 λίτρα για την υβριδική. Εκτός του ότι είναι φιλόξενο, το νέο Fiat είναι έξυπνα σχεδιασμένο. Είναι εκπληκτικό που κανείς δεν το είχε σκεφτεί πριν: στη μάσκα της ηλεκτρικής έκδοσης, μια θύρα παρέχει πρόσβαση σε ένα πρωτότυπο καλώδιο φόρτισης μήκους 4,5 μέτρων, που σπειροειδώς στρέφεται προς τα έξω, για φόρτιση έως και 7 kW. Αυτό το σύστημα εξαλείφει την ταλαιπωρία τού να πρέπει να τραβήξετε ένα καλώδιο έξω από το πορτμπαγκάζ. Η δεύτερη θύρα στο αριστερό πίσω φτερό προορίζεται για γρήγορη φόρτιση έως και 100 kW. Στην καλύτερη περίπτωση, αυτό θα σας επιτρέψει να φτάσετε από 10% σε 80% φόρτιση σε 27 λεπτά.

Η Fiat προσφέρει επιλογές εξατομίκευσης και το Grande Panda είναι εξοπλισμένο με τις τελευταίες τεχνολογικές καινοτομίες της μάρκας ώστε να προσφέρει μια οδηγική εμπειρία που είναι ταυτόχρονα ασφαλής και ευχάριστη, χρησιμοποιώντας τεχνολογία τελευταίας γενιάς, έχοντας άνετους χώρους και χαρακτηριστικά που απαντούν στις ανάγκες της σύγχρονης οικογένειας.

Στον δρόμο

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

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

Τιμή

Η εισαγωγική τιμή είναι 17.890 ευρώ για την έκδοση 1.2 100hp MT6Pop, ενώ ισχύει 8ετής εγγύηση για τα μηχανικά μέρη όλων των εκδόσεων και την μπαταρία υψηλής τάσης της ηλεκτρικής έκδοσης. ●

PEUGEOT

NEO 408

ΕΓΓΥΗΜΕΝΑ ΕΝΤΥΠΩΣΙΑΚΟ



Από **26.900€**

Διαθέσιμο σε κινητήρες
Hybrid | Plug-In Hybrid | Electric

SCAN ME

Renault Clio

ΜΑΖΙ ΤΟΥ ΟΛΑ ΜΟΙΑΖΟΥΝ ΠΙΟ ΕΥΚΟΛΑ ΚΑΙ ΩΡΑΙΑ

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**





Το Renault Clio από την ημέρα που μας πρωτοσυστήθηκε το 1990, τάραξε τα νερά της αγοράς, προσφέροντας ένα επίπεδο ποιότητας αντίστοιχο των μοντέλων ανώτερων κατηγοριών και μια σειρά από χαρακτηριστικά που δεν είχαν προσφερθεί ποτέ μέχρι τότε σε αυτοκίνητα πόλης. Το Clio αντιπροσώπευε μια συνειδητή αναβάθμιση στην ποιότητα και μια καθολική επανάσταση στην κατηγορία του, που αντανακλάται και με την υιοθέτηση ονόματος και όχι αριθμού για τα μοντέλα τα οποία κυκλοφόρησαν μετά την εποχή του εκπληκτικού «5». Από τότε το Clio πάντα είχε να δώσει όχι μόνο στην κατηγορία των super mini, αλλά και στην αυτοκίνηση γενικότερα. Κάλυπτε τις ανάγκες, ήταν απόλυτα προσαρμοσμένο στις εκάστοτε ανάγκες της αγοράς και δανειζόταν πάντα από τεχνολογίες του μέλλοντος.

Η έκτη γενιά, που κυκλοφορεί ήδη, έρχεται να καλύψει όσα γνωρίζαμε μέχρι τώρα για το Clio αλλά και να το απογειώσει ακόμα περισσότερο. Και δεν είναι τυχαίο: σε μια αγορά γεμάτη SUV και crossover, ένα μικρό αυτοκίνητο πρέπει να δουλέψει διπλά για να τραβήξει τα βλέμματα. Και για τον λόγο αυτό, η Renault δεν έκανε απλώς ένα φρεσκάρισμα. Το αυτοκίνητο ξανασχεδιάστηκε ολόκληρο και φαίνεται από το πρώτο βλέμμα. Οι γραμμές είναι πιο καθαρές, τα φωτιστικά σώματα έχουν χαρακτήρα και η θέση του στον δρόμο είναι πιο χαμηλή και πιο σίγουρη. Δεν φωνάζει, δεν προκαλεί με σχεδιαστική κραυγαλεότητα, αλλά σε κερδίζει με τη συνολική του προσωπικότητα. Η Renault δεν ήθελε να μοιάζει με οτιδήποτε άλλο στην αγορά κι ειλικρινά τα κατάφερε. Μάλιστα, στην κορυφαία έκδοση Esprit Alpine, με το έντονο κόκκινο, η εμφάνιση έχει έναν σχεδόν θρασύ χαρακτήρα. Και καλά κάνει! Τα μοντέλα με προσωπικότητα είχαν αρχίσει να μας λείπουν.

Αν ψάχνεις κάτι για την καθημερινότητα, που δεν θα σε κάνει να νιώθεις ότι συμβιβάστηκες, αξίζει να το δεις το νέο Clio από κοντά.

Ο λόγος να προσέξεις το Clio

Αυτός εντοπίζεται στην απάντηση της ερώτησης: «Γιατί να με ενδιαφέρει ένα μικρό αυτοκίνητο το 2026;» Δείτε αυτό: Όλοι τρέχουν πίσω από τα SUV, αλλά τα περισσότερα χιλιόμετρα που κάνουμε είναι για να πάμε γραφείο, σούπερ μάρκετ, στους φίλους και για καφέ. Για όλα αυτά, όμως, δεν χρειάζεσαι ένα ψηλό «κουτί» με υπερβολική τιμή. Χρειάζεσαι κάτι που μπορείς να παρκάρεις εύκολα, που καίει λίγο και σε γεμίζει σπορτίφ διάθεση. Η Renault με το Clio πάντα καταλάβαινε αυτή την ιδέα. Τώρα απλά την ντύνει καλύτερα. Πού απευθύνεται; Αν είναι το πρώτο σου αυτοκίνητο και θες κάτι που να δείχνει καλό χωρίς να σε πνίξουν οι δόσεις, η βενζινοκίνητη εκδοχή αρκεί. Αν κινείσαι κυρίως μέσα στην πόλη και έχεις μάθει να μετράς τα φανάρια καθημερινά, το υβριδικό θα σου γλιτώσει χρήματα σε βάθος χρόνου. Και μην ξεχάσω, αν απλά θέλεις να σε κοιτάνε όταν παρκάρεις, πάρε την Alpine. Α. Αν είσαι εκδρομικός τύπος και σου αρέσουν τα ταξίδια, η επιλογή είναι το Clio με τον εργοστασιακό κινητήρα διπλού καυσίμου που βγάζει σχεδόν αμέτρητα χιλιόμετρα. Ναι, το μοναδικό αυτοκίνητο της κατηγορίας του με κινητήρα διπλού καυσίμου, με αυτονομία πάνω από τα 1.450 χλμ.

Αν ήταν στο χέρι μου να επιλέξω την εμπορική πολιτική της Renault, θα προωθούσα το Clio κάπως έτσι: Ιδανικό αυτοκίνητο για έναν νέο ανθρώπο που κάνει τα πρώτα του επαγγελματικά βήματα, ένα μοντέλο, που δίνει πολλαπλές λύσεις, για το νέο ζευγάρι, μία σπάνια πρόταση για όλους όσοι η εκδρομή και η εξόρμηση είναι μέρος της καθημερινότητάς τους. Και όποιος δεν θέλει να βαρεθεί, μπορεί να επιλέξει την Esprit Alpine, που απευθύνεται σε όσους θέλουν λίγο παραπάνω χαρακτήρα στο τιμόνι, χωρίς να πρέπει να πουλήσουν το σπίτι τους για να αποκτήσουν ένα αμάξι. Δεν ξέρω αν θα με επιλέξει η Renault για τα στρατηγικά της σχέδια, εσείς όμως εκμεταλλευτείτε το γραπτό μου και δείτε το Clio με τη ματιά που το είδα κι εγώ.

Ωστόσο, υπάρχει και μια πιο «πράσινη» πλευρά για όσους προσέχουν αυτά τα θέματα. Μιλάω για τη full hybrid Esprit Alpine, με το 34% των υλικών της να είναι χαμηλής περιβαλλοντικής επιβάρυνσης (περίπου το 24% είναι ανακυκλωμένα) και που μπορεί να ανακυκλωθεί σε ποσοστό πάνω από 85%.

Υπάρχουν αυτοκίνητα που τα βλέπεις στον δρόμο και απλά τα προσπερνάς. Και υπάρχει το Clio, που είναι εδώ και δεκαετίες το αυτοκίνητο «όλων μας»

Το υβριδικό είναι ο πρωταγωνιστής

Αν υπάρχει ένας –επιπλέον– λόγος να κοιτάξεις το νέο Clio, είναι ο full hybrid E-Tech κινητήρας των 160 ίππων, που αναπτύχθηκε με τη Horse Powertrain. Το νούμερο που τραβάει την προσοχή είναι η αυτονομία: στα χαρτιά μιλάμε για έως και 1.000 χλμ. με ένα γέμισμα. Ναι, στην πραγματική ζωή θα βγάλεις λιγότερα, όπως συμβαίνει με κάθε αυτοκίνητο. Ακόμα κι έτσι όμως, οι στάσεις στο βενζινάδικο θα αραιώσουν αισθητά, αφού το 80% των μετακινήσεων μέσα στην πόλη γίνονται ηλεκτρικά. Το καλό με το full hybrid είναι ότι δεν σου αλλάζει τη ζωή. Δεν υπάρχει πρίζα, ούτε εφαρμογή για φορτιστές, ούτε άγχος για το πού θα βρεις ρεύμα. Μπαίνεις, οδηγείς, και στην πόλη, εκεί που το σταμάτα-ξεκίνα τρώει τη βενζίνη, η ηλεκτρική βοήθεια κάνει τη διαφορά. Δεν είναι όλοι για υβριδικό, το καταλαβαίνω. Για αυτούς, όμως, υπάρχει ο βενζινοκινητήρας TCe 115 και στην ελληνική αγορά σούπερ λύση της έκδοσης με LPG για όποιον θέλει οικονομία χωρίς να πάει σε υβριδικό.

Το νέο Clio είναι η απόδειξη ότι τα μικρά αυτοκίνητα μπορούν να έχουν στιλ και προσωπικότητα, ενώ παράλληλα καλύπτουν πλήθος αναγκών. Έχει σχεδιασμό που ξεχωρίζει, υβριδική επιλογή που βγάζει νόημα και τιμή που δεν σε ρίχνει στο κόκκινο. Με λίγα λόγια; Έχει μπει ήδη στο bucket list των υποψήφιων επιλογών σου. ●





Οδική βία: Αριθμοί, ψυχολογικοί παράγο

Η ΟΔΙΚΗ ΒΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΠΙΘΕΤΙΚΗ ΟΔΗΓΗΣΗ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΝΤΙΠΑΡΑΘΕΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ ΕΩΣ ΤΑ ΘΑΝΑΤΗΦΟΡΑ ΤΡΟΧΑΙΑ, ΕΙΝΑΙ

Δευτέρα απόγευμα, κόμβος λεωφόρων Κηφισίας και Αλεξάνδρας. Δύο οδηγοί σταματημένοι στη μεσαία λωρίδα να ανταλλάσσουν «ευχές» και ύβρεις. Σε δευτερόλεπτα να πιάνονται στα χέρια με κεντρικό διακύβευμα μια κάποια ανούσια όσο και πολυπόθητη προτεραιότητα. Έτοιμοι να ρισκάρουν την ασφάλειά τους, αλλά και αυτή των υπολοίπων οδηγών, σχεδόν αποσυνδεδεμένοι από την πραγματικότητα, να γρονθοκοπούνται. Άλλοι τόσοι οδηγοί με κόρνες και φωνές να εμπλέκονται σε ατυχήματα, άλλοι αποσβολωμένοι και άλλοι ατάραχοι, σε ένα θέαμα-αρένα που κάπως διασκεδάζει μια δυσφορία διάχυτη.

Μάστιγα αλλά και η πραγματικότητα. Καθημερινότητα που πλέον δεν σοκάρει. Έρεβος ψυχικό, εγκλωβισμός. Η οδική βία, από την επιθετική οδήγηση και τις αντιπαραθέσεις στον δρόμο έως τα θανατηφόρα τροχαία, είναι ένα πεδίο όπου η ατομική ψυχολογία συναντά την κοινωνική νόρμα. Ποια νόρμα θα αναρωτηθείτε, και δικαίως. Με κάποια δόση αισιοδοξίας, σ' αυτό το άρθρο επιχειρείται να περιγραφεί ένα κοινωνικό ζήτημα που συγκλονίζει καθημερινά εκατοντάδες χιλιάδες οδηγούς και ενίοτε –αρκετά συχνά– κοστίζει κι ανθρώπινες ζωές. Τιμόνια, σκέψεις, οργή και ο χρόνος.

Ας μιλήσουμε με αριθμούς και χωρίς συναισθηματισμούς. Οι επίσημες στατιστικές δεν μετρούν την επιθετικότητα άμεσα, τα τροχαία όμως αποτελούν τον πιο αξιόπιστο δείκτη των συνεπειών της. Το 2023 η ΕΛΣΤΑΤ κατέγραψε 10.553 οδικά τροχαία και 646 νεκρούς. Το 2024 οι νεκροί ανήλθαν σε 665 και η Ελλάδα είχε 64 θανάτους ανά εκατομμύριο κατοίκων, έναντι 45 στον μέσο όρο της ΕΕ, κατατασσόμενη στην 29η θέση ανάμεσα σε 32 ευρωπαϊκές χώρες στην έκθεση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου Ασφάλειας Μεταφορών (ETSC). Το 2025 σημειώθηκε καμπή: οι νεκροί έπεσαν στους 517, μείωση κατά 22% και ο χαμηλότερος αριθμός από το 1963. Ο δείκτης υποχώρησε στους 50 ανά εκατομμύριο, με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο στους 43. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι νεκροί στην ΕΕ ήταν περίπου 19.400 (-3%), με την Ελλάδα να καταγράφει, μετά την Εσθονία, τη μεγαλύτερη μείωση. Η βελτίωση αποδίδεται στον αυστηρότερο Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, τους εντατικότερους ελέγχους και τα ψηφιακά συστήματα ανίχνευσης παραβάσεων.

Του
Κωνσταντίνου Ευθυμίου*

** Ο Κωνσταντίνος Ι. Ευθυμίου είναι ψυχολόγος MSc, MBA, πτυχιούχος ψυχολογίας ΕΚΠΑ, μέλος του Συλλόγου Ελλήνων Ψυχολόγων, με έδρα την Αθήνα και τη Σύρο*

Η κοινωνική ανοχή της παράβασης

Η ψυχολογική έρευνα, από την άλλη, διακρίνει παράγοντες προδιάθεσης αλλά και παράγοντες της στιγμής. Στους πρώτους



ντες και προεκτάσεις

ΕΝΑ ΠΕΔΙΟ ΟΠΟΥ Η ΑΤΟΜΙΚΗ ΨΥΧΟΛΟΓΙΑ ΣΥΝΑΝΤΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΝΟΡΜΑ

συγκαταλέγονται ο θυμός κατά την οδήγηση, η παρορμητικότητα και η αναζήτηση έντασης. Η αναζήτηση έντασης προβλέπει ισχυρά τον θυμό στο τιμόνι σε όλες τις ηλικιακές ομάδες. Συστηματική ανασκόπηση 148 μελετών συνέδεσε την επιθετική οδήγηση με χαρακτηριστικά προσωπικότητας, αντιληπτικές τάσεις, ικανότητα αυτορρύθμισης και ψυχολογική λειτουργικότητα, ενώ ο αλτρουισμός, η συναισθηματική νοημοσύνη και η ευεξία συσχετίστηκαν αρνητικά με αυτήν. Οι παράγοντες της στιγμής αφορούν κυρίως την απογοήτευση από τη συμφόρηση, μια πραγματικότητα που όλοι βιώνουμε καθημερινώς.

Υπάρχει και δημογραφική διάσταση. Ανάλυση ελληνικών δεδομένων της πανευρωπαϊκής έρευνας ESRA έδειξε ότι το φύλο και η ηλικία παίζουν μεγάλο ρόλο. Η επιθετικότητα εκδηλώνεται με τη μορφή ενεργειών κατά άλλων οδηγών, αρνητικών συναισθημάτων και ριψοκίνδυνων πράξεων, ενώ η πλειονότητα των οδηγών δηλώνει αντίθετη με την υπερβολική ταχύτητα. Η απόσταση ανάμεσα στη δηλωμένη στάση και την πραγματική συμπεριφορά είναι κρίσιμη, καθώς η υπερβολική ταχύτητα συμμετέχει σε περίπου 18% των θανάτων στην Ελλάδα, σύμφωνα με μελέτη του International Transport Forum. Σε επίπεδο ΕΕ, οι άντρες αντιστοιχούν στο 77% των νεκρών, ενώ οι ηλικίες 18-24 και 65+ υπερεκπροσωπούνται.

Ως υπόθεση εργασίας, και όχι εύρημα των παραπάνω πηγών, το χάσμα αυτό παραπέμπει σε κοινωνική ανοχή της παράβασης. Η νόρμα που λέγαμε ή το θηρίο που, όσο περισσότερο συνηθίζεις να το κοιτάς στα μάτια, καταλήγεις να του μοιάζεις.

© (GENERATED IMAGE)

Η οδική βία δεν αποτελεί αποκλειστικά ζήτημα παραβίασης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά συνδέεται και με βαθύτερους ψυχολογικούς και κοινωνικούς παράγοντες

Τέλος, οι προεκτάσεις υπερβαίνουν τους αριθμούς των νεκρών. Για κάθε νεκρό υπολογίζονται περίπου πέντε σοβαρά τραυματίες, δηλαδή περίπου 100.000 ετησίως στην ΕΕ. Στις πόλεις οι ευάλωτοι χρήστες (πεζοί, ποδηλάτες, μοτοσικλετιστές) αποτελούν το 70% των νεκρών, ενώ το 53% των θανάτων σημειώνεται σε αγροτικούς δρόμους. Πίσω από τα στατιστικά βρίσκονται το πένθος, το τραύμα και το μετατραυματικό στρες των επιζώντων και των οικογενειών, η απώλεια εργασιακής ικανότητας και ένα σημαντικό οικονομικό και κοινωνικό κόστος. Η καθημερινή επιθετικότητα στον δρόμο υπονομεύει επίσης το αίσθημα ασφάλειας και εμπιστοσύνης στον δημόσιο χώρο.

Η ελληνική εμπειρία του 2025 δείχνει ότι η αυστηρή εφαρμογή των κανόνων μπορεί να αλλάξει γρήγορα τη συμπεριφορά. Η ψυχολογική οπτική προσθέτει και προτείνει τη διαχείριση του θυμού, την ενίσχυση της αυτορρύθμισης και τη μετατόπιση των κοινωνικών προτύπων, ώστε η βελτίωση να διατηρηθεί. Σε επίπεδο ΕΕ, οι θάνατοι έχουν μειωθεί μόλις κατά 15% στο μέσο της δεκαετίας 2021-2030, και τα περισσότερα κράτη-μέλη δεν βρίσκονται ακόμη σε τροχιά για τον στόχο του περιορισμού των θανάτων και σοβαρών τραυματισμών κατά το ήμισυ έως το 2030. Έτσι, η οδική ασφάλεια παραμένει ζήτημα δημόσιας υγείας και ψυχικής υγείας μαζί.

Η κουλτούρα αυτοελέγχου

Συνοψίζοντας, έχει γίνει κατανοητό, εκτιμώ, πως η οδική βία δεν αποτελεί αποκλειστικά ζήτημα παραβίασης του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας, αλλά συνδέεται και με βαθύτερους ψυχολογικούς και κοινωνικούς παράγοντες, οι οποίοι επηρεάζουν την ανθρώπινη συμπεριφορά στον δημόσιο χώρο. Ειδικότερα, το άγχος της καθημερινότητας, η συναισθηματική εξάντληση, η χαμηλή ανοχή στη ματαίωση, η παρορμητικότητα και η δυσκολία διαχείρισης του θυμού μπορούν να οδηγήσουν σε επιθετικές αντιδράσεις, επικίνδυνους ελιγμούς και αδιαφορία για την ασφάλεια των άλλων. Παράλληλα, η κοινωνική ανοχή στις παραβάσεις και η σταδιακή εξοικείωση με επικίνδυνες συμπεριφορές ενδέχεται να ενισχύσουν την αντίληψη ότι η επιθετικότητα στον δρόμο είναι φυσιολογική ή αποδεκτή.

Για την αποτελεσματική αντιμετώπιση του φαινομένου, κρίνεται αναγκαία η εφαρμογή στοχευμένων ψυχολογικών παρεμβάσεων, όπως η εκπαίδευση στη διαχείριση θυμού, η ανάπτυξη δεξιοτήτων αυτορρύθμισης και η χρήση τεχνικών γνωσιακής αναδόμησης, μέσω των οποίων οι οδηγοί μπορούν να αναγνωρίζουν τις δυσλειτουργικές σκέψεις τους, να ελέγχουν τις παρορμήσεις τους και να αξιολογούν ψύχραιμα τις καταστάσεις έντασης. Επιπλέον, η ενίσχυση της ενσυναίσθησης, μέσω βιωματικών εκπαιδευτικών προγραμμάτων που αναδεικνύουν τις ψυχολογικές και κοινωνικές συνέπειες των τροχαίων συγκρούσεων, μπορεί να συμβάλει στην καλλιέργεια υπευθυνότητας και σεβασμού προς τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου. Σε επίπεδο πρόληψης, η συστηματική ψυχοεκπαίδευση από νεαρή ηλικία, οι εκστρατείες ευαισθητοποίησης και η προώθηση θετικών κοινωνικών προτύπων οδήγησης, σε συνδυασμό με τη συνεπή εφαρμογή των κανόνων, μπορούν να συμβάλουν στη σταδιακή αλλαγή των στάσεων και των συμπεριφορών.
Συνεπώς, η ουσιαστική μείωση της οδικής βίας προϋποθέτει όχι μόνο την επιβολή κυρώσεων, αλλά και την καλλιέργεια μιας κουλτούρας αυτοελέγχου, ενσυναίσθησης και συλλογικής ευθύνης, καθώς η οδική ασφάλεια συνδέεται άμεσα με την προστασία της σωματικής και ψυχικής υγείας τόσο των οδηγών όσο και του κοινωνικού συνόλου. ●

Νέο Audi A2 e-tron

ΤΟ ΤΑΞΙΔΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΩΝ ΣΤΟΝ ΧΡΟΝΟ ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το ενδιαφέρον στο δημοσιογραφικό φάσμα για την αποκάλυψη του νέου Audi A2 δεν είναι απλώς μία ακόμη ματιά σε μία ακόμα παρουσίαση. Είναι ένα συναρπαστικό τεχνολογικό ταξίδι στον χρόνο. Κοιτάζοντας το σημερινό μοντέλο, η μνήμη επιστρέφει αυτόματα στα τέλη της δεκαετίας του '90, και συγκεκριμένα στο 1997, όταν το πρώτο A2 επαναπροσδιόριζε τους νόμους της αυτοκίνησης.

Το αρχικό A2 μάς είχε αφήσει άφωνους με το επαναστατικό Audi Space Frame (ASF), μια και υπήρξε το πρώτο μαζικής παραγωγής compact αυτοκίνητο στον κόσμο με αμάξωμα κατασκευασμένο εξ ολοκλήρου από αλουμίνιο, αξιοποιώντας τη δεύτερη γενιά της τεχνολογίας Audi Space Frame (ASF). Τότε, η εκτεταμένη χρήση αλουμινίου στο πλαίσιο ήταν μια πρωτοπορία που μείωνε δραστικά το βάρος, προσφέροντας εντυπωσιακή οικονομία. Σε συνδυασμό με τον κορυφαίο αεροδυναμικό συντελεστή (Cd 0.25 για την έκδοση 3L), το αυτοκίνητο έμοιαζε με εργαστήριο πάνω σε τροχούς, αποδεικνύοντας ότι το μέλλον ανήκει στην αποδοτικότητα, μια και ήταν το πρώτο πεντάθυρο όχημα που πωλήθηκε στην Ευρώπη με μέση κατανάλωση καυσίμου μικρότερη από 3 λίτρα ανά 100 χιλιόμετρα.

Σήμερα, η επανασύνδεση με το μοντέλο φέρνει την ίδια αίσθηση δέους, αλλά σε μια νέα ψηφιακή και βιώσιμη διάσταση. Εκεί που κάποτε θαυμάζαμε το ελαφρύ αλουμίνιο, τώρα αντικρίζουμε έξυπνα, ανακυκλώσιμα σύνθετα υλικά και μια αρχιτεκτονική απόλυτα προσαρμοσμένη στην ηλεκτροκίνηση. Η αεροδυναμική έχει περάσει σε άλλο επίπεδο, με ενεργά στοιχεία που μεταβάλλουν το σχήμα του αμαξώματος εν κινήσει, ενώ η ψηφιακή τεχνολογία και τα συστήματα τεχνητής νοημοσύνης στο εσωτερικό αντικαθιστούν τους πάλαι ποτέ αναλογικούς διακόπτες.

Αυτό το ταξίδι στον χρόνο προκαλεί μια βαθιά προσωπική συγκίνηση. Συνειδητοποιείς ότι η φιλοσοφία του A2 παρέμεινε αναλλοίωτη. Δηλαδή, το να προηγείται της εποχής του. Η γέφυρα ανάμεσα στο χθες και στο σήμερα δείχνει πώς οι ίδιες βασικές προκλήσεις –το βάρος, η αεροδυναμική και η οικονομία– βρήκαν τις απαντήσεις τους τότε με το αλουμίνιο και σήμερα με την ηλεκτρική ευφυΐα. Το A2 επέστρεψε για να μας δείξει, για ακόμα μία φορά, το μέλλον.

1997-2027: Τεχνολογική γέφυρα με παρονομαστή την Audi

Στο μακρινό 1997, στο Σαλόνι Αυτοκινήτου της Φρανκφούρτης είχε κάνει την εμφάνισή του το πρωτότυπο αυτοκίνητο Audi Al2, που λίγα χρόνια αργότερα θα έδινε επίσημα τη θέση του στο A2, που έμπαινε στη γραμμή παραγωγής. Ήταν ένα σχεδιαστικό σοκ, ένα μανιφέστο αλουμινίου και αεροδυναμικής που έμοιαζε να έχει δραπετεύσει από ταινία επιστημονικής φαντασίας. Θυμάμαι τον ενθουσιασμό στις σημειώσεις μου, το δέος για την τεχνολογική του τόλμη. Ήταν ένα αυτοκίνητο που δεν ανήκε στην εποχή του. Έδειχνε το μέλλον.
Σήμερα, η ιστορία επαναλαμβάνεται, αλλά το συναίσθημα είναι βαθύτερο. Η επανασύνδεση με ένα θρυλικό όνομα δεν φέρνει μόνο νοσταλγία, αλλά και μια περίεργη δικαίωση. Το νέο A2 e-tron κουβαλάει το ίδιο ανήσυχο DNA. Οι γραμμές του, αν και απόλυτα σύγχρονες, κλείνουν το μάτι στο παρελθόν, και πλέον το A2 e-tron είναι το πιο αποδοτικό μοντέλο παραγωγής στην ιστορία της Audi. Η έκδοση με ισχύ 190 hp με προαιρετικό πακέτο αποδοτικότητας καταναλώνει μόλις 12,8 kWh/100 km, ενώ η έκδοση με 231 hp προσφέρει αυτονομία έως 617 χιλιόμετρα.
Η αποδοτικότητα προκύπτει από τη συνδυασμένη εφαρμογή τεχνικών λύσεων σε όλο το αυτοκίνητο. Από την αεροδυναμική και το σύστημα κίνησης έως τη διαχείριση ενέργειας και την αξιοποίηση του εσωτερικού χώρου.



Οι γραμμές του, αν και απόλυτα σύγχρονες, κλείνουν το μάτι στο παρελθόν, και πλέον το A2 e-tron είναι το πιο αποδοτικό μοντέλο παραγωγής στην ιστορία της Audi

Οι κοντοί πρόβολοι, το μεταξόνιο των 2,77 μέτρων και η χαρακτηριστική γραμμή της οροφής εξασφαλίζουν ευρυχωρία σε compact διαστάσεις. Ο χώρος αποσκευών προσφέρει 396 λίτρα ή 1.336 λίτρα με αναδιπλωμένες τις πλάτες των πίσω καθισμάτων. Στο καλαίσθητο εσωτερικό, ο επιλογέας μεταφέρεται στην κολόνα του τιμονιού, απελευθερώνοντας χώρο στην κονσόλα, ενώ η βασική πανοραμική οθόνη MMI συνδυάζει Audi virtual cockpit plus 11,9 ιντσών και καμπύλη οθόνη αφής 12,8 ιντσών, που είναι στραμμένη προς τον οδηγό.
Οι σύγχρονοι ηλεκτροκινητήρες μόνιμου μαγνήτη τελευταίας τεχνολογίας συνδυάζουν υψηλή ισχύ και ροπή με αποδοτική λειτουργία, με την κίνηση να μεταδίδεται στους πίσω τροχούς, αξιοποιώντας την κατανομή φορτίου στους άξονες. Παράλληλα, το A2 e-tron χρησιμοποιεί μπαταρία φωσφορικού σιδήρου λιθίου (LFP), ονομαστικού ενεργειακού περιεχομένου 61 kWh (ωφέλιμο 58 kWh), που δίνει αυτονομίες από 423-630 χλμ., ανάλογα την έκδοση.
Ανυπομονώ να το οδηγήσω στην Αθηναϊκή Ριβιέρα οσονούπω! ●

NISSAN

All-New Nissan MICRA



4WISEMONKEYS /MICRA-ΕΚΤΟΛΙΤΕΣ (

Κατανάλωση ρεύματος (kWh/100km) 14,2-14,7

Η ιστορία ξαναγράφεται.

Και είναι 100% ηλεκτρική, όπως και το νέο Nissan MICRA. Με τολμηρό design που δεν περνά απαρατήρητο, ταχεία φόρτιση και αυτονομία έως 419 χιλιόμετρα, έρχεται να αλλάξει κάθε σου διαδρομή. Σχεδιασμένο για να κινείσαι με άνεση, αυτοπεποίθηση και απόλυτη ελευθερία, σου δείχνει πώς να απολαύσεις τη ζωή αλλιώς.

nissan.gr

8 Χρόνια Εγγύηση Μπαταρίας

ΝΙΚ.Ι.ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε.
από το 1924





Νέο Volkswagen ID. Polo

ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΜΕ ΓΟΝΙΔΙΑ VOLKSWAGEN

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το Polo που αγαπήσαμε περνά σε μια νέα, 100% ηλεκτρική εποχή. Έτσι, το νέο αμιγώς ηλεκτρικό ID. Polo αποτελεί ένα από τα πιο σημαντικά ορόσημα της Volkswagen, καθώς μεταφέρει ένα από τα πιο επιτυχημένα και αναγνωρίσιμα ονόματα στην ιστορία της αυτοκίνησης απευθείας στην ηλεκτρική εποχή. Έπειτα από χρόνια αναμονής και την αρχική παρουσίαση ως πρωτότυπο «ID. 2all», το ID. Polo κυκλοφορεί πλέον επίσημα στην αγορά, συνδυάζοντας προσιτή τιμή και εξαιρετικά τεχνικά χαρακτηριστικά. Τι ξεχώρισα; Το γεγονός ότι οι σχεδιαστές έβαλαν ξανά φυσικούς διακόπτες στο ταμπλό, οπότε το infotainment γίνεται ακόμα πιο λειτουργικό. Δεν είναι όμως μόνο αυτό! Το πιο σημαντικό εντοπίζεται στο ότι ξεκινάει με τιμή λίγο πάνω από τις 20.000 ευρώ, φορτίζει σε ένα 20λεπτο και έχει πορτμπαγκάζ 441 lt. – πραγματικά μεγαλύτερο από πολλά οικογενειακά αυτοκίνητα. Συνολικά μπορείς να το περιγράψεις σαν ένα ηλεκτρικό μοντέλο value-for-money και ταυτόχρονα τόσο οικείο.

Γνωριμία

Το ID. Polo διατηρεί τις compact, ευέλικτες διαστάσεις ενός παραδοσιακού Polo, με μήκος 4,05 μέτρα και μεταξόνιο 2,6 μέτρα, αλλά προσφέρει πολύ μεγαλύτερους εσωτερικούς χώρους. Σχεδιαστικά ξεχωρίζει για τις καθαρές γραμμές του, το φωτιζόμενο λογότυπο της Volkswagen και τους προηγμένους προβολείς IQ.LIGHT LED Matrix. Σε κάθε περίπτωση, ξεχωρίζουν η εντυπωσιακή φωτιστική υπογραφή με ένα καινούργιο μοτίβο που θα συναντάμε πλέον και στα υπόλοιπα νέα μοντέλα της σειράς ID. αλλά και οι κρυμμένες χειρολαβές των πίσω θυρών, που παραπέμπουν σε ένα τρίθυρο μοντέλο.

Το εσωτερικό και οι χώροι είναι ένα πεδίο εξαιρετικού ενδιαφέροντος για το ID. Polo. Κι αυτό επειδή η Volkswagen άκουσε τους οδηγούς κι επέστρεψε στους φυσικούς διακόπτες/κουμπιά στο τιμόνι και την κεντρική κονσόλα για εύκολο χειρισμό. Το ποιοτικότατο ταμπλό διαθέτει ψηφιακό πίνακα οργάνων 10" και οθόνη infotainment 13", τα οποία συνδυάζονται με τεχνολογίες που μέχρι τώρα περίμενες από μεγαλύτερη κατηγορία, όπως Connected Travel Assist, αναγνώριση φωτεινών σηματοδοτών, one-pedal driving, IQ. LED Matrix, voice control, ηλεκτρικά καθίσματα Ergo Active, Harman Kardon sound system, Park Assist Plus, δυνατότητα λειτουργίας vehicle-to-load, που μετατρέπει το αυτοκίνητό σας σε κινητή πηγή ενέργειας για εξωτερικές συσκευές κ.ά. Η 5θέσια καμπίνα είναι ευρύχωρη ακόμα και για ψηλόσωμα άτομα, ενώ στα πλεονεκτήματα του μοντέλου σε κορυφαία θέση καταγράφεται ο χώρος αποσκευών, που είναι τεράστιος για την κατηγορία, φτάνοντας τα 441 lt. (έως 1.240/1.243 lt. με αναδιπλωμένα καθίσματα), με εντυπωσιακή εκμετάλλευση του χώρου. Να σημειώσουμε ότι στο εσωτερικό η εξατομίκευση έχει τη δική της σημασία με προσωπικές πινελιές, personalized decorative badges, retro mode και επιλογή απόχρωσης επενδύσεων και ραφών.

Η Volkswagen εξέλιξε το κλασικό Polo, το έκανε 100% ηλεκτρικό, του έδωσε χώρους από μεγαλύτερο αυτοκίνητο και 450 χιλιόμετρα αυτονομίας



Διατίθεται δε με κίνηση στους εμπρός τροχούς, τέσσερα προφίλ οδήγησης (Eco, Comfort, Sport και Individual) και δύο επιλογές μπαταριών. Η μία είναι χωρητικότητας 37 kWh (τεχνολογίας LFP), προσφέρει αυτονομία έως 331 χλμ., είναι ιδανική για την πόλη και καθημερινές μετακινήσεις, και συνεργάζεται με ηλεκτροκινητήρα ισχύος 116 ή 135 ίππων. Η μεγαλύτερη των 52 kWh (τεχνολογίας NMC) ανεβάζει την αυτονομία έως και τα 454 χλμ., κάνοντας τα ταξίδια σημαντικά πιο εύκολα, ενώ ο ηλεκτροκινητήρας αποδίδει 211 ίππους. Ενδιαφέρον είναι ότι υποστηρίζει ταχεία φόρτιση DC, επιτρέποντας στην μπαταρία να γεμίσει από το 10% στο 80% σε περίπου 23-24 λεπτά. Να σημειώσουμε ότι η γερμανική μάρκα έχει ήδη παρουσιάσει και την έκδοση GTI, με ισχύ 226 ίππους, η οποία θα λανσαριστεί αργότερα.

Τιμή

Η τιμή του νέου ID. Polo αρχίζει από τις 24.990 ευρώ (21.990€ με επιδότηση ΚΗ3) για την έκδοση ID. Polo Trend, ενώ προσφέρεται πλήρες Volkswagen ecosystem (service/εγγύηση), ήτοι εγγύηση 10 χρόνια και εγγύηση μπαταρίας 8 χρόνια. ●



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

ΔΕΗ blue

Το μέλλον φορτίζει

deiblue.com



Νέο MINI Countryman Untamed Edition

Η ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑ ΣΕ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Ιδανικό για συναρπαστικές διαδρομές μέσα και έξω από την πόλη, το MINI Countryman Untamed Edition είναι μια νέα, ιδιαίτερα στιβαρή έκδοση που απευθύνεται στους φίλους της περιπέτειας και δίνει απλόχερα off-road στοιχεία στο Countryman, επεκτείνοντας την γκάμα του μεγαλύτερου μοντέλου της.
Με αυξημένη απόσταση από το έδαφος στις ηλεκτρικές εκδόσεις, ειδικά σχεδιασμένα ελαστικά παντός εδάφους, χωρίς χρέωση στις τετρακίνητες εκδόσεις (S ALL4 & SE ALL4), έξυπνη τεχνολογία τετρακίνησης ALL4, καθώς και αποκλειστικά σχεδιαστικά χαρακτηριστικά και στοιχεία εξοπλισμού, προσφέρει αυξημένες δυνατότητες εκτός δρόμου. Η έκδοση συνοδεύεται από μια ειδικά σχεδιασμένη πρόταση για υπαίθριες δραστηριότητες, η οποία περιλαμβάνει σκηνή οροφής MINI που αναπτύχθηκε σε συνεργασία με την Autohome και μια αποκλειστική συλλογή ειδών κάμπινγκ που δημιουργήθηκε από κοινού με τη Helinox.

Κοντολογίς, είτε πρόκειται για μια απόδραση το Σαββατοκύριακο, ένα road trip ή μια διανυκτέρευση στην ύπαιθρο, η Untamed Edition συνδυάζει την ευελιξία του MINI Countryman με αναβαθμισμένες δυνατότητες για διαδρομές εκτός δρόμου και υπαίθριες δραστηριότητες.
Στην γκάμα περιλαμβάνονται τα MINI Countryman C, Countryman D και Countryman S ALL4, καθώς και τα αμιγώς ηλεκτρικά Countryman E και Countryman SE ALL4, οπότε η συγκεκριμένη έκδοση είναι διαθέσιμη με mild hybrid βενζινοκίνητες και diesel, όπως και με αμιγώς ηλεκτρικές επιλογές, με κίνηση στους δύο ή στους τέσσερις τροχούς, ανάλογα πάντα με την έκδοση.

Design

Η ξεχωριστή προσωπικότητα της έκδοσης γίνεται αμέσως αντιληπτή από τις αισθητικές παρεμβάσεις. Η νέα μάσκα διαθέτει πιο κάθετες γρίλιες και γκρι πλαίσιο, καθώς και προστατευτικά Darksteel, ήτοι περιμετρικές ποδιές και πλαϊνά που αγκαλιάζουν τους θόλους των τροχών. Οι τροχοί με ζάντες ελαφρού κράματος των 19 ιντσών «γεμίζουν» τους θόλους και δίνουν πιο στιβαρό πάτημα σε κάθε διαδρομή και είδος επιφάνειας δρόμου. Το MINI Countryman Untamed Edition προσφέρεται σε χρώματα όπως τα αποκλειστικά στη συγκεκριμένη έκδοση Nomad Blue και Hideaway Grey, το Nanuq White και το Midnight Black, ενώ ξεχωρίζει το λογότυπο Untamed με μοτίβο βουνού στην πίσω κολόνα.
Στην καμπίνα κυριαρχεί ο premium χαρακτήρας με σπορ πινελιές. Τα αποκλειστικά σπορ καθίσματα Vescin Nightshade Blue ξεχωρίζουν στο εσωτερικό και συνδυάζουν την premium διάτρηση επένδυση Vescin με πλεκτές επιφάνειες στην περιοχή των ώμων και των προσκέφαλων. Το ανάγλυφο πλεκτό μοτίβο παραπέμπει σε βραχώδεις σχηματισμούς και πλαισιώνεται από ρέλι και διακοσμητικές ραφές σε Cornflower Blue. Στα καθίσματα ενσωματώνεται επίσης το λογότυπο Untamed με μοτίβο βουνού, ενώ οι πλεκτές επιφάνειες στο ταμπλό και στα πάνελ των θυρών αποτελούν στιλιστικό στοιχείο του εσωτερικού.
Στην ελληνική αγορά, ο βασικός εξοπλισμός περιλαμβάνει καθίσματα John Cooper Works, θερμαινόμενο σπορ τιμόνι, ανθρακί επένδυση οροφής, ενώ έχουμε και το **πακέτο εξοπλισμού XS**, που περιλαμβάνει Head-Up Display, ασύρματη φόρτιση κινητού, θερμαινόμενα εμπρός καθίσματα και εργοστασιακό συναγερμό. Προαιρετικά προσφέρονται και πακέτα εξοπλισμού, S, M, L & XL σε προνομιακές τιμές.

Το Countryman, με την πιο άγρια, περιπετειώδη ταυτότητά του, συνδυάζει την κλασική οδηγική απόλαυση με ουσιαστικές εκτός δρόμου δυνατότητες



Off-Road προσέγγιση

Πέρα από τα οπτικά στοιχεία, η MINI ενίσχυσε την κατασκευή του μοντέλου για πιο δύσβατα εδάφη. Συγκεκριμένα το MINI Countryman Untamed Edition έχει, στις ηλεκτρικές του εκδόσεις, αυξημένη απόσταση από το έδαφος, ήτοι είναι ψηλότερο κατά 1,5 εκ. εμπρός και 1,9 εκ. πίσω, βελτιώνοντας τις γωνίες προσέγγισης και διαφυγής. «Φοράει» ελαστικά Pirelli Scorpion All Terrain Plus, σχεδιασμένα για κάθε απαιτητικό οδόστρωμα (παρέχονται χωρίς χρέωση στις τετρακίνητες εκδόσεις) και χρησιμοποιεί σύστημα τετρακίνησης ALL4, που είναι εξελιγμένο για να ανταποκρίνεται σε δύσκολες συνθήκες πρόσφυσης. Μάλιστα τα συστήματα ABS, DSC και διεύθυνσης έχουν ρυθμιστεί ειδικά με βάση τη νέα διαμόρφωση της ανάρτησης και τα ελαστικά παντός εδάφους. Τέλος, ο προαιρετικός κοτσαδόρος επιτρέπει τη ρυμούλκηση φορτίων έως 2.000 κιλά, ενώ το μέγιστο επιτρεπόμενο φορτίο οροφής είναι 75 κιλά κατά την οδήγηση και 300 κιλά όταν το όχημα είναι σταθμευμένο.
Σε επίπεδο κινητηρίων συνόλων, το MINI Countryman Untamed Edition διατίθεται στην έκδοση Countryman C με mild-hybrid βενζινοκινητήρα 1,5 λίτρου και ισχύος 170 ίππων, στις επίσης mild-hybrid Countryman S ALL4, που είναι τετρακίνητη με ισχύ 218 ίππους, και την mild hybrid πετρελαιοκίνητη Countryman D, που αποδίδει 163 ίππους. Διαθέσιμο είναι επίσης και στις ηλεκτρικές εκδόσεις Countryman E (προσθιοκίνητη 204 ίππων) και Countryman SE ALL4 (τετρακίνητη 313 ίππων), με αυτονομία έως 500 χλμ.

Τιμή

Στην ελληνική αγορά –η οποία ειρήσθω εν παρόδω το είδε πρώτη, αφού η πανευρωπαϊκή του πρεμιέρα έγινε στην Ελλάδα– το MINI Countryman Untamed Edition είναι ήδη διαθέσιμο για παραγγελία. Η γκάμα ξεκινά από το Countryman C των 170 ίππων στο εξοπλιστικό πακέτο XS, με τιμή από 35.958 ευρώ. Παράλληλα, η εταιρεία προσφέρει προνομιακά προγράμματα χρηματοδότησης και μίσθωσης μέσω της MINI Financial Services και MINI Leasing, κάνοντας πιο εύκολη την απόκτηση του μοντέλου.

*Για περισσότερες πληροφορίες, μπορείτε να επισκεφθείτε την επίσημη ιστοσελίδα της MINI στο **www.mini.com.gr**.* ●



Νέο Kia EV2

ΤΟ ΠΙΟ ΠΡΟΣΙΤΟ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΤΗΣ ΜΑΡΚΑΣ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Η αυτοκίνηση αλλάζει με γοργούς ρυθμούς και η Kia αποδεικνύει για ακόμα μία φορά ότι ξέρει να αφουγκράζεται τις ανάγκες της αγοράς. Με το λανσάρισμα του νέου Kia EV2, η κορεατική μάρκα φέρνει την ηλεκτροκίνηση στην καρδιά της πόλης, παρουσιάζοντας το πιο προσιτό και συμπαγές ηλεκτρικό SUV της, το οποίο αποτελεί την ιδανική απάντηση για όσους αναζητούν ένα ευέλικτο, τεχνολογικά προηγμένο και οικονομικό όχημα μηδενικών ρύπων. Ωστόσο το Kia EV2 δεν είναι απλώς ένα ακόμα ηλεκτρικό αυτοκίνητο πόλης. Με άκρως ανταγωνιστική τιμή εκκίνησης στην ελληνική αγορά, το B-SUV της Kia «εκδημοκρατίζει» την ηλεκτρική μετακίνηση, συνδυάζοντας την κορυφαία χρηστικότητα με την αδιαπραγμάτευτη ποιότητα και την 7ετή εργοστασιακή εγγύηση της μάρκας.

Το EV2 εξελίχθηκε στην Ευρώπη με γνώμονα τις ανάγκες των Ευρωπαίων πελατών, συνδυάζοντας ευρύχωρο και ευέλικτο εσωτερικό με προηγμένες δυνατότητες συνδεσιμότητας και τεχνολογίες ηλεκτροκίνησης που μέχρι πρότινος συναντούσαμε σε μεγαλύτερες κατηγορίες οχημάτων.

Να σημειώσουμε εδώ ότι το Kia EV2 συμπεριλήφθηκε επίσημα στα επτά μοντέλα που προκρίθηκαν στον τελικό γύρο του διαγωνισμού για το βραβείο «Αυτοκίνητο της Χρονιάς 2027» (Car of the Year). Το ηλεκτρικό SUV της κατηγορίας B επιλέχθηκε από ανεξάρτητη κριτική επιτροπή, αποτελούμενη από κορυφαίους δημοσιογράφους του αυτοκινητικού κλάδου από όλη την Ευρώπη. Στην ελληνική αγορά διατίθενται συνολικά τέσσερα επίπεδα εξοπλισμού: Light, Air, Earth και GT-Line.

Design/Tech

Με μήκος 4,06 μ., πλάτος 1,80 μ., ύψος 1,57 μ. και μεταξόνιο στα 2,56 μ., το ολοκαίνουργιο κορεατικό B-SUV καταφέρνει να συνδυάσει την ευελιξία των αστικών μετακινήσεων με την επιβλητική, φουτουριστική σχεδίαση που χαρακτηρίζει τη μεγαλύτερη ηλεκτρική οικογένεια της μάρκας.

Υιοθετώντας τη σχεδιαστική φιλοσοφία «Opposites United», το EV2 κλέβει τις εντυπώσεις με τις καθαρές, τετραγωνισμένες γραμμές



Το B-SUV EV2 τοποθετείται στη βάση της ηλεκτροκίνητης γκάμας της Kia ως το πλέον προσιτό αμιγώς ηλεκτροκίνητο μοντέλο της

του, τα κάθετα φωτιστικά σώματα LED «Star Map» και μια έντονη προσωπικότητα που εκπέμπει αυτοπεποίθηση στον δρόμο. Παρά τις compact διαστάσεις του, η έξυπνη διαμόρφωση της ηλεκτρικής πλατφόρμας E-GMP εξασφαλίζει έναν απροσδόκητα ευρύχωρο και φιλόξενο θάλαμο επιβατών για πέντε ενήλικες, συνοδευόμενο από ένα πρακτικό πορτμπαγκάζ έως 403 λίτρα.

Περνώντας στο εσωτερικό, η high-tech ατμόσφαιρα κυριαρχεί. Ο οδηγός αντικρίζει ένα εντυπωσιακό ψηφιακό ταμπλό με διάταξη τριών οθονών (πίνακας οργάνων 12,3 ιντσών, οθόνη κλιματισμού 5,3 ιντσών και σύστημα πολυμέσων 12,3 ιντσών), που υποστηρίζει ασύρματες ενημερώσεις (OTA) και εξελιγμένο AI Assistant. Η εκτενής χρήση βιώσιμων και ανακυκλωμένων υλικών υπογραμμίζει τον οικολογικό χαρακτήρα του μοντέλου, προσφέροντας παράλληλα κορυφαία αίσθηση ποιότητας. Παράλληλα, η ασφάλεια παραμένει σε πρώτο πλάνο, καθώς το EV2 έχει ήδη αποσπάσει την ανώτατη διάκριση των 5 αστέρων στις δοκιμές του Euro NCAP. Ο βασικός εξοπλισμός της έκδοσης Light περιλαμβάνει πλήρες πακέτο συστημάτων ADAS, αυτόματο κλιματισμό με σύστημα αποθάμβωσης, smart cruise control με λειτουργία ακινητοποίησης έκτακτης ανάγκης, αισθητήρες παρκαρίσματος εμπρός και πίσω, ηλεκτρικό χειρόφρενο, πλήρη φώτα LED εμπρός και πίσω, ηλεκτρικά ρυθμιζόμενους και θερμαινόμενους εξωτερικούς καθρέφτες και χαλύβδινες ζάντες 16 ιντσών.

Στον δρόμο

Το νέο EV της Kia έρχεται με δύο επιλογές μπαταρίας: τη βασική έκδοση Standard Range, με μπαταρία ενεργειακής χωρητικότητας 42,2 kWh, που προσφέρει έως 317 km αυτονομίας, και τη μεγαλύτερη μπαταρία 61,0 kWh στην έκδοση Long Range, η οποία δίνει αυτονομία έως 453 km.

Η έκδοση Standard Range εξοπλίζεται με ηλεκτροκινητήρα που αποδίδει έως 147 PS, με τα 0-100 km/h να ολοκληρώνονται σε 8,7 sec, ενώ η Long Range έρχεται με 136 PS και το sprint στα 100 km/h από στάση γίνεται σε 9,5 sec. Και στις δύο εκδόσεις η τελική ταχύτητα περιορίζεται ηλεκτρονικά στα 161 km/h.

Η πλήρης φόρτιση της μπαταρίας ολοκληρώνεται σε περίπου 30 λεπτά, χάρη στην τεχνολογία 400V, που εξασφαλίζει ταχεία φόρτιση, ενώ για πρώτη φορά σε μοντέλο της Kia υποστηρίζεται φόρτιση AC με 11 και 22 kW και παρέχεται δυνατότητα αμφίδρομης φόρτισης V2L και V2G.

Τιμή

Οι τιμές της γκάμας αρχίζουν από τις 22.990 ευρώ για την τετραθέσια έκδοση EV2 Light 42,2 kWh Standard Range, στην οποία περιλαμβάνεται το Kia EV Bonus και η κρατική επιδότηση ΚΗ3. Φυσικά τονίζουμε και την παροχή της 7ετούς εργοστασιακής εγγύησης της Kia. ●



Τα δικά μου, ξεχωριστά «δύο άλογα»

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.

Κείμενο - Φωτό: **Άγγελος Σοφιανός**

Τελικά είμαι τυχερός. Την ημέρα που ολοκλήρωνα το κείμενο για το ιστορικό μου 2CV, η Citroën στο Σαλόνι Παρισιού ανακοίνωνε την επαναφορά του θρυλικού αυτοκινήτου. Πάμε να μοιραστώ μαζί σας την ιστορία μου, που, λόγω της ηλικίας μου κυρίως, αποκτά ιδιαίτερη σημασία. Ο τίτλος θα μπορούσε άνετα να είναι: Γιατί ένας 19χρονος φοιτητής Θετικών Σπουδών να επιλέξει για πρώτο του αυτοκίνητο ένα Citroën 2CV του 1981;

Είμαι ο Άγγελος Σοφιανός και σπουδάζω μηχανολόγος μηχανικός στο Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, έχω όμως και ένα... 2CV. Ίσως θα αναρωτιέστε πώς και έκανα μια τέτοια επιλογή ως πρώτο αυτοκίνητο.

Από μικρός πήγαινα περισσότερο στο συνεργείο παρά στην παιδική χαρά. Κάποιοι θα το θεωρήσουν παράλογο, σε αντίθεση μ' εμάς τους λάτρεις της αυτοκίνησης, που το αυτοκίνητο είναι αναπόσπαστο κομμάτι της ζωής μας. Η ιδέα του ιστορικού αυτοκινήτου γεννήθηκε από μια τυπική κουβέντα με τον πατέρα μου, που μου έλεγε πως στην ηλικία μου είχε κι ο ίδιος δύο τέτοια αυτοκίνητα. Το πρώτο το πήρε αφού πέρασε στη σχολή μηχανικών αυτοκινήτων, παρομοίως κι εγώ, και το δεύτερο ύστερα από τρία χρόνια, και αποφάσισε να του κάνει και κάτι ίσως λίγο... ιδιαίτερο να το πω. Μια αντικατάσταση κινητήρα με αυτόν του μοντέλου GS της Citroën –που σημαίνει πως έβαλε έναν 4κύλινδρο boxer (1.015cm³) στη θέση του εργοστασιακού 2κύλινδρου (602cm³), ο οποίος αποδίδει 29 άλογα και 38Nm ροπής– εκτόξευσε την απόδοσή του στα 55 άλογα και 71Nm ροπής.

Η επιρροή δεν άργησε να εγκατασταθεί στο μυαλό μου, με αποτέλεσμα ν' αρχίσω να σκέφτομαι πώς θα μπορούσα να αποκτήσω κι εγώ ένα τόσο ιδιαίτερο αυτοκίνητο. Έτσι ξεκινήσαμε την αναζήτηση. Έπειτα από έναν μήνα, καταλήξαμε σ' αυτά τα «δύο άλογα» (κυριολεκτική μετάφραση του 2CV, λόγω των αρχικά δύο φορολογήσιμων ίππων που απέδιδε) και εντέλει βρήκα μέσα από αγγελία στο Καπανδρίτι τον μετέπειτα επονομαζόμενο «πύραυλο»!



Όμως ο κύριος λόγος που επέλεξα να ζήσω με ένα τέτοιο αυτοκίνητο είναι ίσως το βασικότερο χαρακτηριστικό του, που χρόνο με τον χρόνο εξαφανίζεται από τα σύγχρονα αυτοκίνητα: ο μοναδικός του χαρακτήρας και οι ιδιαιτερότητές του. Το να οδηγώ και γενικότερα να ζω με έναν τέτοιο θρύλο μπορώ να πω πως μου έχει φέρει πολλές θετικές απολαβές. Μία από αυτές είναι η λάμψη που διακρίνω στα πρόσωπα νέων και μεγάλων όταν τους προσπερνώ. Αυτή τους η αντίδραση και μόνο μού δίνει αρκετή χαρά ώστε να μου γεμίσει τη μέρα.
Ένας ακόμα λόγος που το επέλεξα ως καθημερινό μέσο μετακίνησης είναι η αξιοπιστία και η οικονομία που μου έχει αποδείξει ότι μπορεί να προσφέρει. Με το μικρό του αυτό μοτεράκι και το ασύλληπτα ελαφρύ αμάξωμα, η αυτονομία από ένα πλήρες ντεπόζιτο μπορεί να φτάσει έως και τα 300 χιλιόμετρα. Από την πλευρά της αξιοπιστίας έχω μείνει άναυδος. Το αυτοκίνητο σ' αυτόν τον έναν χρόνο που βρίσκεται στην κατοχή μου το μόνο προβληματάκι που έχει εμφανίσει είναι πως ήταν χαλαρό το καλώδιο γείωσης του πολλαπλασιαστή, η επισκευή του οποίου ήταν δουλειά 30 δευτερολέπτων.

Από την πλευρά της οδηγικής του συμπεριφοράς δεν συγκρίνεται πραγματικά με κανένα άλλο τροχοφόρο όχημα. Το να περνάς πάνω από λακκούβες, γραμμές τραμ, σαμαράκια και το αυτοκίνητο να συμπεριφέρεται σαν να περνάει από φρεσκοστρωμένη άσφαλτο είναι πραγματικά εξωπραγματικό. Ο λόγος που το κάνει αυτό είναι επειδή

ο τότε υπεύθυνος της Citroën, Πιερ Μπουλανζέ, είχε στόχο να δημιουργήσει ένα αυτοκίνητο για τους αγρότες της Γαλλίας, με 3 βασικά κριτήρια: Το πρώτο, να μπορεί να μεταφέρει άνετα 4 ανθρώπους μαζί με 40 κιλά αποσκευές και ένα στέγαστρο (έναντι του τρακτέρ) – εξού και η πάνινη κουκούλα. Το δεύτερο κριτήριο ήταν η οικονομία, να μπορεί δηλαδή να καταναλώνει 3l/100χλμ. Και το τρίτο, ίσως και το αναγνωριστικό κριτήριό του: να μπορεί να μεταφέρει ένα καλάθι γεμάτο αυγά μέσα από ένα φρεσκοοργωμένο χωράφι χωρίς να σπάσει ούτε ένα.

Στα ξενύχτια χτίστηκε η σχέση μας

Ναι. Όπως και στις αμέτρητες ώρες που αφιέρωσα, με βοήθεια ή μόνος, για να φέρω το 2CV μου στην τελική του μορφή. Μέσα από αυτή την κούραση ήρθε και η μεγάλη αγάπη γι' αυτό το δημιούργημα. Από τις νύχτες που καθόμουν συχνά μέχρι τις 6 το πρωί κι έκανα εργασίες. Όπως εκείνη τη νύχτα που άλλαξα τα αμορτισέρ του. Ο λόγος που ήταν πολύ εύκολο να κάνω αυτή τη δουλειά στην πιλοτή του σπιτιού μου ήταν πως, λόγω του ιδιαίτερου συστήματος αναρτήσεών του, οι αποσβεστήρες είναι τοποθετημένοι οριζοντίως στους μαρσπιέδες του αυτοκινήτου. Μία ακόμα επισκευή που έκανα στο αυτοκίνητο ήταν η επανεγκατάσταση της μόνωσης του στροφάλου, για την οποία χρειάστηκε να αφαιρέσω τη φτερωτή ψύξης του κινητήρα. Εξίσου σημαντική επισκευή, και σχετικά πρόσφατη, ήταν η αντικατάσταση της ντίζας του ταχύμετρου, που είχε κοπεί όταν, για κάποιον λόγο, είχε κολλήσει το όργανο.
Για να γίνει αυτό, όπως φαίνεται και στη σχετική εικόνα, έπρεπε να αφαιρέσω το εμπρόσθιο αριστερό φτερό ώστε να αποκτήσω πρόσβαση στο κιβώτιο ταχυτήτων, πάνω στο οποίο ήταν η ντίζα. Έπρεπε επίσης να αφαιρέσω τη στήριξη της μπαταρίας ώστε να αποκτήσω πρόσβαση στο πίσω μέρος του κοντέρ, αφού η ντίζα στερεώνεται εκεί.

Το 2CV στα μάτια μου δεν είναι απλώς ένα οικονομικό αυτοκίνητο για καθημερινή χρήση. Είναι το αυτοκίνητο για την παραλία. Ενίοτε γίνεται και «γουρουνάκι» παίζοντας στις λάσπες... Άμα θέλει μπορεί να ανέβει και σε σκαλάκια για την πλάκα του. Είναι ίσως και το ιδανικότερο αυτοκίνητο για εκδρομές. Η παλαιά Εθνική Οδός Αθηνών-Πατρών μού έχει προσφέρει αξέχαστες εμπειρίες στις αποδράσεις μου στον Πύργο Κορινθίας και το Κιάτο. Προσεχώς αναμένω να οργανώσω και μια χειμερινή εξόρμηση, με προορισμό ακόμα άγνωστο. Αυτό όμως που είναι ήδη προδιαγεγραμμένο είναι πως και αυτή η εξόρμηση θα μου μείνει αξέχαστη!

Matching!

Κατά τη διάρκεια της συγγραφής αυτού του άρθρου, καθώς ανακαλούσα τις εκδρομές και τις εμπειρίες που μου έχει προσφέρει ο «πύραυλος», άκουσα κάτι που με ξάφνιασε, κάτι που δεν περίμενα ν' ακούσω ή να δω να γίνεται στο άμεσο μέλλον: Το 2CV απέκτησε ξαδελφάκι που θα φορτίζει – το 2CV electric. Το νέο concept της Citroën για την αναγέννηση αυτού του πραγματικά μοναδικού αυτοκινήτου ανακοινώθηκε. Κι έχει και αυγοθήκες! Ως Easter egg, στην κυριολεξία κιόλας, η εταιρεία στην έκθεση του Παρισιού το παρουσίασε με μισή ντουζίνα πλαστικών αυγών στις επενδύσεις των θυρών οδηγού και συνοδηγού. Μία ακόμα έκπληξη από τη







Ο κύριος λόγος που επέλεξα να ζήσω με ένα τέτοιο αυτοκίνητο είναι ίσως το βασικότερο χαρακτηριστικό του, που χρόνο με τον χρόνο εξαφανίζεται από τα σύγχρονα αυτοκίνητα: ο μοναδικός του χαρακτήρας και οι ιδιαιτερότητές του

Citroën είναι η τιμή του: 15.000€ για καινούργιο ηλεκτρικό αυτοκίνητο πόλης! Μια προσπάθεια η ηλεκτρική μετακίνηση να γίνει προσιτή σε ακόμα περισσότερο κόσμο. Αυτό όμως που με στενοχωρεί είναι πως δεν θα έχει τις τόσο μαλακές, έμπιστες και αξιόπιστες αναρτήσεις για τις οποίες ήταν φημισμένο.

Όμως, εάν και εφόσον τελικά προβεί στην παραγωγή του η Citroën, θα είναι ίσως το μοναδικό ηλεκτρικό αυτοκίνητο που θα αποκτήσω. Ο λόγος; Γιατί θα έχει ξεχωριστό χαρακτήρα. Θα ξεχωρίζει μες στην καθημερινή κίνηση. Θα είναι διασκεδαστικό ακόμα και το δρομολόγιο στο σούπερ μάρκετ, διότι το εσωτερικό του είναι πλασμένο με την ίδια φιλοσοφία του «ορίτζιναλ»: να είναι όσο πιο απλό γίνεται. Αυτό με έχει κερδίσει στο δικό μου αυτοκίνητο. Έχει τα πάντα χωρίς να έχει τίποτα. Ο εξοπλισμός του είναι αξιοσημείωτα απλός, σε σημείο η αντλία πλύσεως του παρμπρίζ να είναι χειροκίνητη.

Εν κατακλείδι, να δηλώσω πως το 2CV δεν θα το άλλαζα με τίποτα και για κανέναν λόγο. Έχω δεθεί τόσο πολύ με τον «πύραυλό» μου που, πραγματικά, είναι πάντα εκεί για μένα σε μια δύσκολη στιγμή. Ακόμα, όταν βγαίνω με φίλους, πάντα εντυπωσιάζονται με το πώς μπορώ και τον οδηγώ και με το τι είναι ικανός να κάνει. Είτε πάμε μια βόλτα οι δυο μας είτε τον φτιάχνω, πάντα μπορεί να με βοηθήσει να υπερβώ κάποιο εμπόδιο στη ζωή μου. Δεν θ' άλλαζα με τίποτα μια βόλτα μετά τα μεσάνυχτα, μόνο εγώ και κανένας άλλος στον δρόμο, και την ησυχία να σπάει μοναχά ο ήχος του κινητήρα του 2CV και ο αέρας που μπαίνει από το κλαπέτο του κλιματισμού.

Γνωρίζω πως το αυτοκίνητο δεν είναι τέλειο. Όμως αυτό είναι που το κάνει να ξεχωρίζει από τα υπόλοιπα. Γιατί είναι το δικό μου αυτοκίνητο και το ξέρω μέσα κι έξω: την κάθε ατέλεια στη φανοποιία του, το κάθε τρίξιμο, το ότι χάνει και λίγα λαδάκια πού και πού. Πραγματικά, αν μου έλεγαν να κρατήσω ένα και μόνο αυτοκίνητο για την υπόλοιπη ζωή μου, πιστεύω πως θα ήταν το συγκεκριμένο. ●



Νέο Zeekr X

ΣΚΑΝΔΙΝΑΒΙΚΗ ΣΧΕΔΙΑΣΗ, ΕΚΡΗΚΤΙΚΕΣ ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ, ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΥΦΥΪΑ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Η Zeekr αντιπροσωπεύει μια νέα μορφή premium μάρκας ηλεκτρικών οχημάτων: έχοντας ρίζες στην Ευρώπη, είναι αφιερωμένη στο να διαμορφώσει το μέλλον της ηλεκτρικής κινητικότητας. Φανταστείτε τη, λοιπόν, να φτιάχνει ένα αμάξι που έχει τη σκανδιναβική φινέτσα και την ασφάλεια ενός υπερσύγχρονου αυτοκινήτου, αλλά που να κρύβει μέσα του την τεχνολογική υπεροχή των κορυφαίων ηλεκτρικών της Ασίας. Αυτό είναι το νέο Zeekr X. Ένα premium compact SUV, που δεν μοιάζει με τίποτα από όσα κυκλοφορούν στον δρόμο.

Design

Σχεδιασμένο στο Γκέτεμποργκ της Σουηδίας, το Zeekr X απευθύνεται σε ανθρώπους που αναζητούν κομψότητα, καινοτομία και περιπέτεια στην καθημερινότητά τους. Η αισθητική του συνδυάζει καθαρές γραμμές με δυναμικές λεπτομέρειες, δημιουργώντας ένα αποτέλεσμα τολμηρό αλλά ταυτόχρονα διαχρονικό, ενώ οι αναλογίες του είναι εμπνευσμένες από τη χρυσή τομή που καθορίζει την αρμονία στην αρχιτεκτονική και τον βιομηχανικό σχεδιασμό. Με μήκος 4,43 μ., ύψος 1,57 μ. και μεταξόνιο 2,75 μ., το Zeekr X διαθέτει ιδανικές διαστάσεις για την αστική καθημερινότητα, ενώ η σχεδίασή του εντυπωσιάζει με κάθε λεπτομέρεια, με αιχμή τις πόρτες χωρίς πλαίσιο και καθρέφτες αντίστοιχης σχεδίασης, που μειώνουν την αντίσταση του αέρα. Παράλληλα, οι αναδιπλούμενες χειρολαβές και ο συντελεστής οπισθέλκουσας 0,28 Cd συμβάλλουν τόσο στην αυξημένη αυτονομία όσο και στη βελτιωμένη ηχομόνωση της καμπίνας. Η χωρητικότητα πορτμπαγκάζ είναι 362 lt., και στο εμπρός μέρος (frunk) η χωρητικότητα των 21 lt. δίνει τη δυνατότητα αποθήκευσης αντικείμενων όπως το καλώδιο φόρτισης.

Το εσωτερικό του Zeekr X λειτουργεί ως ψηφιακός κόμβος εμπειριών. Ο πίνακας οργάνων HD 8,8", η «αιωρούμενη» οθόνη αφής Infotainment 14,6" και το head-up display επαυξημένης πραγματικότητας (AR-HUD) 24,3" συνεργάζονται για να παρέχουν πληροφορίες με τρόπο άμεσο. Το δε AR-HUD προβάλλει οδηγίες πλοήγησης ή προειδοποιήσεις ADAS απευθείας στο οπτικό πεδίο του οδηγού, αυξάνοντας την ασφάλεια και τη συγκέντρωση. Παράλληλα, το πανοραμικό σύστημα κάμερας 360° HD προσφέρει πλήρη ορατότητα γύρω από το όχημα και είναι δανικό για στενούς χώρους στάθμευσης και πολύβουες πόλεις. Οι ρυθμίσεις για απόκριση γκαζιού, αναγεννητική πέδηση και τιμόνι προσαρμόζονται εύκολα μέσω της κεντρικής οθόνης και το ειδικά εξελιγμένο ηχοσύστημα Yamaha, με 13 ηχεία surround, προσφέρει κορυφαία ποιότητα ήχου, επιπέδου home cinema. Τέλος, η λίστα των συστημάτων ADAS είναι εκτενής και όλα συνδυάζονται για να προσφέρουν στον οδηγό ένα επίπεδο ασφάλειας και υποστήριξης που συναντάται μόνο σε κορυφαίες premium μάρκες.



Το compact premium high-tech SUV Zeekr X είναι σχεδιασμένο με γνώμονα τη ζωή στην πόλη αλλά και τις σύγχρονες ανάγκες μετακίνησης εκτός αυτής

Στον δρόμο

Το Zeekr X ενσωματώνει αιχμή τεχνολογίας σε ηλεκτροκίνηση και ενεργειακή απόδοση, προσφέροντας κορυφαίες επιδόσεις, η μπαταρία 69 kWh Λιθίου-Ιόντων της CATL, με κυψέλες NMC, εξασφαλίζει υψηλή πυκνότητα ενέργειας και μακροχρόνια αξιοπιστία στην έκδοση Long Range, ενώ εξαιρετική είναι η βοήθεια στην ανάκτηση ενέργειας με την ενεργοποίηση του One Pedal.

Η έκδοση Core, με μπαταρία 49 kWh, κινητήρα 272 ίππων ενσωματωμένο στον πίσω άξονα, ροπή 343 Nm και επιτάχυνση 0-100 km/h σε 5,9", δίνει αυτονομία έως 330 χλμ.

Η έκδοση Long Range, με μπαταρία 69 kWh Λιθίου-Ιόντων της CATL, κινητήρα 272 ίππων ενσωματωμένο στον πίσω άξονα, ροπή 343 Nm και επιτάχυνση 0-100 km/h σε 5,6", διαθέτει αυτονομία έως 446 χλμ.

Ολοκληρώνοντας με τα κινητήρια σύνολα, στην έκδοση Privilege, με μπαταρία 69 kWh Λιθίου-Ιόντων της CATL, η προσθήκη δεύτερου ηλεκτροκινητήρα στον εμπρός άξονα ανεβάζει τη συνδυαστική ισχύ στους 428 ίππους και τη ροπή στα 543 Nm, προσφέροντας τετρακίνηση, ιδανική κατανομή δύναμης και εκρηκτική επιτάχυνση 0-100 km/h σε μόλις 3,8". Το σύστημα εναλλάσσει αυτόματα τετρακίνηση και πισωκίνητη λειτουργία σε 0,4", μεγιστοποιώντας την απόδοση και την αυτονομία έως 425 χλμ.

Η ενσωματωμένη στο σύστημα κλιματισμού αντλία θερμότητας μειώνει την κατανάλωση ενέργειας κατά τους ψυχρούς μήνες, ενώ η ταχυφόρτιση DC 150 kW επιτρέπει αναπλήρωση 10-80% σε λιγότερο από 30 λεπτά. Με ενσωματωμένο φορτιστή AC 22 kW, μια πλήρης φόρτιση ολοκληρώνεται σε περίπου τέσσερις ώρες.

Τέλος, μνείας αξίζει το εξαιρετικά γρήγορο Σύστημα Ελέγχου Πρόσφυσης ZEEKR (Zeekr Traction Control System - ZTCS), που εγγυάται κορυφαία πρόσφυση ακόμη και σε χιόνι ή πάγο κι είναι δέκα φορές ταχύτερο από τα συμβατικά συστήματα, καθώς ελέγχει την ολίσθηση απευθείας από τον ηλεκτροκινητήρα και όχι μέσω αισθητήρων τροχών.

Τιμή

Οι τιμές της γκάμας ξεκινούν από τις 32.990 ευρώ για την έκδοση Zeekr X Core RWD, ενώ παρέχεται εγγύηση οχήματος 5 ετών ή 100.000 χλμ., με δυνατότητα αυτόματης επέκτασης έως 10 έτη ή 200.000 χλμ. μέσω της συντήρησης στο Δίκτυο Εξουσιοδοτημένων Συνεργατών Service Zeekr. Η μπαταρία υψηλής τάσης καλύπτεται ξεχωριστά για 8 έτη ή 200.000 χλμ. ●

NEO LEAPMOTOR B05
ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ, ΜΕ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ.

Euro NCAP
For Safer Cars
★★★★★
Car Test 2026

100% ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ
ΔΙΚΟ ΣΑΣ ΜΕ **22.790€**

ΑΝΑΚΑΛΥΨΤΕ ΤΟ ΣΤΟ WWW.LEAPMOTOR.NET/GR

Η τιμή περιλαμβάνει κρατική επιδότηση με το πρόγραμμα «Κινούμαι Ηλεκτρικά 3».

Κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας LEAPMOTOR B05: 15,9 kWh/100 km· εκπομπές CO_2: 0 g/km. Τα οχήματα έχουν εγκριθεί σύμφωνα με τη διαδικασία έγκρισης τύπου WLTP, βάσει του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Οι αναφερόμενες τιμές παρέχονται για λόγους σύγκρισης. Η συνολική αυτονομία βασίζεται στο πρότυπο WLTC.

LEAPMOTOR
A LEAP FORWARD

From enemies to lovers ή μια (όχι και τόσο) σύγχρονη ιστορία αγάπης



ΚΑΤΙ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΑΠΟ STATUS SYMBOL – ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΠΟΥ ΑΦΗΣΑΝ ΤΟ ΣΤΙΓΜΑ ΤΟΥΣ ΣΤΟ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΣΤΕΡΕΩΜΑ

Της **Ε.Ν. Λοΐζη**

Βάσει στοιχείων (που δεν έχω συλλέξει) μιας απόλυτα αξιόπιστης έρευνας (που δεν έχω διεξάγει), το αυτοκίνητο για πολλούς εξακολουθεί να είναι όχι απλά ένα μέσο μετακίνησης, αλλά σύμβολο κοινωνικής θέσης – το γνωστό status symbol.

Μια γυαλιστερή κόκκινη Lamborghini σίγουρα δεν μαρτυρά ότι «τρέχω τον 8χρονο γιο μου σε προπονήσεις ποδοσφαίρου και την 6χρονη κόρη μου σε μαθήματα μπαλέτου, πριν πάω για ψώνια στο Lidl της γειτονιάς». Με τον ίδιο τρόπο, ο ιδιοκτήτης ενός Pontiac Aztec, κατά πάσα πιθανότητα, δεν περνάει τον ελεύθερο χρόνο του «μαγειρεύοντας» μεθαμφεταμίνη και χτίζοντας μια αυτοκρατορία παράνομης διακίνησης ναρκωτικών. Εκτός, φυσικά, αν ο κάτοχος του προαναφερθέντος οχήματος είναι ο Walter White του *«Breaking Bad»*.

Ποιος δεν θυμάται, άλλωστε, μία από τις πιο εξωφρενικές πρώτες σκηνές στην ιστορία της τηλεόρασης, όπου ο Μπράιαν Κράνστον, φορώντας μόνο ένα άσπρο εσώρουχο (η σημαία, αν θέλετε, των μεσήλικων ανδρών ανά τον κόσμο), οδηγεί πανικόβλητος ένα –υπό κατάρρευση– τροχόσπιτο, φέροντας στο εσωτερικό του τα πτώματα δύο γκάνγκστερ, τον τραυματισμένο Jesse Pinkman, συν το δηλητηριώδες αέριο που παρασκεύασε για να εξοντώσει τους προαναφερθέντες γκάνγκστερ.

Σε αυτή την περίπτωση, το τροχόσπιτο δεν είναι μόνο το όχημα διαφυγής ενός πανικόβλητου οικογενειάρχη, αλλά το φέρετρο της παλιάς ζωής του Walter White, το οποίο αναπόφευκτα καταλήγει διαλυμένο και εγκαταλειμμένο κάπου στην έρημο.

Σκεπτόμενη τον ρόλο και τον συμβολισμό του αυτοκινήτου στο πλαίσιο του κινηματογράφου, ανέτρεξα σε ταινίες στις οποίες τα αυτοκίνητα είναι βασικοί χαρακτήρες, κι όχι γιατί είναι γρήγορα ή γιατί έχουν παντός είδους γκατζετάκια (βλ. *«James Bond»*, *«The Fast and the Furious»* κ.ό.κ.). Μιλάω για ταινίες στις οποίες το αυτοκίνητο μετουσιώνεται στην κινητήρια δύναμη της ίδιας της αφήγησης, αποτελώντας αναπόσπαστο κομμάτι ενός ταξιδιού μεταμόρφωσης για όλους τους εμπλεκόμενους. Ιδού, λοιπόν, οι ταινίες που έχουν χαραχτεί στη μνήμη μου γι' αυτόν ακριβώς τον λόγο (spoilers ahead).

Thelma & Louise (1991)

Μια από τις πιο εμβληματικές σκηνές στην ιστορία του κινηματογράφου είναι ένα, αιωρούμενο στον ορίζοντα και «παγωμένο» στον χρόνο, γαλάζιο Ford T-Bird του 1966. Το μοντέλο που χρησιμοποιήθηκε στην ταινία *«Thelma & Louise»* ήταν το τελευταίο πολυτελές καμπριολέ της σειράς αυτής που παρασκεύασε η εταιρεία. Σίγουρα όταν ο Ρίντλεϊ Σκοτ διάλεξε το συγκεκριμένο μοντέλο για την ιστορία των δύο φιλενάδων που καταλήγει με τραγικό αλλά απόλυτα θεαματικό τρόπο στον πάτο ενός φαραγγιού, είχε στον νου του το τέλος μιας εποχής.

Στο ξεκίνημα της ταινίας οι δύο πρωταγωνίστριες αποφασίζουν να κάνουν ένα ταξίδι για να ξεφύγουν από τις απαιτήσεις της ζωής του. Το γαλάζιο T-Bird ξεκινά, όπως και οι ίδιες, απαστράπτον. Σύμβολο αναψυχής αλλά και μιας πολυτέλειας που πνέει τα λοίσθια. Κατά τη διάρκεια του, ίσως πιο γνωστού, road trip της μεγάλης οθόνης, το αυτοκίνητο μεταμορφώνεται σε σύμβολο επανάστασης, απελευθέρωσης και τελικά αποδοχής μιας μοίρας που μοιάζει τόσο αναπόφευκτη όσο και ποιητική.

Επιστροφή στο Μέλλον (Back to the Future, 1985)

Το DeLorean στο κέντρο της ιστορίας εκκινεί ίσως το πιο διάσημο μπρος-πίσω στον χρόνο του σύγχρονου κινηματογράφου. Ο Marty, ένας έφηβος με μεγάλα όνειρα αλλά και τον επίμονο φόβο ότι θα καταλήξει σαν τους καταθλιμμένους μεσήλικες γονείς του, ανακαλύπτει πως κάποτε ήταν και εκείνοι έφηβοι με όνειρα και όρεξη για ζωή (σοκ!). Κατά τη διάρκεια της προσπάθειάς του να αναστρέψει ένα λάθος που μπορεί να έχει καταστροφικές συνέπειες για την ίδια του την ύπαρξη, μαθαίνει να βλέπει τους ανθρώπους που τον δημιούργησαν ως κάτι παραπάνω από σύμβολα συμβιβασμού και απογοήτευσης.

Στο πρώτο draft του σεναρίου η μηχανή του χρόνου δεν ήταν αυτοκίνητο, αλλά ένα στατικό λέιζερ το οποίο ήταν τοποθετημένο σε ένα ψυγείο, που με τη σειρά του βρισκόταν πάνω σε ένα φορτηγάκι. Ο Marty McFly κατά το πρώτο του ταξίδι σκαρφαλώνει μέσα στο ψυγείο, ενώ το φορτηγάκι βρίσκεται εν κινήσει. Ο Στίβεν Σπίλμπεργκ απέρριψε την ιδέα του τρίπτυχου λέιζερ/ψυγείου/φορτηγού, γιατί φοβόταν ότι μικρά παιδιά θα προσπαθούσαν να μιμηθούν τον Marty McFly και ενδεχομένως να παγιδεύονταν, με τραγικά αποτελέσματα, μέσα σε κάποια οικιακή συσκευή. Στη συνέχεια, ο Ρόμπερτ Ζεμέκις πρότεινε να χρησιμοποιήσουν ένα DMC DeLorean, το οποίο, λόγω των «γλαρωτών» πορτών του, θα φάνταζε με εξωγήινο όχημα τη δεκαετία του 1950, στην οποία καταλήγει το ταξίδι του Μάικλ Τζ. Φοξ.

Little Miss Sunshine (2006)

Η έκπληξη του φεστιβάλ Sundance το 2006, η *«Μικρή Μις Ηλιαχτίδα»*, επικεντρώνεται σε μια άκρως δυσλειτουργική οικογένεια, η οποία αποφασίζει να παραμερίσει για λίγο τις όποιες διαφωνίες της και να υποστηρίξει την επτάχρονη Όλιβ, όταν αυτή επιλέγεται για να συμμετάσχει στα καλλιστεία Little Miss Sunshine, επιστρατεύοντας ένα βανάκι Volkswagen T2 για το μακρύ ταξίδι από το Νέο Μεξικό στην Καλιφόρνια, όπου διεξάγεται ο διαγωνισμός.

Μια γυαλιστερή κόκκινη Lamborghini σίγουρα δεν μαρτυρά ότι «τρέχω τον 8χρονο γιο μου σε προπονήσεις ποδοσφαίρου και την 6χρονη κόρη μου σε μαθήματα μπαλέτου, πριν πάω για ψώνια στο Lidl της γειτονιάς»

Το βανάκι φυσικά εμφανίζει διάφορα προβλήματα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού (από έναν ελαττωματικό συμπλέκτη μέχρι μια κόρνα που δεν σταματά να ακούγεται), υπογραμμίζοντας τις εντάσεις που διέπουν τον οικογενειακό ιστό, αλλά και την αποφασιστικότητα των ενηλίκων να μην το βάλουν κάτω και να κάνουν το όνειρο της μικρής, επίδοξης βασίλισσας της ομορφιάς πραγματικότητα.

Στον πυρήνα της αφήγησης βρίσκεται μια κουλτούρα νικητών και ηττημένων. Οι πρωταγωνιστές μας είναι παγιδευμένοι, μεταφορικά ή κυριολεκτικά, σε ένα αέναο και μάταιο κυνήγι επιτυχίας. Με την επιβίβασή τους στο άκρως ελαττωματικό Volkswagen που καταρρέει κάθε τρεις και λίγο (hello family dynamics), τεστάρουν τα φυσικά και ψυχικά όριά τους σε άκρως τραγελαφικές καταστάσεις.

Το βανάκι φτάνει, παρόλα τα προβλήματά του, στον προορισμό του. Το ταξίδι μπορεί να μη στέφεται από επιτυχία κατά τη διάρκεια του διαγωνισμού, καταφέρνει ωστόσο να ενώσει τα μέλη μιας ατελούς αλλά βαθιά ανθρώπινης οικογένειας, η οποία αποδέχεται και υποστηρίζει τη μικρή Όλιβ, έτσι όπως ακριβώς είναι. Κι αυτό είναι, τελικά, η μεγαλύτερη επιτυχία όλων. ●





Baros Pass

ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΤΑΞΙΔΙ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΑΣ. ΕΙΝΑΙ ΤΑΞΙΔΙ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ, ΑΝΑΖΗΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΜΑΘΗΣΗΣ. ΔΙΑΣΧΙΣΑΜΕ ΤΗΝ ΠΙΝΔΟ ΜΕΣΑ ΑΠΟ ΤΟ ΞΑΚΟΥΣΤΟ ΠΕΡΑΣΜΑ ΤΟΥ ΜΠΑΡΟΥ ΚΑΙ ΣΑΣ ΤΟ ΠΡΟΤΕΙΝΟΥΜΕ.

Κείμενο - Φωτό: **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το προτείνουμε ανεπιφύλακτα. Απλά πρέπει να το προγραμματίσετε από άνοιξη μέχρι αρχές φθινοπώρου, γιατί στα 1.900 μέτρα ο χειμώνας είναι ζόρικος, έως αποτρεπτικός. Ήταν 1995 όταν κάλυπτα δημοσιογραφικά το Ράλι Δωδώνης στην Ήπειρο και εκεί, πριν την αφετηρία της Ε.Δ. Μονή Βελά, σε μια συζήτηση ένα παλικάρι από τα μέρη μού μίλησε για έναν θείο του μπουλντοζιέρη που είχε συμμετάσχει στο άνοιγμα του εν λόγω περάσματος. Τα χρόνια πέρασαν και φέτος αξιώθηκα να κάνω τη μεγαλύτερη σε υψόμετρο ασφάλτινη διαδρομή στην Ελλάδα, στα 1904 μέτρα. Ας μάθουμε γι' αυτήν.

Η αρχική διάνοιξη του δρόμου από την Ανθούσα προς τον Μπάρο, μήκους περίπου 11,75 χλμ., έγινε με μηχανήματα της ΜΟΜΑ και εργολαβίες της Νομαρχίας Τρικάλων κατά τη δεκαετία 1980-1990. Ωστόσο δεν υπάρχει μία συγκεκριμένη ημερομηνία κατά την οποία «ανοίχθηκε» ο δρόμος. Η διάνοιξη πραγματοποιήθηκε σταδιακά μέσα σε περίπου μία δεκαετία. Στη συνέχεια χρειάστηκε ένα πολύ μεγαλύτερο πρόγραμμα βελτίωσης. Το έργο δημοπρατήθηκε στις 6 Οκτωβρίου 2005, με αντικείμενο τη διαπλάτυνση, τα χωματουργικά, τα τεχνικά έργα και την οδοστρωσία. Η πλήρης ασφαλτόστρωση όμως καθυστέρησε. Το τελευταίο χωμάτινο τμήμα ασφαλτοστρώθηκε και ολοκληρώθηκε μόλις τον Νοέμβριο του 2014. Ουσιαστικά, η αρχική διάνοιξη χρειάστηκε περίπου δέκα χρόνια, από τη δεκαετία του 1980 έως το 1990, ενώ από την αρχική διάνοιξη μέχρι την πλήρη ασφαλτόστρωση πέρασαν περίπου 25-30 χρόνια. Υπάρχει μάλιστα μια ενδιαφέρουσα λεπτομέρεια: η σύγχρονη ασφαλτοστρωμένη εκδοχή του Μπάρου δεν είναι απλώς ένας καινούργιος δρόμος. Είναι η τελική μορφή ενός παλιού ορεινού περάσματος που χρησιμοποιούνταν επί αιώνες από αγωγιάτες και κτηνοτρόφους, πολύ πριν εμφανιστούν τα μηχανήματα και οι δρόμοι. Και αυτό κάνει την ιστορία του Μπάρου ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα. Ο δρόμος άργησε σχεδόν τρεις δεκαετίες να γίνει αυτό που βλέπουμε σήμερα, ενώ το ίδιο το πέρασμα υπήρχε και χρησιμοποιούνταν για αιώνες.



Ο δρόμος που χρειάστηκε δεκαετίες για να «νικήσει» την Πίνδο

Εκεί, ψηλά στην Πίνδο, στα 1.904 μέτρα, το βουνό δεν μοιάζει με τοπίο. Μοιάζει με σύνορο. Ο αέρας είναι διαφορετικός, η βλάστηση αραιώνει, οι πλαγιές μοιάζουν απογυμνωμένες, ο ορίζοντας ανοίγει απότομα και ο Μπάρος βρίσκεται ανάμεσα στον Λάκμο και τα Τζουμέρκα κι αποτελεί ένα φυσικό πέρασμα ανάμεσα στη Θεσσαλία και την Ήπειρο. Σήμερα ο δρόμος συνδέει την Ανθούσα και το Χαλίκι με τους Καλαρρύτες και το Ματσούκι.


Μονή Κηπίνας

Όμως ο δρόμος που βλέπουμε σήμερα δεν δημιουργήθηκε σε μία εποχή. Χρειάστηκαν δεκαετίες. Εκεί όπου υπήρχε μόνο το πέρασμα. Πριν από τις μπουλντόζες, πριν από τους εκσκαφείς και τους δυναμιτιστές και πριν από την άσφαλτο, ο Μπάρος ήταν ένας δρόμος διαφορετικός. Ένας δρόμος ανθρώπων, ζώων και εποχών. Το πέρασμα υπήρχε πολύ πριν αποκτήσει οδόστρωμα. Ήταν μέρος εκείνων των παλιών ορεινών διαδρομών που ένωναν τις κοινότητες της Πίνδου και επέτρεπαν στους ανθρώπους να μετακινούνται, να μεταφέρουν ζώα και εμπορεύματα και να επικοινωνούν με τα γειτονικά χωριά. Μόνο που άλλο πράγμα είναι να περνά ένας άνθρωπος από ένα βουνό κι άλλο να ζητάς από έναν δρόμο να το διασχίσει.

Εδώ και χρόνια υπάρχει μία διεθνής κοινότητα οδηγών και αναβατών σε όλο τον κόσμο που προγραμματίζει να οδηγήσει σε διάσημα περάσματα της γης. Ο Μπάρος είναι στη λίστα τους!

Η μεγάλη προσπάθεια για τη δημιουργία της οδικής σύνδεσης από την πλευρά της Ανθούσας προς τον Μπάρο ξεκίνησε κάποια στιγμή τη δεκαετία του 1980. Και κάπου εκεί εμφανίζεται η ΜΟΜΑ. Τα μηχανήματα της Μικτής Ομάδας Μηχανημάτων Ανασυγκροτήσεως, μαζί με εργολαβίες της Νομαρχίας Τρικάλων, άρχισαν να χαράζουν τον δρόμο μέσα στο βουνό. Η αρχική διάνοιξη αφορούσε περίπου 11,75 χιλιόμετρα, από τη διασταύρωση προς Χαλίκι και Ανθούσα μέχρι τα όρια των Τρικάλων με τα Ιωάννινα, στον Αυχένα του Μπάρου. Δεν ήταν ένας δρόμος που απλώς «κατασκευαζόταν». Ήταν ένας δρόμος που κερδιζόταν μέτρο με το μέτρο. Και σας περιμένει να τον επισκεφτείτε. Στην πορεία –αν ξεκινήσετε από τα Ιωάννινα, όπως εμείς οδηγώντας το Mini Countryman– σας προτείνουμε να σταματήσετε στην Ιερά Μονή Κηπίνας, στους Καλαρρύτες, και όταν φτάσετε στη γυμνή κορυφή αποφασίστε αν θα συνεχίσετε προς Καλαμπάκα ή Μέτσοβο. Ό,τι και να διαλέξετε, θα αποζημιωθείτε! ●



Chery Tiggo 7 HEV

5ΑΣΤΕΡΟΣ ΦΥΛΑΚΑΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**

Η εξέλιξη της αυτοκίνησης δημιούργησε νέα δεδομένα και απαιτήσεις από το αγοραστικό κοινό, κυρίως στον τομέα της ποιότητας κατασκευής και κατά συνέπεια σε θέματα ασφάλειας. Οι διακρίσεις των 5 αστεριών που γίνονται στα διεθνή προγράμματα αξιολόγησης δεν είναι απλά ένα όπλο στα χέρια του marketing, αλλά μια ουσιαστική παράμετρος για το πώς θα αντιδράσει το αυτοκίνητό μας εάν –ο μη γένοιτο– εμπλακεί σε ατύχημα.

Crash test σε δημόσια θέα

Η Chery, με τη βασική της προτεραιότητα σε θέματα ασφαλείας, έκανε το επόμενο βήμα ώστε να κατανοήσουν οι καταναλωτές την αξία ενός ασφαλούς αυτοκινήτου και συγκεκριμένα του Tiggo 7. Έτσι, στις 22 Οκτωβρίου 2026, στις εγκαταστάσεις δοκιμών πρόσκρουσης Longshan, στην πόλη Wuhu της Κίνας, έχοντας ως κεντρικό μήνυμα «Guardian for family» (Φύλακας της οικογένειας), εκπρόσωποι των μέσων ενημέρωσης από τον χώρο της αυτοκίνησης και οικογένειες απ' όλο τον κόσμο παρακολούθησαν από κοντά τη δοκιμή πρόσκρουσης του Chery Tiggo 7, του δημοφιλούς οικογενειακού SUV, που συνδυάζει υψηλής ποιότητας κατασκευή, ευρυχωρία και αποδοτικά υβριδικά συστήματα κίνησης. Το Chery Tiggo 7 ολοκλήρωσε με επιτυχία την απαιτητική δοκιμή μετωπικής σύγκρουσης με φορτηγό, με ταχύτητα 50 χλμ./ώρα, αποδεικνύοντας στην πράξη τη δομική αντοχή του αμαξώματός του, καθώς και την αποτελεσματικότητα του ολοκληρωμένου συστήματος συγκράτησης των επιβατών.

Το αποκορύφωμα της εκδήλωσης «Chery brand safety challenge» ήρθε όταν ολοκληρώθηκε η αντίστροφη μέτρηση, σηματοδοτώντας την εκκίνηση της δοκιμής πρόσκρουσης. Το Chery Tiggo 7 κινήθηκε κατά μήκος της προκαθορισμένης διαδρομής και προσέκρουσε στο φορτηγό, με τη σύγκρουση να μεταδίδεται ζωντανά στις οθόνες, επιτρέποντας στο κοινό να παρακολουθήσει τη δοκιμή σε πραγματικό χρόνο. Μετά τη σύγκρουση, ειδικοί σε θέματα ασφάλειας και δημοσιογράφοι εισήλθαν στον χώρο της δοκιμής, προκειμένου να εξετάσουν την κατάσταση του SUV.

Τα αποτελέσματα έδειξαν ότι το σύστημα κλήσης έκτακτης ανάγκης «eCall» ενεργοποιήθηκε αυτόματα κατά την πρόσκρουση, εξασφαλίζοντας την άμεση επικοινωνία με τις αρμόδιες υπηρεσίες για την παροχή βοήθειας. Παράλληλα, οι μπροστινές (A-pillars) και μεσαίες (B-pillars) κολόνες του οχήματος, όπως και οι πόρτες, παρέμειναν άθικτες, χωρίς σημαντική παραμόρφωση προς το εσωτερικό της καμπίνας, συμβάλλοντας στη διατήρηση της ακεραιότητας του χώρου των επιβατών. Οι προεντατήρες των ζωνών ασφαλείας ενεργοποιήθηκαν κανονικά, συγκρατώντας αποτελεσματικά τα ανδρείκελα και οι αερόσακοι αναπτύχθηκαν με ακρίβεια. Τα δύο συστήματα λειτούργησαν συνδυαστικά, προσφέροντας ολοκληρωμένη προστασία στα ανδρείκελα που βρίσκονταν μέσα στο όχημα.

Να σημειώσουμε εδώ ότι η ασφάλεια του Chery Tiggo 7 επιβεβαιώνεται από τη βαθμολογία πέντε αστέρων που έχει λάβει το SUV από τέσσερα σημαντικά προγράμματα αξιολόγησης της ασφάλειας, ήτοι το ιδιαίτερα απαιτητικό Euro NCAP στην Ευρώπη, το C-NCAP στην Κίνα, το ANCAP στην Αυστραλία και το ASEAN NCAP στη Νοτιοανατολική Ασία. Οι διακρίσεις αυτές αντανακλούν τη δέσμευση της Chery στην ασφάλεια και στην προστασία των επιβατών στις αγορές όπου δραστηριοποιείται.

Chery Tiggo 7 HEV. Ασφάλεια 5 αστέρων, υβριδικό σύνολο, 224 ίπποι, χαμηλή κατανάλωση μόλις 5,7 lt/100 χλμ. και συνολική αυτονομία στα 880 χιλιόμετρα.





Νέο Chery Tiggo 7 HEV (Full Hybrid)

Το νέο μέλος της Chery στην Ελλάδα είναι το Tiggo 7 HEV, εξοπλισμένο με το υβριδικό σύστημα (CSH). Εν προκειμένω, συνδυάζει έναν 4κύλινδρο 1,5 λίτρου τούρμπο βενζινοκινητήρα (143 PS) με έναν ηλεκτροκινητήρα (204 PS) και αυτόματο κιβώτιο DHT. Αποδίδει συνολικά 224 ίππους και ροπή 295 Nm, έχει χαμηλή συνδυασμένη κατανάλωση καυσίμου, μόλις 5,7 lt/100 km, 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.

Στον τομέα της ασφάλειας και της άνεσης, το Tiggo 7 HEV έχει αναπτυχθεί σύμφωνα με τα παγκόσμια πρότυπα ασφαλείας 5 αστέρων. Το 61% του αμαξώματος είναι κατασκευασμένο από ατσάλι υψηλής αντοχής, ενώ διαθέτει 7 αερόσακους στον βασικό εξοπλισμό. Η εμπειρία των επιβατών αναβαθμίζεται με τον έξυπνο ατμοσφαιρικό φωτισμό 64 χρωμάτων, το ηχοσύστημα Sony 8 ηχείων, την πανοραμική ηλιοροφή με εμβαδόν 1,1 τ.μ. και τον πρακτικό σχεδιασμό του χώρου αποσκευών, ικανοποιώντας κάθε οικογενειακή ανάγκη.

Στην ελληνική αγορά το Tiggo 7 HEV, όπως άλλωστε και κάθε νέο Chery, καλύπτεται από εργοστασιακή εγγύηση 7 ετών ή 150.000 χλμ., ενώ για την μπαταρία υψηλής τάσης προβλέπεται κάλυψη 8 ετών ή 160.000 χλμ. Σε κάθε περίπτωση ισχύει το όριο που συμπληρώνεται πρώτο. Επιπλέον, το Spanos Group προσφέρει δυνατότητα επέκτασης της εγγύησης κατά πέντε έτη για τα μοντέλα, αυξάνοντας τη συνολική διάρκεια κάλυψης στα 12 χρόνια. ●

OPEL CORSA
MADE FOR FUN

BENZINH • HYBRID • ELECTRIC

ΑΠΟ **17.300€**



SCAN ME

OPEL



Νέο Skoda Epiq

Η ΠΡΟΣΙΤΗ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΣΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ ΤΗΣ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το Epiq είναι το αυτοκίνητο που ανοίγει ένα νέο κεφάλαιο στην ηλεκτρική γκάμα της Skoda, ως το πιο προσιτό αμιγώς ηλεκτρικό μοντέλο της. Πώς, όμως, φτάσαμε σ' αυτό; Η αγορά ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων επεκτείνεται δραστικά σε παγκόσμιο επίπεδο και η Skoda, βλέποντας τις τάσεις, τις ανάγκες των αγοραστών αλλά και τη χρήση των αυτοκινήτων γενικότερα στη Γηραιά Ήπειρο, ετοίμασε τη δική της πρόταση στα EV SUV. Συνεπώς, σκέψου ένα SUV που χωράει παντού στην πόλη, έχει πορτμπαγκάζ μεγαλύτερο από τα περισσότερα οικογενειακά αυτοκίνητα, καίει μόνο ρεύμα και κοστίζει λιγότερο από πολλά συμβατικά βενζινοκίνητα. Λοιπόν, η Skoda το έκανε πραγματικότητα και το ονόμασε εύστοχα Epiq, κάνοντας την ηλεκτροκίνηση τόσο ρεαλιστική για όλους μας. Με μήκος μόλις 4,17 μέτρα, μεταξόνιο 2,60 μέτρα και χώρο αποσκευών 475 λίτρων, συνδυάζει την ευελιξία ενός αυτοκινήτου πόλης με τους χώρους, την πρακτικότητα και τις τεχνολογίες που απαιτούν οι καθημερινές μετακινήσεις και τα ταξίδια, ενώ είναι το πρώτο ηλεκτρικό Skoda με κίνηση στους εμπρός τροχούς.

Σχεδίαση/Tech

Το Epiq είναι το πρώτο μοντέλο παραγωγής της Skoda που υιοθετεί πλήρως τη νέα σχεδιαστική φιλοσοφία Modern Solid. Καθαρές γραμμές και δυναμικές αναλογίες, γυαλιστερή μαύρη μάσκα Tech-Deck Face, νέα φωτεινή υπογραφή σε σχήμα «Τ», η οποία θα χαρακτηρίζει και μελλοντικά SUV της μάρκας, προβολείς LED Matrix σε σχήμα Τ, με 12 τμήματα φωτισμού και 4 προσαρμοζόμενες λειτουργίες (για πόλη, επαρχιακούς δρόμους, αυτοκινητόδρομους και δυσμενείς καιρικές συνθήκες), ενώ τη χαρακτηριστική υπογραφή σε σχήμα «Τ» ακολουθούν και τα πίσω φωτιστικά σώματα.

Η αξιοποίηση της πλατφόρμας εξασφαλίζει άνετους χώρους για τους επιβάτες εμπρός και πίσω, ενώ το πορτμπαγκάζ των 475 lt. συγκαταλέγεται στα μεγαλύτερα της κατηγορίας. Οι αποθηκευτικοί χώροι στις πόρτες, στο κεντρικό υποβραχιόνιο και στο ντουλαπάκι ξεπερνούν συνολικά τα 28 lt. Αξίζει να αναφερθεί ότι το Epiq είναι το πρώτο μοντέλο παραγωγής της Skoda που χρησιμοποιεί αποκλειστικά υλικά μη ζωικής προέλευσης. Την καθημερινή χρηστικότητα ενισχύουν οι λύσεις Simply Clever, όπως η ομπρέλα στην πόρτα του οδηγού, η ξύστρα πάγου στην πόρτα του χώρου αποσκευών, η τσάντα καλωδίων φόρτισης, οι θήκες κινητών στις πλάτες των εμπρός καθισμάτων και τα άγκιστρα για τσάντες στο πορτμπαγκάζ.

Οι διαθέσιμες τεχνολογίες περιλαμβάνουν επίσης πλήθος συστημάτων ενημέρωσης και υποβοήθησης του οδηγού, ο οποίος έχει στη διάθεσή του ένα Digital Cockpit 5,3", εσωτερικό καθρέφτη με αυτόματη αντιθαμβωτική λειτουργία, ενώ το σύστημα infotainment βασίζεται σε Android και διαθέτει κεντρική οθόνη 13 ιντσών, δυνατότητες εξατομίκευσης και πρόσβαση σε περισσότερες από 150 εφαρμογές τρίτων μέσω του Connect Store.

Αν ψάχνετε για καινούργιο αυτοκίνητο και σας προβληματίζει το κόστος της ηλεκτροκίνησης, ρίξτε μια ματιά στο νέο Skoda Epiq



Η πλοήγηση ενσωματώνει αναζήτηση Google Places, ενώ η φωνητική βοηθός Laura αξιοποιεί την ΤΝ και το ψηφιακό εγχειρίδιο για να απαντά σε ερωτήσεις σχετικά με τις λειτουργίες του αυτοκινήτου. Μάλιστα, μέσω της εφαρμογής My Skoda, ο χρήστης μπορεί να ελέγχει τη φόρτιση, να προγραμματίζει τη θερμοκρασία της καμπίνας και να οργανώνει διαδρομές με στάσεις φόρτισης.

Στον δρόμο

Οι εκδόσεις Epiq 40 και Epiq 55 διαθέτουν κίνηση στους εμπρός τροχούς και σύγχρονο ηλεκτροκινητήρα μόνιμων μαγνητών. Το Epiq 40 χρησιμοποιεί μπαταρία φωσφορικού σιδήρου-λιθίου (LFP), συνολικής χωρητικότητας 38,5 kWh και ωφέλιμης 37 kWh. Αποδίδει 135 PS, και ροπή 267 Nm, προσφέροντας αυτονομία 310 χλμ. Η συνδυασμένη κατανάλωση είναι 13 kWh/100 χλμ., ενώ η φόρτιση από 10% έως 80% σε ταχυφορτιστή DC διαρκεί 23 λεπτά.

Αντίστοιχα το Epiq 55 διαθέτει μπαταρία νικελίου-μαγγανίου-κοβαλτίου (NMC), συνολικής χωρητικότητας 55 kWh και ωφέλιμης 52 kWh. Αποδίδει 211 PS και ροπή 290 Nm. Η αυτονομία αγγίζει τα 440 χιλιόμετρα, με συνδυασμένη κατανάλωση WLTP 13,1 kWh/100 χλμ. και φόρτιση από 10% έως 80% σε 24 λεπτά.

Αμφότερες οι εκδόσεις διαθέτουν στάνταρ δυνατότητα φόρτισης AC 11 kW και μέγιστη ταχύτητα 160 χλμ./ώρα, ενώ η ανάκτηση ενέργειας, η λειτουργία ελεύθερης κύλισης και ο βοηθός ECO υποστηρίζουν την αποδοτική οδήγηση. Η λειτουργία one-pedal στη θέση Β επιτρέπει την επιβράδυνση έως την πλήρη ακινητοποίηση με την απελευθέρωση του πεντάλ επιτάχυνσης, ανακτώντας παράλληλα ενέργεια. Η ένταση της ανάκτησης προσαρμόζεται στις προτιμήσεις του οδηγού και στις συνθήκες κίνησης.

Τιμή

Το νέο Epiq έρχεται στην Ελλάδα στην έκδοση Selection, με αυτονομία έως 440 χιλιόμετρα και τιμή από 24.200 ευρώ για την έκδοση Epiq 40 Selection. ●



Το «The Truman (Road) Show» γιγαντώνεται

Η DASHCAM, ΜΙΑ ΑΚΟΜΑ ΚΑΜΕΡΑ ΠΟΥ ΒΑΛΑΜΕ ΟΙΚΕΙΟΘΕΛΩΣ ΣΤΗ ΖΩΗ ΜΑΣ, ΕΚΑΝΕ ΤΟ ΝΤΕΜΠΟΥΤΟ ΤΗΣ ΤΟ 1907

Της **Ελένης Χελιώτη** - Φωτό: Unsplash, Garmin

Στις 15 Φεβρουαρίου του 2013 ένας οδηγός στη Ρωσία απαθανάτισε τη στιγμή που ένας μετεωρίτης έπεφτε στη Γη νωρίς το πρωί εκείνης της χειμωνιάτικης μέρας και μετά ανάρτησε το βίντεο στο διαδίκτυο. Είναι πολλοί αυτοί που θεωρούν ότι αυτό το συμβάν σηματοδότησε, κατά κάποιον τρόπο, την αρχή της δημοτικότητας των dashcams – των καμερών που βάζουμε στο ταμπλό του αυτοκινήτου με σκοπό να καταγράφουν τι συμβαίνει μπροστά από το όχημα ή τι κάνει ο οδηγός.

Η αλήθεια είναι ότι η ιστορία τους είναι μακράν παλαιότερη, και στην πραγματικότητα η πρώτη εμφάνιση παρεμφερούς υλικού που γνωρίζουμε χρονολογείται στο 1907, όταν ο Γουίλιαμ Χάρμπεκ, ένας κινηματογραφιστής από το Οχάιο των ΗΠΑ, τοποθέτησε μια κάμερα με χειροκίνητο μηχανισμό σε ένα τραμ, με σκοπό να καταγράψει εικόνες της πόλης του Βανκούβερ, στον δυτικό Καναδά.

Λίγα χρόνια αργότερα, στη δεκαετία του 1930, ο Σ. Μ. Φέρτσαϊλντ δημιούργησε μια κάμερα η οποία μπορούσε να τοποθετηθεί στο παρμπρίζ ώστε να βοηθά την αστυνομία στην καταγραφή τροχαίων παραβάσεων. Μέσα στις επόμενες δεκαετίες, η χρήση των dashcams στα περιπολικά αυξήθηκε σταδιακά, μέχρι που το 1988 καταγράφηκε στο Οχάιο η πρώτη καταδίωξη οχήματος από την αστυνομία.

Έχει γίνει σχεδόν αδύνατο να μη δημοσιοποιούμε οτιδήποτε κάνουμε, ανεξάρτητα από το αν υπάρχει πραγματικός λόγος για τη συνεχή έκθεσή μας

Ήταν στις αρχές της καινούργιας χιλιετίας, όμως, που οι κάμερες στα ταμπλό ξεκίνησαν να χρησιμοποιούνται ευρέως –πλέον και από πολίτες, όχι μόνο από την αστυνομία– για λόγους ασφάλειας και προς αποφυγή λαθών ή ψευδών καταθέσεων. Ιδιαίτερα στη Ρωσία, ο μεγάλος αριθμών ατυχημάτων και ασφαλιστικής απάτης όπως και η διαφθορά στην αστυνομία οδήγησαν πολλούς οδηγούς να τις προμηθευτούν ώστε να έχουν στη διάθεσή τους αδιάσειστα στοιχεία σε περίπτωση που χρειαστεί να αποδείξουν την αθωότητά τους.

Κάτι συνέβη όμως την τελευταία δεκαετία και, εάν σήμερα, εν έτει 2026, κάνετε μια μικρή, απλή έρευνα για dashcam footage, θα βρείτε κυριολεκτικά εκατομμύρια βίντεο και στο YouTube αλλά και στις πλατφόρμες κοινωνικής δικτύωσης με υλικό από τέτοιες κάμερες, οι οποίες δεν τοποθετούνται πλέον μόνο για λόγους ασφάλειας, αλλά και για διασκέδαση, περιεχόμενο στο διαδίκτυο και το γνωστό σε πολλούς clout. Για όσους δεν γνωρίζουν, η λέξη clout χρησιμοποιείται πολύ τα τελευταία χρόνια και είναι συνυφασμένη με την ισχύ, την επιρροή (influence) και τη δημοτικότητα στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης.

Ιστορίες εκδίκησης, τραγικές αλλά εντυπωσιακές καραμπόλες, στιγμές οργής και ανθρώπινης βλακείας, όπως και περιστασιακά στιγμιότυπα ανθρωπιάς και γέλιου τροφοδοτούν την ακατάπαυστη δημοσιοποίηση και την αχόρταγη κατανάλωση της ζωής μας.

Οι οπαδοί τους από τη μεριά των ασφαλιστικών και των Αρχών, υποστηρίζουν ότι όλο αυτό το υλικό βοηθάει στην επίλυση διαφωνιών αλλά και αποτρέπει την επικίνδυνη οδήγηση και τις ακραίες αντιδράσεις, επειδή οι οδηγοί πια γνωρίζουν ότι μπορεί ένα συμβάν στον δρόμο να μαγνητοσκοπείται ανά πάσα στιγμή – είναι, δηλαδή, ο φόβος που μας κάνει πιο συνετούς. Όπως πάντα.

Από την άλλη, δεν μπορούμε να μη σταθούμε στο γεγονός ότι έχει γίνει σχεδόν αδύνατο –στην ουσία εμείς οι ίδιοι έχουμε γίνει ανίκανοι– να μη δημοσιοποιούμε οτιδήποτε κάνουμε, ανεξάρτητα από το αν υπάρχει πραγματικός λόγος πέρα απ' αυτόν που λέμε στον εαυτό μας για να δικαιολογήσουμε τη συνεχή έκθεσή μας.

Όπως και να 'χει, το «Truman (Road) Show» πια δεν υφίσταται απλά, αλλά μεγαλώνει ολοένα και περισσότερο σε δημοτικότητα, κατανάλωση και παραγωγή. Και του καημένου του Τζορτζ Όργουελ θα τρίζανε τα κόκαλά του αν έβλεπε τον Μεγάλο Αδελφό του σε πλήρη εφαρμογή. ●



5ο Formula Student Festival 2026

ΦΟΙΤΗΤΕΣ, ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑ, FIA, ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΣΕ ΕΝΑ ΤΡΙΗΜΕΡΟ ΑΦΙΕΡΩΜΕΝΟ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗΣ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου** - Φωτό: FSF/Γιώργος Κούτος

Με τη συμμετοχή φοιτητικών ομάδων, πανεπιστημίων, εκπροσώπων της πολιτείας, της αυτοδιοίκησης, της αυτοκινητοβιομηχανίας και της τεχνολογικής αγοράς, διεξήχθη στα τέλη Σεπτεμβρίου, στο Παλαιό Δημαρχείο Γλυφάδας, το 5ο Formula Student Festival. Η διοργάνωση πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του Formula Student Greece, σε συνδιοργάνωση με το *Car And Driver*, με την υποστήριξη και συνεργασία του Δήμου Γλυφάδας. Η κεντρική θεματική του φετινού φεστιβάλ ήταν «Τεχνολογία, καινοτομία και βιώσιμη ανάπτυξη: Ο ρόλος των πολυτεχνικών σχολών στο μέλλον», με το πρόγραμμα να επικεντρώνεται στις τεχνολογικές εξελίξεις που αλλάζουν την αυτοκίνηση, την ενέργεια και τον ρόλο του μηχανικού.

Στο επίκεντρο οι φοιτητικές ομάδες

Οι φοιτητικές ομάδες Formula Student ήταν οι: Prom Racing Navios και Prom Racing Alumni - Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο (ΕΜΠ), Democritus Racing Team (DRT) - Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης (ΔΠΘ), Aristotle Racing Team (ART) - Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης (ΑΠΘ), Daedalus Racing Team (DART) - Διεθνές Πανεπιστήμιο της Ελλάδος (ΔΙΠΑΕ), Poseidon Team - Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής (ΠΑΔΑ), UoP Racing Team - Πανεπιστήμιο Πατρών, Centaurus Racing Team - Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Pelops Racing Team - Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου, FSTUC (Formula Students Technical University of Crete) - Πολυτεχνείο Κρήτης και Minotaur Racing Team - Ελληνικό Μεσογειακό Πανεπιστήμιο (ΕΛΜΕΠΑ).

Οι ομάδες αυτές παρουσίασαν τα μονοθέσια που σχεδίασαν, κατασκεύασαν και εξέλιξαν, αποδεικνύοντας στην πράξη τις γνώσεις και τις δεξιότητες που αποκτούν μέσα από τη συμμετοχή τους σε διεθνείς διαγωνισμούς. Παράλληλα, παρουσίασαν τα projects τους, αντάλλαξαν τεχνογνωσία και ήρθαν σε επαφή με εκπροσώπους πανεπιστημίων, ερευνητικών φορέων, επιχειρήσεων και της αυτοκινητοβιομηχανίας. Το δε κοινό είχε την ευκαιρία να δει από κοντά τα μονοθέσια, να παρακολουθήσει επιδείξεις, και να συμμετάσχει σε ενδιαφέρουσες ανοιχτές συζητήσεις, ενώ στον χώρο παρουσιάστηκαν επίσης αυτοκίνητα παραγωγής και μοτοσικλέτες με σύγχρονες τεχνολογικές εφαρμογές.

Να σημειώσουμε εδώ ότι μέσα από το Formula Student οι συμμετέχοντες αποκτούν εμπειρία στον σχεδιασμό, την ανάπτυξη, την κατασκευή και την εξέλιξη αγωνιστικών οχημάτων, συνδυάζοντας διαφορετικούς κλάδους της μηχανικής, του software και της τεχνολογίας.

Τέσσερα round tables για την αυτοκίνηση του αύριο

Στο πρόγραμμα του φεστιβάλ πραγματοποιήθηκαν τέσσερα θεματικά round tables, με τη συμμετοχή εκπροσώπων της ακαδημαϊκής και ερευνητικής κοινότητας, της αγοράς και της τεχνολογικής βιομηχανίας:

- Ενέργεια & ηλεκτροκίνηση – «Η αυτοκίνηση στην εποχή της ενεργειακής μετάβασης»
- Software-defined vehicle – «Το αυτοκίνητο γίνεται software»
- Artificial intelligence & autonomous driving – «AI on wheels: Η τεχνητή νοημοσύνη στην αυτοκίνηση»
- Ο μηχανικός του αύριο – «Από την έρευνα στην καινοτομία»

Στις συζητήσεις τέθηκαν στο επίκεντρο η ενεργειακή μετάβαση, η ηλεκτροκίνηση, το software και τα δεδομένα, η τεχνητή νοημοσύνη, η αυτόνομη οδήγηση, η βιώσιμη κινητικότητα, η έρευνα και οι δεξιότητες που απαιτεί η νέα εποχή της αυτοκίνησης.

Ξεχωριστή στιγμή αποτέλεσε ο χαιρετισμός της FIA από τον Νικόλαο Τομπάζη, διευθυντή του Τμήματος Μονοθεσίων της FIA (FIA Single-Seater Director), προσδίδοντας διεθνή διάσταση στη διοργάνωση

Πανεπιστήμιο και αγορά σε άμεση σύνδεση

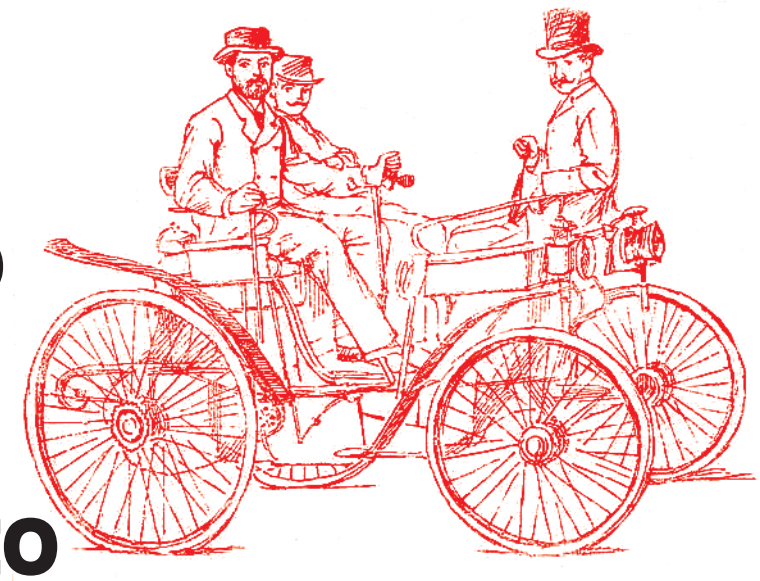
Κοινός άξονας της διοργάνωσης ήταν η σύνδεση της πανεπιστημιακής εκπαίδευσης και έρευνας με την παραγωγή και την αγορά εργασίας. Οι φοιτητές είχαν την ευκαιρία να παρουσιάσουν το έργο τους σε στελέχη της αγοράς, να γνωρίσουν επαγγελματικές προοπτικές και να έρθουν σε επαφή με εταιρείες που δραστηριοποιούνται στους τομείς της αυτοκίνησης, της ενέργειας και της τεχνολογίας.

Στο φεστιβάλ συμμετείχαν εκπρόσωποι της κυβέρνησης, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Βουλής και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, ενώ η παρουσία εκπροσώπων από διαφορετικούς θεσμικούς και πολιτικούς χώρους ανέδειξε τη διοργάνωση ως χώρο ανοιχτού διαλόγου για την εκπαίδευση, την έρευνα, την τεχνολογία και το μέλλον της κινητικότητας.

Επόμενος στόχος η φιλοξενία διεθνούς διαγωνισμού Formula Student στην Ελλάδα

Το 5ο Formula Student Festival αποτέλεσε ακόμη ένα βήμα στην πορεία του Formula Student Greece για τη δημιουργία μιας σταθερής πλατφόρμας συνεργασίας μεταξύ φοιτητών, πανεπιστημίων, έρευνας, επιχειρήσεων και αυτοκινητοβιομηχανίας. Επόμενος μεγάλος στόχος είναι η δημιουργία των προϋποθέσεων για τη φιλοξενία ενός επίσημου παγκόσμιου διαγωνισμού Formula Student στην Ελλάδα, ενισχύοντας τη διεθνή εξωστρέφεια των ελληνικών πολυτεχνικών σχολών και δημιουργώντας έναν νέο χώρο συνάντησης της ακαδημαϊκής κοινότητας με το διεθνές οικοσύστημα της μηχανικής, της αυτοκίνησης και του motorsport. Το Formula Student Festival 2026 στη Γλυφάδα επιβεβαίωσε τον ρόλο των φοιτητικών ομάδων ως χώρου όπου η θεωρητική γνώση μετατρέπεται σε πραγματικά τεχνολογικά έργα και όπου οι νέοι μπορούν να αποκτήσουν εμπειρία, να συνεργαστούν και να έρθουν σε επαφή με τις τεχνολογίες που διαμορφώνουν την αυτοκίνηση του αύριο, ανανεώνοντας το ραντεβού για το 2027. ●

Από το πρώτο αυτοκίνητο της Αθήνας στο αυτοκίνητο που σκέφτεται



Φωτό
*Πηγή **Περιοδικό Άστυ**: Δημοσιευμένη στο βιβλίο **«Έζησα την Αθήνα της Μπελ Επόκ»** του **Μίλτου Λιδωρίκη** - Εκδόσεις POLARIS*

Του **Αλέκου Λιδωρίκη**

Αθήνα, 1900. Στους δρόμους μιας πρωτεύουσας που μόλις τρία χρόνια νωρίτερα είχε γνωρίσει το πρώτο της αυτοκίνητο εμφανίζεται ένα εντελώς διαφορετικό όχημα. Δεν κάνει τον εκκωφαντικό θόρυβο των πρώτων αυτοκινήτων, διαθέτει πλούσιο φωτισμό, μπορεί να μεταφέρει επτά ανθρώπους και κινείται αθόρυβα. Είναι ηλεκτρικό. Και, σύμφωνα με τη μαρτυρία του Μίλτου Γ. Λιδωρίκη, είναι μόλις το τέταρτο αυτοκίνητο που εμφανίζεται στην Αθήνα.

Η εικόνα μοιάζει σχεδόν παράδοξη σήμερα, όταν η ηλεκτροκίνηση βρίσκεται στην πρώτη γραμμή της τεχνολογικής μετάβασης της αυτοκινητοβιομηχανίας. Κι όμως, περισσότερο από έναν αιώνα πριν από τις σημερινές μπαταρίες μεγάλης αυτονομίας και τους ταχυφορτιστές, η ηλεκτροκίνηση είχε ήδη κάνει την εμφάνισή της στους δρόμους της Αθήνας. Σήμερα η αλλαγή είναι πολύ μεγαλύτερη. Η ηλεκτροκίνηση συναντά την Τεχνητή Νοημοσύνη και το αυτοκίνητο μετατρέπεται σταδιακά σε έναν υπολογιστή πάνω σε τέσσερις τροχούς. Τα νέα μοντέλα βλέπουν τον δρόμο μέσω καμερών, ραντάρ και αισθητήρων, αναγνωρίζουν πεζούς και εμπόδια, υποβοηθούν τον οδηγό, δέχονται φωνητικές εντολές και αναβαθμίζονται μέσω λογισμικού. Η απόσταση από εκείνα τα πρώτα οχήματα μοιάζει τεράστια, η ιστορία όμως που τα συνδέει είναι περισσότερο επίκαιρη από ποτέ.

Όταν το αυτοκίνητο ήταν άγνωστο στην Ελλάδα

Ένας από τους ανθρώπους που άφησαν την πιο ζωντανή μαρτυρία για την είσοδο του αυτοκινήτου στη ζωή της πρωτεύουσας ήταν ο Μίλτος Γ. Λιδωρίκης. Στο βιβλίο του *«Έζησα την Αθήνα της Μπελ Επόκ»*, που κυκλοφορεί από τις εκδόσεις Polaris, περιλαμβάνονται τα απομνημονεύματά του από την Αθήνα των τελευταίων δεκαετιών του 19ου και των πρώτων δεκαετιών του 20ού αιώνα. *«Μέχρι το 1897 τα αυτοκίνητα ήσαν άγνωστα στην Ελλάδα»*, γράφει ο Λιδωρίκης. Οι περισσότεροι γνώριζαν τη νέα εφεύρεση μόνο από τις ξένες εφημερίδες και τα περιοδικά. Υπήρχε όμως ένα πολύ πρακτικό ερώτημα. Πώς ήταν δυνατόν ένα τόσο σύνθετο και ευαίσθητο μηχάνημα να κινηθεί σε μια πόλη της οποίας οι δρόμοι ήταν ακατάλληλοι και συχνά επικίνδυνοι; Η σκόνη, γράφει σε άλλο σημείο των αναμνήσεών του, ήταν για την Αθήνα ό,τι η ομίχλη για το Λονδίνο. Μέσα σ' αυτό το περιβάλλον εμφανίστηκε το 1897 το πρώτο αυτοκίνητο.

Το είχε φέρει ο Νικόλαος Κοντογιαννάκης, γαμπρός του τότε υπουργού Κωνσταντίνου Καραπάνου. Ο Λιδωρίκης τον γνώριζε προσωπικά και θυμόταν ακόμη μια διαδρομή με το αυτοκίνητο εκείνη τη χρονιά. Ήταν ένα μικρό τρίκυκλο και η ζωή του στην Αθήνα αποδείχθηκε σύντομη. Η σκόνη, οι λάσπες και οι μεγάλοι λάκκοι των δρόμων το ταλαιπωρούσαν τόσο, ώστε ο ιδιοκτήτης του τελικά το έστειλε πίσω στην Ευρώπη. Έναν χρόνο αργότερα ο Κώστας Χρηστομάνος, ο μετέπειτα ιδρυτής της Νέας Σκηνής, έφερε ένα μικρό διθέσιο αυτοκίνητο. Ο Λιδωρίκης τον θυμόταν να το οδηγεί ο ίδιος επιχειρώντας να κατεβεί προς το Φάληρο, χωρίς όμως να καταφέρνει πάντοτε να φτάσει στον προορισμό του. Ακολούθησε ένα τρίτο, που έφερε ο Πέτρος Καλογερόπουλος, αλλά και αυτό παρέμεινε στην Ελλάδα μόνο για λίγους μήνες. Τα τρία πρώτα αυτοκίνητα ήταν θορυβώδη και, καθώς κινούνταν, σήκωναν πίσω τους σύννεφα σκόνης. Ο κόσμος, όταν τα άκουγε να πλησιάζουν, έτρεχε δεξιά κι αριστερά για να την αποφύγει. Η Αθήνα δεν είχε ακόμη αποφασίσει αν θαύμαζε ή αν αντιπαθούσε τη νέα μηχανή.

Ύστερα από αυτές τις πρώτες απόπειρες, εμφανίστηκε κάτι εντελώς διαφορετικό. Ο τότε διευθυντής της Ηλεκτρικής Εταιρείας, Κ. Νικολαΐδης, έφερε στην Αθήνα ένα ηλεκτροκίνητο, αθόρυβο αυτοκίνητο, με πλούσιο φωτισμό και επτά θέσεις. Η αντίθεση με όσα είχαν προηγηθεί ήταν εντυπωσιακή. Οι Αθηναίοι, που απέφευγαν τα προηγούμενα αυτοκίνητα, τώρα παρακολουθούσαν με θαυμασμό το νέο όχημα να κινείται στην πόλη. Ο οδηγός του ήταν ο Αλέκος Μπαχάουερ, τον οποίο ο Λιδωρίκης αναφέρει ως τον πρώτο επαγγελματία σοφέρ στην Ελλάδα.

Η συνέχεια ήταν γρήγορη. Το 1901 ο θιασάρχης Λεωνίδας Αρνιώτης εμφανίστηκε στην Αθήνα με έναν θίασο σκύλων κι ένα αυτοκίνητο που έκανε τόσο μεγάλο θόρυβο, ώστε είχε γίνει θέαμα για τους Αθηναίους. Δύο χρόνια αργότερα, το 1903, εμφανίστηκε και το πρώτο αγοραίο αυτοκίνητο, με ιδιοκτήτη και οδηγό τον Κων. Πρίντεζη. Ο τιμοκατάλογος αποτελεί μια μικρή εικόνα της αθηναϊκής καθημερινότητας: 10 δραχμές για το Φάληρο με μία ώρα παραμονή και 15 δραχμές για την Κηφισιά. Μέσα σε λίγα χρόνια τα αυτοκίνητα άρχισαν να πληθαίνουν. Δημιουργήθηκαν γκαράζ και συνεργεία, εμφανίστηκαν οι πρώτοι Έλληνες επαγγελματίες οδηγοί και το καινούργιο μέσο άρχισε να ενσωματώνεται στη ζωή της πόλης.

Ο άνθρωπος που κατέγραψε αυτές τις εικόνες δεν ήταν ένας απλός παρατηρητής. Ο Μίλτος Γ. Λιδωρίκης υπήρξε μια πολυσχιδής προσωπικότητα με παρουσία στο θέατρο, στη δημοσιογραφία, στα γράμματα και στην πολιτική. Σπούδασε Νομικά, εξελέγη βουλευτής το 1906 και το 1910 και διετέλεσε διευθυντής της Βουλής. Υπήρξε θεατρικός συγγραφέας, σκηνοθέτης και λογοτέχνης, ενώ εργάστηκε και ως χρονικογράφος εφημερίδων. Κυρίως, όμως, ήταν ένας άνθρωπος που παρατηρούσε την Αθήνα καθώς άλλαζε. Από το πατρικό του σπίτι στην Πανεπιστημίου 10, οι δρόμοι, τα θέατρα, τα καφενεία, τα σαλόνια, οι πολιτικοί, οι καλλιτέχνες και οι καθημερινοί Αθηναίοι έγιναν το υλικό ενός πολύτιμου χρονικού μιας πόλης που περνούσε από τον 19ο στον 20ό αιώνα. Αυτή είναι και η δύναμη των σελίδων του για το αυτοκίνητο.

Το 1897 το αυτοκίνητο ήταν το μέλλον που μόλις έφτανε στην Αθήνα. Σήμερα γίνεται ξανά ηλεκτρικό, αλλά αυτή τη φορά γίνεται ταυτόχρονα συνδεδεμένο, ψηφιακό και ολοένα περισσότερο έξυπνο.

Από την πρώτη ηλεκτροκίνηση στην τεχνητή νοημοσύνη

Περισσότερο από έναν αιώνα αργότερα, το αυτοκίνητο βρίσκεται μπροστά σε μια νέα μετάβαση. Μόνο που αυτή τη φορά δεν αλλάζει απλώς ο τρόπος με τον οποίο κινείται. Αλλάζει σταδιακά η ίδια του η φύση. Ο ηλεκτροκινητήρας, οι μπαταρίες και η φόρτιση είναι ένα μόνο μέρος της ιστορίας. Το άλλο είναι το λογισμικό, η συνδεσιμότητα και πλέον η τεχνητή νοημοσύνη. Τα σύγχρονα μοντέλα ενσωματώνουν τεχνολογίες που πριν από λίγα χρόνια θα έμοιαζαν με επιστημονική φαντασία. Κάμερες, αισθητήρες και ραντάρ παρακολουθούν το περιβάλλον. Συστήματα υποβοήθησης διατηρούν το αυτοκίνητο στη λωρίδα του, προσαρμόζουν την ταχύτητα στην κυκλοφορία και εντοπίζουν πιθανούς κινδύνους. Ψηφιακοί βοηθοί επιτρέπουν στον οδηγό να ελέγχει λειτουργίες με τη φωνή, ενώ οι ενημερώσεις λογισμικού από απόσταση αποκτούν ολοένα μεγαλύτερη σημασία.

Παράλληλα αλλάζει και η έννοια της αυτονομίας. Για περισσότερο από έναν αιώνα η ερώτηση ήταν πόσα χιλιόμετρα μπορούσε να διανύσει ένα αυτοκίνητο με ένα ρεζερβουάρ. Σήμερα η αυτονομία της μπαταρίας και ο χρόνος φόρτισης αποτελούν βασικά χαρακτηριστικά ενός νέου μοντέλου. Δίπλα στην ισχύ, την οδική συμπεριφορά και την άνεση προστίθενται πλέον νέα κριτήρια: η αυτονομία, ο χρόνος φόρτισης και οι ψηφιακές δυνατότητες του οχήματος. Η τεχνολογική απόσταση από εκείνο το πρώτο ηλεκτροκίνητο όχημα της Αθήνας είναι τεράστια. Υπάρχει όμως ένας κοινός παρονομαστής: και στις δύο περιπτώσεις μια νέα τεχνολογία επιχειρεί να επαναπροσδιορίσει τη σχέση του ανθρώπου με το αυτοκίνητο και του αυτοκινήτου με την πόλη.

Μια παλιά αθηναϊκή ερώτηση επιστρέφει

Εδώ βρίσκεται ίσως η πιο ενδιαφέρουσα σύνδεση της αφήγησης του Μίλτου Λιδωρίκη με τη σημερινή Αθήνα. Στα τέλη του 19ου αιώνα το ερώτημα ήταν εάν το αυτοκίνητο μπορούσε να προσαρμοστεί στην πόλη. Τα πρώτα οχήματα χαλούσαν, έκαναν θόρυβο και προκαλούσαν μαζί περιέργεια, θαυμασμό και ενόχληση. Η Αθήνα δεν ήταν φτιαγμένη για το αυτοκίνητο που μόλις είχε φτάσει. Περισσότερο από έναν αιώνα αργότερα, το ερώτημα έχει σχεδόν αντιστραφεί. Το αυτοκίνητο έχει γίνει αναπόσπαστο κομμάτι της ζωής της Αθήνας, αλλά η πόλη αναζητά μια διαφορετική ισορροπία με αυτό: λιγότερο θόρυβο και ρύπους, μεγαλύτερη ασφάλεια, καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας και νέες μορφές μετακίνησης.

Το 1897 το αυτοκίνητο ήταν το μέλλον που μόλις έφτανε στην Αθήνα. Σήμερα γίνεται ξανά ηλεκτρικό, αλλά αυτή τη φορά γίνεται ταυτόχρονα συνδεδεμένο, ψηφιακό και ολοένα περισσότερο έξυπνο.

Ο Μίλτος Γ. Λιδωρίκης κατέγραψε την πρώτη μεγάλη συνάντηση της Αθήνας με το αυτοκίνητο. Αν μπορούσε να δει τους ίδιους δρόμους σήμερα, πιθανότατα θα αναγνώριζε ελάχιστα από τα οχήματα που κινούνται σ' αυτούς. Θα αναγνώριζε όμως το ίδιο ερώτημα που υπήρχε από την πρώτη στιγμή: πώς μια νέα τεχνολογία αλλάζει την πόλη και πώς η ίδια η πόλη την αναγκάζει να αλλάξει. ●



© ΗΛΙΑΣ ΕΥΘΥΜΙΟΥ

Το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ράλι αλλάζει

ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ, ΝΕΟΣ PROMOTER ΚΑΙ ΕΝΑ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΚΑΛΑΝΤΑΡΙ ΣΕ 5 ΗΠΕΙΡΟΥΣ

Της **Ελένης Χελιώτη**

Η FIA (Διεθνής Ομοσπονδία Αυτοκινήτου) ανακοίνωσε πρόσφατα κάποιες από τις μεγαλύτερες αλλαγές που έχουν γίνει ποτέ στην ιστορία του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ράλι, οι οποίες δεν αφορούν μόνο τα αυτοκίνητα και τους κατασκευαστές αλλά και τον ίδιο τον promoter. Τα εμπορικά δικαιώματα του WRC και του ERC (Ευρωπαϊκού Πρωταθλήματος Ράλι) περνάνε στη γαλλική εταιρεία τεχνολογίας και υπηρεσιών αυτοκίνησης Cosmobilis και το επενδυτικό κεφάλαιο Park Square Capital, μετά την εξαγορά της WRC Promoter GmbH.

Οι συστημικές αλλαγές όμως είναι αυτές που κάνουν τη μεγαλύτερη διαφορά σ' αυτά που θα παρακολουθούμε από τον Ιανουάριο του 2027 και μετά, καθώς και στο ποιος θα μπορεί να συμμετέχει στο WRC. Το 2022 η FIA εισήγαγε το υβριδικό σύστημα 100kw, το οποίο τότε θεωρούσε το μέλλον στο άθλημα, καθότι πρόσφερε τεράστια ισχύ στα αυτοκίνητα και ήταν βασισμένο στη βιώσιμη ανάπτυξη. Αντ' αυτού, κατέληξε να είναι ένα πηγάδι κόστους χωρίς πάτο (η κάθε υβριδική μονάδα κόστιζε δεκάδες χιλιάδες ευρώ), το οποίο δεν υπήρξε ποτέ όσο αξιόπιστο πίστευαν. Ως εκ τούτου, μετά από έντονες ενστάσεις και από τις τρεις εργοστασιακές ομάδες, η υβριδική μονάδα εγκαταλείφθηκε το 2025.

Νέα οπτική

Το 2027 οι αλλαγές είναι τόσο εκτενείς, που ουσιαστικά η όλη ιδέα της κατηγορίας Rally 1 που είχαμε ως τώρα «ακυρώνεται» και εισάγεται, με μια εντελώς καινούργια οπτική, η κατηγορία WRC 27. Στόχος της είναι να κάνει τα αυτοκίνητα ράλι πιο φτηνά, πιο απλά και, το πιο βασικό, πιο προσβάσιμα. Ένα Rally 1 αυτοκίνητο κόστιζε μέχρι πρότινος περίπου 1.000.000 ευρώ. Αντίθετα, ένα WRC 27 έχει πια «ταβάνι» κόστους τα 345.000 ευρώ. Επίσης στην κατηγορία Rally 2 δίνεται πλέον μεγαλύτερη ελευθερία όσον αφορά το αμάξωμα και την αεροδυναμική.

Μια από τις πιο σημαντικές αποφάσεις που πάρθηκαν στο πλαίσιο αυτών των αλλαγών είναι το γεγονός ότι όλοι αυτοί οι νέοι κανονισμοί θα έχουν ισχύ για 10 χρόνια, κάτι που καθησυχάζει τους υπάρχοντες κατασκευαστές και διευκολύνει όσους σκέφτονται να εισέλθουν στο σπορ, το οποίο είναι ένα φλέγον θέμα, καθότι αυτό που λείπει από το Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ράλι εδώ και χρόνια είναι ένας πιο γεμάτος ανταγωνισμός μεταξύ πολλών ομάδων. Επίσης, αυτό που μεγιστοποιεί τον ανταγωνισμό είναι το γεγονός ότι οι κινητήρες που θα χρησιμοποιούν τα WRC 27 αυτοκίνητα της κορυφαίας κατηγορίας θα είναι οι ίδιοι με της κατηγορίας Rally 2 – οι διαφορές τους θα βρίσκονται στο βάρος και το setup.



© FIA

Η μεγάλη αλλαγή

Μία από τις μεγαλύτερες αλλαγές θα αφορά το θέμα του Δελτίου Αναγνώρισης (Homologation) και τη διαδικασία –η οποία γίνεται πιο εύκολη και ισχύει για τα επόμενα 10 χρόνια– που θα απαιτείται για να εγκριθούν καινούργιες μικρότερες ιδιωτικές ομάδες, οι οποίες δεν χρειάζεται πια να είναι μεγάλοι κατασκευαστές αυτοκινήτων μαζικής παραγωγής. Εδώ υπάρχει η διαφορά μεταξύ manufacturers και constructors. Οι ομάδες πλέον θα έχουν τη δυνατότητα και την ελευθερία να σχεδιάζουν το αυτοκίνητο όπως το επιθυμούν, με ό,τι αμάξωμα θέλουν (αρκεί να βασίζεται σε ένα εξελιγμένο χωροδικτύωμα) και με ό,τι κινητήριο σύνολο θέλουν (θερμικό κινητήρα, ηλεκτροκινητήρα, υβριδικό σύνολο), αρκεί να πληροί συγκεκριμένες προδιαγραφές ασφαλείας, βάρους και διαστάσεων. Τέλος, όλα τα αυτοκίνητα WRC 27 θα χρησιμοποιούν 100% βιώσιμο καύσιμο.

Το ημερολόγιο του 2027 θα έχει επίσης καινούργιες τοποθεσίες, 15 αγώνες και θα πηγαίνει πλέον σε 5 ηπείρους: Βόρεια Αμερική (ΗΠΑ – Rally US), Νότια Αμερική (Παραγουάη και Χιλή), Ευρώπη (Μονακό, Σουηδία, Κροατία, Ισπανία, Ελλάδα, Ιταλία, Εσθονία, Φινλανδία, Ηνωμένο Βασίλειο), Αφρική (Κένυα) και Ασία (Ιαπωνία και Σαουδική Αραβία). Τα λέμε στο Μόντε-Κάρλο, στις 21 Ιανουαρίου 2027! ●

Το 2027 οι αλλαγές είναι τόσο εκτενείς, που ουσιαστικά η όλη ιδέα της κατηγορίας Rally 1 «ακυρώνεται» και εισάγεται, με μια εντελώς καινούργια οπτική, η κατηγορία WRC 27

MY FAVOURITE ACS LOCKER **GIVEAWAY**

Κάνε level-up στα δώρα.

Γιατί να πάρεις μόνο το δέμα σου, όταν μπορείς να φύγεις με iPhone 17 Pro;



Παρέλαβες το δέμα σου.
Έφυγες.

Διάλεξες το δικό σου My favourite ACS Locker στην Ψηφιακή Βοηθό ACiStant.
Μπαίνεις στην κλήρωση για AirPods 4 με noise cancellation.

Παρέλαβες το δέμα σου απ'το My favourite ACS Locker σου και αξιολόγησες την παραλαβή μέσω του ACS Mobile App.
Μπαίνεις στην κλήρωση για iPhone 17 Pro!

Κατέβασε εδώ το ACS Mobile App για να πάρεις μέρος στον διαγωνισμό.

Quest GROUP

www.acscourier.gr

Διάρκεια διαγωνισμού έως και **30/11/26**

ACS
Τα πάντα, παντού.



Νέο T-Roc από 197€/μήνα.

Υβριδική δύναμη που επιβάλλεται.

Έρχεται και αλλάζει όσα ξέρατε, με τις προηγμένες τεχνολογίες IQ.Drive
και IQ.Light LED Matrix, καθώς και τους κινητήρες 1.5 eTSI Hybrid
με αυτόματο κιβώτιο DSG 7 σχέσεων.

10 ΧΡΟΝΙΑ **ΕΓΓΥΗΣΗ** | **JOY**

KOSMOCAR
Επίσημος Εισαγωγέας