

ATHENS VOICE

102.5
ATHENS
VOICE
RADIO

Γράφουν:

**Βάσω Κιντή
Σώτη Τριανταφύλλου
Παναγής Παναγιωτόπουλος**

miss

helen

43 σελίδες

ΑΦΙΕΡΩΜΑ
**AUTO
VOICE**

Επιμέλεια: Θωμάς Κ. Ευθυμίου



Live life
unleashed.



Expert MT Slipon



Montie Backzip



TS Field Sprint



Malia Baja Perf



Hush Puppies®
We Invented Casual.™

Spring | Summer 2018 • Discover springs best styles at hushpuppies.com



@HushPuppiesGreece

Για το πλησιέστερο κατάστημα καλέστε στο 2110122809

Εκδότης-Διευθυντής Φώτης Γεωργελές

Σύμβουλος Έκδοσης Σταυρούλα Παναγιωτάκη
Διευθύντρια Σύνταξης Αγγελική Μπιρμπίλη

Γενική Διεύθυνση Διαφήμισης
Λουίζα Ναθαναήλ

Art Director Φώτης Πεκλιβανίδης

Τεχνικός διευθυντής Βάιος Συντσιρμάς

Υπεύθυνος Ύλης Τάκης Σκριβάνος
Επιμέλεια Ύλης: Δήμητρα Γκρους

Διεύθυνση Web Δημήτρης Αθανασιάδης

Συντακτική ομάδα: Δ. Αλικάκος, Ν. Αργυροπούλου, Μ. Βελέντζας, Ντ. Βλαχοπούλου, Σ. Βλέτσας, Κ. Βνάτσιου, Ν. Γεωργελέ, Ν. Γεωργιάδης, Κ. Παννακίδης, Α. Γκόρου, Β. Γραμματικογιάννη, Β. Γρυπάρης, Γ. Δημητρακόπουλος, Φ. Δημητριάδη, Θ. Ευθυμίου, Ν. Ζαχαριάδης, Μ. Ζουμπουλάκη, Κ. Καϊμάκης, Δ. Καραθάνος, Μ. Κοντοβά, Ε. Κυριακίδου, Μ. Μαρμαρά, Δ. Μαστρογιαννίτης, Β. Ματζάρογλου, Μ. Μπλάτος, Ελ. Μπεζιριάνογλου, Γ. Νένης, Κ. Νιαμονιτάκη, Ευτ. Παλλήκαρης, Π. Παναγιωτόπουλος, Κ. Παναγοπούλου, Η. Παρτσακουλάκη, Γ. Παυριανός, Κ. Περρή, Κ. Ρήγος, Ε. Συναδινού, Ζ. Σφυρη, Σ. Τριανταφύλλου, Ευ. Τσαβδάρη, Γ. Τσάκαλος, Σ. Τσιτσόπουλος, Δ. Φύσσας, Σ. Χαραμή, Α. Χουρμούζη

Γραμματεία Σύνταξης Γεωργία Σκαμάγκα
info@athensvoice.gr
Υπεύθυνη οδηγού Δανάη Καμζόλα
avguide@athensvoice.gr

Ατελιέ Μορφούλα Βογιατζόγλου, Sotos Anagnos
Εικονογραφήσεις Θεοδωρή Μπαργιώτας, Β. Γκογκτζιλιάς, art@athensvoice.gr
Φωτό: Θανάσης Καρατζάς, Τάσος Βρεττός, Έκτορας Δ. Βούτσας, Κώστας Αμοιρίδης, Βαγγέλης Τάσης, Πάννης Οικονόμου

Group Advertising Manager
Αναστασία Μπαρούνη, anastasia@athensvoice.gr
Advertising Manager Ξένια Κατσιούλα

Direct Market Ρούλα Μαντή, Μαρίνα Β. Γεωργοπούλου, Στεφανία Μουστάκη, Βασιλης Ζαφειρούλης
Υποδοχή Διαφήμισης Νίκη Σκαμάγκα
marketing@athensvoice.gr
Digital Advertorial Coordinator Έφη Ορφανάκου
efiorfanakou@athensvoice.gr
Digital Traffic Manager Εύη Ταρνάρη

Διεύθυνση Λογιστηρίου Έφη Μούρτζη
Λογιστήριο Ουρανία Μιχάλη, Μαρία Καραχοντζίτη, Γιώργος Άνθης, Μαίρη Λυκούση

Διαχωρισμοί - Εκτύπωση
«Καθημερινές Εκδόσεις ΑΕ»
Διανομή: Free Sunday

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
Αγγελίες: 210 3617.369
Λογιστήριο: 210 3617.170

www.athensvoice.gr

Αν δεν βρίσκετε την Α.Υ. στα σημεία διανομής, μπορείτε να επικοινωνήσετε στα τηλέφωνα: 210 3617.360, 210 3617.369

ATHENS!

Κωδικός εντύπου: 7021
ISSN 1790-6164

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



ΤΟ ΞΕΦΥΛΛΟ ΜΑΣ

Αυτή την εβδομάδα το σχεδιάζει ο **Barba Dee**. Γεννήθηκε στα Πάννενα. Είναι απόφοιτος Ε.Μ.Π. και τα τελευταία εννιά χρόνια ζει και εργάζεται στην Αθήνα όπου ανακαλύπτει τον εαυτό του μέσα από το πάθος του για το illustration, τη ζωγραφική, το character design και το street art, με το οποίο ασχολείται πιο ένθερμα αυτή την περίοδο. Τον Ιούνιο του 2017 παρουσίασε την πρώτη του ατομική έκθεση με τίτλο ΠΕΟΣ 2017 σε ένα πανέμορφο νεοκλασικό στον Κεραμεικό που λειτουργεί σαν πολιτιστικός χώρος χάρη στη δημιουργική ομάδα Communitism.

Το νέο SEAT IBIZA σε συνδέει 100% με την πόλη

Της **Μαριάννας Μαρμαρά**

ΠΟΣΟ ΣΥΓΧΡΟΝΟΣ ΟΔΗΓΟΣ ΕΙΣΑΙ;



Νεανικό στιλ, λειτουργικότητα και άνεση. Όταν τρέχεις στην πόλη για να είσαι στο κατάλληλο μέρος την κατάλληλη στιγμή, έχεις απαιτήσεις. Από το γραφείο σε μια after βόλτα και από το σπίτι στις διαδρομές που ανακαλύπτεις την Αθήνα ξανά με το αυτοκίνητό σου, εκτός από το καλύτερο ζητάς και το διαφορετικό.

Start Moving! Το μότο του νέου **SEAT Ibiza** δεν ταιριάζει μόνο στις καθημερινές μετακινήσεις αλλά και στα πρωινά του Σαββατοκύριακου που τρέχω... αλλιώς, πηγαίνοντας να γράψω ως runner τα δικά μου χιλιόμετρα σε μια αγαπημένη διαδρομή κοντά στο Φιλοπάππου.

Φτιαγμένο για να κινητοποιεί πνεύμα και σώμα, το νέο **SEAT Ibiza** είναι ένα πανέμορφο αυτοκίνητο πόλης στο πλευρό κάθε σύγχρονου οδηγού. Θέλεις να χαλαρώσεις και να απολαύσεις τη διαδρομή; Από το Adaptive Cruise Control και το Front Assist έως το Σύστημα Ανίχνευσης Κούρασης, τα υψηλής τεχνολογίας χαρακτηριστικά του σου το επιτρέπουν. Θέλεις να είσαι πραγματικά συνδεδεμένος; Ο διαθέσιμος επαγωγικός φορτιστής κινητού τηλεφώνου με ενισχυτή GSM, ένα από τα πολλά ατού της 5ης γενιάς Ibiza, είναι εκεί για σένα ακόμα και όταν είσαι στο βουνό ώστε να ποστάρεις στα social τις επιδόσεις σου χωρίς καθυστέρηση.

Και η νέα спор έκδοση FR του **SEAT Ibiza**, που έχει спор ανάρτηση και προσαρμοσμένο για τους πιο απαιτητικούς οδηγούς, δίνει ρυθμό σε κάθε σου κίνηση. Μπορείς να αφήσεις την άνοιξη να σου κάνει παρέα από την πανοραμική πληροφορία. Να νιώσεις τη δυναμικότητά του στις ζάντες αλουμινίου έως 18 ίντσες και την αεροδυναμική οδήγηση που προσφέρει. Να κάνεις μια δήλωση αισθητικής on the road, αλλά και in the city. Πατί ποτέ δεν πειράζει να κάνεις λίγη επίδειξη. Ειδικά τώρα που μπορείς να το αποκτήσεις με τα χρώματα, υφάσματα και φινιρίσματα ταπετσαρίας που θέλεις. Η προπόνηση έχει φτάσει στο τέλος της, η Αθήνα από ψηλά είναι πάντα ωραία και η επιστροφή στο κέντρο της πόλης με το **SEAT Ibiza** είναι συναρπαστική. Φύγαμε; **Φύγαμε!**



Advertorial A.V.
ΦΩΤΟ: ΘΑΝΑΣΗΣ ΚΑΡΑΤΖΑΣ



Σε κυριλέ μανάβικο στο Κολωνάκι, κυρία ζητάει βιολογικές φράουλες.

-Κυρία, μου τελείωσαν,

απαντάει ο μανάβης.

-Μα πάλι τελείωσαν;

διαμαρτύρεται η κυρία.

-Τι να σας κάνω, κυρία μου, που μας τις παίρνουν με τα κιλά από το Μαξίμου; Έχουν κάθε μέρα

τραπέζια.

(Δευτέρα πρωί)

**ΝΑ ΕΙΝΑΙ ΟΙ ΜΕΡΕΣ
ΜΑΣ ΓΑΜΑΤΕΣ
ΣΑΝ ΤΗΓΑΝΗΤΕΣ ΠΑΤΑΤΕΣ**

(Αυτοκόλλητο σε στύλο της ΔΕΗ, Αμπελοκήπων)

Δύο φίλες χαζεύουν τα κουζινικά στο ΙΚΕΑ. Στέκονται μπροστά σε ένα σερβίτιο με χρυσαφί μαχαιροπήρουνα.

«Να, μωρέ. Να τη χέσω την κρίση.

Με χρυσά κουτάλια θα τρώμε».

(Πέμπτη πρωί, Σπάτα)

Γυφτάκι έξω από Σκλαβενίτη:

«Ντώσε, καλέ κυρία,
ένα εικοκάρικο!»

(Αγία Παρασκευή, Δευτέρα μεσημέρι)

«Δεν με νοιάζει που
δεν έχουμε δουλειές.

Με νοιάζει να μην
ασχολούνται μαζί μου».

(50άρης κύριος με κοσιδά, συνομιλώντας με φίλο του. Ακαδημία, Τετάρτη πρωί)

-Ναι, γεια σας, ένα βιβλίο θα ήθελα.

-Παρακαλώ. Ποιο θα θέλατε;

-Την Περιποικτική του

Αριστοτέλη, παρακαλώ.

(Σε κεντρικό βιβλιοπωλείο, Σάββατο πρωί)

ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΕΝΕΣ

→ panikoval500@gmail.com

Η αγαπημένη στήλη Athens Voices στα ηχεία και τα ακουστικά σας. Οι φωνές της Αθήνας, όσα κρυφακούει ο Γιάννης Νένες στο δρόμο, στο Μετρό, στο γραφείο, σε γνωστά, πολυσύχναστα μέρη αλλά και απίθανα σημεία, κάθε μέρα στο Athens Voice Radio 102.5



ΦΤΙΑΞΕ ΜΟΥ ΤΗ ΜΕΡΑ



Σάββατο μεσημέρι, λαϊκή αγορά Αμπελοκήπων

Στην αρχή νομίσαμε ότι ήταν χταπόδια
κρεμασμένα στον ήλιο

Info~DIET

Της ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ



ΕΚΠΤΩΣΕΙΣ

Ήρθε ο καιρός για να ξεκινήσουν οι ενδιάμεσες εαρινές εκπτώσεις.

Και μόνο που το γράφω, μου φτιάχνει το κέφι.

ΒΟΤΑΝΙΚΟΣ ΚΗΠΟΣ ΧΑΪΔΑΡΙΟΥ

Κυριακή απόγευμα, δεκάδες κόσμου, επιδείξεις εκπαιδευτών με άγρια πτηνά. Μια όμορφη Αθήνα.

VINTAGE ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΣΤΗΝ ΑΘΗΝΑ

Παλιές, όμορφες, καλοδιατηρημένες αντικές ετοιμάζονται να κυκλοφορήσουν προς ενοικίαση για τουριστικές βόλτες στην πόλη, κυρίως στην παραλιακή.

ΤΟ ΜΟΤΟ ΤΗΣ ΣΕΖΟΝ

«Να είστε αισιόδοξοι, δεν σας κοστίζει τίποτα».

ΑΚΟΥΣΤΗΚΕ

«Δύσκολη χώρα η Ελλάδα για να κάνεις δίαιτα».

ΜΠΟΥΜΠΟΥΛΙΝΑ

Της απενεμήθη ο τίτλος του υποναυάρχου. Σειρά έχει η υπολοχαγός Νατάσα.

ΜΗΗΚΕ Ο ΜΑΪΟΣ

Κορίτσια, ήρθε η ώρα να βγάλετε τον Μάρτη από τα χεράκια σας. Δεν είστε 12χρονα.

ΑΦΡΙΚΑΝΙΚΗ ΣΚΟΝΗ

Το έχετε καταλάβει ότι λίγο λίγο μετακομίζει στην Αθήνα η Αφρικανική πλάκα, έτσι;

ΑΝΑΠΛΑΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ

Έχει την ίδια λαμπρή εξέλιξη με το μετρό της Θεσσαλονίκης.

ΞΕΒΛΑΧΕΨΑ

Η λέξη των ημερών.

ΟΙ ΜΟΥΣΙΚΟΙ ΤΩΝ ΔΡΟΜΩΝ

Καιρός να αλλάξουν ρεπερτόριο. Στο επόμενο «Σ' αγαπώ γιατί είσαι ωραία» θα φάνε γλάστρα απ τα μπαλκόνια.



ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΑΡΑΚΑΤΣΑΝΗΣ

Πώς βρέθηκες στην Αθήνα; Γεννήθηκα το 1975 στη Νέα Σμύρνη όπου και μεγάλωσα.

Η πρώτη δουλειά που έκανες στην Αθήνα; Έβαψα το φροντιστήριο στο οποίο έκανα μαθήματα.

Η πιο τρελή αθηναϊκή ιστορία που έχεις ζήσει; Μεγάλωσα στη Νέα Σμύρνη, έζησα στην Πάτρα, στο Λονδίνο, στα Πετράλωνα για να παντρευτώ τελικά στα 40 μου και να ζήσω στην Καλλιθέα, σε ένα σπίτι που απέχει λιγότερο από 1.000 μέτρα από το πατρικό μου.

Ποιος σκηνοθέτης θα ήθελες να γυρίσει μία ταινία για την Αθήνα; Ο Ταραντίνο.

Ποιος Αθηναίος θα γινόταν ο καλύτερος πρωθυπουργός της χώρας; Ο Κωνσταντίνος Μαρκουλάκης.

Η πιο τυπική αθηναϊκή ταινία που έχεις δει; Φτηνά Τσιγάρα. Ατάκες, ατμόσφαιρα και καθόλου νόημα.

Αν η Αθήνα ήταν ένα πρόσωπο, ποιο θα ήταν αυτό; Η Γεωργία Βασιλειάδου.

«Αθηναϊκές» λέξεις που δεν υπάρχουν πια; Αυτοκίνηση, μικρό Μερσέντες, Βuzios.

Ποιο είναι το αγαπημένο σου εστιατόριο; Το Chez Lucien στα Άνω Πετράλωνα.

Το αγαπημένο σου μπαρ; Εκεί, πάλι στα Άνω Πετράλωνα, την παλιά μου γειτονιά, είναι το Κλουβί!

Τι είναι αυτό που κάνει κάποιον Αθηναίο;

Οι διαφορές ανάμεσα στους κατοίκους των περιοχών της Αθήνας είναι τόσες πολλές που οι ίδιοι μοιάζουν να είναι από άλλες πόλεις. Αυτό που τους ενώνει όμως όλους είναι το οδικό δίκτυο της Αθήνας και η ζωή στην κίνηση.

Ποιο είναι το πρώτο πράγμα που θα έκανες αν ήσουν δήμαρχος για μια μέρα;

Θα μάζευα όλα τα διπλοπαρκαρισμένα αυτοκίνητα. Οι δρόμοι είναι, όπως είπαμε και πριν, η κοινή εμπειρία όλων μας. Εάν τους καθαρίζαμε, τότε θα είχαμε όλοι και καλύτερη εικόνα αλλά και μεγαλύτερες απαιτήσεις για την πόλη μας.

Τα 3 πράγματα που, αν έλειπαν, θα έκαναν την Αθήνα λίγο ομορφότερη; Η Αθήνα θα ομορφύνει αν εξαφανιστούν οι άνθρωποι που δεν τη σέβονται, ο φόβος για τους «ξένους» και 500.000 αυτοκίνητα.

Αγαπημένος περίπατος; Ξεκινάς από Άνω Πετράλωνα, παίρνεις την Τρώων και φτάνεις Θοσείο, από εκεί στρίβεις δεξιά στην Αποστόλου Παύλου και περπατάς μέχρι τη Μακρυγιάννη.

Ο μεγαλύτερος αθηναϊκός φόβος σου;

Είναι Κυριακή και έχω πρωινή, παιδική παράσταση. Πλησιάζω το κέντρο και βλέπω το μεγαλύτερό μου εφιάλτη: Το κέντρο είναι κλειστό.

Ο Γ.Σ. είναι σκηνοθέτης και καλλιτεχνικός διευθυντής του Bob Theatre Festival που θα διεξαχθεί το διάστημα 28/5 - 3/6 στο BIOS.

ΝΕΑ ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ

ΕΙΝΑΙ ΟΛΟΦΡΕΣΚΑ
ΚΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΜΕΝΟΥΝ ΝΑ ΤΑ ΔΟΚΙΜΑΣΕΙΣ

*Βrioche με
γαλοπούλα,
Ρhιλαδελφία,
τομάτα και
μαρούλι*

*Μπαζιέτα με γυπό
φιλέτο μοσόπουλο,
flakes παρμεζάνας,
μαρούλι, μαγιονέζα
και σιρόφο*

ΠΑΡΑΓΓΕΙΛΕ ΤΩΡΑ ΤΙΣ ΑΓΑΠΗΜΕΝΕΣ ΣΟΥ ΓΕΥΣΕΙΣ ΣΤΟ www.everest.gr

everest[®]

TA TWEETS ΤΟΥ FORREST GUMP

Από τον ΝΙΚΟ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗ

(Μέλος της συλλογικότητας για την καθιέρωση επιτέλους κοινά αποδεκτής ονομασίας για αυτά τα πλαστικά που βρίσκονται στις άκρες των κορδονιών)



ΣΥΝΔΡΟΜΟ ΤΗΛΕΦΩΝΟΦΟΒΙΑΣ ΕΠΑΘΕ Ο ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΖΑΝΑΚΟΠΟΥΛΟΣ!

Φοβάται ότι θα του τηλεφωνήσει ο Γιώργος Κουρής να τον ευχαριστήσει επειδή συνεχίζει το έργο του και να του δώσει οδηγίες για ακόμα πιο καλά non papers

- Άσχετο, αλλά αυτό το «Μαύρο Μέτωπο» που αναφέρει συνέχεια τελευταία ο ΣΥΡΙΖΑ, δεν παραπέμπει σε ανθρώπους που χτυπάνε το κεφάλι τους στον τοίχο (επειδή μαθαίνουν για τη μείωση των συντάξεων π.χ.) και μελανιάζουν σε εκείνο ακριβώς το σημείο;
- Δηλαδή, ο Δημήτρης Τζανακόπουλος θεωρεί απαράδεκτο και άξιο καταγγελίας το γεγονός ότι του τηλεφωνεί κάποιος με το ονοματεπώνυμό του και τον ρωτάει ποιος είναι αυτός που τον αποκαλεί «πρεζέμπορα»...
- Ειδικά όταν αυτός που τον αποκαλεί «πρεζέμπορα» είναι ανώνυμος και το κείμενο στο οποίο περιέχεται ο χαρακτηρισμός είναι ένα non paper...
- Και ακόμα ειδικότερα όταν δεν έχει μεσολαβήσει ούτε δίκη, ούτε καταδίκη.
- Ε, αυτό ο κυβερνητικός εκπρόσωπος το θεωρεί «συνομιλία στο σκοτάδι»! Και το καταγγέλλει!
- Εκτός αν ο λόγος που προκάλεσε τον εκνευρισμό είναι ότι το τηλεφώνημα έγινε εκτός του ωραρίου υπηρεσίας.
- Διότι και ο πολιτικός είναι κατά κάποιο τρόπο κι αυτός δημόσιος υπάλληλος.
- Και κανένας δημόσιος υπάλληλος δεν μπορεί να ανεχτεί υπηρεσιακά τηλεφω-

νήματα όταν έχει σχολάσει.

- Ο ένας εταίρος της κυβέρνησης τιμά την Μπουμπουλίνα κάνοντάς την αντιναύαρχο...
- Την Μπουμπουλίνα την έχει ερμηνεύσει η Μιμή Ντενίση...
- Τη Μιμή Ντενίση την έχει κοροϊδέψει ο Λάκης Λαζόπουλος...
- Άρα είναι προφανές ότι η κυβέρνηση «άδειασε» τον πρώην υποστηρικτή της Λάκη Λαζόπουλο...
- Το υπουργείο Υγείας πετάει το γάντι στο υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής...
- Γιατί το υπουργείο Ψηφιακής Πολιτικής μπορεί να βρήκε τον νέο πρόεδρο της Υπηρεσίας Διαστήματος που έχει αγαπημένο τον Άγιο Πορφύριο που διαστέλλει τον χρόνο...
- Αλλά το υπουργείο Υγείας απαντάει με τη δική του εκδοχή. Και ιδρύει γραφείο Κάνναβης. Που ως γνωστόν και αυτή διαστέλλει τον χρόνο.
- Αλλά βέβαια είτε με τη βοήθεια της θρησκείας είτε με τη βοήθεια της επιστήμης το ζητούμενο είναι ίδιο: να διασταλλεί ο χρόνος ώστε να διαρκέσει περισσότερο η παραμονή στην εξουσία.

ΑΠΑΝΘΡΩΠΗ ΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ

Διπλανός του Γιάννη Βαρουφάκη στην πορεία για την Πρωτομαγιά

ΑΠΑΝΘΡΩΠΗ ΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ Νο2

Μεταφορέας σκάλας για τις διαμαρτυρίες της ΛΑΕ στα συμβολαιογραφεία

ΑΠΑΝΘΡΩΠΗ ΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ Νο3

Παρκαδόρος της κλούβας των ΜΑΤ που φράζουν την Ηρώδου Αττικού

η ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ της εβδομάδας

Φώφη Γεννηματά

(μέσω twitter): «Η 1η Μάη είναι όμως και ημέρα αντίστασης απέναντι στις νεοφιλελεύθερες και αντιεργατικές λογικές που κυριαρχούν στην Ευρώπη και στις πολιτικές λιτότητας που εφαρμόζει πειθήνια η κυβέρνηση των ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ»

Μετάφραση

Αφού το «Go back madame Merkel» έπιασε για τον Τσίπρα, γιατί να μην το χρησιμοποιήσω κι εγώ; Όλο και κάποιος θα έχει απομείνει να τσιμπήσει...

Η (ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ) ΑΠΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ Νο 1

● Δηλαδή ο Δημήτρης Καρμένος θεωρεί ότι θίγεται η αξιοπρέπεια του επειδή η Αυλωνίτου του είπε ότι πρέπει να πάει στη Νέα Δημοκρατία και όχι επειδή είπε ψέματα ότι του χάκαραν τον λογαριασμό με τις ρατσιστικές αναρτήσεις στο twitter για να γίνει υφυπουργός;

Η (ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ) ΑΠΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ Νο 2

● Πώς ακριβώς θα καταλαβαίνει η νέα ηθική υπηρεσία γνωριμιών του Facebook ότι σκοπός σου είναι η μακροχρόνια σχέση ώστε να την επιτρέψει και όχι απλή «αρπαχτή» ώστε να κάνει χαλάστρα;

Η (ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ) ΑΠΟΡΙΑ ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ Νο 3

● Όταν ο Πάνος Καρμένος γράφει ότι όταν τον πολέμωσαν όλοι μαζί ο Γιώργος Κουρής τον στήριξε «γιατί δεν μπορούσε την αδικία», εννοεί ότι δεν μπορούσε την αδικία να συκοφαντεί και μετά να πρέπει να αποδείξεις τις συκοφαντίες σου στο δικαστήριο, επειδή αλλιώς καταδικάζεσαι για συκοφαντική δυσφήμιση;

ΘΑ ΕΠΡΕΠΕ ΝΑ ΥΠΑΡΧΕΙ ΜΙΑ ΛΕΞΗ ΓΙΑ

«Υπουλουρία»: Το αδιόφορο και δήθεν αφηρημένο ύφος που υιοθετούν όσοι επιδιώκουν να εκμεταλλευθούν δήθεν από απροσεξία τη χαλαρότητα μιας ουράς και να ενσωματωθούν σε αυτήν από τη μέση.



ΝΕΑ ΣΑΝΤΟΥΙΤΣ

ΕΙΝΑΙ ΟΛΟΦΡΕΣΚΑ
ΚΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΜΕΝΟΥΝ ΝΑ ΤΑ ΔΟΚΙΜΑΣΕΙΣ



*Χωριάτικη μπαρλέτα με
ζαμπόν Fuego, τριμμένο γουδα,
ρόμα και μαγιονέζα*

ΠΑΡΑΓΓΕΙΛΕ ΤΩΡΑ ΤΙΣ ΑΓΑΠΗΜΕΝΕΣ ΣΟΥ ΓΕΥΣΕΙΣ ΣΤΟ www.everest.gr

everest[®]

Αυτοί που θα παραλάβουν τη χώρα

Πωτάω πιτσιρικάδες για τον Μάη του '68. Δεν έχουν ιδέα. Αυτό δεν είναι απαραίτητως κακό. Κοιτάζοντας πίσω, στον Μάη του 1968, είναι σαν να βλέπουμε στον ουρανό το φως των αστεριών που έσβησαν εδώ και χιλιάδες χρόνια. Ούτως ή άλλως, τα γεγονότα εκείνα κάπως έτσι έφτασαν στην Ελλάδα: σαν αστρικό φως, με την καθυστέρηση της απόστασης. Και εξιδανικευμένα. Τότε η ενημέρωση περνούσε μόνο από εφημερίδες και κινηματογραφικά Επίκαιρα. Ένας νεαρός φοιτητής στην Ελλάδα της δικτατορίας θα άκουγε για τα γεγονότα στο Παρίσι από φήμες. Τα μάθαμε αργά και περιμέναμε να πέσει η χούντα για να τα οικειοποιηθούμε. Στο τέλος του 1974 οι μισοί Έλληνες είχαν να αφηγηθούν κάτι από αντίσταση στη χούντα, με σος από Μάη. Και όπως λέει και ο Απόστολος Δοξιάδης, αυτό το παραμύθι, που στήσαμε πάνω σε μία ανύπαρκτη αντίσταση, μας έκανε να δεχόμαστε ακόμα και συνδικαλιστικές γουρουνιές ως κομμάτια ενός δίκαιου αγώνα. Διότι όλοι με κάποιον τρόπο έπρεπε τότε να συμμετέχουν σε έναν αγώνα, πραγματικό ή, συνήθως, φανταστικό. Το πνεύμα του Μάη του '68 περιείχε μία ιστορική καινοτομία: για πρώτη φορά η νεολαία αντιμετώπιστηκε ως ένας κοινωνικός και ταξικός παράγοντας που μπορεί να επηρεάσει τις εξελίξεις, ακόμα και όταν προτάσσει το ανεδαφικό, συχνά δε και το ηλίθιο. Όμως ακόμα και αν το '68 οι συνθήκες ήταν ομαλές, το πνεύμα του Μάη, δεν θα άνθιζε στη βαλκανική μας γωνιά. Δεν υπήρχε το κοινωνικό υπόβαθρο, η μακρά περίοδος της κανονικότητας που επιτρέπει στις ιδέες να διαβρώσουν το παλιό και να αναδείξουν το καινούργιο. Κάπως έτσι, λόγω της χούντας, η ελληνική νεολαία δεν συνδέθηκε με τον Μάη, αλλά ούτε και με το κίνημα διαμαρτυρίας κατά του πολέμου στο Βιετνάμ. Και οι χίπς ήρθαν εδώ ως καρικατούρες στις ταινίες του Διαλιανίδη ή ως τουρίστες, σχεδόν με τη μορφή του εξωγήινου. Η νεολαία έφτιαξε όραμα με ντόπια υλικά. Πήρε την ήττα της Αριστεράς στον Εμφύλιο και μαζί της ζύμωσε τα καλύτερά της χρόνια.

Αυτή τη χρονιά ενηλικιώνονται τα παιδιά που γεννήθηκαν το 2000 – απορώ πώς δεν σκέφτηκαν στην κυβέρνηση να αναδείξουν τη σύμπτωση με την έξοδο από τα μνημόνια. Είναι παιδιά που μεγάλωσαν μέσα στην κρίση, που δεν έχουν μνήμες της ανέμελης Ελλάδας. Πρόκειται για τα παιδιά της γενιάς που γεννήθηκε κάπου εκεί, στα μέσα της δεκαετίας του '60. Στο Παρίσι δε, πολλοί πιτσιρικάδες θα ακούσουν ιστορίες από τον παππού και τη γιαγιά που έβγαζαν τα λαρύγγια τους στις διαδηλώσεις του Μάη. Συνήθως όλοι εμείς οι μεγαλύτεροι κάνουμε λάθος, προσπαθώντας να κωδικοποιήσουμε τα μηνύματα και τις τάσεις των καιρών. Ψάχνουμε αυτά που θέλουν, που φοβόνται και λατρεύουν οι πιτσιρικάδες, όμως νομίζω ότι στην εποχή των δικτύων δεν υπάρχουν απαντήσεις για αυτά τα πράγματα. Ναι, εννοείται, όλοι οι νέοι πάντα θα αγωνιούν για το μέλλον τους, αλλά όταν μεγαλώσουν θα καταλάβουν ότι αυτό είναι ένα μικρό τμήμα για τη νιότη που χάρηκαν. Έχω την αίσθηση ότι αν υπάρχει κάτι που μπορείς να διακρίνεις επάνω στο σώμα της νεολαίας είναι ο διαχωρισμός της σε δύο μεγάλα κομμάτια. Από τη μία είναι οι πιτσιρικάδες που το παλεύουν, αναζητούν μόνωση, εξειδίκευση και κάνουν όνειρα για μία ζωή μακριά από εδώ. Και από την άλλη, αυτό που βλέπεις στις λαϊκές γειτονιές που η κρίση ληλάτησε. Κοντοκουρεμένα αγόρια, δυνατά μπράτσα, κορίτσια της Καινούργιου, μεγάλα ποσοστά Χρυσής Αυγής, μπάλα, Σεφερλής. Συνήθως λέμε ότι αυτοί που ακολουθούν είναι καλύτεροι από εκείνους που προηγήθηκαν. Ας μην το κρατάμε ως κανόνα. Η κρίση μεγαλώνει μία γενιά παιδιών που όχι μόνο στερήθηκαν τα βασικά και τα στοιχειώδη, αλλά τα πρώτα τους ερεθίσματα από τη δημόσια ζωή ήταν απολύτως τοξικά. Δεν μιλάμε για λίγα παιδιά. Μιλάμε για μία ολόκληρη φουρνιά που έχασε την ευκαιρία της καλής μόνωσης και είδε τους γονείς της να οικοδομούν πολιτική συμπεριφορά πάνω στο μίσος και στην οργή. Τι είδους χώρα θα φτιάξουν όλοι αυτοί όταν έρθει η ώρα τους; Κανένας δεν ξέρει. Μπορεί, ωστόσο, να δικαιώσουν, χωρίς να το ξέρουν, τον Μάη του '68, φέροντας τη φαντασία στην εξουσία. ●

→ kostas@giannakidis.com



STANLEY

ΕΧΕΙΣ ΤΗ ΔΥΝΑΜΗ ΝΑ ΒΓΑΛΕΙΣ

1000€ σε 10";

Έλα στο **νέο κατάστημα Praktiker** Ανθούσας

το Σάββατο 5 Μαΐου, 11:00 - 14:00,

Βγάλε τα χρήματα από τον πανίσχυρο σφιγκτήρα

F Clamp της **STANLEY** και κέρδισέ τα!

Οι 3 πρώτοι που θα τα καταφέρουν,

θα κερδίσουν επί τόπου από **1000€ μετρητά!**



Λεωφ. Ανθούσας & Λεωφ. Ντροφίου, Ανθούσα - Πολλίνα
Πρόσβαση από Α. Μαροβάνος, φανάρι Ανθούσας & από Αττική Οδό (Εξόδος 14)

Όσοι υπονομεύουν τους θεσμούς πρέπει να πτηθούν

Της ΒΑΣΩΣ ΚΙΝΤΗ

Ο φίλος του Wittgenstein Paul Engelmann διηγείται ότι το 1922 συναντήθηκαν στο Innsbruck ο διάσημος ήδη φιλόσοφος Bertrand Russell με τον πολύ νεότερό του Ludwig Wittgenstein, που υπήρξε μαθητής του πριν τον Α΄ ΠΠ. Ο Russell είχε ιδρύσει ή σχεδίαζε να ιδρύσει μια «Παγκόσμια Οργάνωση για την Ειρήνη και την Ελευθερία» και ήταν καθ' οδόν για να μιλήσει σε μια αντίστοιχη «Ένωση» γυναικών. Ο Wittgenstein τον επέληξε τόσο αυστηρά που ο Russell του είπε «Υποθέτω θα προτιμούσες μια Ένωση για τον Πόλεμο και τη Δουλεία». «Καλύτερα αυτό, καλύτερα αυτό!», απάντησε emphaticά ο Wittgenstein.

Ηταν ο Wittgenstein υπέρ του πολέμου; Όχι φυσικά, παρότι ο Wittgenstein είχε καταταγεί εθελοντικά για να πολεμήσει στον Α΄ ΠΠ υπέρ της πατρίδας του, της Αυστρίας (στον Β΄ ΠΠ εγκατέλειψε την έδρα του στο Cambridge για να προσφέρει ακόμη και χειρωνακτική εργασία σε νοσοκομείο της Βρετανίας). Τι εννοούσε λοιπόν με την απάντησή του στον Russell; Με βάση τη γενικότερη φιλοσοφία του, μπορούμε να πούμε πως η στάση του απορρίπτει μια θέση δήθεν ηθικής υπεροχής, που αίρεται υπεράνω των συγκρούσεων και έρχεται αφ' υψηλού να εκφέρει αυτάρεσκα τον λόγο υποτίθεται της λογικής, της αγάπης, της συμφιλίωσης, της ειρήνης, της ομόνοιας και της ελευθερίας. Ο Russell είχε ενεργά εναντιωθεί στον Α΄ ΠΠ από μια σκοπιά πασιφισμού. Ο Wittgenstein πήγε να πολεμήσει. «Δεν είναι κι ο πασιφισμός μία θέση στη σύγκρουση;», θα μπορούσε να αντιτείνει κανείς. Όχι, εάν απορρέει από μια αντίληψη υπεροχής που θέλει να αρθεί υπεράνω των αντιθέσεων, να υπερβεί τις συγκρούσεις, να αναχθεί σε εκείνο το πεδίο γαλήνης, νηνεμίας και απάθειας όπου όλοι και όλα συνυπάρχουν αρμονικά και διευθετούνται χωρίς εντάσεις και πίεση. Είναι μια θέση που επιφυλάσσει στον εαυτό της ένα ρόλο αυτονότης και αυτοδίκαιης ορθότητας. Όπως γράφει σε ένα κείμενό του ο φιλόσοφος Jonathan Rée για τη συνάντηση Wittgenstein-Russell, «το να παρουσιάζεις τον εαυτό σου ως υποστηρικτή της "Ειρήνης και της Ελευθερίας" είναι περισσότερο μια άσκηση έπαρσης (exercise in smugness) και αυτοπροβολής παρά μια ηρωική πράξη ηθικής και πολιτικής αρετής ή μία ουσιαστική συνεισφορά στο κοινό καλό».

Γιατί τα γράφω όλα αυτά; Διότι περισεύουν στον δημόσιο χώρο, ειδικά το τελευταίο διάστημα, φωνές που κάνουν εκκλήσεις για ομόνοια, συμφιλίωση, ενότητα, υπέρβαση του διχασμού, από ένα βήμα που βρίσκεται έξω από το πεδίο των συγκρούσεων. Συγκρούονται και αντιδρούν οι φανατικοί και αφελείς ενώ καλούν σε ομόνοια και συνεννόηση οι πιο σοφοί και ώριμοι. Δεν είναι όμως έτσι.

Δεν χρειάζεται να πάμε στον Καντ και να δεχθούμε τη μεταφυσική ιδέα για το «στραβό ξύλο» της ανθρωπότητας (στη μετάφραση Παπανούτσου) και να υποθέσουμε ότι κινητήρια δύναμη της ιστορίας είναι η λεγόμενη «αντικοινωνική κοινωνικότητα» η οποία ωθεί τους ανθρώπους στη σύγκρουση όταν βρίσκονται εν κοινωνία και τους φέρνει ξανά μαζί όταν απομακρύνονται. Δεν είναι απαραίτητο δηλαδή να θεωρήσουμε αναγκαία, με μεταφυσικούς όρους, την αντιπαλότητα για την κοινωνία. Αρκεί να στρέψουμε την προσοχή μας στις φιλελεύθερες δημοκρατίες που έχουμε.

Οι δημοκρατίες υπάρχουν ακριβώς επειδή υπάρχουν διαφορές, αντιθέσεις, διαφορετικά συμφέροντα. Συστήνονται για να τις αντιμε-

τωπίσουν με συγκεκριμένες διαδικασίες που δεν είναι διαδικασίες επιβολής αλλά σεβασμού ακριβώς των διαφορών που χαρακτηρίζουν τους πολίτες. Υπάρχουν πλειοψηφίες οι οποίες είναι περιστασιακές και πάντοτε, μα πάντοτε, υπάρχουν μειοψηφίες. Οι διαφορές μπορεί να μετασχηματίζονται, αλλά δεν αναιρούνται, δεν είναι εξαλείψιμες. Η ελευθερία του λόγου και ο διάλογος, συγκροτητικά στοιχεία της φιλελεύθερης δημοκρατίας, εξασφαλίζουν ότι οι διαφορές δεν αντιμετωπίζονται με τη βία. Συζητάμε συνεχώς, ακατάπαυστα, ορισμένες φορές πείθουμε αλλά συνήθως παράγουμε συνεχώς νέες διαφορές, νέες διαφωνίες, νέες διαφοροποιήσεις και συγκρούσεις. Είμαστε στην εποχή του πλουραλισμού που χαρακτηρίζεται, όπως λέει κι ο Isaiah Berlin, όχι μόνο από το ότι έλλογα υποκειμένα διαφωνούν για το πώς θα έχουμε μια συνολική αντίληψη για το καλό αλλά και από το ότι η ίδια η έννοια του καλού έχει σπάσει σε ασύμβατα μεταξύ τους κομμάτια. Αξίες που θεωρούνται σημαντικές δεν μπορούν να συνυπάρχουν αρμονικά με άλλες στην ίδια κοινωνία ή κοινότητα. Κι όμως, παρά τις ασυμφιλίωτες θεωρητικές διαφορές, καλούμαστε να συνυπάρξουμε ως κοινωνία, δηλαδή ως σύνολο που δεν είναι απλώς ένας συμφορμικός ατόμων με αντικρουόμενα και αποκλίνοντα συμφέροντα και απόψεις. Τι είναι αυτό που μας συνέχει; Είναι οι κανόνες και οι θεσμοί μέσω των οποίων διαμορφώνουμε την ιστορία μας και την κοινή μας ζωή και οι οποίοι μας επιτρέπουν να κάνουμε, ως κοινωνία, σχέδια για το μέλλον. Αυτοί οι κανόνες και οι θεσμοί δεν είναι απλώς τυπικοί και διαδικαστικοί. Συμπυκνώνουν πολλές θεμελιώδεις παραδοχές της κοινής μας συμβίωσης. Γι' αυτό είναι τόσο σημαντικοί. Είναι οι όροι για να υπάρχουμε ως κοινωνία.

Όσοι στρέφονται κατά των θεσμών της φιλελεύθερης δημοκρατίας, δηλαδή κατά της ελευθερίας του τύπου και της κριτικής, όσοι επιχειρούν να χειραγωγήσουν τη δικαιοσύνη, να υποτάξουν τη Βουλή, να διαβάλουν τα κόμματα, να ελέγξουν την εκπαίδευση και την ενημέρωση, είναι εχθροί της δημοκρατίας. Θέλουν να εξαλείψουν τις διαφορές και να επιβάλουν τη δική τους «σωστή» άποψη. Δεν σέβονται όποιον δεν είναι μαζί τους, θέλουν να υποτάξουν ό,τι διατηρεί την ανεξαρτησία του. Είναι μια αντίληψη αυταρχική, ξένη προς τη δημοκρατία.

Για να το πούμε πιο απλά και για να προσγειώσουμε τη συζήτηση στην καθ' ημάς πολιτική κατάσταση. Δημοκρατία σημαίνει, μεταξύ άλλων, σεβασμός και διαχείριση των διαφορών. Οι διαφορές συνεπάγονται διαφωνία, κριτική, σύγκρουση, πάντα εντός των κανόνων και των θεσμών που έχει η δημοκρατία. Όσοι υπονομεύουν τους θεσμούς της δημοκρατίας δεν είναι απλώς αντίπαλοι, είναι εχθροί της και μέσα από τις οδούς της δημοκρατίας πρέπει να πτηθούν. Απέναντι στη χειραγώγηση και στην απάτη πρέπει να πάρεις θέση, δηλαδή στη συγκεκριμένη σύγκρουση να σταθείς απέναντι, κι όχι να αίρεσαι υπεράνω για να συστήσεις από ένα βήμα ηθικής υπεροχής ομόνοια και ειρήνη λες και ζούμε σε κάποιο άλλο πολίτευμα. Δεν είμαστε ούτε εκκλησία ούτε τυραννία για να αξιώνουμε υπέρβαση των διαφορών. Είμαστε δημοκρατία και μέσα από τη σύγκρουση που επιτρέπουν οι κανόνες της πρέπει να νικήσουμε τους εχθρούς της. Αυτή άλλωστε είναι και η μόνη στάση που σέβεται τον αντίπαλο. Διότι τον αντιμετωπίζει ως αυτό που είναι και θέλει να είναι και δεν τον μασκαρεύει σ' αυτό που βολεύει κάθε φορά. **Α**

Onassis Fast Forward Festival 5 – Athens

ONASSIS ΣΤΕΓΗ

Έκθεση

Unconformities

Joana Hadjithomas & Khalil Joreige

Μουσείο Ακρόπολης
2-16.5.2018

Για πρώτη φορά έκθεση σύγχρονης τέχνης στο Μουσείο της Ακρόπολης.

Μια εικαστική εγκατάσταση από τους βραβευμένους με το Prix Marcel Duchamp, Joana Hadjithomas και Khalil Joreige, φτιαγμένη από τα χρώματα και τα πετρώματα, τις ιστορίες και τα μυστικά τριών ιστορικών πόλεων: Αθήνα-Βηρυτός-Παρίσι.

Με τη συνεργασία του Μουσείου της Ακρόπολης

Είσοδος ελεύθερη
sgt.gr/fff5

ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΚΡΟΠΟΛΗΣ

ΜΕΤΑΡΡΥΘΜΙΣΗ ΚΑΙ ΙΔΕΟΛΗΨΙΑ

Της ΣΩΤΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Οι καλές προθέσεις για τη μεταρρύθμιση της παιδείας θα έχουν αποτέλεσμα αν συμφωνήσουμε, κατ' αρχή, ποιο θέλουμε να είναι το αποτέλεσμα. Εδώ το πράγμα μπερδεύεται: το Υπουργείο Παιδείας (και Θρησκευμάτων!) ορθώς προσβλέπει στην ενίσχυση του σχολείου και στη σταδιακή κατάργηση του φροντιστηρίου — όλοι έχουμε την παράλογη εμπειρία της μετατόπισης του ενδιαφέροντος από το λύκειο στο φροντιστήριο προκειμένου να μπούμε στο πανεπιστήμιο. Αν και τα σημερινά παιδιά, τα δήθεν υπερβολικά «επιβαρυνόμενα» με μαθήματα, έχουν αφεθεί να πιστεύουν ότι η σχολική και φροντιστηριακή πίεση είναι κατάρτα της δικής τους γενιάς, όλες οι εν ζωή γενιές στην Ελλάδα έχουν φοιτήσει σε φροντιστήρια. Στην τρίτη λυκείου και στην παλιότερη έκτη γυμνασίου, τα παιδιά επικεντρώνονται στα φροντιστηριακά μαθήματα* αλλά μάλιστα άρχιζαν την προετοιμασία για τις εξετάσεις στα ΑΕΙ ένα χρόνο νωρίτερα* συχνά πρόσθεταν ιδιωτικά μαθήματα στο σπίτι. Πριν από την πασοκρατία, δεν υπήρχαν τόσα πανεπιστήμια και ήταν απείρως δυσκολότερη η εισαγωγή στα υπάρχοντα μολοντί μετά το 1974 το επίπεδο των σπουδών κατέρρευσε: τη μάθηση αντικατέστησε το φοιτητικό κίνημα. Περίεργως, όλοι φαίνονταν ενθουσιασμένοι και περνούσαν υπέροχα: όσο πιο χαώδης ήταν η καθημερινότητα στα ΑΕΙ τόσο εντεινόνταν ο λαϊκός ενθουσιασμός.

Στη συνέχεια, η προπαγάνδα περί «των παιδιών των λαϊκών τάξεων» που μένουν εκτός του νυμφώνος — λες και υπάρχει τεράστιο πλήθος παιδιών «των αστικών τάξεων» ή λες και πρέπει όλος ο λαός να γίνει «επιστήμονας» (η λέξη είναι εύγλωττη για το πώς βλέπουμε τη γνώση) — κατέληξε στη δημιουργία ψευτο-ΑΕΙ με ψευτο-καθηγητές και ψευτο-φοιτητές* η τριτοβάθμια εκπαίδευση έγινε επισήμως μια φάρσα. Το πελατειακό κράτος διόρισε τους δικούς του και εξασφάλισε την κυριαρχία της ιδεολογίας. Δεν είναι λίγα τα στελέχη της σημερινής εξουσίας που έχουν συμμετάσχει σ' αυτή τη φάρσα και που υπερηφανεύο-

νται για το προπαγανδιστικό τους έργο — το οποίο, προφανώς, έχει αποδώσει: ο Έλληνας μαζάνθρωπος, ο κομφορμιστής, ο λουφάδορος, ο καλοπερασάκιας, ο αγράμματος που παριστάνει τον διανοούμενο είναι το προϊόν της διαδικασίας. Η ηγεμονική ιδεολογία στηρίχτηκε σ' αυτόν: αριστεροσύνη και life-style ή αριστεροσύνη και χωριάτι.

Το πρόβλημα τώρα είναι πώς θα προχωρήσει σε μεταρρυθμίσεις μια κυβέρνηση τόσο φτωχή σε ιδέες. Η αντίληψη της ενίσχυσης του λυκείου έναντι του φροντιστηρίου είναι βεβαίως σωστή* τι θα γίνει όμως με το τεράστιο δίκτυο της παραπαιδείας που έχει δημιουργήσει μια ολόκληρη συντεχνία εδώ και μισό αιώνα; Πώς θα αλλάξει το σχολειότανοικυβερνήσειςθωπεύουσυνδικαλιστέςκαθηγητέςκαι γονείς που συμμετέχουν σε μαθητικές καταλήψεις; Ο Έλληνας που παίζει το κομπολόι χαλαρά στο μνημείο του Αγνώστου Στρατιώτη ή κατεβαίνει σε συλλαλητήρια μαζί με ρασοφόρους και ρατσιστές — δηλαδή το κατασκευάσμα αυτού του σχολείου που συνδυάζει την εθνικιστική δεξιά με τη χυδαία αριστερά — είναι αντικείμενο πολιτικής κολακείας* τίποτα δεν μπορεί να αλλάξει αν δεν αλλάξει αυτή η νοοτροπία, αυτή η ψυχική ανισορροπία — την οποία επιδείνωσε η πολιτικοποίηση του σχολείου απομακρύνοντας ακόμα περισσότερο τους Έλληνες από τη γνώση.

Αναρωτιέμαι λοιπόν πώς άνθρωποι που δεν κατανοούν τι συνέβη στην παιδεία και τι θα μπορούσε να διορθώσει μια σχεδόν απελπιστική κατάσταση με πολλούς παράγοντες, είναι σε θέση να προχωρήσουν σε μεταρρυθμίσεις. Στο σχολείο έχει χαθεί — αν υπήρχε ποτέ — η ίδια η γλώσσα: χωρίς καλά επεξεργασμένο γλωσσικό όργανο, ο κίνδυνος εκφασισμού στον σύγχρονο κόσμο είναι τρομερός. Παράλληλως, δεν τίθεται κανένα ιδανικό ομορφιάς, δεν ενθαρρύνεται η αναζήτηση του ωραίου: οι μαθητές φαίνονται βολεμένοι σε βανδαλισμένα σχολικά κτήρια, δεν μαθαίνουν να σέβονται τον δημόσιο χώρο, ούτε να αναγνωρίζουν την αυθεντία, την «αρχή». Η δημοκρατία είναι το μοναδικό καθεστώς που εξαρτάται τόσο πολύ

από τα υποκείμενά της* τα υπόλοιπα συστήματα εξαρτώνται περισσότερο από τους μηχανισμούς. Οπότε, επιμένω στον κίνδυνο του εκφασισμού.

Οι πολιτισμοί που δεν έχουν γνωρίσει Αναγέννηση αποστρέφονται το καινούργιο. Το χαρακτηριστικό της Αναγέννησης ήταν οι ανοικτοί ορίζοντες, η περιέργεια του ανθρώπου, η θέληση να γνωρίσει... Εμείς θεωρούμε ότι τα ξέρουμε όλα. Και η κουλτούρα μας επιμένει στο ηθικό μέρος, στους προαιώνιους ηθικούς κανόνες, επικαιροποιημένους με την προαναφερθείσα αριστεροσύνη: δεν τίθενται καν τα μεγάλα προβλήματα της σύγχρονης ηθικής* δεν κάνουμε διάκριση ανάμεσα στη νομική ηθική και στην απελευθερωτική και δημιουργική ηθική. Δεν κάνουμε διάκριση μεταξύ morality και ethics. Ο ρυθμός μας είναι επαναληπτικός. Στην ελληνική κοινωνία είναι πολύ περιορισμένες οι ομάδες των ανθρώπων που καινοτομούν. Και η κοινωνία τους θεωρεί ανεπιθύμητους: προτιμά την ομφαλοσκόπηση και τη σιγουριά. Είμαστε τελευταίοι στην Ευρώπη σε ό,τι αφορά την καινοτομία και την έρευνα* δεν είναι οικονομικό ζήτημα* είναι ζήτημα μυαλού. Στο βάθος, ο λόγος για τον οποίον είναι διαλυμένη η παιδεία είναι ο φόβος μήπως ενισχυθεί το ρεύμα μιας ανησυχίας: τόσο η αριστερά — δηλαδή η συντήρηση — όσο και η Εκκλησία εμποδίζουν οποιαδήποτε αλλαγή. Αμφιβάλλω αν αυτή η διεστραμμένη συλλογική οντότητα μπορεί να μεταρρυθμίσει το σχολείο στην κατεύθυνση της γνώσης και της ψυχικής ανεξαρτησίας. Και μάλιστα σ' ένα περιβάλλον ασυνάρτητα επιτρεπτικό (ο υπουργός κάνει λόγο για σαββατόβραδα όπου τα παιδιά πρέπει να βγαίνουν και να πίνουν «το ποτό τους» σαν να μην έχει υπόψη του τον νόμο περί κατανάλωσης οινοπνευματωδών από ανήλικους) και συγχρόνως ασφυκτικό: η Ελληνίδα μάνα δημιουργεί τέτοιο βαθμό εξάρτησης ώστε τα παιδιά δεν γίνονται ποτέ ανεξάρτητοι πολίτες. Είναι γνωστά όλα τούτα: συμβίωση τριών γενεών σε ένα σπίτι, απουσία ιδιωτικότητας, κατασκευή μαμόθρεφτων — τα θεωρούμε γραφικά, χαριτωμένα ίσως. Θέλω να πω: πώς άνθρωποι και παρατάξεις που εξευτέλιαν την παιδεία θα μπορούσαν τώρα να να την εκσυγχρονίσουν; Πώς άνθρωποι που πιστεύουν στην απάτη του «ασύλου» και θεωρούν ασυχώρητο ελιτισμό την ακαδημαϊκή και κοινωνική φιλοδοξία θα κινηθούν στην κατεύθυνση της φιλομάθειας και της αξιοκρατίας; Μερικές φορές αισθάνομαι ότι δεν έχουμε καμιά ελπίδα. **Α**

Ο διαστρωφικός «ρεβιζιονισμός» του Ερντογάν και η παντουρκική παράνοια

Δεν είναι προεκλογικού χαρακτήρα η ρητορική του

Του ΝΙΚΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ

Ο Ταγίπ Ερντογάν βρέθηκε προ ημερών στο Ουζμπεκιστάν, μία από τις «θυγατέρες» των Τούρκων στις ευρωασιατικές στέπες. Στην ομιλία αναφέρθηκε με λεπτομέρειες στο 1922. Θύμιζε μάλιστα ποιητές και διανοούμενους της περιόδου εκείνης οι οποίοι από τη Σαμαρκάνδη εξύμνησαν τον αγώνα των Τούρκων και του στρατού του Κεμάλ Ατατούρκ εναντίον των Ελλήνων. Προκάλεσε εντύπωση αυτή η αναφορά. Όχι μόνον διότι προ ημερών από τη Σύμρνη ο Ερντογάν προχώρησε σε μία πολιτικά διαστρωφική παραχάραξη των ιστορικών ντοκουμέντων λέγοντας πως ο ελληνικός στρατός έβαλε φωτιά στην πόλη κατά την υποχώρησή του (οι πάντες γνωρίζουν πως η πυρκαγιά ξέσπασε 4 ημέρες μετά την αποχώρηση της ελληνικής δύναμης).

Πολλοί κατέληξαν στο συμπέρασμα πως ακόμη και οι αναφορές ακραίου χαρακτήρα, όπως αυτή, εντάσσονται στην προεκλογική ρητορική του προέδρου της Τουρκίας. Η αναφορά του ωστόσο στο ίδιο θέμα κατά την επίσκεψή του στο Ουζμπεκιστάν ενδεχομένως να προδίδει άλλες σκέψεις. Ο ευρύτερος χώρος της Κεντρικής Ασίας με τις πρώην Σοβιετικές Δημοκρατίες αποτελεί το φυτώριο του Παντουρκισμού. Την ιστορία της Παντουρκικής - Παντουρανικής δυναμικής πυροδότησε όχι ένας ισλαμιστής, αλλά ο άνθρωπος που έβαλε τις βάσεις του οικονομικού φιλελευθερισμού, δυτικίστροφος μεν αλλά ο πρώτος που έθεσε

το ζήτημα του «Turk Islam Sentezi», που σημαίνει «Σύνθεση Ισλάμ και Τουρκίας», ο Τουργκούτ Οζάλ. Είναι ο άνθρωπος που πρώτος μίλησε για τον Τουρκισμό από τη Δυτική Κίνα και τους Ουιγούρους έως τη Βαλκανική. Αυτόν τον χώρο είχε στη σκέψη του ο Αχμέτ Νταβούτογλου, όταν συνέταξε το γνωστό «Δόγμα» με το οποίο συναινούσε απόλυτα ο Ταγίπ Ερντογάν.

Το τουρκικό πολιτικό σκηνικό κυριαρχείται ως προς την εθνικά τουρκική του διάσταση από δυνάμεις που κινούνται μεταξύ ακραίου και ακροδεξιού τύπου εθνικισμού έως τον ιδιότυπο ισλαμικό νεο-οθωμανισμό του Ταγίπ Ερντογάν. Μόνο το κουρδικό κόμμα HDP διαφοροποιείται από αυτήν τη γενική εικόνα. Έχουμε να κάνουμε δηλαδή με ένα ιδεολογικά πακτωμένο ακροατήριο το οποίο τα τελευταία δύο χρόνια εισπράττει έναν ισοπεδωτικό εθνικιστικό πολιτικό λόγο από τον κυβερνητικό σχηματισμό έως την αντιπολίτευση, κεμαλική, εθνικιστική και την ακραία ακροδεξιά της έκφραση. Αυτό το τονίο δυστυχώς καλύπτει περισσότερο από το 80% του πολιτικού φάσματος. Κατά την προεκλογική περίοδο αναμένεται πως κάθε συνιστώσα του λαϊκιστικού - εθνικιστικού χώρου, συμπεριλαμβανομένου του επεκτεινόμενου διαρκώς «ισλαμοφασισμού» στην Παιδεία, στα ΜΜΕ και άρα στην καθημερινότητα του τούρκου πολίτη. Η κοινωνία στην Τουρκία βιώνει ένα πρωτόγνωρο συναίσθημα «εθνικής αυτοπεποίθησης», ιδιαίτερα μετά την εκστρατεία του Αφρίν. Στον εμπλουτισμό αυτού

του «συναισθήματος εθνικής αυτάρκειας» συνεισφέρουν όλοι οι μηχανισμοί διαμόρφωσης κοινής γνώμης. Ο αντιαμερικανισμός και ο αντιευρωπαϊσμός, καθώς και η αντιπαλότητα με το Ισραήλ, αποτελούν βασικά «κλειδιά» σε αυτό το ιδεολογικό στίγμα.

Οι σχεδιασμοί των Δυτικών, ΗΠΑ, Γαλλίας και Μεγάλης Βρετανίας για την τρέχουσα περίοδο σε αυτήν την περιοχή, είναι από θολοί έως και πειραματικού χαρακτήρα. Η τάση που κυριαρχεί είναι διπλής όψεως. Από τη μία να περιοριστεί έως και να ακυρωθεί η σχέση της Τουρκίας με τη Ρωσία και από την άλλη να διασωθεί η σχέση του NATO με την Άγκυρα. Το εγχείρημα είναι σχεδόν ανέπι-

κτο να υλοποιηθεί διότι κυρίαρχη τακτική της Άγκυρας είναι να απειλεί χωρίς να το διατυμπανίζει με την αποσταθεροποίηση της νοτιοανατολικής πτέρυγας της Συμμαχίας. Το NATO πιέζει τη Ρωσία σε έναν κάθετο άξονα από τις Βαλτικές χώρες και την Ουκρανία έως τα Βαλκάνια, στην Ανατολική Μεσόγειο και τη Συρία. Η επιλογή αυτή έχει περισσότερο αποσταθεροποιητική τη Συμμαχία παρά το αντίθετο, που ήταν και το ζητούμενο λογικά. Σύμφωνα με πληροφορίες από τα νατοϊκά στρατηγεία, οι επόμενοι σχεδιασμοί δεν συμπεριλαμβάνουν την Τουρκία. Αναγκαστικά λοιπόν αναβαθμίζονται άλλοι περιφερειακοί παράγοντες στη νοτιοανατολική Ευρώπη. Το ζήτημα δεν είναι απλά «χωροταξικό». Είναι στρατηγικού χαρακτήρα.

Αναγκαστικά οι ΗΠΑ και η Γαλλία, εκ των πραγμάτων και η Μεγάλη Βρετανία λόγω των δύο βάσεων της στην Κύπρο, αναλαμβάνουν τον κύριο ρόλο στην περιοχή. Η Ελλάδα δεν έχει άλλη επιλογή από το να συμμετέχει σε αυτόν τον σχεδιασμό. Είναι πρόδηλο πως μέχρι στιγμής δεν διαπραγματεύεται. Ακολουθεί ένα τσουνάμι εξελίξεων.

Όλα δείχνουν πως η μετεκλογική Τουρκία με τον

Ερντογάν πανίσχυρο πρόεδρο ενδεχομένως να ολοκληρώσει έναν σχεδιασμό που ξεκίνησε με τον Τουργκούτ Οζάλ ως δυτικοφιλή παρεκτροπή για να διαμορφωθεί ιδεολογικά από τον Αχμέτ Νταβούτογλου ως προοπτική αναβίωσης ενός σύγχρονου Οθωμανισμού και να καταλήξει μετά από τις περιπέτειες ενός αμφιλεγόμενου πραξικοπήματος σε μία επιθετική διεκδίκηση ρόλου στην Εγγύς Ανατολή.

Με λίγα λόγια, είναι πια πολλοί εκείνοι οι οποίοι στοιχηματίζουν πως ο ιδεολογικός νεο-οθωμανικός επεκτατισμός της Τουρκίας προς Ανατολάς, Νοτίως και Δυτικά (Αιγαίο - Ανατολική Μεσόγειο - Μαύρη Θάλασσα) δεν θα περιοριστεί

σε μία προεκλογική ρητορική, ούτε έχει ημερομηνία λήξης τις εκλογές του Ιουνίου.

Σε περίπτωση που εκραγεί το μέτωπο Ισραήλ - Ιράν, προοπτική πιθανότατα στο αμέσως επόμενο χρονικό διάστημα, τότε όλο το παραπάνω σκηνικό περιπλέκεται ακόμη περισσότερο. Η Τουρκία δεν ήταν και δεν είναι «φυσικός» σύμμαχος της Περσίας. Ανήκει ιστορικά στο αντίθετο ακριβώς στρατόπεδο. Το τουρκικό Ισλάμ είναι σουνιτικό. Το περσικό Ισλάμ είναι σιιτικό. Μέρα με τη νύχτα, δηλαδή. Οι δύο αυτές οντότητες επιχειρούν να διαφαλίσουν τη μεγαλύτερη δυνατή επιρροή, κάθε μία για το Δόγμα που εκφράζει. Τα σύνορα μεταξύ Σουνιτών και Σιιτών στην Εγγύς Ανατολή, όπως αυτά έχουν διαμορφωθεί εδώ και αιώνες, δεν είναι πλέον σταθερά. Μιλάμε για αποσταθεροποίηση μίας τεράστιας περιοχής στον ιστορικό Μεσαίο Χώρο.

Είναι πια πολλοί εκείνοι που αντιλαμβάνονται πως οι «ρεβιζιονιστικές» αναφορές του Ερντογάν και η διαστρωφική παραχάραξη της ιστορίας είναι κομμάτι μίας συγκεκριμένης αντίληψης για τον στρατηγικό ρόλο της Τουρκίας στον 21ο αιώνα. Δεν θα ξεμπερδέψουμε σύντομα. **Α**

Ο ΙΔΕΟΛΟΓΙΚΟΣ ΝΕΟ-ΟΘΩΜΑΝΙΚΟΣ ΕΠΕΚΤΑΤΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΤΟΥΡΚΙΑΣ ΔΕΝ ΘΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΤΕΙ ΣΕ ΜΙΑ ΠΡΟΕΚΛΟΓΙΚΗ ΡΗΤΟΡΙΚΗ, ΟΥΤΕ ΕΧΕΙ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΛΗΞΗΣ ΤΙΣ ΕΚΛΟΓΕΣ ΤΟΥ ΙΟΥΝΙΟΥ

“ ΜΟΝΟ
ΟΜΑΔΕΣ
ΧΟΡΗΓΕΙ
Ο ΟΠΑΠ; ”

mathetonopap.gr **GO**

ΕΧΕΙΣ ΑΠΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΠΑΠ
ΚΑΙ ΤΑ ΠΑΙΧΝΙΔΙΑ ΤΟΥ;

Μπες στο **www.mathetonopap.gr**,
κάνε την ερώτησή σου και
βρες τις απαντήσεις που θα λύσουν
κάθε σου απορία σχετικά με τον ΟΠΑΠ.

Το «Δέντρα, πολλά δέντρα» (εκδόσεις «Πόλις») κινείται με πολλή επιτυχία, σχεδόν υβριδικά, μεταξύ πεζογραφίας, προσωπικής μαρτυρίας και ονείρου. Η Ρούλα Γεωργακοπούλου, δημοσιογράφος και συγγραφέας, έβγαλε ένα βιβλίο που είναι ταυτόχρονα ταχτοποίηση λογαριασμών (με την καλή, την καλύτερη έννοια) προς τη νεκρή μάνα που έσβηνε από άνοια, αλλά και αυτοϊχνηλασία. Μιλήσαμε για αυτό στη συνέντευξη-συζήτηση που ακολουθεί. Και για να πλουτίσω το αποτέλεσμα και να πάρουμε μια καλύτερη ιδέα, τη συμπληρώνω μ' ένα απόσπασμα, ένα μόνο χαρακτηριστικό δείγμα από την απεριγράπτη, φρενήρη γραφή/γλώσσα της.

Διαβάζοντας το βιβλίο, μου δινόταν η εντύπωση πως ήταν ταυτόχρονα α) ανοιχτή επιστολή στη μάνα σου β) εξιστόρηση της μεταξύ σας σχέσης γ) στοιχεία αυτοβιογραφίας, ενηλικίωσης ακριβέστερα. Είχα μέσα μου ένα πιστικό αυτοβιογραφικό υλικό που έπρεπε να το φέρω βόλτα, γιατί δεν πιστεύω ότι η πεζογραφία είναι ο κατάλληλος τόπος να πει κανείς τον πόνο του χύμα και τσουβαλάτα χωρίς να μπει στον κόπο να πεζογραφήσει. Άφησα για λίγο το ένστικτό μου να εντοπίσει το ουσιώδες σε όλη αυτή την ιστορία και νομίζω ότι το βρήκα εκεί που το βρίσκω πάντοτε: στη γλώσσα της ηρωίδας μου. Αυτή θα μου έλεγε όση αλήθεια είχα δικαίωμα να μάθω.

Ήσασταν τρεις αδερφές, από πατέρα γιατρό. Η μία ακολούθησε το πατρικό επάγγελμα. Η επαναλαμβανόμενη φράση «αυτή που δεν έγινε / δε θα γινόταν κ.λπ. γιατρός» αντανάκλα οικογενειακό καμμό, είναι συγγραφική περιφραση ή κάτι τρίτο; Περί καλύτερα ότι είναι ένα αστέιο, ένα τρικ. Ο τρόπος που βρήκα για να συνοψίσω ένα πολύ μπανάλ οικογενειακό δραματάκι: την υποχρέωση των παιδιών να ακολουθούν το επάγγελμα των γονιών τους. Κυρίως όμως ήθελα να στείλω τα σέβη μου στις αδελφές μου. Στη μία που «έγινε» μια εξαιρετική γιατρός, υποχρεώνοντας έτσι τον πατέρα μου να υποχωρήσει από την κορυφή της οικογενειακής πυραμίδας και να της παραχωρήσει την εξουσία του, και να βγάλω το καπέλο μου στην άλλη που «δεν έγινε», την επαναστάτρια, την ανυπότακτη της υπόθεσης που τα βρόντηξε λίγους μήνες πριν από το πτυχίο της Ιατρικής για να κάνει αυτό για το οποίο ήταν πραγματικά φτιαγμένη.

Πώς αντέδρασαν οι αδερφές σου, όταν διάβασαν το βιβλίο ολοκληρωμένο; Στενοχωριέμαι γιατί μου είπαν ότι κλάψανε, ενώ εγώ ήθελα να γελάσουν. Μπορεί όμως και να μου έκαναν πλάκα γιατί ξέρουν το ψώνιο που έχω, να κάνουν τους άλλους να γελάνε.

Ακόμα και σ' ένα βιβλίο με τέτοιο θέμα, το γράψιμό σου δεν δείχνει να «σοβαρεύεται». Με τρομάζεις τώρα. Η τελευταία φορά που μου ζήτησαν να σοβαρευτώ ήταν όταν ήμουν έξι χρονών. Νόμιζα ότι είχα ξεμπερδέψει απ' αυτή την υποχρέωση.

Πίσω απ' όλα, πρωταγωνιστεί –αλλού αφανώς, αλλού φανερά– η πόλη των παιδικών σας χρόνων, η Καλαμάτα, αλλά και μια εποχή, οι δεκαετίες '60-'70. Και στην πόλη και στην εποχή, μοιάζει οι γονείς σας να αποτελούσαν ένα σημαντικό κοινωνικό επίκεντρο, που πολλοί «αντέγραφαν». Κανείς δεν αντέγραφε κανέναν. Όλα τα παιδιά φαντάζονται, αποδίδουν στους γονείς τους ιδιότητες παντοδυναμίας, μεγεθύνοντας κάποια χαρακτηριστικά τους. Αυτή είναι όλη κι όλη η εικόνα. Όσο



ΜΑΜΑ, ΜΕ ΘΕΛΕΙΣ ΓΙΑ ΜΑΜΑ ΣΟΥ;

Η Ρούλα Γεωργακοπούλου στέλνει ανοιχτή επιστολή στη μητέρα της στο συγκινητικό αστέιο αυτοβιογραφικό βιβλίο «Δέντρα, πολλά δέντρα»

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΦΥΣΣΑ
Φωτό: ΘΑΝΑΣΗΣ
ΚΑΡΑΤΖΑΣ

για την πόλη, τις εφημερίδες, τη μετανάστευση, τη δικτατορία και τα υπόλοιπα, αυτά ήταν τα κεφάλαια της δημόσιας ζωής μας. Με εφημερίδες, δικτατορία, μετανάστες και μισόλογα μεγαλώσαμε. Ο ομφαλός της Γης η πόλη μας και το αιώσιο παρόν η δικτατορία. Η μαγική στιγμή που η αίσθηση της ιστορικότητας συναρτάται με την ακινησία. Αντιπιστημονική, αλλά ψυχικά υπαρκτή φάση. Ήθελα να την καταγράψω για να «νομιμοποιηθεί» και να μη χαθεί μέσα στα τόσα.

Ο κόσμος του βιβλίου είναι κατά βάση γυναικείος. Υπάρχουν κατά τη γνώμη σου προϋποθέσεις για να «μπει» ένας άντρας στο βιβλίο σου; Τι προϋποθέσεις εννοείς; Τις πιο συγκινητικές και βαθιές παρατηρήσεις τις έχω δεχτεί από άντρες αναγνώστες. Από την άλλη, εμείς οι αναγνώστριες, έχουμε ανεβάσει στους ουρανούς την αντρική λογοτεχνία χωρίς ποτέ να παραπονεθούμε για μανίκια, μπατζάκια, ορμόνες, ορμές, συμπεριφορές και συνήθειες 100% τεστοστερονούχες. Και δεν νομίζω ότι είμαστε πιο έξυπνες. Αλίμονο, λοιπόν, αν μας χώριζε ένα μανίκι ρεγκλάν! Άλλωστε δεν είναι πια καθόλου της μόδας.



Ποιο ρόλο παίζουν στην αφήγηση οι θηλυκές βοηθοί, που, σε διαφορετικές χρονικές στιγμές, βοηθάνε στο σπίτι και/ή στην αρρώστια; Για μένα ήταν μια ακόμη εκδοχή του μητρικού, κάποιες φορές πολύ πιο επιδραστική κι από την ίδια τη μητέρα. Σου παρείχαν περίπου τα ίδια, ασφάλεια, αποκλειστικότητα, αυθεντία, αγάπη, στοργή, χωρίς όμως να γίνονται ποτέ υπερερωτικές θεότητες. Τις αγαπώ, τις πενθώ και τις αναζητώ πάντα, γιατί μεταξύ άλλων με βοήθησαν να

περάσω ψυχικά από το αριστοκρατικό πολίτευμα της βιολογικής μητέρας στην πλέρια δημοκρατία του διαφορετικού και του «άλλου» ανθρώπου.

Υπάρχουν συγγραφικοί «πρόγονοι» για το συγκεκριμένο βιβλίο; Μα βέβαια. Είναι όλα τα βιβλία που έχω διαβάσει στη ζωή μου. Τα κηρύσσω όλα πρόγονους μου. Ακόμα κι εκείνα που δεν μου άρεσαν ή άφησα στη μέση.

Απολαύστε ένα κομμάτι από μια υπέροχη συγγραφέα...

» *Επισήμως, δεν μου ζητήθηκε ποτέ να διαλέξω ανάμεσα στη λογοτεχνία του πατέρα μου και τη λογοτεχνία της μητέρας μου, ήταν όμως σα να μου ζητήθηκε. Αν δεν με είχαν τρομάξει τόσο πολύ αυτοί οι δυο, να μη μιλάω με αγνώστους «γιατί υπάρχουν πολλοί ανώμαλοι γύρω-γύρω», ευχαρίστως θα είχα εντυφρήσει στις λογοτεχνίες κι άλλων ανθρώπων που συναντούσα εδώ κι εκεί, λαθραγνώστες εφημερίδων στο πρακτορείο του παππού μου, κάποιους να ρίχνουν δελτία στα προποτζίδικα, άλλους να ψάχνουν για τα γυαλιά τους ενώ τα φοράνε, να διαλέγουν με περίσκεψη λαχεία εκβιάζοντας τη δυνατότητα των αριθμητικών συνδυασμών ή να μιλάνε έχοντας στο στόμα τους ένα ματσάκι καρφίτσες, στα ραφτάδικα που ήταν στις πίσω αυλές του σπιτιού μας που όμως επικοινωνούσαν με τις δικές τους ανεμπόδιστα.*

Με ενδιέφερε κυρίως το σημείο όπου, κόβοντας οι μοδίστρες το ύφασμα, σιγοντάριζαν το ρυθμό της ψαλιδιάς ανοιγοκλείνοντας το σαγόνι τους. Αυτόν ειδικά τον αλεξανδρινό στίχο, θα ήθελα πολύ να τον είχα γράψει εγώ. Αν ήμουν περισσότερο φιλομαθής και λιγότερο φοβητιστέρα, σίγουρα θα είχα πάρει από πίσω, να φτάσω μέχρι τη φωλιά τους, τους ουκ ολίγους σαλούς που είχε η πόλη μας, για τους οποίους πάντα φυλάγαμε όλοι μας ένα κομμάτι ψωμί. ▣

→ d.fyssas@gmail.com

IB SCHOLARSHIPS

Το ίδρυμα Stelios Philanthropic Foundation*

ΠΡΟΣΦΕΡΕΙ 3 ΠΛΗΡΕΙΣ ΥΠΟΤΡΟΦΙΕΣ ΣΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ IB ΤΩΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗΡΙΩΝ ΔΟΥΚΑ



* ΤΟΥ ΣΙΡ ΣΤΕΛΙΟΥ ΧΑΤΖΗΔΑΝΝΟΥ
ΑΠΟΦΟΙΤΟΥ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΗΡΙΩΝ ΔΟΥΚΑ 1984

+

Education Business Awards

Κατηγορία «Επιβράβευση της Αριστείας»

2017 // Silver Βραβείο

2016 // 1ο Βραβείο



BOARDING PASS



ΓΙΑ ΜΑΘΗΤΕΣ

Γ' ΓΥΜΝΑΣΙΟΥ

ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ ΓΙΑ

Α' ΛΥΚΕΙΟΥ + IB

ΔΙΑΡΚΕΙΑ

3 ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΑ ΕΤΗ

ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ ΑΙΤΗΣΕΩΝ

09/05 2018

ΗΜΕΡ. ΕΞΕΤΑΣΕΩΝ

13/05 2018

ΤΥΠΟΣ

100% ΥΠΟΤΡΟΦΙΑ

> οι υποψήφιοι θα πρέπει να έχουν τελικό βαθμό 19+

> προτεραιότητα θα δοθεί σε αιτήσεις υποψηφίων με χαμηλό οικογενειακό εισόδημα

> οι υποτροφίες έχουν 3ετή ισχύ μέχρι την ολοκλήρωση της φοίτησης στο πρόγραμμα IB



www.doukas.gr



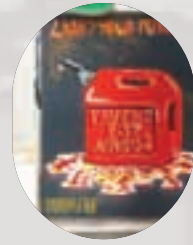
210-6186000 εσωτ.0637



ipotrofies@doukas.gr



9.00ημ - 5.00μμ



BARBA DEE

ΣΕ ΠΡΟΚΑΛΕΙ ΝΑ ΒΑΛΕΙΣ ΦΩΤΙΑ ΣΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΣΟΥ

Είναι ο νέος street artist για τον οποίο μιλάει αυτή τη στιγμή η Αθήνα

Της ΦΙΛΙΠΠΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗ



Κόκκινο, κίτρινο, μαύρο και άσπρο και ένα δυνατό σύνθημα «Light your Future Bright» έχουν κατακλύσει εδώ και κάποιους μήνες τους τοίχους του ιστορικού κέντρου. Τα νέα αυτά κομμάτια street art ανήκουν σε έναν νέο και ανερχόμενο καλλιτέχνη της εν λόγω σκηνής, τον Barba Dee.

Ο Barba Dee ανακαλύπτει τον εαυτό του μέσα από το πάθος του για το illustration, τη ζωγραφική και το street art και με το τελευταίο είναι που ασχολείται πιο ενεργά τον τελευταίο καιρό. Για εκείνον είναι μία φυσική εξέλιξη, άλλωστε ασχολείται από την εφηβεία με το graffiti. «Ζωγράφιζα από παιδί και πρώτη φορά έκανα graffiti ως έφηβος. Έκτοτε αυτά παραμένουν μία συνεχόμενη γραμμή στη ζωή μου. Αυτό που ουσιαστικά αλλάζει είναι ότι μια μέρα επιλέγεις να πάρεις τον τίτλο του illustrator ή του street artist, διότι συνειδητά πλέον γνωρίζεις ότι αυτή η ταυτότητα σε εκφράζει. Η αλήθεια είναι πως όταν ήμουν παιδί έβαφα χωρίς κριτήριο, ήταν μία πράξη από εμένα για μένα. Στην ενήλικη ζωή μου έπαψα να ζωγραφίζω στον δρόμο γιατί για εμένα το street art είναι η αρχή μιας συνομιλίας και δεν ήθελα να βιάσω αν δεν είχα κάτι να πω. Τώρα βιάω γιατί έχω κάτι να δηλώσω, έστω και από προσωπική ανάγκη, τουλάχιστον μπορώ να υποστηρίξω τη θέση μου».

Τα έργα του Barba Dee είναι ένα έντονο σκούνημα στον ώμο. «Light your Future Bright» είναι η έκφραση που συνήθως τα συνοδεύει και αποτελεί μια πρόκληση σε όσους από εμάς έχουμε αδρανήσει. «Η θεματική των έργων μου προέρχεται από πράγματα που με αφορούν, δεν θα μπορούσα ποτέ να εκπροσωπήσω κάτι που δεν νιώθω. Έτσι η σειρά των έργων "Light Your Future Bright" είναι μια δήλωση προτροπής προς όλους όσοι νιώθουν ότι έχουν κάποιο όνειρο, να το κυνηγήσουν, σε όσους έχουν αμφιβολίες να γίνουν doers, ενάντια σε αυτούς που σε κάνουν να νιώθεις ανίκανος, "βάλε φωτιά στο μέλλον σου". Καμία ιδέα δεν είναι αρκετά καλή έως ότου γίνει πράξη. Βαρέθηκα να ακούω νέους να παραπονιούνται για το τι δεν μπορούν να κάνουν χωρίς καν να προσπαθούν. Λυπάμαι ακόμα περισσότερο για αυτούς που δεν έχουν καν όνειρα. Όνειρα που θα κάνουν τη μίζερη ζωή μας λίγο πιο όμορφη και όχι μεγαλειώδεις κατασκευασμένες επιθυμίες».

Η παλέτα των έργων του, το κόκκινο, κίτρινο, μαύρο άσπρο προέρχεται από το βασικό στοιχείο της σειράς «Light Your Future Bright» το οποίο είναι η φωτιά, η οποία πιστεύει ότι λειτουργεί με δύο τρόπους, «μπορεί να δράσει ευεργετικά αλλά και καταστροφικά. Το μόνο σίγουρο είναι ότι η φωτιά προκαλεί μία διαδικασία μεταβολής είτε προς κάτι καλύτερο είτε προς κάτι χειρότερο».

Τα έργα του τα συναντά κανείς σε κεντρικά σημεία της πόλης για να υπάρχει, όπως λέει ο ίδιος, μεγαλύτερη αλληλεπίδραση με τον κόσμο. Συνήθως, οι επιφάνειες που

επιλέγει είναι αυτές που θα του δημιουργήσουν το λιγότερο πρόβλημα. «Η Αθήνα είναι μία ζούγκλα οπότε δρω με τρόπο που δε θα προκαλέσω τα άλλα θηρία. Προσέχω να μην πατάω άλλους γκραφιτάδες και οι επιφάνειες να είναι μέρη εγκαταλελειμμένων κτιρίων, από μεταλλικές πόρτες ή γρίλιες μέχρι τοίχους. Γενικώς, μέρη που ακόμα κι αν με συλλάβουν, θα έχω λιγότερες πιθανότητες να μπλέξω».

Τελευταία έχει ανάψει και πάλι η συζήτηση για το graffiti και το street art στην Αθήνα. Πολλοί είναι εκείνοι που υποστηρίζουν ότι η κατάσταση είναι πλέον ανεξέλεγκτη και ότι οι κάτοικοι και τα κτίρια της πόλης υποφέρουν ζώντας ανάμεσα σε ταγκιές και μουτζούρες. Ότι η Αθήνα έχει γίνει μία υπαίθρια ατραξιόν για τουρίστες που διψούν για «underground» και αναζητούν στους τοίχους την έκφραση των ντόπιων στα χρόνια της κρίσης, αλλά και πόλος έλξης για ξένους που έρχονται μόνο και μόνο για να βάψουν χωρίς επιπτώσεις, κάνοντας ακαλαίσθητες μουτζούρες ή throw ups πάνω σε αξιόλογα κομμάτια των ντόπιων street artists. Η άποψη ενός street artist, όπως ο Barba Dee, έχει ιδιαίτερο ενδιαφέρον.

«Είναι αλήθεια ότι η Αθήνα έχει γίνει πόλος έλξης πολλών γκραφιτάδων παγκοσμίως. Ηελευθερία που προσφέρει είναι μάλλον μοναδική και στα μάτια των ξένων καλλιτεχνών και αυτό πρέπει να φαντάζει παράδεισος. Από εκεί και έπειτα θεωρώ ότι οι δρόμοι μιας πόλης λένε την πραγματική ιστορία της, έτσι και οι δρόμοι της Αθήνας είναι βρώμικοι παράλογο που θέλουμε να νιώθουμε καθαροί. Οι κάτοικοι βιώνουν την καταπίεση και είναι δυστυχισμένοι, άρα οι δρόμοι θα το μαρτυρούν. Θέλουν να κάνουν την Αθήνα τουριστική ατραξιόν για να βγάλουν χρήματα, όπως κάνουν στα νησιά. Τότε θα πρέπει να αποδεχτούν και τους γκραφιτοτουρίστες που θα έρθουν να βάψουν τόσο εύκολα τους τοίχους τους, όσο εύκολα αγοράζουν σουβενίρ οι υπολοιποι τουρίστες. Όσον αφορά τα αξιόλογα κομμάτια street art, έχω να πω ότι όσο δεν υπάρχουν κριτικοί street art και δεν μπαίνει εισιτήριο για να δεις τα κομμάτια στους τοίχους, τότε κανείς δε θα είναι σε θέση να κρίνει τι μπορεί να είναι αξιόλογο ή όχι. Αν η κοινωνία που ζούσαμε ήταν καλαίσθητη και ευτυχισμένη, ίσως το graffiti να ήταν λουλούδια και ηλιοβασιλέματα, αλλά έλα που δεν είναι. Τα όρια στο graffiti και στο street art μπαίνουν από δύο μεριές. Από τη μία είναι οι ίδιοι οι δημιουργοί, πόσο μακριά μπορούν να το τραβήξουν και τι ανάγκες έκφρασης έχουν. Από την άλλη είναι η ίδια η κοινωνία, η οποία αποτελεί το κοινό αυτής της τέχνης. Υπάρχουν έργα που μένουν ανέπαφα για να χροιά, που είναι διάφορα ή ακατανόητα, αυτά που καταστρέφουν οι θρησκευτικοί, ακόμη συνθήματα στους τοίχους που παίζουν κάθε μέρα στα social media. Όλα αυτά κρίνονται από το κοινό τους το οποίο είναι οι πολίτες. Ένα καλό παράδειγμα των ορίων αυτών ήταν το graffiti στο Πολυτεχνείο όπου οι καλλιτέχνες έθεσαν καινούργια όρια που το κοινό δεν ήταν έτοιμο να δεχτεί».



18

BARBA
DEE

ΥΑΡΑΥΑΙΚΟΙ
ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ
ΕΠΙΣΤΗΜΕΣ ΠΑΝΑ
ΑΝΕΙΣΤΑΙ - ΠΑΙΝΩΜΕΝ
ΤΗ ΜΕΡΑΤΕ - ΔΑΡΤΕΣ
6943110468

LIGHT YOUR FUTURE

YO!
USE

Ο άνθρωπος με το απερόλ, παρήγορος παρατηρητής των πάντων

Ο Παναγής Παναγιωτόπουλος «διαβάζει» τη φωτογραφία



M

ια δεκαετία πριν, μαζί με την κρίση των subprimes, τα λεγόμενα δίκτυα κοινωνικής δικτύωσης έμπαιναν στη ζωή μας. Οι μεγάλες μάζες δικτυώθηκαν ανελέητα, έπλεξαν ιστούς επικοινωνίας και «επαφής» και ενεπλάκησαν σε αυτούς, καταργώντας οριστικά χωρισμούς και αποστάσεις του παρελθόντος.

Όσα είχε ήδη από τον 20ό αιώνα υπονομούσει η κουλτούρα της οικειότητας και η αποθέωση της καταναλωτικής ευδαιμονίας, ρευστοποιούνταν μέσα από την πύκνωση των διαπροσωπικών σχέσεων. Τότε είναι που έγινε της μόδας η παλιά ιδέα ότι στον πλανήτη είμαστε όλοι συνδεδεμένοι μεταξύ μας με κάποια μορφή γνωριμίας και με μέγιστο επίπεδο διαχωρισμού τα έξι άτομα.

Με άλλα λόγια ο κάθε ένας από εμάς ενεπλάκη σε ένα λίγο ανούσιο αλλά ανακουφιστικό παιχνίδι να σκέφτεται πόσο απέχει –πόσους ανθρώπους απέχουμε– από οποιονδήποτε άλλον. Μπορούσες να σκέφτεσαι π.χ. αν ήσουν παλιός φοιτητής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών ότι βρισκόσουν εντός αυτών των βαθμίδων εγγύτητας με τη Βασίλισσα της Αγγλίας, αφού είχες γνωρίσει κάποτε τον Πίωργο Αλογοσκούφη, που γνώριζε τον Κώστα Καραμανλή του οποίου ήταν υπουργός, που γνώριζε τον Άγγλο Πρωθυπουργό, που γνώριζε τη Βασίλισσα της Αγγλίας.

Ίσως ομορφότερο παράδειγμα φαντασιστικής εγγύτητας και επιπέδων διαχωρισμού να είναι η εξής ακολουθία: ο υποφαινόμενος έχει μια φίλη διαφημιστριά που γνωρίζει από τη δουλειά της τον Ευθύμη Φιλίππου, σεναριογράφο του κινηματογραφιστή Πίωργου Λάνθιμου ο οποίος γνωρίζει την ηθοποιό Νικόλ Κίντμαν με αποτέλεσμα να απέχωμόνον μίαν Έφρη (η φίλη), έναν Ευθύμη και έναν Πίωργο από τη Νικόλ.

Οι φαντασιστικές αυτές αλυσίδες συναντήθηκαν με την επέκταση της οικειότητας και την επιτάχυνση των γνωριμιών μας. Η πιο απαιτητική και πιο μοντέρνα μορφή διαπροσωπικής σχέσης, η φιλία, έφτασε το όριο των 5.000 και η από καιρό δρομολογημένη εντύπωση εγγύτητας με τα πρόσωπα της εξουσίας ή του θεάματος, της πολιτικής και του ελεύθερου χρόνου με τον απλό, καθημερινό μας εαυτό παροξύνθηκαν. Έφτιαξαν στροβίλους εντυπώσεων, είδωλα που καταργούσαν τις γεωμετρικές διαφορές μεταξύ ασήμαντων και διάσημων, εξουσιαστών και εξουσιαζόμενων, οικείων και ξένων. Η ινσταγματική δημοκρατία το επέτεινε: όλα μπορούσαν να μοιάζουν πολυτελή για τον φτωχό και ο πλούσιος μπορούσε να απεικονίζει ένα εξαιρετικό πιάτο μέσα σε μια βρώμικη πόλη γεμάτη ερείπια, τα γυμνά πόδια μιας επίγειας θεάς πατούσαν το λερωμένο δάπεδο ενός εγκαταλειμμένου εργοστασίου. Και όλα αυτά τη στιγμή που οι εισοδηματικές αποστάσεις μεταξύ ανθρώπων και αδύναμων μεγαλώνουν και που ο φόβος της διάλυσης παραδοσιακών αναφορών από την επέκταση του νεοφιλελευθερισμού στη σφαίρα των συμβόλων, της οικογένειας, και η ρευστοποίηση του έθνους παράγουν βαθιά ανασφάλεια. Τη στιγμή που η ρευστοποίηση των οριζόντων, η ενοχοποίηση της Ιστορίας των εθνών, η κατάργηση του δικαιώματος προανατολισμού στο μέλλον, η εξάτμιση των στερεών μορφών θεσμικής εξουσίας, η διακωμώδηση κάθε μεγάλου συμβολισμού στρέφουν τον οικείο άνθρωπο σε απόμακρο και αυταρκικούς ηγέτες. Σε εκείνους που στέκονται μακριά του και του εξασφαλίζουν ασφάλεια, οντότητα και ενίοτε ένα δικαίωμα στον θαυμασμό του ισχυρότερου.

Κοντά και μακριά μας λοιπόν, μεγαλειώδες και εξευτελισμένο, παγκόσμιο και του glam, και μαζί κολλημένο στον βάλτο της δόθεν βυζαντινής και δόθεν αιώνιας Ελλαδίτσας, α-

στείο και βαρύ, χαρμολυπημένο και εκστατικό μπροστά στην απαστράπτουσα σιωπηλή πανέμορφη γυναίκα του τυραννικού συζύγου αυτό που βλέπουμε εδώ. Έναν συγχυτικό και ρευστοποιημένο παγκόσμιο και ελληνικό ψυχισμό και μια παρανοϊκή αυξομείωση των αποστάσεων από την πολιτική εξουσία δείχνει αυτό το μιμίδιο, με την παραποικιακή μηχανική του κολάζ που ενώνει εμπειρίες και εμβληματικές μορφές σε ένα στατικό πλάνο χιουμοριστικού μηδενισμού.

Αυτό έφτιαξε ο επινοητικός ανώνυμος τοποθετώντας τη σκηνή της δράσης στον κήπο του Λευκού Οίκου την ημέρα της επίσημης επίσκεψης του Γάλλου Προέδρου Μακρόν.

Οι δύο Πρόεδροι, πεντακάθαροι, κοστουμαρισμένοι, τελετουργικά φτναρίζουν το χώμα για να φυτέψουν μια βελανιδιά, δώρο της Γαλλίας. Προέρχεται από μια περιοχή όπου διακρίθηκαν τα αμερικανικά στρατεύματα που συνέδραμαν τη Γαλλία στον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Οι γυναίκες τους στο κέντρο, σαν αδελφικές φίλες θαυμάζουν το έργο των ανδρών τους, μειδιούν καταδεκτικά, εκπέμπουν μια αίσθηση ισχυρής οικειότητας στα όρια της ομοερωτικής συννενοχής. Οι πρώτες κυρίες είναι glam και chic και απολύτως ενταγμένες στην ελαφρώς vintage διαχείριση του ορθοφαγικού σώματος. Οι γάμπες τους υπέροχα λεπτές και γυμνασμένες μαζί με τα κοντάρια των φτυαριών και τα ευθυτενή σώματα των δύο προέδρων, τη λόρδωση του Τραμπ και τη ναπολεοντική σωματοποίηση του Μακρόν μαζί με τα σκούρα κοφτά κουστούμια τους, τους εγκαθιστούν και αυτούς σε αυτή τη φορά των πραγμάτων, υποδηλώνουν την καθετότητα της εξουσίας. Το δενδρύλλιο, τσουρούτικο και πονεμένο μπροστά στη λεπτεπίλεπτη καθετότητα, καταντά θλιβερό και αποσταθεροποιεί την εικόνα. Ίσως αυτό το αστέιο «δέντρο που φυτεύαμε» να οδήγησε τον μιμίδιογράφο να φορτώσει την εικόνα με τα σημεία του δικού μας, του κοντινού μας, γκροτέσκου, παράγοντας εντέλει την εντύπωση μιας σκηνής από τον Ιονέσκο που σκηνοθετεί ο Αλμοδόβαρ, όπως προσφυώς ειπώθηκε. Εξ αυτού τοποθέτησε την παράδοση νεκρή και καθημένη μορφή από την εξόδιο ακολουθία του Επισκόπου Φθιώτιδας και Θαυμακού Καλλίνικου και δίπλα του στην πολυθρόνα του σαλονακίου του Μαξίμου τον Αλέξη Τσίπρα σε ισοδύναμη αφασία από την τόσο αμήχανη για τους τηλεθεατές υποδοχή του Ομπάμα στο Μέγαρο Μαξίμου, τότε που με τρόπο ακατανόητο δυσφορούσε, έδειχνε αλλοπαρμένους και εντέλει μιλούσε αλλόκοτα ελληνικά με τεξανική προφορά.

Το δέντρο το καημένο φυτεύεται και θωρείται από τους δύο προέδρους το έργο τους – η σπορά της ζωής και η διείδωση στο χώμα, κατά τη φαλλική παράδοση της ανδρικής κυριαρχίας, θαυμάζεται από τις συζύγους. Αφασικά νεκροζώντανες οι δύο ελληνικές εξουσίες, είτε αποδημούν είτε δραπετεύουν πνευματικά και αρνούνται να μοιραστούν την ίδια θέα. Παραποικιασμένοι και ταιριαστοί, κοντινοί και αλλότριοι.

Εντέλει θα μείνει ο παρατηρητής των πάντων, ο άνθρωπος με το απερόλ. Αυτός που τόσο σφράγισε, συμπλωματικά, την πρώτη συγκέντρωση του «Μένουμε Ευρώπη» το 2015. Και που με την ευθυτενή, κομψή του πόζα, με το απαράμιλλο στυλ του, το ορθό κράτημα του ποτηριού του και το ύφος μιας γένεργιε, ενός ονείρου στον ξύπνιο μας, εμφανίζεται σε κάθε μιμίδιο για να τονήσει το αλλόκοτο, την αντοχή του παρατηρητή μπροστά σε κάθε παραμόρφωση. Υπομειδιά και αυτός γλυκά, οικείος, κοντινός, ξένος. ●

↑ Αφασικά νεκροζώντανες οι δύο ελληνικές εξουσίες, είτε αποδημούν είτε δραπετεύουν πνευματικά.

CONTRE-JOUR

Αυτοκίνητα

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΟΣ ΘΩΜΑΣ Κ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ



On the road again

T

ο μεγαλείο της εποχής μας είναι ότι, όντας στο σταυροδρόμι θεσμικών αλλαγών στον κόσμο της αυτοκίνησης, έχουμε την τύχη να οδηγούμε αυτοκίνητα που βρίσκονται στο απόγειο της «απόσβεσης» της ιδέας της μετακίνησης!

Τι σημαίνει αυτό; Ότι τα σημερινά αυτοκίνητα είναι όμορφα, διαθέτουν εξεζητημένες τεχνολογίες συνδεσιμότητας ακολουθώντας πιστά τις εξελίξεις της εποχής μας, είναι πιο ασφαλή από ποτέ, αλλά και δεν έχουν «ενοχές» για την οδηγική ευχαρίστηση που προσφέρουν.

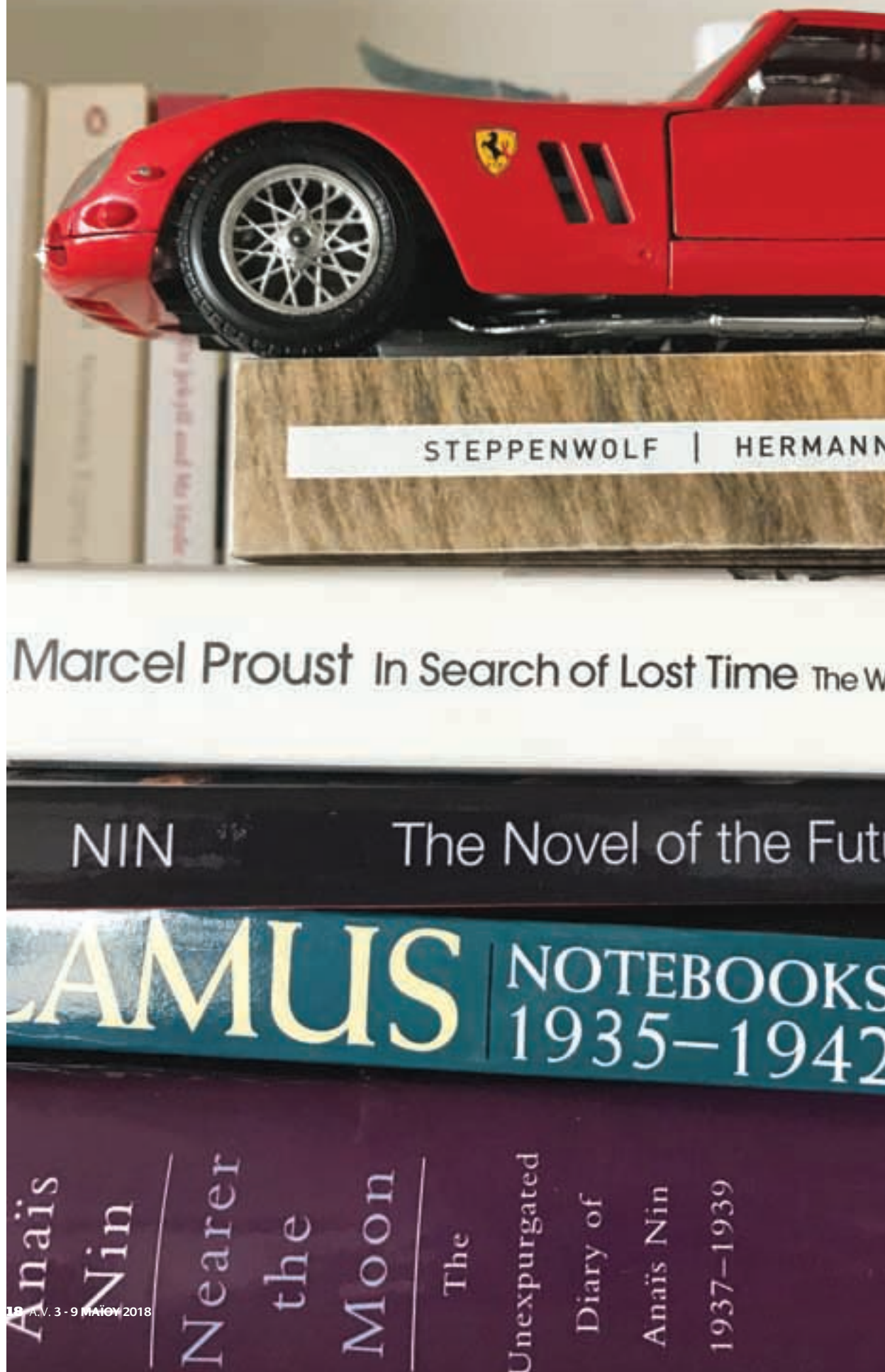
Οι επιταγές, χωρίς να γνωρίζει κάποιος με σαφήνεια από πού προέρχονται, «ορίζουν» τη σταδιακή κατάργηση του ρόλου των συναισθημάτων πίσω από το τιμόνι... Το autonomous driving είναι μια μεγάλη ανακάλυψη αλλά, όπως όλες οι εξεζητημένες ανακαλύψεις, περνάει μέσα από την παράμετρο της χρήσης της... Μπορεί κατά τη γνώμη μας να αποτελέσει λύση για συγκεκριμένες εφαρμογές, αλλά είναι αδιανόητο να «καταργήσει» τον οδηγό και όλα όσα ζει, ονειρεύεται και προσδοκά πίσω από το τιμόνι. Εξαντλημένος από τις σκέψεις και τη συγγραφή αυτού εδώ του πονήματος, αποκοιμήθηκα... Και ξύπνησα με έναν εφιάλτη: έβλεπα, λέει, ένα muscle car να οδηγείται μόνο του στις στροφές της Πάρνηθας. Μπ χειρότερα...



ΜΕ ΤΑ ΣΥΜΠΑΝΤΑ ΣΤΙΣ ΤΣΕΠΕΣ ΜΑΣ

Το βιβλίο και το αυτοκίνητο είναι σχεδόν ερωτικά και εκ διαμέτρου αντίθετα. Το ένα προσφέρει σιγή, το άλλο βρυχηθμό. Το ένα αδράνεια, το άλλο κίνηση. Το ένα παιχνίδι, το άλλο οργασμό. Το ένα γνώση, το άλλο εμπειρία.

Της **Ελένης Χελιώτη**
(www.darkcaffeinematter.blogspot.com)



Ενα σκοτεινό δωμάτιο, ένα κλειστό παράθυρο, ένα ανοικτό βιβλίο. Χρειαζόμαστε τουλάχιστον δύο αισθήσεις για να διαβάσουμε, τις ίδιες έχουμε ανάγκη και για να οδηγήσουμε. Την όραση και την αφή. Κάθε φορά που ανοίγουμε ένα βιβλίο μπαίνουμε σε έναν κόσμο άλλο από τον δικό μας. Κάθε φορά που μπαίνουμε στο αυτοκίνητο «εγκλωβιζόμαστε» σε μια μικρογραφία του δικού μας.

Υπάρχει όμως και ένα τρίτο στοιχείο, κάτι που χάνουμε και στα δύο: την αίσθηση του χρόνου. Διαστρεβλώνεται αλλόκοτα, καθότι ή τον αγνοούμε ή τον ξεγελάμε. Είτε τον παγώνουμε, εισαχθείς στο παράλληλο αυτό σύμπαν, είτε τον μειώνουμε, ταξιδεύοντας πιο γρήγορα απ' ό,τι το σώμα μας θα μας επέτρεπε ποτέ. Κι όμως, τον χρόνο δεν μπορούμε ούτε να τον ακούσουμε ούτε να τον αγγίξουμε. Καμία από τις αισθήσεις μας δεν βοήθησε ποτέ να ημερεύσουμε την αέναη αυτή ορμή του φαινομενικά μεγαλύτερου μας εχθρού.

Διάβασα κάποτε ότι η όσφρηση είναι η αίσθηση που συσχετίζεται περισσότερο με την ανάμνηση, και τι είναι μια ανάμνηση αν όχι ένα ψήγμα χρόνου παγωμένο στον σκληρό δίσκο του μυαλού; Μεταμορφωμένο και αυτό, λουσμένο κρυφές επιθυμίες και μικρά, αθώα, εξιδανικευμένα ψέματα που ντύνουν υποκειμενικές αλήθειες. Γυρνάμε σελίδες και αλλάζουμε ταχύτητες για να πάμε παρακάτω. Όταν κλείσει όμως το εξώφυλλο και κλειδώσει η πόρτα του οδηγού βρισκόμαστε και πάλι στο σύμπαν που κατοικούμε, χωρίς επιλογή.

Μια διαδρομή ισούται με μια ιστορία. Εισάγουμε αισθήσεις για να την κάνουμε πιο γεμάτη: καπνίζουμε, τρώμε, πίνουμε, ακούμε μουσική, για να εμπλουτίσουμε κάτι υπάρχον που είτε χρειαστήκαμε, είτε επιλέξαμε. Το κλειστό παράθυρο απομονώνει ήχους, μυρωδιές, και άλλες ζωές που μπορεί να διαταράξουν τη δική μας. Και αν εντέλει αυτό αποζητάμε; Εάν τελικά το βιβλίο μάς χτυπάει τα καμπανάκια που είχαμε εμείς κατασιγάσει; Εάν βίαια αφαιρέσαμε το γλωσσίδι ένα βράδυ και το πετάξαμε από το παράθυρο την ώρα που παίρναμε τη στροφή με μόνο ένα χέρι στο τιμόνι;

Το σκοτεινό δωμάτιο όμως; Δεν ταιριάζει σε καμία μεταφορά, σε καμία ιστορία. Τι μπορεί κανείς να κάνει σε ένα σκοτεινό δωμάτιο; Μπορεί να υπάρξει χωρίς χρόνο, χωρίς τα ερεθίσματα που τον χρίζουν γραμμικό. Διαβάζουμε και οδηγούμε για να βρεθούμε αλλού, όντας ακίνητοι, δεμένοι σε μια θέση υπερβολικά οικεία, σχεδόν έωλη. Τι μας κρατά από το να δραπετεύσουμε μέσα στην πραγματικότητα αντί από αυτή; Για αρχή, ένα σκοτεινό δωμάτιο, χωρίς καθρέφτες, χωρίς αισθητήριες αφυπνίσεις, χωρίς αντανάκλασεις, χωρίς παφλασμούς κρίσης. Παραμένουμε σκοτεινοί για να μη φωτιστούν τα σημεία που κρύβουμε ερμητικά. Ράβουμε σκούρες κουρτίνες με ένα ύφασμα τραχύ, με μια βελόνα ατσάλινη, για να αφανίσουμε τις σκιές, γιατί ακόμα και αυτές φέρουν τη μορφή μας. Ακόμα και αυτές ηχούν αλήθειες στο θρόισμά τους.

Το βιβλίο και το αυτοκίνητο είναι σχεδόν ερωτικά και εκ διαμέτρου αντίθετα. Το ένα προσφέρει σιγή, το άλλο βρυχηθμό. Το ένα αδράνεια, το άλλο κίνηση. Το ένα παιχνίδι, το άλλο οργασμό. Το ένα γνώση, το άλλο εμπειρία. Δεν υπάρχουν λάθη, υπάρχουν λάθος επιλογές. Δεν υπάρχουν εμπόδια, υπάρχει η άρνηση για εύρεση εναλλακτικής διαδρομής. Δεν υπάρχει ατυχία, υπάρχει μόνο δειλία. Δεν υπάρχει δεν μπορώ, υπάρχει δεν θέλω. Δεν υπάρχει καθρέφτης που να αγνοεί το ποιο είμαστε επειδή εκλιπαρούμε να δούμε το ποιοί θα θέλαμε να είμαστε.

Ένα ταξίδι εσωστρεφές με μόνο προορισμό μια υπαρξιακή δύνη. Πρέπει να μεταμορφώσουμε το βιβλίο σε έμπνευση, το παράθυρο σε τρόπο διαφυγής, το σκοτάδι σε σύμμαχο, και να βγούμε σιωπηλά από το δωμάτιο αυτό. Με όλα αυτά τα σύμπαντα μέσα στις τσέπες μας, πρέπει να επιβιβαστούμε στην ίσως μοναδική συνθήκη της ζωής μας όπου ελέγχουμε απόλυτα το γκάζι και το φρένο, και άλλες φορές να τρέξουμε, άλλες απλά να ολισθήσουμε με χάρη προς οτιδήποτε δημιουργεί και όχι ποδοπατά, προς ό,τι προτρέπει και όχι αμέτοχα απαγορεύει, προς ό,τι αντανάκλα και όχι επισκιάζει.

Το δωμάτιο θα είναι πάντα εδώ, θα είναι πάντα άδειο, θα είναι πάντα εμείς. Θα γεμίζει με ό,τι φέρουμε, με ό,τι κουβαλάμε, με ό,τι κρύβουμε, με ό,τι είμαστε. **Α**



Mercedes me. Με συνδέει με το αυτοκίνητο με το δρόμο, με τον κόσμο.

Πρόκειται για μία πλατφόρμα που μου δίνει online πρόσβαση στον κόσμο της Mercedes-Benz, συνδέοντας το αυτοκίνητο με το κινητό μου, έτσι ώστε η ζωή μου μέσα σε αυτό να είναι απόλυτα δικτυωμένη με τη ζωή μου έξω από αυτό.
www.mb4.me/meGR

Mercedes *me*





CITROËN C3

Συμπυκνωμένη αγάπη για την αυτοκίνηση

Το νέο C3 αποτελεί ένα νέο, καθοριστικό κεφάλαιο για τη μάρκα, ενσωματώνοντας και τις υπόλοιπες βασικές αξίες της Citroën: αισιοδοξία, ανθρώπινο στοιχείο και έξυπνη τεχνολογία.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Οταν πρωτοκυκλοφόρησε το νέο C3, οι πρώτες κριτικές ήταν ότι επρόκειτο για ένα εκκεντρικό αυτοκίνητο που σκόπευε να φέρει τα πάνω κάτω στην κατηγορία των supermini! Τα κατάφερε; Προφανώς τα έχει καταφέρει μία χαρά και όχι μόνο αυτό, αλλά και κάτι περισσότερο: εδραίωσε τη νέα σχεδιαστική άποψη της Citroën, που θέλει ένα αυτοκίνητο να «μας κοιτάζει» στους δρόμους με διαφορετική όψη...

Γατί, για να είμαστε ειλικρινείς, όλοι αυτό δεν έχουμε αναζητήσει κάποια φορά στην αγοραστική μας καριέρα στην αυτοκίνηση; Κάτι διαφορετικό. Ε, λοιπόν, αυτό το διαφορετικό, το εκκεντρικό, το ριζοσπαστικό, το ρηξικέλευθο, η Citroën το έκανε πραγματικότητα και κοινή αισθητική ταυτότητα των μοντέλων της. Όχι μόνο εξωτερικά. Όχι. Και στο εσωτερικό το ίδιο. Βρήκε, με τόλμη, τρόπους να μας κάνει να αισθανόμαστε άνετα, να έχουμε άπλετο χώρο, καλή επαφή με τις φωτεινές επιφάνειες, ποιότητα κατασκευής και χρώμα. Ναι, χρώμα.

Που τόσο ανάγκη το έχουμε.

Το best seller της κατηγορίας του αντικατοπτρίζει πλήρως το σύγχρονο όραμα της Citroën, την άνεση που προσφέρουν τα οχήματά της, παρέχοντας αυτοκίνητα με μοναδική σχεδίαση και ισχυρή προσωπικότητα. Το Citroën C3 ξεχειλίζει από φρεσκάδα και συγκεντρώνει βλέμματα θαυμασμού, και εστιάζει διεθνώς στην πρωτιά στις πωλήσεις στην κατηγορία του.

Είναι ένα αυτοκίνητο ασφαλές, με την τελευταία λέξη σε επίπεδο συνδεσιμότητας, που «αποπλανά» τους νέους αγοραστές και είναι σαφώς ανανεωμένο σε σχέση με το απερχόμενο μοντέλο, με την επιλογή που βλέπουμε στις εικόνες να είναι απλά μονόδρομος! Σημαντικό στοιχείο των δυνατοτήτων που παρέχονται στους αγοραστές του νέου C3 είναι το μεγάλο πακέτο εξοπλισμού που προσφέρει το μοντέλο, με τρεις χρωματισμούς οροφής και εννέα χρώματα αμαξώματος, που μαζί με τα τέσσερα διαφορετικά εσωτερικά προσφέρουν τη δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε 36 συνολικά συνδυασμούς!



Λειτουργικότητα

Τα προηγμένα συστήματα υποστήριξης οδηγού περιλαμβάνουν 3D σύστημα πλοήγησης με αναγνώριση ομιλίας, κάμερα οπισθοπορείας, σύστημα ειδοποίησης ακούσιων αλλαγών λωρίδας και σύστημα ανίχνευσης νεκρής γωνίας. Η αποτελεσματικότητα του νέου C3 εκτείνεται επίσης σε μια πλήρη σειρά υψηλής απόδοσης βραβευμένων 3-κύλινδρων κινητήρων τεχνολογίας Euro 6, PureTech βενζίνης 68, 82 και 110 ίππων Turbo PureTech (βραβευμένοι για τρίτη συνεχόμενη χρονιά ως «Κινητήρες της Χρονιάς» στην κατηγορία τους) και BlueHDi diesel 75 και 100 ίππων, και το τελευταίας γενιάς αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων EAT6. Αν θελήσουμε να αξιολογήσουμε την «επιχείρηση νέο C3», θα μπορούσαμε χωρίς υπερβολή να πούμε ότι η Citroën κατασκεύασε ένα από τα πιο ιδιαίτερα σε εμφάνιση και προτάσεις supermini της αγοράς. Και το πέτυχε αυτό δίνοντας έμφαση στην εξοικονόμηση, στην άνεση και στην ψηφιακή τεχνολογία.

Advanced Comfort

Τα αυτοκίνητα της Citroën, είτε αναφερόμαστε σε αυτοκίνητα πόλης είτε σε οικογενειακά αυτοκίνητα, αυτοκίνητα diesel, αυτοκίνητα βενζίνης, πολυμορφικά, έχουν μεγάλη παράδοση στην ανάρτηση. Πλέον έχουμε την εξέλιξη ενός νέου συστήματος υδραυλικής ανάρτησης που ονομάζεται Advanced Comfort, το οποίο είναι μια ολοκληρωμένη πρόταση που εμπεριέχει ποικιλία νέων τεχνολογιών με την ανάρτηση φυσικά στο επίκεντρο.

Αξία

Οι τιμές εκκίνησης θα αρχίζουν περίπου από €11.950 ευρώ για τη βενζινοκίνητη έκδοση C3 1.2 PureTech 68 Live, ενώ η νέα προωθητική πολιτική της ελληνικής αντιπροσωπείας περιλαμβάνει και νέο άτοκο χρηματοδοτικό πρόγραμμα, με χαρακτηριστικά την προκαταβολή 35%, το μηδενικό επιτόκιο και τη διάρκεια των 36 μηνών. Παράλληλα, συνεχίζει να ισχύει η 5ετής εγγύηση. Η Citroën παράλληλα δίνει την ευκαιρία σε όλους να αποκτήσουν το νέο C3 iTouch, μοντέλο 2018, μία νέα έκδοση που περιλαμβάνει εργοστασιακό Navigation Citroën Connect Nav, ήτοι σύστημα Navigation 3D με φωνητικές εντολές, κάμερα οπισθοπορείας και αισθητήρες παρκαρίσματος. ●






ΟΛΑ ΟΣΑ ΘΕΛΕΙΣ. ΤΙΠΟΤΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΧΡΕΙΑΖΕΣΑΙ. ΝΕΟ VOLVO XC40.

Κάνετε το «πιο συχνό» σημείο «καλύτερο». Η επιθυμία να αποκτήσει κανείς τα πάντα ήταν το παν. Όπου οι ζωές μας έγιναν πιο περίπλοκες. Τι συνέβη; Τα αγορά υποτίθεται ότι θα έκαναν τη ζωή μας καλύτερη. Όμως οι καρποί αλλοζούν. Σε μία επαλήθευση οι επιλογές είναι αμέτρητες και οι δυνατότητες απεριόριστες, αυτό που πραγματικά χρειαζόμαστε είναι μόνο όσα αληθινά αξίζουν. Λιγότερα πράγματα να μας βασανίζουν, λιγότερα πράγματα να μας κρατούν πίσω. Για να απολαμβάνουμε τη ζωή περισσότερο.



VOLVO EXPERIENCE:

Κάνετε το test drive σας στους Επίσημους Διανομείς Volvo και στο Golden Hall

 VolvoGreece

VOLVOCARS.GR

Volvo XC40 D4 AWD Auto - T5 AWD Auto: Εκπομπές CO₂ g/km: 133-168, κατανάλωση l/100km: εντός πόλης: 5,7-9,3 εκτός πόλης: 4,7-6,9 μικτός κύκλος: 5,0-7,2. Volvo Line: 800 100 7505.



RENAULT MEGANE

Σύγχρονο, ποιοτικό και τεχνολογικά προηγμένο!

Mία από τις απολαβές των σημερινών αγοραστών αυτοκινήτων είναι το ότι στην αγορά βρίσκει κανείς εξαιρετικά αυτοκίνητα που, χωρίς δυσκολία, θα μπορούσε να χαρακτηρίσει ως οριακά τέλεια οχήματα μεταφοράς. Ένα από αυτά είναι αναμφίβολα και το Renault Megane. Ένα σύγχρονο, πλήρες τεχνολογιών και εξοπλισμού αυτοκίνητο που υποστηρίζει με πειθώ, αρτιότητα, αλλά και σαφήνεια την υπόθεση family mobility.

Πριν προχωρήσουμε στην αναλογική περιγραφή του μοντέλου, οφείλουμε να καταθέσουμε την προσωπική μας άποψη για το αυτοκίνητο της δοκιμής μας. Το Megane 1.5 dCi στην έκδοση GT-Line. Τι μας έμεινε ως συμπέρασμα; Η αίσθηση που πηγάζει από την εντυπωσιακή οδική συμπεριφορά του αυτοκινήτου, αλλά και την πειθώ που σου προσδίδει η ροπή του κινητήρα, όταν αποφασίσεις να ανεβάσεις στροφές και εκκρίσεις αδρεναλίνης. Τα υπό-

λοια; Για να τα ανακαλύψουμε μαζί... Το Megane προσφέρει μια ενδιαφέρουσα εμπειρία οδήγησης χάρη στο σύστημα R-Link2, το οποίο λειτουργεί ως κέντρο ελέγχου του αυτοκινήτου μέσω μιας κάθετα τοποθετημένης οθόνης 8,7 ιντσών. Παράλληλα, μέσω της τεχνολογίας Multi-Sense ο οδηγός μπορεί να προσωποποιήσει, σύμφωνα με τις επιθυμίες του. Το πλαίσιο και η ανάρτηση του νέου Megane εξασφαλίζουν πολύ καλή ποιότητα κύλισης, η οποία σε συνδυασμό με την αυξημένη ηχομόνωση της καμπίνας προσφέρει ξεκούραστα ταξίδια. Σημειώνουμε ότι με το μεταξόνιο να έχει φτάσει τα 2,67 μέτρα οι χώροι για τους επιβάτες έχουν αυξηθεί, ενώ ο χώρος αποσκευών αγγίζει τα 384 λίτρα (διαθέσιμα με κανονική ρεζέρβα), αποτελώντας έναν από τους μεγαλύτερους της κατηγορίας. Παράλληλα, η εν γένει κορυφαία οδική συμπεριφορά συνδυάζεται ιδανικά με μία εκτεταμένη γκάμα κινητήρων απόδοσης από 90 έως 205 ίππους, οι οποίοι καλύπτουν ένα ευρύ πεδίο αναγκών. Το αυτοκίνητο που οδήγησαμε, κινούσε ο diesel κινητήρας Energy dCi 110 με χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων, απόδοσης 110 ίππων και 260Nm ροπής από τις 1.750rpm. Ο κινητήρας Energy dCi 110 τοποθετεί το νέο Megane ανάμεσα στους ηγέτες της κατηγορίας όσον αφορά τις εκπομπές CO2 (95γρ./χλμ.) και την κατανάλωση καυσίμου (3,7 λίτρα/100 χλμ.). Το συγκεκριμένο σύνολο κερδίζει την

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το Megane ξεχωρίζει χάρη στο δυναμικό του σχεδιασμό που συνδυάζεται με ένα σύγχρονο πακέτο τεχνολογικών χαρακτηριστικών, τα οποία κανείς συναντά συνήθως σε μοντέλα της μεγαλύτερης κατηγορίας

υπογραφή ECO2, χάρη και σε τεχνολογία που αναπτύχθηκε στη F1.

Να σημειώσουμε ότι η έκδοση GT-Line έχει στοιχεία από τη sport έκδοση GT, δανειζόμενη εξωτερικά και διακοσμητικά στοιχεία από αυτήν, σε επίπεδο αισθητικής, καθισμάτων και εξοπλισμού. Σημαντικό βοήθημα στον οδηγό, η δυνατότητα επιλογής από τα πέντε προγράμματα οδήγησης, Neutral, Sport, Comfort, Perso και Eco, ενώ αυτό που θα σας αποζημιώσει είναι τα μπάκετ καθίσματα που σε προδιαθέτουν με το καλημέρα για την προσέγγιση των συμφώνων GT.

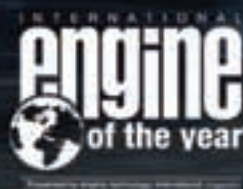
Η τιμή του αυτοκινήτου της δοκιμής μας Renault Megane 1.5 dCi 110hp GT-Line αρχίζει από €21.620, η τιμή της αρχικής έκδοσης βενζίνης 1.2 TCe 100hp Authentic από €16.390, ενώ η αντίστοιχη της πετρελαιοκίνητης έκδοσης 1.5 dCi 90hp από €16.890. ●



SUV PEUGEOT 2008

ME 4-MODE GRIP CONTROL®

Με **14.850€**



5
ΧΡΟΝΙΑ
ΕΓΓΥΗΣΗ

- **PureTech** Βενζίνης έως 130hp
- **BlueHDi** Diesel 120hp
- Κατανάλωση από 3,5L/100km
 & μηδενικά τέλη κυκλοφορίας
- Αυτόματο κιβώτιο 6 σχέσεων (EAT 6)

- Grip Control® (σύστημα ελέγχου πρόσφυσης 5 λειτουργιών)
- **3D Navigation**
- Οθόνη χωρητικής τεχνολογίας 7*
- **Mirror screen & Κάμερα οπισθοπορείας**

Η έκθεση αυτοκινήτου στη Γενεύη γιορτάζει κάθε χρόνο την επιτομή της φαντασίας του ανθρώπου όσον αφορά το μέλλον της αυτοκίνησης. Είναι μια ωδή στον άνθρωπο και το όραμά του σε έναν κλάδο και μια βιομηχανία της οποίας το κίνητρο πάντα υπήρξε η εξέλιξη. Τα τελευταία όμως χρόνια η δίψα για τεχνολογική υπεροχή έχει αργά αλλά αποφασιστικά εξοστρακίσει τον ανθρώπινο παράγοντα, μετατρέποντας τον οδηγό σε έναν απλό φορέα. Με αφορμή την ασφάλεια, την άνεση, την ξεκούραση και την πολυτέλεια, τα αυτοκίνητα μεταμορφώνονται χρόνο με τον χρόνο σε ομοιόμορφα ρομπότ των οποίων οι δημιουργοί έχουν αποφασίσει ότι ο άνθρωπος οδηγός παραείναι ασταθής και συναισθηματικός για να συνεχίσει να έχει τα νύια.

«Γίνεσαι υπερβολική» θα είναι η πρώτη σας σκέψη. «Το εύχομαι» θα σας απαντήσει. Πηγαίντε όμως σε οποιαδήποτε αντιπροσωπεία αυτοκινήτων σήμερα και μπειτε στα καινούργια οχήματα. Χωρίς το χαρακτηριστικό ορόσημο της κάθε εταιρίας που στολίζει το τιμόνι, θα σας είναι μάλλον αδύνατο να ξεχωρίσετε αυτοκίνητα ίδιας κατηγορίας. Αυτό ενδέχεται να είναι αποτέλεσμα του γεγονότος ότι πλέον υπάρχουν σχεδόν εξ ολοκλήρου όμιλοι και όχι μεμονωμένες μάρκες. Ότι εάν κάτι αποδειχθεί εμπορικά επιτυχημένο, εδραιώνεται και εντάσσεται χωρίς δεύτερη σκέψη σε όλα τα ακόλουθα προϊόντα. Έτσι δουλεύουν οι βιομηχανίες.

Εδώ όμως έρχεται μια ερώτηση να μας χτυπήσει απαλά στον ώμο και να μας θυμίσει «τι είναι το αυτοκίνητο...»; Οι απαντήσεις ποικίλλουν σε σημείο σύγχυσης και αποσυντονισμού. Αυτό ακριβώς το αχανές εύρος όμως είναι που δίνει χώρο στους decision makers της βιομηχανίας να μετατρέψουν μία (για πολλούς αλλά σίγουρα όχι για όλους) ευχαρίστηση σε διεκπεραιωτικό αντικείμενο, του οποίου πλέον η αγορά, ειδικά στις μικρές, πιο οικονομικές κατηγορίες, δεν είναι πια επιλογή ή αντιπροσώπευση κάποιων προσωπικών χαρακτηριστικών, αλλά μια ακόμα απόδειξη που θα μπει στη φορολογική μας δήλωση.

Η πλήρης αυτοματοποίηση (που φαίνεται να είναι η υπέρτατη επιθυμία των κατασκευαστών) σε συνδυασμό και συνεργασία με την τεχνητή νοημοσύνη που σιγά-σιγά αποφασίζει για εμάς μέσα στο αυτοκίνητο, φαντάζει αρχικά ως μια μακρινή και δυστοπική κατάληξη.

Το 2002 βγήκε μια εκπληκτική ταινία ονόματι «Equilibrium» της οποίας το θέμα φαίνεται να είναι το ίδιο μακρινό και υπερβολικό. Στα συντρίμια ενός σχεδόν ολοκληρωτικά καταστροφικού 3ου Παγκοσμίου Πολέμου, αυτοί στα υψηλότερα στρώματα εξουσίας συμπέραναν ότι η πηγή του κακού, κυριολεκτικά, και αυτό που εντέλει θα αφανίσει το ανθρώπινο είδος είναι το συναίσθημα. Έτσι λοιπόν προβαίνουν σε δύο καταλυτικές ενέργειες: να καταστρέψουν οτιδήποτε προκαλεί πάθος ή συγκίνηση οποιασδήποτε μορφής (έργα τέχνης, αρώματα κ.τ.λ.) και να παράξουν μια ουσία

την οποία οι άνθρωποι καλούνται βάσει νόμου να εισάγουν στον οργανισμό τους σε ημερήσια βάση, η οποία εξαλείφει κάθε ίχνος συναισθήματος.

Το μαντέψατε ή όχι ακόμα; Οι στην εξουσία άρχοντες δεν «εμβολιάζονται», παρά είναι εκ φύσεως απάνθρωποι.

Ο Elon Musk ξεκίνησε πριν τρία χρόνια να προειδοποιεί για τους κινδύνους της τεχνητής νοημοσύνης, χρησιμοποιώντας τη φράση «we are summoning the demon» (καλούμε τον δαίμονα) και πιστεύοντας πως μπορεί ενδεχομένως να γίνει μια υπαρξιακή απειλή. Ηχεί στην προαναφερθείσα ταινία μια πρόταση της οποίας το νόημα είναι ότι χωρίς τα συναισθήματα η αναπνοή μας είναι απλά ένα ρολόι που χτυπάει.

Όχι, δεν είμαι οπισθοδρομική, εάν αυτό αναρωτιέστε ενώ κουνάτε το κεφάλι σας διαβάζοντας τα λόγια μου. Αγαπώ το smart phone μου και δεν επιθυμώ να γυρίσω τον χρόνο πίσω. Είμαι αρκετά τυχερή να ανήκω στη γενιά που είδε και βίωσε από πρώτο χέρι όλες τις τεχνολογικές εξελίξεις, όπως αυτές ξεδιπλώνονταν αργά και προσφέρονταν με το σταγονόμετρο σε εμάς τους κοινούς θνητούς. Γνωρίζω επίσης ότι η τεχνητή νοημοσύνη δεν φέρει απαραίτητα το post-apocalyptic look του Matrix, ούτε την ήρεμη δύναμη του I, Robot. Χρησιμοποιείται όμως σε καθημερινή βάση με φαινομενικά μηδαμινή ισχύ σε εφαρμογές όπως το Facebook (πώς νομίζετε ότι επιτυγχάνεται το face recognition για να κάνετε τα tag σας;).

Στο αυτοκίνητο όμως; Στο αυτοκίνητο παίρνει τα χαλινάρια από τα χέρια μας, αφαιρώντας μας όχι μόνο την «ελευθερία» κίνησης αλλά και απόλαυσης. Αναρωτιέμαι πόσα vintage αυτοκίνητα κρύβουν τα γκαράζ όλων αυτών που υπέγραψαν για να εισάγουν τον «δαίμονα» πίσω απ' το τιμόνι μας. «Είσαι drama queen» θα σπεύσετε να μου πείτε, στην οποία κατηγορία θα κάνω comeback με την ίδια απάντηση: «το εύχομαι».

Εδώ θα πρέπει όμως να επανέλθουμε στην ερώτηση του τι είναι το αυτοκίνητο πέρα από ένα 4-τροχο μηχανοκίνητο όχημα που μας πάει από το σημείο Α στο σημείο Β. Γιατί υπάρχουν ακόμα ράλι; Γιατί το 1994 απαγορεύτηκαν τα ηλεκτρονικά βοηθήματα στη Formula 1;

Γιατί ο οδηγός θα είναι πάντα πάνω από το όχημα.

Γιατί εκατομμύρια άνθρωποι χαζεύουν τον ηδονικό χορό του Ken Block στην άσφαλτο με το στόμα ανοιχτό; Γιατί άλλοι τόσοι ταξιδεύουν σε όλο τον κόσμο να λουστούν τη λάσπη και το χώμα στα ράλι περιμένοντας πρώτα τον ήχο και μετά την εικόνα, κρατώντας την ανάσα τους κάθε φορά που προσεγγίζει ένα τέτοιο τέρας εφεύρεσης, εξέλιξης και τεχνολογίας;

Γιατί άνθρωπος είναι αυτός που το έφτιαξε. Αυτός είναι που το οδηγεί. Αυτός που θα πρέπει εντέλει να το απολαμβάνει. **A**

ΩΔΗ ΣΤΟ ΑΠΑΝΘΡΩΠ

Με αφορμή την ασφάλεια, την άνεση, την ξεκούραση και την πολυτέλεια, οι δημιουργοί αυτοκινήτων έχουν αποφασίσει ότι ο άνθρωπος οδηγός παραείναι ασταθής και συναισθηματικός για να συνεχίσει να έχει τα νύια.

Της **Ελένης Χελιώτη**
(www.darkcaffeinematter.blogspot.com)





FORD FIESTA Best seller από κούνια...

Το 8ης γενιάς best seller supermini της αποτελεί την πιο ολοκληρωμένη και ευέλικτη γκάμα εκδόσεων στη 40+χρονη ιστορία του **Fiesta**.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**, Φωτογραφίες: **Γιώργος Καραγιωργάκης**

Το να δημιουργείς ένα νέο αυτοκίνητο, χωρίς να παρακάμψεις ούτε μία παράγραφο από την επί δεκαετίες πλούσια παρουσία του στην αγορά, προφανώς δεν είναι εύκολη υπόθεση... Η Ford, χτίζοντας το νέο Fiesta, απλά ξεπέρασε τον εαυτό της και αποφάσισε να παίξει δυνατά για την κορυφή της κατηγορίας των supermini. Τα εφόδιά της, το ότι το Fiesta διατίθεται σε 3-θυρα ή 5-θυρα αμαξώματα σε πέντε διαφορετικές εκδόσεις, άπαντα με ένα σωρό δυνατότητες εξατομίκευσης και γεμάτα τεχνολογικά συστήματα υποβοήθησης οδηγού.

Το σύστημα συνδεσιμότητας SYNC 3, πλέον με νέα γραφικά, περισσότερες δυνατότητες διασύνδεσης, πιο γρήγορο λειτουργικό, υποστηρίζεται από

ανεξάρτητες οθόνες αφής, υψηλής ανάλυσης, έως 8 ιντσών. Ενδιαφέρον είναι να αναφέρουμε ότι η χρήση του συστήματος SYNC3 έχει καταργήσει το 50% των διακοπών της κεντρικής κονσόλας, διαμορφώνοντας ένα πιο φιλικό προς το χρήστη περιβάλλον.

Η ανεξάρτητη οθόνη αφής 8 ιντσών του Ford Fiesta που θυμίζει tablet, υιοθετεί λειτουργίες αφής (pinch & swipe). Όλες οι οθόνες του Fiesta προσφέρουν υψηλή ανάλυση και διπλάσια φωτεινότητα, που σημαίνει ότι είναι πιο ευανάγνωστες και επιτρέπουν στους οδηγούς να διαχειρίζονται πιο εύκολα τις πληροφορίες και λειτουργίες της οθόνης.

Το Fiesta είναι επίσης το πρώτο Ford που διαθέτει το κορυφαίας απόδοσης premium B&O PLAY Sound System.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Το νέο Ford Fiesta κινούν μηχανικά

σύνολα, τα οποία περιλαμβάνουν τον βραβευμένο 6 φορές βενζινοκινητήρα 1.0 λίτρου EcoBoost της Ford με 100, 125 (που κινούσε και το αυτοκίνητο της δοκιμής μας) και 140 ίππους, αλλά και έναν 1.5 TDCi που αποδίδει 85 και 120 ίππους, όντας ο πρώτος diesel υψηλής ισχύος για το Fiesta.

Η απόδοση αυξάνεται ακόμα περισσότερο με την τεχνολογία AutoStartStop που προσφέρεται για όλους τους κινητήρες. Παράλληλα, ένα νέο μπουτόν Eco για μηχανικά κιβώτια προσαρμόζει τη χαρτογράφηση κινητήρα και απόκρισης γκαζιού για να μπορούν οι οδηγοί να εξοικονομούν περισσότερο καύσιμο όταν το επιθυμούν.

Οι πωλήσεις του Fiesta βοήθησαν τη Ford Ευρώπης να κάνει το ισχυρότερο ξεκίνημα της χρονιάς από το 2008, με συνολικές πωλήσεις 207.300 οχημάτων στις 20 ευρωπαϊκές αγορές της τον Ιανουάριο και τον Φεβρουάριο. Στην Ελλάδα δε, το δημοφιλέστερο supermini σχεδόν διπλασίασε τις πωλήσεις του τον Ιανουάριο και το Φεβρουάριο.

Οι ποδιές στο κάτω τμήμα του αμαξώματος μειώνουν την αεροδυναμική αντίσταση, ενώ αυξάνουν την ηχομόνωση. Με λίγα λόγια, το νέο Fiesta και όχι μόνο στην спортив έκδοση ST-Line, σε ποιότητα κύλισης και κρατήματος είναι «ένα τρένο» που ταξιδεύει επάνω σε ράγες άνεσης, ασφάλειας και οδηγικής ευχαρίστησης! Όλα αυτά οφείλονται στη νέα ανάρτηση και το σύστημα Electronic Torque Vectoring Control. Χωρίς να παρακάμπτουμε

τις βελτιώσεις στην πλευρική πρόσφυση κατά 10% και στις αποστάσεις φρεναρίσματος κατά 8%, να σημειώσουμε ότι το νέο Fiesta είναι το πρώτο Ford με Pedestrian Detection που συμβάλλει στην αποφυγή συγκρούσεων τις νυχτερινές ώρες, Active Park Assist με παρέμβαση πέδησης για την αποφυγή μικροσυγκρούσεων στο hands-free παρκάρισμα.

ΤΙΜΕΣ

Το Ford Fiesta εξελέγη «Αυτοκίνητο Της Χρονιάς 2018» για την Ελλάδα, και οι τιμές του ξεκινούν για την έκδοση βενζίνης 85 ίππων από 12.990 ευρώ. Η diesel έκδοση από 14.669 ευρώ, ενώ το βενζινοκίνητο 1.0L EcoBoost ξεκινάει από 14.208 ευρώ στην έκδοση Business των 100 ίππων. Σε επίπεδο παροχών, σημειώνουμε τα 8 χρόνια εργοστασιακής εγγύησης και προνομιακό επιτόκιο 2,99% (πλέον εισφοράς 0,6%).



Νέο Jeep Compass®

Επαναπροσδιορίζει
τις αξίες



Για περιορισμένο
αριθμό αυτοκινήτων

Από 24.100€

Το νέο Jeep Compass, το αυθεντικό και άμεσα αναγνωρίσιμο Jeep, είναι διαθέσιμο στο επίσημο δίκτυο διανομών της Lancia JEEP Hellas. Επιλέξτε από την γκάμα κινητήρων diesel και βενζίνης από 1.4 έως 2.0 λ., με ιπποδυνάμεις από 120 έως 170 ίππους, ένα κορυφαίο αυτόματο κιβώτιο 9 σχέσεων ή ένα 6-τάχυτο χειροκίνητο, με κίνηση στους 2 ή και στους 4 τροχούς. Με πάνω από 70 διαθέσιμα συστήματα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας προσφέρει στον οδηγό την απόλυτη αίσθηση ελευθερίας. Το αυθεντικό DNA της Jeep μετατρέπει το Compass από μέσο αστικής μετακίνησης σε ένα SUV με απaráμιλλες εκτός δρόμου δυνατότητες.



2017



Jeep



MERCEDES A-CLASS

Αλλάζοντας τα δεδομένα στην premium κατηγορία

Η νέα A-Class με ανθρωποκεντρικά συστήματα και με τεχνολογία που εντυπωσιάζει, είναι τόσο νεανική και δυναμική όσο ποτέ, ενώ ταυτόχρονα αναμορφώνει εντελώς τη σύγχρονη πολυτέλεια, διαθέτοντας χαρακτηριστικά από μοντέλα μεγαλύτερης κατηγορίας!

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Aν υπήρχε μία λέξη που θα μας επέτρεπε να χαρακτηρίσουμε σε απόλυτο βαθμό την νέα A-Class, αυτή δεν είναι άλλη από την «ανθρωποκεντρική»! Ναι, έχουμε συνηθίσει να χρησιμοποιούμε την εργονομική προσέγγιση πολλών αυτοκινήτων, σαν οδηγοκεντρική, πλην όμως εν προκειμένω, έχουμε περάσει σε άλλη διάσταση. Θυμάμαι πριν χρόνια, στην αποκάλυψη της 3ης γενιάς της A-Class στο Σαλόνι Αυτοκινήτου της Γενεύης, όπου στην καθιερωμένη εισαγωγική ομιλία ο Dr. Dieter Zetsche, CEO της Daimler Mercedes Benz, είχε αναφερθεί εκτενώς στην συνδεσιμότητα που εισέβαλλε στον χώρο της αυτοκίνησης και έμελλε να αλλάξει μία για πάντα τα δεδομένα. Τα χρόνια πέρασαν, η A-Class 3ης γενιάς αγαπήθηκε όσο ελάχιστα αυτοκίνητα στον κόσμο και μάλιστα, κάτι που πιστώνεται στην μάρκα, «κατέβασε» κατά πολύ τον μέσο ηλικιακό όρο στο αγοραστικό της κοινό!

SMARTPHONE ΣΕ ΡΟΛΕΣ

Αυτή την παρακαταθήκη δεν θα ήθελε να τη χάσει με τίποτα η Mercedes-Benz και στη φετινή Γενεύη είδαμε την εξέλιξή της: Η τέταρτη γενιά της Mercedes-Benz A-Class δεν είναι απλά «ακόμα ένα» διασυνδεδεμένο (connected) όχημα. Έχει βγάλει από πάνω της τον μανδύα του αυτοκινήτου, όπως το γνωρίζαμε μέχρι σήμερα, και έχει τοποθετήσει τον νέο, δυναμικό στην ψυχή, στο μυαλό και στην ηλικία άνθρωπο στο επίκεντρό της φιλοσοφίας της. Πρόκειται για το

αυτοκίνητο που προσαρμόζεται στον οδηγό του, επικοινωνεί κυριολεκτικά μαζί του και μαθαίνει από αυτόν! Δεν είναι τυχαίο λοιπόν που σε καλεί να την ανακαλύψεις! Η σπορ εμφάνιση του μοντέλου έχει ενισχυθεί, ενώ οι χώροι, η χρηστικότητα και η λειτουργικότητά του έχουν κάνει άλμα βελτίωσης. Επιπλέον, η νέα A-Class διαθέτει έναν επαναστατικό σχεδιασμό στο εσωτερικό της που δεν αφήνει κανέναν ασυγκίνητο, εκπροσωπώντας την επόμενη ημέρα στη σχεδιαστική ταυτότητα «Sensual Purity» που τη διέκρινε στην προηγούμενη γενιά της. Όταν μπήκα μέσα για πρώτη φορά, κλείνοντας τις πόρτες, με συνεπήρε αυτή η κινηματογραφική προοπτική τεράστια διπλή οθόνη που αγκαλιάζει τα μάτια αλλά και τις αισθήσεις του οδηγού... Όντας θιασώτης της εσωτερικής αισθητικής πραγματείας, γιατί στο εσωτερικό ενός αυτοκινήτου περνάμε το 97% του χρόνου μας με αυτό, δεν μπορώ να πω, παρά μόνον ότι ένιωσα να ταξιδεύω, πριν καν αγγίξω τον διακόπτη Start Engine. Το ταμπλό οργάνων και το κόκπιτ προσδίδουν στιλ «Avant-garde», γεγονός που δημιουργεί μία μοναδική αρχιτεκτονική. Οι δε δύο οθόνες στο ταμπλό φτάνουν έως τις 10.25 ίντσες (26 cm) και προστατεύονται από ένα κρυστάλλινο κάλυμμα (εκτός από τη βασική έκδοση με δύο οθόνες 7 ιντσών) για να δημιουργήσουν ένα εντελώς αυτόνομο κόκπιτ ευρείας οθόνης. Το εσωτερικό όμως είναι και ιδιαίτερα ευρύχωρο για τους επιβάτες συνολικά, μια και έχει αυξηθεί ο ωφέλιμος χώρος στο ύψος των



ώμων, των αγκώνων και στο ύψος του κεφαλιού, ενώ έχουμε και πιο εύκολη είσοδος στα πίσω καθίσματα. Τέλος, ο χώρος αποσκευών 370 λίτρων είναι κατά 29 λίτρα μεγαλύτερος από το απερχόμενο μοντέλο και πιο ευρύχωρος.

Η ΧΡΗΣΤΙΚΗ ΝΟΗΜΟΣΥΝΗ

Την ίδια στιγμή, η A-Class, ακόμα και πριν από την S-Class ή οποιοδήποτε μεγαλύτερο μοντέλο της Mercedes-Benz, διαθέτει καινοτόμα συστήματα επαυξημένης νοημοσύνης, συνδεσιμότητας, άνεσης, ασφάλειας –συμπεριλαμβανομένου του συστήματος ημι-αυτόνομης οδήγησης– τα οποία τοποθετήθηκαν στον βενιαμίν της μάρκας, επαναπροσδιορίζοντας έτσι τον ορισμό της «μοντέρνας πολυτέλειας» και θέτοντάς την στην κορυφή της κατηγορίας των compact οχημάτων. Τεχνολογικά, η νέα A-Class δεν παίρνει μόνο την πρώτη θέση χάρη στο εντελώς νέο σύστημα πολυμέσων MBUX - Mercedes-Benz User Experience... Προσφέρει επίσης και πολλές λειτουργίες που έχουν τοποθετηθεί προηγουμένως σε πολυτελή μοντέλα μεγαλύτερης κατηγορίας, όπως συναισθηματική σύνδεση ανάμεσα στον οδηγό, το όχημα και τους επιβάτες, δυνατότητα εκμάθησης εξαιτίας της τεχνητής νοημοσύνης που περιλαμβάνει και δυνατότητα εξατομίκευσης, εύκολος χειρισμός μέσω της οθόνης αφής, touchpad στην κεντρική κονσόλα και πλήκτρα αφής στο τιμόνι, έξυπνος φωνητικός έλεγχος που αναγνωρίζει την καθομιλουμένη και ενεργοποίηση του συστήματος με την έκφραση «Hey Mercedes», προαιρετικά οθόνη

πλοήγησης με τεχνολογία επαυξημένης πραγματικότητας (augmented reality) αλλά και νέες υπηρεσίες Mercedes me services.

INTELLIGENT DRIVE

Οι πρωτιές δεν σταματούν εδώ... Για πρώτη φορά, η A-Class διαθέτει σύστημα ημι-αυτόνομης οδήγησης το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε συγκεκριμένες οδηγικές καταστάσεις. Επίσης, διαθέτει τα υψηλότερα στάνταρ ασφαλείας στην κατηγορία, χάρη στο πλήθος των συστημάτων υποβοήθησης που διαθέτει με λειτουργίες που συναντώνται στην S-Class (προαιρετικός εξοπλισμός), όπως το σύστημα υποβοήθησης διατήρησης απόστασης DISTRONIC και η ενεργή υποβοήθηση τιμονιού, το Active Emergency Stop Assist και το «δαιμονικό» σύστημα αναγνώρισης αλλαγής λωρίδας Active Lane Change Assist, το σύστημα Pre-Safe Plus που αναγνωρίζει έναν πιθανό κίνδυνο οπίσθιας σύγκρουσης κ.ά. Σε επίπεδο μηχανικών συνόλων έχουμε μία νέα γκάμα κινητήρων με δύο διαφορετικές εκδόσεις βενζίνης 1.4 και 2.0 λίτρων απόδοσης 163 έως 224 ίππων και έναν πετρελαίου 1.5 λίτρων απόδοσης 116 ίππων. Ανάλογα με την έκδοση υπάρχει διαθέσιμο χειροκίνητο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη 7 σχέσεων. Οι τιμές της νέας A-Class στην ελληνική αγορά αρχίζουν από τα 32.288 ευρώ για την A180d (Auto), η A200 αρχίζει από 32.605 και η A250 (Auto) από 44.120 ευρώ.

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



Innovation
that excites

ΝΕΟ NISSAN QASHQAI ΤΟ ΚΟΡΥΦΑΙΟ ΑΚΟΜΑ ΚΑΛΥΤΕΡΟ



ΑΠΟ 199€ ΤΟ ΜΗΝΑ*

4WHEELDRIVE: Εκπομπές διοξειδίου CO2 (g/km): 99. Κατανάλωση καυσίμου(l/100km): 4.2 (Κύκλος πόλης)/ 3.6 (Εκτός πόλης)/ 3.8 (Μικτός Κύκλος)

1^ο ΣΕ ΠΩΛΗΣΕΙΣ**

Με τεχνολογίες Nissan Intelligent Mobility, το νέο Nissan Qashqai σε γεμίζει με αυτοπεποίθηση, σε κάθε κατάσταση. Γιατί η τεχνολογία δεν έχει αξία, όταν δεν σου δίνει το πάνω χέρι.



INTELLIGENT EMERGENCY
BRAKING ME
ΑΝΘΡΩΠΙΝΗ ΠΕΖΩΝ



INTELLIGENT PARK
ASSIST ME REAR CROSS
TRAFFIC ALERT



INTELLIGENT PARK
ASSIST ME
BAY PARKING

*ΕΚΔΟΣΗ QASHQAI 1.2 ENERGY 19.190€, ΠΡΟΚΑΤΑΒΟΛΗ 9.000€, ΔΙΑΡΚΕΙΑ 60 ΜΗΝΕΣ, ΣΕΠΕ 7,75%

**ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΕΑΑ 2017, C SEGMENT

ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε.
www.nissan.gr



VOLVO XC40

Ένα premium «σκληροτράχηλο μικρό ρομπότ»

Το νέο XC40, το μοντέλο με το οποίο η Volvo εισέρχεται δυναμικά στην κατηγορία των compact premium SUV, βρίσκεται ήδη στην Ελλάδα και είναι ειδικά σχεδιασμένο για να κάνει τη ζωή σας πιο απλή.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το νέο XC40, ένα SUV με αστικό αλλά και υπεραστικό χαρακτήρα, είναι ειδικά σχεδιασμένο για να κάνει την καθημερινότητα του χρήστη του πιο ενδιαφέρουσα. Προσέξτε: δεν χρησιμοποιούμε την λέξη «ιδιοκτήτη», αλλά χρήστη. Και θα αναφέρουμε παρακάτω το γιατί... Σημαντικό είναι να σημειώσουμε εδώ, ξεκινώντας τη γνωριμία μαζί του, ότι το νέο XC40, το compact premium SUV της Volvo, κέρδισε τον τίτλο του Ευρωπαϊκού Αυτοκινήτου της Χρονιάς 2018 (COTY), λίγο πριν από την έναρξη της Έκθεσης Αυτοκινήτου της Γενεύης στην Ελβετία. Πρόκειται για την πρώτη φορά που η Volvo Cars κατακτά αυτό το καταξιωμένο βραβείο.

INTERIOR

Η Volvo λοιπόν, προσέγγισε το XC40 με ένα σαφή στόχο: να φτιάξει ένα όχημα που θα ευχαριστεί με περίσσια διάθεση όσους σχετίζονται μαζί του, είτε από τη θέση του οδηγού είτε από αυτή των επιβατών. Το αποτέλεσμα είναι ένα αυτοκίνητο που εξασφαλίζει επιβλητική θέα του δρόμου, ευέλικτο στίλ οδήγησης, ένα αυτοκίνητο που μπορείτε να μοιραστείτε με τους φίλους και την οικογένειά σας - και να ελέγξετε από το smartphone σας. Το XC40 προέρχεται από τη Σουηδία, μια χώρα καινοτομίας, δημιουργικότητας και προσοδευτικής αντίληψης. Μια χώρα όπου ενεργούν διαφορετικά στην προσέγγιση του τρόπου ζωής.

Είναι δε το πρώτο μοντέλο της Volvo που βασίζεται στην νέα πλατφόρμα CMA (Compact Modular Architecture),

στην οποία θα βασιστούν και όλες οι επερχόμενες εκδόσεις της σειράς 40, συμπεριλαμβανομένων των πλήρως ηλεκτροκίνητων οχημάτων.

Για τη δημιουργία του εσωτερικού, οι άνθρωποι της Volvo διεξήγαγαν συνεντεύξεις διάρκειας 180 ωρών με πελάτες από τα τέσσερα σημεία του ορίζοντα, κάτι που τους οδήγησε στο να επινοήσουν νέους τρόπους που να εξυπηρετούν τις ανάγκες τους. Όπως για παράδειγμα οι έξυπνες ιδέες αποθήκευσης. Το αυτοκίνητο έχει τεράστιους χώρους αντικειμένων στις πόρτες και ευέλικτο χώρο αποσκευών, με μεγάλο αποθηκευτικό χώρο κάτω από το δάπεδο, το οποίο είναι πτυσσόμενο και μπορεί να συγκρατεί τις τσάντες για τα ψώνια!

SILICON VALLEY

Οι ιδιοκτήτες του XC40 μπορούν να μοιραστούν το αυτοκίνητό τους με την οικογένεια και τους φίλους τους χωρίς να χρειάζεται να τους αφήσουν ένα φυσικό κλειδί. Ζώντας σε μια κοινωνία διαμοιρασμού (sharing) μέσω της χρήσης κινητού τηλεφώνου, όπου τα πάντα, από κρεβάτια έως ποδήλατα, είναι διαθέσιμα για ενοικίαση μέσω εφαρμογών, η Volvo βάζει τώρα στον χάρτη και τα αυτοκίνητα και πλέον μπορείτε να μοιράζεστε το όχημά σας με τους φίλους και την οικογένειά σας. Απλά δίνετε πρόσβαση σε κάποιον, όπου κι αν βρίσκεστε και όπου κι αν βρίσκεται, με την εφαρμογή Volvo On Call από το



τηλέφωνό σας. Μπορείτε να το κάνετε ψηφιακά, χωρίς να χρειαστεί να συναντηθείτε για να δώσετε ένα φυσικό κλειδί!

Παράλληλα, τα χαρακτηριστικά ασφαλείας και υποστήριξης οδηγού στο XC40 συμπεριλαμβάνουν το σύστημα ημι-αυτόνομης οδήγησης Pilot Assist, το σύστημα αποφυγής συγκρούσεων City Safety, το σύστημα αποφυγής εκτροπής από το δρόμο Run-Off Road Mitigation, το Cross Traffic Alert με αυτόματο φρενάρισμα και την κάμερα 360° που βοηθά τους οδηγούς να ελιχθούν σε μικρούς χώρους στάθμευσης.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Συμβιώσαμε με το XC40 για δύο ημέρες καλύπτοντας περί τα 800 χιλιόμετρα σε ημιαστικό τοπίο σε αυτοκιντοδρόμους και σε επαρχιακό δίκτυο και διαπιστώσαμε ότι το επίπεδο κύλισης είναι στα όρια του κορυφαίου. Και αυτό γιατί κατά τον παραδοσιακό τρόπο των Volvo, ταξιδεύεις ξεκούραστα. Αν δε αποφασίσετε να βγείτε από τον «κανονικό» δρόμο και να μπειτε σε αγροτικό δίκτυο ή και χωμάτινο, θα έχετε αρωγό σας τα 21 εκατοστά απόστασης από το έδαφος! Το XC40 διατίθεται προς το παρόν με κινητήρες βενζίνης και πετρελαίου, αλλά μελλοντικά θα αποκτήσει στο μέλλον υβριδική, αλλά και μία αμιγώς ηλεκτρική έκδοση, ενώ υπάρχουν δικίνητες και τετρακίνητες εκδόσεις.

ΤΙΜΕΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ

Οι τιμές λιανικής για το XC40 ξεκινούν από 30.713 ευρώ για τις εκδόσεις με τον κινητήρα βενζίνης T3 των 1.500 κ.εκ., 156 ίππων. Ακολουθούν οι εκδόσεις με τον δίλιτρο κινητήρα diesel D3 των 150 ίππων, με τιμές από 35.194 ευρώ, ενώ στις διαθέσιμες επιλογές περιλαμβάνεται η τετρακίνηση (AWD) και το αυτόματο κιβώτιο Geartronic, 8 σχέσεων.

Στην κορυφή της γκάμας του XC40 τοποθετούνται οι εκδόσεις με τους κινητήρες diesel D4 και βενζίνης T5, απόδοσης 190 και 247 ίππων αντίστοιχα. Είναι διαθέσιμες αποκλειστικά με τετρακίνηση (AWD), αυτόματο κιβώτιο Geartronic 8 σχέσεων, με τιμές από 49.352 ευρώ, για τις εκδόσεις με τον κινητήρα D4 και από 50.177 ευρώ για τις βενζινοκίνητες T5. ●

THE ABSOLUTE COMFORT



NEO CITROËN C4 CACTUS



Advanced Comfort Καθίσματα
Ανάρτηση με Progressive Hydraulic Cushions™
Σύστημα Ειδοποίησης Ακούσιας Αλλαγής Λωρίδας
Σύστημα Εισόδου και Εκκίνησης Κινητήρα Χωρίς Κλειδί
Σύστημα Επόπτευσης Τυφλής Γωνίας
Σύστημα Αυτόματου Φρεναρίσματος
Σύστημα Αυτόματου Παρκαρίσματος
Αυτόματο Κιβώτιο Ταχυτήτων EAT6
Citroën Connect Navigation
Σύστημα Mirror Screen

ΑΠΟ
14.850€
ΜΕ 5 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ*

INSPIRED BY YOU

*2 χρόνια εργοστασιακή εγγύηση συν 3 χρόνια επέκταση εργοστασιακής εγγύησης.
Μικτή κατανάλωση και εκπομπές CO₂ Citroën C4 CACTUS: από 3,6 έως 5,3 lt/100km και από 94 έως 119 gr/km.

www.citroen.gr



Γεννήθηκε ηγέτης.



cream

T-Roc.

Από 19.650€.

www.volkswagen.gr |    VolkswagenGreece

Kosmocar
Αποκλειστικοί Εισαγωγείς



Εκπομπές CO₂ (gr/km): 116-155; κατανάλωση (lit/100km) εντός πόλης: 4,6-8,5, εκτός πόλης: 3,8-5,8, μικτός κύκλος: 4,9-6,8.



Volkswagen



TOYOTA YARIS HYBRID

Υβριδική-ηλεκτρική τεχνολογία προσιτή για όλους

Η Toyota έδωσε στο υβριδικό Yaris το απαραίτητο lifestyle και το ενίσχυσε με πλούσιο εξοπλισμό, επιχειρώντας να «ξεκλειδώσει» το αναξιόποιντο αγοραστικό δυναμικό της αγοράς των supermini. Και τα κατάφερε!

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Οταν λέμε αναξιόποιντο κοινό, αναφερόμαστε σε ένα κοινό, που μέχρι πρότινος, στο άκουσμα της λέξης «υβριδικό», το μυαλό του πήγαινε κατ' ευθείαν σε μεγαλύτερης κατηγορίας μοντέλα. Η Toyota, αποφάσισε να ανατρέψει αυτή την εικόνα και από ότι δείχνουν οι αριθμοί των πωλήσεων, προφανώς δεν δυσκολεύτηκε...

Το Yaris Hybrid λοιπόν, ακολουθεί οπτικά, την σχεδιαστική εικόνα τύπου «X» που εφαρμόζεται ήδη και στο συμβατικό supermini μοντέλο πόλης της Toyota. Στο εσωτερικό τέσσερις ενήλικες θα ταξιδέψουν άνετα, η εργονομική προσέγγιση που φέρνει το Yaris από την πρώτη του κιάλας γενιά, συνεχίζεται και εδώ, ενώ στο πορτμπαγκάζ έχουμε προς εκμετάλλευση 286 λίτρα. Εδώ να σημειώσουμε ότι στην υβριδική-ηλεκτρική έκδοση, ο χώρος αποσκευών δεν περιορίζεται από τους συσσωρευτές, αφού αυτοί είναι έξυπνα τοποθετημένοι κάτω από τα πίσω καθίσματα

SILICON VALLEY

Ένα καθ' όλα σύγχρονο υβριδικό supermini αξιόψεων, δεν θα μπορούσε να υστερεί σε κανέναν τομέα. Αρχής γενομένης από αυτόν της υβριδικής τεχνολογίας, στην οποία η Toyota είναι ο πρώτος κατασκευαστής στον κόσμο που επένδυσε σε αυτή την τεχνολογία πρωτοπορώντας, έως τον πλήρη εξοπλισμό από σύγχρονα συστήματα υποβοήθησης του οδηγού.

Η υβριδική τεχνολογία HSD (Hybrid Synergy Drive) αποτελεί έναν ευφυή συνδυασμό κινητήρων, που προσαρμόζεται αυτόματα στις συνθήκες οδήγησης εναλλάσσοντας τον ηλεκτροκινητήρα με τον βενζινοκινητήρα ή χρησιμοποιώντας και τους δύο μαζί, ώστε να επιτυγχάνεται μέγιστη οικονομία και ενδιαφέρουσες επιδόσεις. Ο εξοπλισμός ασφαλείας και άνεσης είναι πλούσι-

ος σε όλες τις εκδόσεις του, και μέσω του πακέτου ασφαλείας Toyota Safety Sense περιλαμβάνει μεταξύ άλλων το σύστημα πρόληψης σύγκρουσης Pre Collision System με αυτόματο φρενάρισμα ανάγκης, σύστημα προειδοποίησης για την αλλαγή λωρίδα, αναγνώριση σημάτων κυκλοφορίας, αυτόματη ρύθμιση της σκάλας των προβολέων, 7 αερόσακους, VSC / TRC (σύστημα ευστάθειας και πρόσφυσης) λειτουργία αυτόματου κλιματισμού ή αυτόματου κιβωτίου, standard από τη βασική κιάλας έκδοση. Σημαντικό στοιχείο αποτελεί το σύστημα infotainment Toyota Touch 2, που διαθέτει οθόνη αφής 7 ιντσών, με πρακτικό μενού που το κάνουν ιδιαίτερα φιλικό στη χρήση, το οποίο μεταξύ άλλων περιλαμβάνει οθόνη οπισθοπορείας και βέβαια όλα τα νέα μέσα διασύνδεσης με κινητό τηλέφωνο.



ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Το υβριδικό-ηλεκτρικό Yaris, κινεί ένα μηχανικό σύνολο που συνδυάζει έναν βενζινοκινητήρα 1.500 κ.εκ. με ένα ηλεκτροκινητήρα. Χάρη στην απόδοση του πλήρως υβριδικού κινητήρα, το νέο Yaris Hybrid επιτυγχάνει ισχύ 100 ίππων αφού το σύστημα κίνησης λειτουργεί με τον πλέον αποδοτικό τρόπο, περιορίζοντας τη χρήση του βενζινοκινητήρα στο ελάχιστο δυνατό.

Η επιτάχυνση 0-100 χλμ/ώρα έρχεται σε 11,8 δευτερόλεπτα ενώ η τελική του ταχύτητα αγγίζει τα 170 χλμ/ώρα. με μέση τιμή κατανάλωσης τα 3,5 λίτρα/100 χιλιόμετρα, και οι εκπομπές ρύπων CO2 στα 79 γρ./χλμ., το μοντέλο αυτό καθίσταται άμεσα ανταγωνιστικό, ιδιαίτερα συγκρινόμενο με τα πετρελαιοκίνητα μοντέλα.

Το επίπεδο κύλισης του υβριδικού-ηλεκτρικού Yaris, διατηρεί την πολύ καλή αίσθηση στον δρόμο, κάτι που οφείλει στις νέες, σκληρότερες, ρυθμίσεις των αναρτήσεων για να μην επηρεαστεί η οδική συμπεριφορά του.

Βέβαια, εδώ να σημειώσουμε την αυτόνομη, εντελώς αθόρυβη ηλεκτροκίνηση με μηδενική κατανάλωση και ρύπους σε ταχύτητες έως 50χλμ/ώρα, την ισχυρή επιτάχυνση με ακαριαία ανταπόκριση και στους 4 τύπους οδήγησης, ό-

πως και την ιδιαίτερα άνετη οδήγηση με το αυτόματο κιβώτιο e-CVT και 3 επιλογές οδήγησης Toyota Hybrid ανάλογα με τις ανάγκες του οδηγού και τις απαιτήσεις της διαδρομής: EV Mode για κίνηση αποκλειστικά ηλεκτρικά, Eco Mode για ακόμα περισσότερη οικονομία και Power Mode για άμεση δύναμη όταν επιλέγετε πιο δυναμικό στιλ οδήγησης.

TIMES

Η τιμή του Toyota Yaris Hybrid αρχίζει από τις 15.940 ευρώ, με όφελος προωθητικού προγράμματος και έως 11 χρόνια εγγύηση υβριδικής μπαταρίας. Επίσης συνοδεύεται και από 6-ετή εγγύηση οχήματος, 3-ετή δωρεάν οδική βοήθεια. ●

TOYOTA HYBRID WORLD

Ο Ιαπωνικός κολοσσός,
δείχνει τον δρόμο
για το μέλλον

Η υβριδική-ηλεκτρική τεχνολογία της **Toyota**, μετρά πλέον πάνω από 20 χρόνια παγκόσμιας παρουσίας. Ξεκίνησε το 1997 με το πρώτο Prius στην Ιαπωνία και σήμερα, διαθέτει την πλουσιότερη γκάμα υβριδικών-ηλεκτρικών οχημάτων στον κόσμο

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Τα ερωτήματα σχετικά με το μέλλον της αυτοκίνησης είναι πολλά, και οι απαντήσεις τους επίσης πολλές και ποικίλες και με πολλές παραμέτρους. Εδώ, θα εστιάσουμε στο πλέγμα ενεργειών και επιλογών της Toyota -πρωτοπόρου στην εναλλακτική μέθοδο κίνησης των οχημάτων- και την προσέγγισή της από σήμερα και στο μέλλον. Πριν μπούμε στην ουσία, να αναφέρουμε ότι σύμφωνα με τις καταγραφές και τις επιστημονικές της Toyota, οι σημαντικές νέες τάσεις, αλλά και τα δεδομένα στον χώρο θα αλλάξουν δραματικά, όχι μόνο γύρω από την αντίληψη «ιδιοκτησία/χρήση αυτοκινήτου», αλλά και από το αυστηρότερο περιβαλλοντικό πλαίσιο.

Η ΟΠΤΙΚΗ ΤΗΣ TOYOTA

Με τον χάρτη να διαμορφώνεται όπως περίπου τον περιγράψαμε, η Toyota έχει επιλέξει να επενδύσει σύσσωμη στην υβριδική-ηλεκτρική τεχνολογία. Και τι εννοεί η Toyota με αυτό; Ότι ουσιαστικά μιλάει για βιώσιμη μετακίνηση για όλους! Εδώ και λίγα χρόνια, το όραμα της Toyota να κάνει την μετακίνηση ένα αγαθό προσβάσιμο σε όλους, με τον πιο ανώδυνο τρόπο όμως για το περιβάλλον, γίνεται πράξη.

Η υβριδική-ηλεκτρική τεχνολογία Toyota αναπτύσσεται συνεχώς, προσφέροντας μοναδικά οφέλη για τον αγοραστή του αυτοκινήτου, αλλά και παράλληλα προστατεύοντας το περιβάλλον εξασφαλίζοντας ένα βιώσιμο μέλλον.

Για την αποδοχή αυτής της επιλογής της Toyota, αλλά και για να έχουμε μία πρώτη εικόνα για την επόμενη ημέρα, να καταγράψουμε ότι οι πωλήσεις/ταξινομήσεις σήμερα των υβριδικών-ηλεκτρικών οχημάτων της μάρκας είναι ιδιαίτερα αυξημένες και αντιπροσωπεύουν το 50% των συνολικών πωλήσεων της μάρκας, με τα αυτοκίνητα βενζίνης να καλύπτουν το 42%.

Όμως, η Toyota έχει προχωρήσει και ακόμα παραπέρα, αφού το 2014 λανσάρισε το πρώτο Ηλεκτρικό Όχημα Κυψελών Καυσίμου μαζικής παραγωγής, το Mirai, την τέταρτη γενιά Prius το 2016, και τη δεύτερη γενιά του Prius Plug-In Electric το 2017. Αυτό με την σειρά του, αποδεικνύει την περαιτέρω εξέλιξη και διαφοροποίηση των υβριδικών-ηλεκτρικών οχημάτων της τόσο την παρούσα φάση, όσο και σε μελλοντικό χρόνο, με στόχο την εξάπλωση των υβριδικών-ηλεκτρικών της οχημάτων και στην συμβολή στην μείωση των εκπομπών CO₂ από τις πωλήσεις νέων οχημάτων σε όλο τον κόσμο.

Η ΔΙΚΑΙΩΣΗ

Σύμφωνα με τα πραγματικά/ρεαλιστικά στοιχεία που έχουν δοθεί στην δημοσιότητα, πλέον η ηλεκτρική κίνηση των υβριδικών μοντέλων της Toyota ανέρχεται στο 50%. Γι' αυτό το λόγο



η εταιρία δεν αναφέρεται πια σε απλά υβριδικά οχήματα, αλλά σε υβριδικά-ηλεκτρικά. Ενδεικτικό της αποδοχής από το παγκόσμιο κοινό, αυτής της εναλλακτικής μορφής κίνησης των οχημάτων, είναι η ανακοίνωση του έγκριτου και έγκυρου πανευρωπαϊκού οργανισμού της Jato, σύμφωνα με την οποία τα υβριδικά-ηλεκτρικά οχήματα έχουν εκπληκτική άνοδο στις παγκόσμιες πωλήσεις την τελευταία 10-ετία, ήτοι από το 3% για το 2016 στο 5% μέσα στο 2017. Η άνοδος αυτή θα μπορούσε να ήταν μεγαλύτερη αν υπήρχαν περισσότερα σημεία ανατροφοδότησης στους αυτοκινητόδρομους.

ΚΑΘΑΡΟ ΤΟΠΙΟ...

Η ανακοίνωση, ότι η Toyota είναι η «καθαρότερη» μάρκα αυτοκινήτων στην Ευρώπη για το 2017, μπορεί να αποτελεί είδηση για την καθημερινότητά μας, αλλά για την ίδια την μάρκα, ήταν κάτι παραπάνω από στόχος!

Έτσι, σύμφωνα με έρευνα που πραγματοποίησε η Jato Dynamics σε 23 διαφορετικές αγορές της Ευρώπης, η Toyota είναι η «καθαρότερη» μάρκα αυτοκινήτων στην Ευρώπη μεταξύ των 20 κορυφαίων εταιρειών, με τον Μ.Ο των εκπομπών CO₂ των οχημάτων της, να μειώνεται κατά 2,7γρ/χλμ, φτάνοντας τα 101,2 γρ/χλμ. Το αποτέλεσμα αυτό οφείλεται στις ιδιαίτερα αυξημένες ταξινομήσεις υβριδικών-ηλεκτρικών αυτοκινήτων, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 50% των συνολικών πωλήσεων της μάρκας, ενώ ταυτόχρονα τα αυτοκίνητα βενζίνης καλύπτουν το 42% και τα ντίζελ το 7,5%.

ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Εν τω μεταξύ, στην ελληνική αγορά, αξιοσημείωτο είναι πως το ποσοστό αυτό είναι κατά πολύ αυξημένο. Πιο αναλυτικά, 3.336 έλληνες οδηγοί δοκίμασαν υβριδικά οχήματα σε συνολικές διαδρομές των 38.441χλμ., μέσω του συστήματος Toyota Hybrid Proof Drive (η Toyota ξεκίνησε μία Ευρωπαϊκή εκστρατεία «Test Drive σε υβριδικά», που αποδεικνύει αδιαμφισβήτητα ότι ένα Toyota Hybrid διανύει πάνω από το 40% της διαδρομής με μηδενική κατανάλωση. Δηλαδή κινείται αποκλειστικά ηλεκτρικά! Χωρίς την παρέμβαση του οδηγού και χωρίς φόρτιση του οχήματος από εξωτερική πηγή. Μόνο με την ενέργεια του οδηγού) και ο μέσος όρος διάρκειας των διαδρομών με χρήση μόνο ηλεκτρικής ενέργειας, ανήλθε στο ποσοστό του 58%. ●

Η Toyota με τα 20 χρόνια παραγωγής και εμπειρίας στην υβριδική-ηλεκτρική τεχνολογία, έχει παράγει πάνω από 11 εκατομ. υβριδικά-ηλεκτρικά οχήματα παγκοσμίως, εκ των οποίων το 1.5 εκατομ. κυκλοφορούν στην Ευρώπη, ενώ έχουν εξοικονομηθεί έτσι 77 εκατομ. τόνοι CO₂!



SUZUKI SWIFT & HYBRID

Φρέσκιες ιδέες και κλασική ποιότητα

Το τρίτης γενιάς supermini της **Suzuki** υιοθετεί ένα νέο σιτλ, εστιασμένο στην απόδοση, διαθέτοντας ένα σημαντικό ελαφρύ αμάξωμα και εισάγοντας προηγμένες τεχνολογίες ασφάλειας, ενώ κατασκευάζεται στην Ιαπωνία.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Μία από τις επιλογές που έχει ένας κατασκευαστής αυτοκινήτου, όταν πρόκειται να δημιουργήσει από λευκό χαρτί, τον αντικαταστάτη ενός best seller μοντέλου, είναι να ακολουθήσει την πεπατημένη, να βαδίσει δηλαδή σε σίγουρα μονοπάτια και δοκιμασμένες λύσεις. Όμως: Η Suzuki, δεν είναι ένας

«ακόμα» κατασκευαστής. Είναι μία αυτοκινητοβιομηχανία που τολμάει και ακολουθεί τον δικό της ξεχωριστό δρόμο, ιδιαίτερα στον τομέα των επιδόσεων και της αισθητικής! Όπου σε πείσμα των καιρών, επιλέγει ξεχωριστή σχεδιαστική ταυτότητα για το κάθε μοντέλο της, στο οποίο μάλιστα «τοποθετεί» και μία σχεδιαστική λεπτομέρεια από ιστορικά μοντέλα της!

Το νέο Swift λοιπόν, είναι προσαρμοσμένο στην εποχή του. Αισθητικά, όσο και τεχνολογικά. Εξωτερικά έχουμε μεγάλη εξάγωνη μάσκα, οι πίσω χειρολαβές των θυρών είναι «κρυμμένες» δίπλα στα παράθυρα, η οροφή μοιάζει να μην ενώνεται με τις πίσω κολόνες μέσα από την σχεδιαστική επιλογή, ενώ όταν το κοιτάς από το πλάι, διακρίνεις εύκολα τους «ώμους» των πίσω φτερών να ξεχωρίζουν.

Εσωτερικά το ταμπλό είναι σύγχρονο με ψηφιακές οθόνες τόσο στο καντράν την έγχρωμη οθόνη LCD πολλαπλών ενδείξεων 4,2" όσο και στο κέντρο του

ταμπλό την οθόνη αφής πολλαπλών λειτουργιών 7", με κλίση προς τον οδηγό. Παράλληλα, οι χώροι φροντίζουν για την άνεση των επιβατών ενώ οι πολλοί και μεγάλοι αποθηκευτικοί χώροι για την απόλυτη αίσθηση ευρυχωρίας.

SAFETY FIRST

Μία σειρά από προηγμένα συστήματα ασφάλειας παρέχονται με το Swift, τα οποία αλλάζουν την υπόθεση της ουσιαστικής υποστήριξης οδηγού και επιβατών, σε δραστικό βαθμό. Έτσι, πλην των «βασικών», Radar Brake Support, Hill hold control, Σύστημα ειδοποίησης εκτάκτου ανάγκης, Σύστημα Ελέγχου Ευστάθειας (ESP), Σύστημα ελέγχου πίεσης ελαστικών, Απορροφητικό αμάξωμα τεχνολογίας Heartect, 6 SRS αερόσακοι και αμάξωμα μετριασμού τραυματισμού πεζών, έχουμε τα παρακάτω συστήματα τα οποία αξίζει να μελετήσετε, προ της επιλογής σας για την επόμενη αγορά σας. Έχουμε λοιπόν το σύστημα αποφυγής

πρόσκρουσης (Dual Sensor Brake Support/DSBS) ένα εξελιγμένο σύστημα εμπρόσθιας ανίχνευσης που υποστηρίζει μια σειρά από τεχνολογίες ασφάλειας, το Σύστημα προειδοποίησης αλλαγής λωρίδας, το σύστημα προειδοποίησης εκτροπής αυτοκινήτου, την αυτόματη λειτουργία μεγάλης σκάλας φώτων (High Beam Assist), το Adaptive cruise control κ.ά.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Επιλέγουμε το μοντέλο 1.2 Dualjet + Hybrid GLX που χρησιμοποιεί τον 4-κύλινδρο ατμοσφαιρικό κινητήρα βενζίνης 1.200 κ.εκ. Dualjet απόδοσης 90 ίππων, ο οποίος εν προκειμένω συνδυαζόταν με το νέο υβριδικό σύστημα της Suzuki, που αποτελείται από μία ενσωματωμένη ηλεκτρογεννήτρια και μία μπαταρία ιόντων λιθίου. Χρησιμοποιεί χειροκίνητο κιβώτιο 5 ταχυτήτων με σωστή κλιμάκωση, το οποίο μεταδίδει την κίνηση στους εμπρός τροχούς, ενώ το πραγματικά ελαφρύ αμάξωμα των 840 κιλών, συνεπικουρούμενο από την εξαιρετική ρύθμιση των αναρτήσεων προσφέρει κορυφαία ποιότητα κύλισης με κρατήματα και συμπεριφορά που θα ενθουσιάσουν κάθε οδηγό. Η γκάμα των κινητήρων περιλαμβάνει τον α-



τμοσφαιρικό 1.200άρη Dualjet των 90 ίππων, ο οποίος μπορεί να συνδυαστεί και με το υβριδικό σύστημα Suzuki Hybrid, αλλά και με την αξιόπιστη τετρακίνηση της Suzuki Allgrip και το αυτόματο κιβώτιο συνε-

SILICON VALLEY

Ο εξοπλισμός της βασικής έκδοσης του νέου Swift περιλαμβάνει air condition, ηλεκτρικά παράθυρα εμπρός, κεντρικό κλειδώμα με τηλεχειρισμό, ηλεκτρικούς και θερμαινόμενους καθρέπτες, αυτόματη λειτουργία φώτων, ηχοσύστημα, 6 αερόσακους, ESP, φώτα ημέρας LED, δερμάτινη επένδυση οδηγού ρυθμιζόμενο καθ' ύψος, ενώ διατίθεται με 7 χρώματα αμαξώματος αλλά και 4 δυνατότητες διχρωμίας.

χώς μεταβαλλόμενων σχέσεων CVT, όπως επίσης και τον 1.000-άρη turbo κινητήρα Boosterjet, απόδοσης 112 ίππων που μπορεί επίσης να συνδυαστεί με το υβριδικό σύστημα, αλλά και με κλασικό αυτόματο κιβώτιο 6 σχέσεων.

ΤΟ ΥΒΡΙΔΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Το νέο υβριδικό σύστημα που έχει εξελίξει η Suzuki το συναντάμε σε διάφορες εκδόσεις του Swift. Πρόκειται για συνδυασμό ενσωματωμένης ηλεκτρογεννήτριας (ISG) και μπαταρίας ιόντων λιθίου υψηλής ενεργειακής απόδοσης, που λειτουργεί παράλληλα με τον κινητήρα, υποστηρίζοντας τον ταυτόχρονα. Το υβριδικό σύστημα Suzuki Hybrid ανακτά ενέργεια από το φρενάρισμα, τη συγκεντρώνει σε μια μικρή μπαταρία που βρίσκεται κάτω από το κάθισμα του οδηγού και «βοηθά» τον κινητήρα στις επιταχύνσεις ενώ εκτελεί χρέη δυναμικό και ηλεκτροκινητήρα.

Το σύστημα δε αυτό αποτελεί βασικό εξοπλισμό στις εκδόσεις 1.2 Dualjet + Hybrid GLX και 1.0 Boosterjet + Hybrid GLX με μηχανικό κιβώτιο 5 σχέσεων, για ακόμα μεγαλύτερη οικονομία καυσίμου. Το Suzuki Hybrid αποτελεί δε ένα ιδανικό υβριδικό σύστημα για μικρά αυτοκίνητα πόλης καθώς η συνεχόμενη λειτουργία της ηλεκτρογεννήτριας σε συνδυασμό με τον κινητήρα έχουν σχεδιαστεί για να προσφέρουν την απόλυτη οικονομία στην κατανάλωση των καυσίμων. Επιπλέον η νέα τεχνολογία πετυχαίνει εξοικονόμηση χώρου και βέλτιστη κατανομή βάρους. Και όλα αυτά χωρίς περιορισμούς. Καθώς δεν θα χρειαστεί ποτέ να φορτίσετε το αυτοκίνητο σας, το οποίο θα επαναφορτίζεται κατά την επιβάρυνση. Ανεξάρτητα από τα χιλιόμετρα και από το ποιός είναι ο προορισμός, η τεχνολογία Suzuki Hybrid σας προσφέρει τα οφέλη της διαρκώς χωρίς περιορισμούς.

ΚΟΣΤΙΖΕΙ

Η τιμή του Suzuki Swift 1.2 Dualjet GL 90hp αρχίζει από τα 11.830 ευρώ, ενώ αυτή του 1.2 Dualjet 2WD GLX με το υβριδικό σύστημα αρχίζει από τα 15.230 ευρώ. ●



04:35 το πρωί. Τράκαρες. Τι κάνεις;

24/7 δίπλα σου.
Εμείς. Κανένας άλλος.

Time to rethink?

hellasdirect.gr/denkoimomastepote



**HELLAS
DIRECT**
RETHINK INSURANCE

Στο Σαλόνι Αυτοκινήτου Γενεύης «είδαμε» την ελπίδα...

Πολλά τα εξωτικά υπερ-αυτοκίνητα με κολοσσιαίες τεχνολογίες και υπερβατικές αισθητικές. Διαλέγουμε την «πίσω» όψη, αυτή που κρύβει τα «μεταλλικά στόματα» που ξερνάνε τα αμαρτωλά ντεσιμπέλ...

Μία εποπτική ματιά στις εκθέσεις αυτοκινήτου των προηγούμενων χρόνων, μας πείθει ότι σταδιακά το μέλλον προετοιμαζόταν εδώ και καιρό καιρό. Από τα «φτιάξε ό,τι να 'ναι, θα πουληθεί» της δεκαετίας του '90, περάσαμε στα αυτοκίνητα που προέτασαν την ασφάλεια στα χρόνια του millennium, για να βρεθούμε στη δεκαετία μας όπου τα αυτοκίνητα χαρακτηρίζονται πλέον όχι από τις ιπποδυνάμεις και την ποιότητα κύλισης, όσο από το πόσο χαμηλό περιβαλλοντικό αποτύπωμα έχουν και από τις δυνατότητες συνδεσιμότητας που διαθέτουν.

Και όλα αυτά, επειδή οι εταιρείες διαπιστώνουν ότι σε έναν κόσμο που ουσιαστικά ενεργεί μέσω σχέσης με ένα smartphone ή ένα tablet, δεν θα μπορούσαν να προσεγγίσουν αλλιώς τη νέα γενιά αγοραστών!

Στη Γενεύη, εν έτει 2018

Όλος ο καλός ο κόσμος ήταν παρών. Αυτοκίνητα κάθε κατηγορίας, για κάθε βαλάντιο, για τολμηρούς, για συντηρητικούς, για «περιέργους», για tech-freak, για γερά ή ισχνά πορτοφόλια, αλλά και για όλους όσοι αποδέχονται ότι η αγορά ενός αυτοκινήτου πρέπει να είναι άμεσα συνδεδεμένη με το πόσους ρύπους παράγει και «διοχετεύει» στην ατμόσφαιρα.

Τι είδαμε στη Γενεύη; Πολλά εξωτικά supercars, που μας έκαναν να αναθαρρήσουμε και να σκεφτούμε ότι όσο υπάρχουν αυτά, δεν πρόκειται να «ποινικοποιηθεί» η οδηγική απόλαυση, πολλά, πάμπολλα ηλεκτροκίνητα οχήματα, αυτοκίνητα που προέτασαν τις τεχνολογίες αυτόνομης οδήγησης, αλλά και απλά καθημερινά αυτοκίνητα «όπως ακριβώς τα γνωρίζουμε».

Η «ιερή» στιγμή

Είναι προφανές ότι, αν είναι να κρατήσω μία στιγμή από τις δύο press days, αυτή είναι της παρουσίασης της νέας Ferrari 488 Pista! Την ώρα που ο επικεφαλής marketing της scuderia, Enrico Galliera, μίλησε με πάθος για την πιο δυνατή Ferrari παραγωγής όλων των εποχών! Μάλιστα, για να δώσει στο κοινό ένα ηχητικό δώρο, έβαλε στα τεράστια ηχεία που βρίσκονταν στο περίπτερο της Ferrari να παίξουν τον ήχο του V8 κινητήρα που αποδίδει 720 ίππους. Ήταν η στιγμή που η οροφή της τεράστιας αίθουσας στη Γενεύη σείστηκε. «Όσο υπάρχει το cavallino rampante» σκέφτηκα, «θα υπάρχει και πάθος για την αυτοκίνηση»...

Η ΔΑΔΡΕΝΔΑΛΙΝΗ ΖΕΙ!





1
FERRARI 488 PISTA
 Κινητήρας V8 4.0 λίτρων, απόδοσης 720 ίππων και ροπή 770 Nm. 0-100 κλμ./ώρα σε 2.85"

2
PAGANI HUAYRA ROADSTER
 Biturbo V12 κινητήρας απόδοσης με 754 ίππων. 0-100 κλμ./ώρα σε 2.9"

3
ZENVO TSR-S
 Κινητήρας 5.8 λίτρων των 1.177 ίππων. 0-100 κλμ./ώρα σε 2.8"

4
ASTON MARTIN VALKYRIE
 Κινητήρας Cosworth V12 6.5 λίτρων, απόδοσης 1.100 ίππων. Σε μόνο 25-ήδη-πωληθέντα «αντίτυπα».

5
FENYR SUPERSPORT
 Boxer κινητήρας 4.0 λίτρων με 910 ίππους. 0-100 κλμ./ώρα σε 2.7"

6
MCLAREN SENNA
 Biturbo κινητήρας 4.0 λίτρων με 800 ίππους, αφιερωμένο στον «Θρύλο της F1»

7
TECHRULES REN RS
 Κινεζικό ηλεκτρικό supercar, με μπαταρία Lithium-Ion, 2 κινητήρες εμπρός και 4 πίσω, απόδοσης 960kW (1.305 PS). 0-100 σε 3"



#KAROQYOURWORLD



ΝΕΟ ŠKODA KAROQ.

Με έξυπνες τεχνολογίες που ανοίγουν μπροστά σας έναν ολόκληρο, νέο κόσμο οδήγησης.
Μην αποφρασάσετε για SUV αν δεν το δείτε. Κλείστε τώρα ένα test drive.
#KaroqYourWorld

Από 19.900€



4 ΧΡΟΝΙΑ

ΕΓΓΥΗΣΗ · SERVICE · ΑΣΦΑΛΙΣΗ · ΟΔΙΚΗ ΒΟΗΘΕΙΑ
Μάθετε περισσότερα στο www.skoda.gr





ŠKODA



Ρύπος CO₂ (g/km): 117-138, εκπομπές (l/100km) εντός 4,6-6,1, εντός 4,3-5,0, μιστή 4,4-5,6 

Kosmocar
Αποκλειστικοί Εισαγωγείς



HYUNDAI i10

Η φρέσκια ματιά στα αυτοκίνητα πόλης!

Δημοφιλές, πολυβραβευμένο, ποιοτικό και με την αξιοπιστία της κορυφαίας πενταετούς εργοστασιακής εγγύησης, το νέο Hyundai i10 συνεχίζει την εντυπωσιακή κληρονομιά του, με περισσότερες από 70.000 πωλήσεις στην κατηγορία του.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

H Hyundai, στο πλαίσιο της συνολικής αναβάθμισης της νέας της εικόνας, βελτίωσε το ήδη πολύ καλό i10 και έδωσε στην αγορά ένα σύγχρονο αυτοκίνητο, που συνοδεύεται από 5ετή εγγύηση χωρίς περιορισμό στα χιλιόμετρα, πέντε χρόνια οδική βοήθεια και πέντε χρόνια δωρεάν επίσηο τεχνικό έλεγχο. Το ότι είναι ένα εντελώς νέο «ευρωπαϊκό» i10, που σχεδιάστηκε, αναπτύχθηκε και κατασκευάστηκε με γνώμονα τις μεταβαλλόμενες τάσεις που επικρατούν στην παγκόσμια αγορά, απλά καταδεικνύει και τη στόχευση του κορεατικού κολοσσού.

SILICON VALLEY

Στον τομέα ενημέρωσης και ψυχαγωγίας δεν έχει να ζηλέψει τίποτα από ένα αυτο-

κίνητο μεγαλύτερης κατηγορίας. Σημειώνουμε τον πίνακα οργάνων με TFT LCD οθόνη 7" για να παρακολουθείτε όλες τις ενδείξεις—από την ταχύτητα μέχρι τη στάθμη του υγρού—, το πολυλειτουργικό τιμόνι τριών ακτινών με εργονομικά τοποθετημένα πλήκτρα, που σας επιτρέπει να ελέγχετε το ηχοσύστημα, το τηλέφωνο και το Cruise control χωρίς να απομακρύνετε τα χέρια σας, το Αυτόματο Cruise control με Speed limiter, όπως και το πλήρες ηχοσύστημα, ενώ οι υποδοχές USB και AUX περιλαμβάνονται standard με το ραδιόφωνο.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Το νέο Hyundai i10 είναι εφοδιασμένο με τέσσερα διαφορετικά σύνολα βενζινοκίνητηρα και μετάδοσης. Οι δύο κινητήρες βενζίνης, ο τρικύλινδρος 1.0 λίτρων ισχύος

66 ίππων και ο τετρακύλινδρος 1.25 λίτρων ισχύος 84 ίππων, μεταφέρουν την κίνηση στους εμπρός τροχούς μέσω ενός 5-τάχυτου μηχανικού κιβωτίου είτε ενός 4-τάχυτου αυτομάτου κιβωτίου ταχυτήτων.

Μεγάλη αλλαγή στην προσφερόμενη γκάμα του i10 είναι η διαθεσιμότητα αυτόματου κιβωτίου με κινήτρα 1.0lt 66hp, σε συνδυασμό με οποιαδήποτε έκδοση. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι το αυτόματο κιβώτιο του Hyundai i10 πλέον γίνεται σημαντικά πιο προσιτό από ποτέ. Βελτιώσεις υπάρχουν και στην ποιότητα κύλισης, αφενός με ακριβέστερη πληροφορηση από το τιμόνι, κάτι που αποδίδεται

Το νέο Hyundai i10, βραβευμένο για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά ως «Car of the Year 2017» στην κατηγορία «Best City Car» του αυτοκινητιστικού περιοδικού «What Car?», επεκτείνει μία εντυπωσιακή παράδοση.

στα ελαφρύτερα υλικά κατασκευής και την τροποποιημένη σχέση μετάδοσης του συστήματος διεύθυνσης, και αφετέρου με ακόμη πιο άνετη κύλιση χάρη στην αυξημένη απορρόφηση κραδασμών.

ΟΙ «ΛΕΠΤΟΜΕΡΕΙΕΣ» ΠΟΥ ΚΑΝΟΥΝ ΤΗ ΔΙΑΦΟΡΑ

Λεπτομέρειες τρόπος του λέγειν, αφού το νέο Hyundai i10 έχει να επιδείξει έναν πραγματικό δεκάλογο σημείων υπεροχής απέναντι στον ανταγωνισμό. Στοιχεία που όμως παίζουν καθοριστικό ρόλο στην τελική διαμόρφωση γνώμης και εν τέλει απόφασης του υποψήφιου αγοραστή. Τα σημεία υπεροχής, λοιπόν, του i10 το οποίο ειρήσθω εν παρόδω ήταν πρώτο στις πωλήσεις λιανικής της κατηγορίας του το 2017, είναι: κορυφαίοι χώροι επιβατών και αποσκευών σε επίπεδο πραγματικού πενταθέσιου μοντέλου όπως της κατηγορίας supermini, που αποτυπώνεται σε 50% μεγαλύτερους χώρους από Aygo και μόλις 12% μικρότερους από τα Yaris/Corsa. Επίσης, τα πίσω παράθυρα είναι κανονικά ανοιγόμενα και ελεγχόμενα από τη θέση του οδηγού, έχει υψηλή τεχνολογία συνδεσιμότητας, συμβατή με Apple CarPlay & Android Auto με χάρτες 46 χωρών ήδη στη μεσαία έκδοση, υψηλή τεχνολογία άνεσης, όντας το μόνο της κατηγορίας με clima, αποδοτικό κινητήριο σύνολο, μιας και ο τετρακύλινδρος κινητήρας 1.2 λίτρων είναι

εφάμιλλος κινητήρων που χρησιμοποιούνται ακόμη και σε SUV, ενώ όλοι οι κινητήρες Hyundai είναι εξοπλισμένοι με στάνταρ καδένα χρονισμού βαλβίδων, στάνταρ πίσω δισκόφρενα. Επίσης, σημαντικό σε επίπεδο ποιότητας και φινιρίσματος είναι το γεγονός ότι δεν υπάρχει καμία ορατή βίδα ή μέταλλο στο εσωτερικό.

ΧΡΟΙΟΙ

Πέρα από ευρύχωρη καμπίνα, για τις αποσκευές σας έχετε διαθέσιμα 252 λίτρα, με τα πίσω καθίσματα στη θέση τους, ενώ όταν τα αναδιπλώσουμε ο χώρος αγγίζει τα 1.046 λίτρα, τιμή πραγματικά μεγάλη για αυτοκίνητο της κατηγορίας. Παράλληλα, υπάρχουν διαθέσιμοι αρκετοί μικροχώροι αποθήκευσης, όπως ειδικές ποτηροθήκες, ενώ στις πόρτες μπορούν να τοποθετηθούν φιάλες νερού από 500 γραμ. έως 1 λίτρο. Τέλος η διχρωμία στο εσωτερικό του νέου i10, το καθιστά νεανικό, ενώ τα υλικά είναι υψηλής ποιότητας.

ΧΩΡΟΙ

Η τιμή του νέου Hyundai i10 αρχίζει από €9.900 για τη βενζινοκίνητη έκδοση 1.0lt 66hp Active και από €10.490 για την έκδοση 1.2lt 87hp Active, αμφότερες με χειροκίνητο κιβώτιο 5 σχέσεων. ●



Εσείς, τι τύπος Fiesta είστε;

Η νέα γενιά **Ford Fiesta** είναι η πιο ολοκληρωμένη και ευέλικτη γκάμα στην ιστορία του Fiesta, και περιλαμβάνει το στυλάτο **Fiesta Titanium**, το σπορ **Fiesta ST-Line**, το πολυτελές **Fiesta Vignale**, το **Fiesta Active crossover** και το **Ford Performance Fiesta ST**.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Είναι όντως η πλέον πλήρης γκάμα **Fiesta** στην υπερσαραντάχρονη εμβληματική πορεία του στις παγκόσμιες αγορές.

Δείτε κάτι! Για πρώτη φορά στην ιστορία της, αλλά και στη σχεδόν συνυφασμένη σύγχρονη εποχή της με το **Fiesta**, η Ford έφτιαξε μία γκάμα που δύσκολα θα βρεθεί κοινό που δεν θα την αφορά... Όμως; Ποιο θα διαλέγατε; Εννοούμε ποια έκδοση θα σας έκλεινε το μάτι όταν μπαίνατε σε μία έκθεση της Ford; Εμείς «συλλέξαμε» τις τέσσερις διαφορετικές εκδόσεις του νέου **Fiesta**, αναγνωρίσαμε τους προσανατολισμούς που δίνει το εργοστάσιο στην κάθε μία και επιχειρούμε να σας διευκολύνουμε στην επιλογή σας...

FIESTA TITANIUM

Πιο μεγάλο κατά 71mm σε σχέση με το απερχόμενο μοντέλο, είναι πολύ πιο άνετο τόσο για τους εμπρός όσο και για τους πίσω επιβάτες, με τους τελευταίους να βολεύονται άνετα στο αναπαιτικό κάθισμα, ακόμα κι αν το ύψος τους ξεπερνά τα 190 εκατοστά! Η αύξηση των εξωτερικών διαστάσεων είχε ευεργετικές συνέπειες και στον χώρο αποσκευών, ο οποίος έφτασε πλέον τα 292 λίτρα, δηλαδή είναι κατά 16 λίτρα μεγαλύτερος σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν.

Το ταμπλό είναι μοντέρνο, ποιοτικό και με εξαιρετικά σε αφή υλικά, με το σύστημα Sync3 της Ford να ξεχωρίζει στην κορυφή της κεντρικής κονσόλας. Οι άνθρωποι της Ford έκαναν πράξη το αίτημα πολλών υποψήφιων αγοραστών, οι οποίοι ζητούσαν μια μεγάλη οθόνη πολλαπλών λειτουργιών, επιτυγχάνοντας μέσω αυτής και τη μείωση κατά 50% των διάφορων διακοπών και κουμπιών που υπήρχαν σε... αφθονία στο προηγούμενο **Fiesta**.

FIESTA ST-LINE

Όταν οδηγήσαμε για πρώτη φορά το «απλό» νέο **Fiesta**, αμέσως αυτό που μας έκανε εντύπωση -όπως άλλωστε και στο σύνολο των ανθρώπων του ειδικού Τύπου- ήταν το παροιμιώδες κράτημά του σε κάθε είδος οδοστρώματος, ακόμα και σε «ακραίες» συμπεριφορές... Λίγους μήνες αργότερα, όταν βρεθήκαμε στην Β.Δ. Ισπανία για να δοκιμάσουμε την έκδοση **ST-Line**, όχι μόνο ζημιωθήκαμε που επιλέξαμε μία ερημική ανηφορική επαρχιακή διαδρομή, αλλά και επαληθεύτηκαν με το παραπάνω οι προβλέψεις μας: όταν το «απλό» μοντέλο κρατάει τόσο καλά, σκεφτείτε τι θα κάνουν οι πιο σπορτίφ εκδόσεις... Και το είδα-

με... Με λίγα λόγια, το νέο **Fiesta** και όχι μόνο στην σπορτίφ έκδοση **ST-Line**, σε ποιότητα κύλισης και κρατήματος, είναι «ένα τρένο» που ταξιδεύει επάνω σε ράγες άνεσης, ασφάλειας και οδηγικής ευχαρίστησης! Όλα αυτά οφείλονται στη νέα ανάρτηση και το σύστημα **Electronic Torque Vectoring Control**. Χωρίς να παρακάμπουμε τις βελτιώσεις στην πλευρική πρόσφυση κατά 10% και στις αποστάσεις φρεναρίσματος κατά 8%, να σημειώσουμε ότι το νέο **Fiesta** είναι το πρώτο Ford με **Pedestrian Detection** που συμβάλλει στην αποφυγή συγκρούσεων τις νυχτερινές ώρες, **Active Park Assist** με παρέμβαση πέδησης για την αποφυγή μικροσυγκρούσεων στο hands-free παρκάρισμα.



Προσθέστε και την παρουσία του πολυβραβευμένου βενζινοκινητήρα 1.0L **EcoBoost** της Ford που προσφέρεται σε εκδόσεις 100, 125 και 140 ίππων, που με τη συμβολή ενός νέου, εξατάχτου μηχανικού κιβωτίου μειωμένων τριβών πετσαίνει εκπομπές CO2 97 γρ./χλμ. και κατανάλωση 4,3 λίτρα/100 χλμ. και έχετε ένα πλήρες «πακέτο» γνώσης...

FIESTA VIGNALE

Ορθά η μάρκα το χαρακτηρίζει ως «η απεικόνιση της κομψότητας»... Μπαίνοντας στο **Fiesta Vignale** θα βυθιστείτε σε ένα σύμπαν σύγχρονης πολυτέλειας. Σκοπός της Ford είναι με την είσοδό σας στο όχημα να απολαύσετε την επιλογή που σας χαρακτηρίζει σε οποιοδήποτε επίπεδο της καθημερινότητάς σας. Δεν συμβιβάζεστε με τίποτα λιγότερο από την κομψότητα σε κάθε τμήμα της καθημερινότητάς σας, για αυτό και η επιλογή της έκδοσης **Vignale** θα σας αποζημιώσει με το παραπάνω. Μπαίνοντας στο έκδηλο premium εσωτερικό, θα αντικρίσετε την κομψή οθόνη **Ford Vignale**, ενώ τα πολυτελή δερμάτινα καθίσματα με το μοναδικό σχέδιο με τα εξάγωνα -σε συνδυασμό με το αποκλειστικό και μαλακό δέρμα που καλύπτει το ταμπλό και την κεντρική κονσόλα- δημιουργούν το απόλυτο δερμάτινο εσωτερικό. Επίσης, ένα μοναδικό στυλ, με ξεχωριστή εμπρός μάσκα, ζάντες ελαφρού κράματος 17", διαθέσιμο ηχοσύστημα **B&O Play** είναι εκεί για να σας υπενθυμίζουν ότι η ποιότητα στην ζωή μας δεν είναι πολυτέλεια. Είναι απαίτηση. Τέλος, ανακαλύψτε την επιτομή στα υψηλότερα δυνατά επίπεδα σχεδίασης, ποιότητας και κατασκευής, μέσα από το **Fiesta Vignale**.

FIESTA ACTIVE CROSSOVER

Είναι προφανές ότι ο περιπετειώδης χαρακτήρας σας πλέον μπορεί να εκφραστεί και μέσα από την κατηγορία των **supermini**, μιας και η Ford φρόντισε για πρώτη φορά να προσθέσει στην γκάμα του **Fiesta** και μία **crossover** έκδοση. Που σημαίνει ότι δεν θα αποχωριστείτε ούτε στο ελάχιστο τα **benefits** του μοντέλου, καθιστώντας το ως «σύντροφο» περιπέτειας και εξορμήσεων. Το **Fiesta Active crossover** διατίθεται αποκλειστικά σε πεντάθυρο αμάξωμα και ξεχωρίζει αμέσως από μία σειρά εξωτερικών γνωρισμάτων. Ανάμεσά τους, τα πλαστικά προστατευτικά περιμετρικά του αμαξώματος που ειδικά στους θόλους των τροχών δείχνουν εντυπωσιακά, οι ποδιές προστασίας εμπρός και πίσω, η αυξημένη κατά σχεδόν 2 εκατοστά απόσταση από το έδαφος και οι απαραίτητες ράγες οροφής. ●



NISSAN LEAF

Το πιο εξελιγμένο αμιγώς ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο

Με την αποκάλυψη του νέου **Nissan Leaf**, του πιο εξελιγμένου αμιγώς ηλεκτροκίνητου οχήματος (EV) στην Ευρώπη, η Nissan δίνει σάρκα και οστά στο όραμά της για την ευφυή κινητικότητα

Του **Θωμά Κ. Ευθυρίου**

Το **Nissan Leaf** ήταν το πρώτο αμιγώς ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο που μπήκε σε μαζική παραγωγή το 2010 και δεν έθεσε απλά νέα δεδομένα στην κατηγορία των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, αλλά άλλαξε και τα δεδομένα της αγοράς. Με ποιον τρόπο; Με το να δημιουργήσει ένα «κανονικό» αυτοκίνητο στην όψη, τη λειτουργικότητα και τη σύγχρονη τεχνολογία, όντας ταυτόχρονα με μία εντελώς νέα φιλοσοφία στον τομέα της ενέργειας!

Στο επίκεντρο του **Nissan Intelligent Power**, στο νέο **Nissan Leaf**, βρίσκεται το e-powertrain, το ηλεκτρονικό σύστημα παραγωγής και μετάδοσης κίνησης, το οποίο προσφέρει βελτιωμένη ενεργειακή απόδοση, αυξημένη ροπή και ισχύ, με περισσότερο δυναμικές επιδόσεις. Το νέο σύστημα μετάδοσης κίνησης συμπλη-

ρώνει η μπαταρία ιόντων λιθίου υψηλής τεχνολογίας, η οποία παρέχει αυξημένη ισχύ, όπως και ικανότητα αποθήκευσης της ενέργειας.

Μαζί με την ενισχυμένη ενεργειακή απόδοση, το νέο e-powertrain προσφέρει μια εκπληκτική, γραμμική οδηγική απόδοση ισχύος 110 kW. Η ροπή έχει αυξηθεί στα 320 Nm, με αποτέλεσμα τη βελτίωση της επιτάχυνσης.

Έτσι, η ακτίνα οδήγησης του νέου **Nissan Leaf** έχει αυξηθεί σε 378 χλμ. (Νέος Ευρωπαϊκός Κύκλος Οδήγησης) με μία μόνο φόρτιση. Για εκείνους που επιθυμούν ακόμα μεγαλύτερη αυτονομία για το νέο τους **Leaf**, η Nissan θα λανσάρει μια έκδοση με αυξημένη ισχύ κινήτηρα και χωρητικότητα μπαταρίας στα τέλη του 2018. Αυτή η έκδοση θα προσφέρει ακόμη μεγαλύτερη αυτονομία, ανάλογα με τις ανάγκες οδή-

γησης.

Στο εσωτερικό, η διάταξη της οθόνης TFT 7 ιντσών έχει επανασχεδιαστεί για ευκολότερη πρόσβαση σε βασικές λειτουργίες όπως είναι η τεχνολογία **Safety Shield**, η κατάσταση φόρτισης, το «αποτύπωμα» ισχύος και οι πληροφορίες του συστήματος ήχου και πλοήγησης. Επίσης τα συστήματα **Apple CarPlay** και **Android Auto** έχουν προστεθεί στο σύστημα ψυχαγωγίας, στις εκδόσεις με το σύστημα πλοήγησης.

NISSAN INTELLIGENT CONCEPT

Μία σειρά καινοτόμων τεχνολογιών εφοδιάζει το νέο **Leaf** και μέσω της **Nissan Intelligent Driving** βελτιώνει την οδηγική

απόλαυση, ενισχύει το αίσθημα της ασφάλειας μειώνοντας ταυτόχρονα το στρες του οδηγού.

Το νέο **Nissan Leaf** διαθέτει τρεις κύριες νέες ευφυείς τεχνολογίες οδήγησης. Η πρώτη ακούει στο όνομα **ProPilot**, το προηγμένο σύστημα υποστήριξης του οδηγού. Χρησιμοποιείται κατά τη διάρκεια οδήγησης σε μια λωρίδα κατεύθυνσης στον αυτοκινητόδρομο, καθιστώντας την οδήγηση ευκολότερη, λιγότερο φορτισμένη και πιο χαλαρωτική.

Η δεύτερη είναι το **ProPilot Park**, που στοχεύει στο να αλλάξει τον τρόπο σκέψης των ανθρώπων σχετικά με τη στάθμευση. Η συγκεκριμένη τεχνολογία, εφόσον ενεργοποιηθεί, αναλαμβάνει τον έλεγχο του συνόλου του συστήματος διεύθυνσης, επιτάχυνσης, πέδησης και επιλογής ταχυτήτων, για αυτόματη καθοδήγηση του αυτοκινήτου στο σημείο στάθμευσης. Κατά συνέπεια, εξαλείφει το άγχος του οδηγού κατά τη στάθμευση προσφέρο-

ντας ασφάλεια και ακρίβεια κατά τη διαδικασία.

Η τρίτη τεχνολογία, το **e-Pedal**, ουσιαστικά αλλάζει τον τρόπο που οδηγούμε. Επιτρέπει στους οδηγούς να εκκινήσουν, να επιταχύνουν, να επιβραδύνουν και να σταματήσουν απλά ρυθμίζοντας το πάτημα στο πεντάλ γκαζιού.

NISSAN INTELLIGENT INTEGRATION

Σίγουρα αποτελεί την ευχάριστη είδηση της νέας πραγματικότητας. Ποια είναι αυτή; Η σύνδεση της ισχύος της μπαταρίας του αυτοκινήτου με τις κοινωνικές υποδομές! Αυτό το πρωτοποριακό όραμα της **Nissan** για τις δυνατότητες των ηλεκτρικών οχημάτων δεν σταματά στην τροφοδοσία του νέου **Leaf**. Οι μπαταρίες του αυτοκινήτου μπορούν να χρησιμοποιηθούν και ως κινητές συσκευές ενέργειας.

Η τεχνολογία οχήματος-πλέγματος (V2G) συνδυάζει την αμφίδρομη φόρτιση επιτρέποντας την πλήρη ενσωμάτωση των ηλεκτρικών οχημάτων στο ηλεκτρικό δίκτυο. Συμβάλλει στη βελτίωση της ικανότητας χειρισμού μη προγραμματιζόμενων ροών ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, καθιστώντας τις ανανεώσιμες πηγές ευρύτερα ολοκληρωμένες και προσιτές. Οι ιδιοκτήτες του νέου **Nissan Leaf** θα επωφεληθούν επίσης από ένα νέο interface με μια εφαρμογή για smartphones, που τους επιτρέπει να παρακολουθούν την κατάσταση φόρτισης του οχήματός τους, να βρουν τον πλησιέστερο σταθμό φόρτισης και να προθερμαίνουν ή να ψύχουν το αυτοκίνητο στην ιδανική θερμοκρασία, πριν καν το οδηγήσουν! ●

Το **Nissan Leaf** προσεγγίζει τον υποψήφιο αγοραστή με τη λογική της ήπιας προσαρμογής, δηλαδή τον εισάγει σε έναν εντελώς νέο κόσμο, σε ένα απόλυτα μελλοντικό τοπίο στην αυτοκίνηση. Και το κάνει αυτό μέσα από προσεκτικά όσο και προσιτά βήματα.





RENAULT
Passion for life

RENAULT LEVEL UP

Κινήσου έξυπνα.
Έλα στη Renault!



TWINGO

CLIO

CLIO
SPORT TOURER

Πλουσιότερος εξοπλισμός, σε χαμηλότερη τιμή!

Απόκτησε το νέο σου Renault TWINGO, CLIO ή CLIO SPORT TOURER και αναβάθμισε το επίπεδο εξοπλισμού του αυτοκινήτου σου, χωρίς επιπλέον χρέωση. Renault LEVEL UP. Η έξυπνη κίνηση!

Ανακάλυψε τα οφέλη του Renault LEVEL UP στις εκθέσεις Renault, έως 30 Ιουνίου.

Επίπεδο

**TEOREN
MOTORS AE**
B. N. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΑΣ RENAULT & DACIA
Λεωφ. Κηφισού 138-140, Περιστέρι, 121 31, τηλ.: 210-5706860.

Μάθε περισσότερα:
24/7 Info line 800-11-11011
www.renault.gr





Crisis man

Την ώρα που για οποιονδήποτε λόγο, σπάνια απρόοπτο, αρχίσουν οι μικρές ή μεγάλες δυσκολίες σε έναν αγώνα Grand Prix της Formula 1, τα μάτια όλων στρέφονται στο αυτοκίνητο ασφαλείας. Τι είναι το «αυτοκίνητο ασφαλείας» ή διεθνώς αναγνωρισμένο σαν «Safety Car» ή την ώρα του αγώνα χαρακτηρισμένο στις οθόνες μας ή την πίστα ως «SS»; Είναι ένα «κανονικό» αυτοκίνητο, που μόνο τέτοιο δεν είναι... Διηγήσει δείχνει κανονικό, πλην όμως είναι ένα «θηρίο» που καλείται να «επιβάλει» την ψυχραιμία στην πίστα μετά από ένα ατύχημα, αλλά και να προσδώσει στους εν

βρασμώ και κορύφωση αδρεναλίνης πιλότους ένα αίσθημα ασφάλειας, αλλά και σένησης, όταν αυτή απαιτηθεί...

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΟΥ

Το Safety Car χρησιμοποιείται στον αγώνα, όταν ο Αλυτάρχης θέλει να μειώσει την ταχύτητα για λόγους ασφαλείας – για παράδειγμα, μετά από ένα ατύχημα ή επειδή η διαδρομή είναι επικίνδυνη μετά από έντονη βροχή. Είναι σε κατάσταση αναμονής σε ένα Grand Prix, έτοιμο να αποσταλεί στην πίστα – από το Race Control – σε δευτερόλεπτα από την προειδοποίηση. Ο τελευταίος τεχνολογίας εξοπλισμός radio και βίντεο επιτρέπει

τη διαρκή επικοινωνία, ενώ όταν μπει το αυτοκίνητο ασφαλείας στην πίστα, από εκείνη τη στιγμή δεν επιτρέπεται η προσέλαση των μονοθέσιων που συμμετέχουν στον αγώνα. Στην αρχή του τελευταίου γύρου του, το αυτοκίνητο ασφαλείας θα σβήσει τα πορτοκαλί φώτα που αναβοσβήνουν. Οι αγωνιζόμενοι πρέπει να παραμείνουν πίσω στον σχηματισμό, αλλά γνωρίζουν ότι στις αρχές του επόμενου γύρου θα αγωνιστούν και πάλι. Καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας εμφανίζεται επίσης ένας πίνακας «Safety Car» στους οδηγούς, καθώς περνούν τη γραμμή τερματισμού, και οι πληροφορίες μεταδίδονται επίσης μέσω ενδοεπικοινωνίας.

ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Από το 1996 το επίσημο αυτοκίνητο ασφαλείας της Formula 1 προμηθεύει η Mercedes-Benz, ενώ φέτος το νέο AMG GT R που βλέπετε στις φωτογραφίες, είναι ένα «θηρίο» 585 ίππων που αγγίζει την τελική ταχύτητα των 320 χλμ./ώρα. Είναι εξοπλισμένο με ραδιοσυστήματα, πλήρως ενσωματωμένα iPads και hotspot WLAN μέσα στο αυτοκίνητο για να εξασφαλίζει συνεχή επαφή με τον αγώνα κατά τη διάρκεια των Grand Prix, από τα δοκιμαστικά έως τον αγώνα της Κυριακής. Από το 2000 η FIA έχει αναθέσει την οδήγηση του αυτοκινήτου ασφαλείας στον Bernd Maylander, πρώην επιτυχημένο αγωνιζόμε-





Η Mercedes-AMG παρουσίασε λίγο πριν την έναρξη του φετινού Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Formula 1 το ισχυρότερο «αυτοκίνητο ασφαλείας» όλων των εποχών!

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**
Φωτογραφίες: RBCP, Mercedes Media

νο στα πρωταθλήματα τουρισμού. Ο οποίος ξέρει πώς να κρατήσει το ρυθμό κατά τη διάρκεια της περιόδου ασφαλείας ώστε τα ελαστικά και τα φρένα των αυτοκινήτων της Formula 1 να μην κρυώσουν πάρα πολύ. Το AMG GT R είναι το πιο ισχυρό και γρηγορότερο επίσημο αυτοκίνητο ασφαλείας FIA F1 όλων των εποχών, ενώ για 23η συνεχή χρονιά η Mercedes-AMG θα συνεχίσει να είναι το Safety Car της Formula 1 στην πίστα, όταν απαιτείται από κακές καιρικές συνθήκες ή ατυχήματα. Το AMG GT R αποτελεί μία εξέλιξη του αγωνιστικού αυτοκινήτου AMG GT3 και έχει περάσει μεγάλο μέρος του χρόνου εξέλιξής του στο «Green Hell» του Nürburgring.

Τα ατού του AMG GT R είναι η μονάδα κινητήρα και μετάδοσης, στην οποία δεσπόζει ο ισχυρός κινητήρας V8 biturbo των 4.0 λίτρων, το περίτεχνο σασί και η εξελεγχμένη ενεργητική αεροδυναμική καθώς και η έξυπνη ελαφριά κατασκευή, στοιχεία που αποτελούν τη βάση για μια ιδιαίτερα δυναμική εμπειρία οδήγησης. Μεγάλα εμπρός και πίσω πτερύγια επιτρέπουν ένα αυξημένο πλάτος για βέλτιστη πρόσφυση και ακόμα υψηλότερες ταχύτητες στις στροφές. Η εμπρόσθια ποδιά με ενεργό σύστημα ελέγχου αέρα Airpanel και το ενεργό προφίλ αεροδυναμικής στο κάτω μέρος του αυτοκινήτου, η μεγάλη πίσω αε-

ροτομή και η πίσω ποδιά με διπλό διαχύτη, αυξάνουν την αεροδυναμική απόδοση και συμβάλλουν στη βέλτιστη πρόσφυση. Οι ελαφρές από σφυρηλατημένο μέταλλο ζάντες είναι σχεδιασμένες για δυναμική οδήγηση. Το ίδιο ισχύει για το ενεργό σύστημα διεύθυνσης πίσω τροχού, το ρυθμιζόμενο σύστημα ελέγχου πρόσφυσης ενέντα κατευθύνσεων και τη ρυθμιζόμενη ανάρτηση με πρόσθετο ηλεκτρονικό έλεγχο.

ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ

Οδηγός του Safety Car είναι εδώ και χρόνια ο 47χρονος Γερμανός πρώην οδηγός αγώνων Grand Turismo, Bernd Mayländer, ο οποίος

επικεντρώνεται στην πίστα και ταυτόχρονα παρακολουθεί τι γίνεται πίσω του στον καθρέπτη, ενώ ο 58χρονος Βρετανός συνοδηγός Richard Darker (τεχνικός σύμβουλος της FIA) διατηρεί την επαφή με τον αγώνα μέσω ενδοεπικοινωνίας και παρακολουθεί τα οχήματα της Formula 1 μέσω δύο iPads. Η απεικόνιση του αριστερού δείχνει τι βλέπουμε εμείς στη διεθνή τηλεοπτική κάλυψη, ενώ το δεξί διαθέτει είτε μια κινούμενη απεικόνιση της τρέχουσας θέσης των μονοθεσίων είτε δείχνει τους τρέχοντες χρόνους γύρου. Η διαχείριση δεδομένων για τις λύσεις οπτικής επικοινωνίας γίνεται μέσω InCar Hotspot με ασύρματο δίκτυο WLAN. 📶



Mπορεί να αναρωτιέστε, όπως και εμείς άλλωστε, γιατί πήρε τόσο πολύ στην VW για να παραγάγει ένα SUV μεγέθους Golf που βρίσκεται κάτω από το μεγαλύτερο Tiguan, και όπως είναι λογικό να είναι ένα μεγάλο άλμα στις πωλήσεις; Αλλά οι ερωτήσεις γίνονται, ακριβώς επειδή το αποτέλεσμα είναι αυτό που αναζητούσε η αγορά...

Τα μικρά SUV είναι η νέα τάση στο χώρο του αυτοκινήτου. Το 80% σχεδόν των compact SUV πωλούνται αυτή τη στιγμή στην Ευρώπη και την Κίνα. Αυτός ο τύπος SUV κερδίζει επίσης έδαφος στη Βραζιλία, στην Ινδία, στη Ρωσία και στις ΗΠΑ. Πιστεύεται πως τα επόμενα δέκα χρόνια ο όγκος των ετήσιων παγκόσμιων πωλήσεων των compact SUV θα ανέλθει από τα 6,4 εκατομμύρια αυτοκίνητα, σήμερα, στα περίπου 10,6 εκατομμύρια. Μετά από αυτά, υπάρχει ακόμα απορία γιατί η Volkswagen έριξε στην μάχη το T-Roc;

DESIGN

Τι φέρνει λοιπόν το T-Roc στο τραπέζι; Κατ' αρχήν μεγαλώνει η γκάμα των SUV της Volkswagen, που εντάσσεται στην κατηγορία των compact SUV. Επιπλέον, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι το T-Roc, όπως η VW μας συστήνει το νέο μοντέλο της, είναι ένα crossover που συνδυάζει φαινομενικά αντιφατικά χαρακτηριστικά: επιδόσεις και άνεση, συναίσθημα και ορθολογισμό, lifestyle της πόλης και πολύπλευρη προσωπικότητα που πάει παντού. Αυτές οι διαφορετικές παράμετροι ενώνονται σε μια νέα αντίληψη για την κατηγορία - ένα спор αυτοκίνητο-εργαλείο, που ανήκει στην κατηγορία των compact SUV, με lifestyle χαρακτηριστικά, ιδιαίτερα πλούσιο τεχνολογικό υπόβαθρο και επιδόσεις για κάθε απαίτηση. Το νέο T-Roc έχει compact διαστάσεις, δυναμική σχεδίαση που συνδυάζεται με 11 εξωτερικούς χρωματισμούς, 4 χρώματα οροφής και ένα σύνολο 24 χρωματικών συνδυασμών. Παράλληλα, διατίθεται είτε με μηχανοκίνητη κίνηση είτε με τετρακίνηση, χωράει άνετα πέντε επιβάτες και έχει χώρο αποσκευών 445 λίτρων.

Η ΤΕΤΡΑΚΙΝΗΣΗ

Οι εκδόσεις 4Motion του T-Roc είναι εφοδιασμένες με ένα μόνιμο σύστημα κίνησης σε όλους τους τροχούς. Η ροπή που φτάνει στους τροχούς κατανέμεται ανάμεσα σε μπροστά και πίσω μέσω ενός ηλεκτρονικά ελεγχόμενου πολυδίσκου συμπλέκτη με βάση τις ανάγκες της κίνησης - η εστίαση βρίσκεται στην ανάγκη διατήρησης βέλτιστης πρόσφυσης, και ως εκ τούτου οδηγι-

VW T-ROCK
Ένα hatchback crossover που ανοίγει νέους δρόμους

Το ολοκαίνουργιο T-Rock προσφέρει ένα νέο επίπεδο σχεδιασμού για τη μάρκα, με ένα χαριτωμένο, συμπαγές σχήμα και πολλές επιλογές εξατομίκευσης.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Το καλύτερο από όλα ότι είναι απλά υπέροχο να οδηγείτε ένα σύγχρονο αυτοκίνητο με ικανή γκάμα κινητήρων και ένα πλαίσιο που συνδυάζει ασφάλεια και διασκέδαση με ένα πολύ καλό επίπεδο άνεσης.



κής ασφάλειας, ενώ παράλληλα επιτυγχάνεται η μεγαλύτερη δυνατή οικονομία καυσίμου. Οι διαδρομές σε μη ασφαλοστρωμένους δρόμους δεν αποτελούν πρόβλημα για το T-Roc με την τετρακίνησή του και την απόσταση των 16,1 εκατοστών από το έδαφος.

ΓΝΩΡΙΜΙΑ ΣΕ 10 «ΒΗΜΑΤΑ»

Ενδεικτικό του πόσο νεωτεριστική αύρα είναι για την ίδια τη μάρκα η εμφάνιση του T-Rock στην παγκόσμια αγορά, είναι το γεγονός του τρόπου που μας το συστήνει... Χωρίς πολλά-πολλά και κατεβατά κειμένων, εστιάζει στους νεωτερισμούς-εφόδια με τα οποία το νέο της μοντέλο εισέρχεται στον στίβο της αγοράς.

- 1) Το νέο crossover συνδυάζει την επιβλητικότητα ενός SUV με τον δυναμισμό ενός compact hatchback.
- 2) Καινοτόμες γραμμές, οροφή σε στυλ κουπέ, αισθητά φαρδύτερο μπροστινό μέρος, απείριτες αναλογίες.

3) Η Volkswagen συμπληρώνει τη σειρά των SUV -που απαρτίζεται από τα Touareg, Tiguan, Tiguan Allspace- με το T-Roc.

4) Τρία ακόμη νέα SUV θα ακολουθήσουν - η νέα γενιά Touareg, το μικρό T-Cross και το ηλεκτρικό I.D. Crozz.

5) Μεγάλη γκάμα συστημάτων υποστήριξης οδηγού - Σύστημα επιτήρησης περιβάλλοντος χώρου (Front Assist) που περιλαμβάνει τη λειτουργία αυτόματης πέδησης έκτακτης ανάγκης (City Emergency Brake) και το ενεργό σύστημα υποβοήθησης διατήρησης λωρίδας κυκλοφορίας (Lane Assist) ως στάνταρ.

6) Προαιρετικά συστήματα ενημέρωσης/ψυχαγωγίας με κρυστάλλινη οθόνη και η νέα γενιά του πλήρως ψηφιακού πίνακα οργάνων Active Info Display.

7) Έξι κινητήρες τούρμπο, βενζίνης TSI και diesel TDI με ισχύ από 115 ως 190 ίππους.

8) Οι κινητήρες των 190 ίππων συνδυάζονται με τετρακίνηση 4Motion και αυτόματο κιβώτιο DSG 7 ταχυτήτων ως στάνταρ.

9) Compact διαστάσεις εξωτερικά, τεράστιο εσωτερικά: άνεση για 5 επιβάτες με το μεγαλύτερο χώρο αποσκευών στην κατηγορία του (445 λίτρα).

10) Το T-Roc Design pack (με δίχρωμο ντιζάνι ως στάνταρ) και το T-Roc Sport pack (δίχρωμο ντιζάνι ως προαιρετικό) επιτρέπουν εκτεταμένη εξατομίκευση ώστε ο ιδιοκτήτης να δημιουργήσει το αυτοκίνητό του όπως ακριβώς επιθυμεί.

ΤΙΜΕΣ

Το νέο T-Roc προσφέρεται σε τρεις εξοπλιστικές εκδόσεις με τιμές που αρχίζουν από 19.650 ευρώ για τη βενζινοκίνητη έκδοση T-Roc 1.0 TSI 115PS Discover, και από 26.700 ευρώ για την diesel έκδοση T-Roc 2.0 TDI 150PS Advance 4Motion που είναι και τετρακίνητη. ●

ALL-NEW
SWIFT

“THE FUN is back!”

Το τρίτης γενιάς SWIFT, η lifestyle πρόταση της Suzuki, με νεανικό χαρακτήρα, σύγχρονη αισθητική και ζηλευτές επιδόσεις έχει γίνει ήδη το νέο “Talk of the town” αποτελώντας την απόλυτη επιλογή μεταξύ των αυτοκινήτων πόλης. Οι νέες τεχνολογίες όπως το Suzuki Hybrid, προηγμένα συστήματα ασφαλείας Suzuki Safety Support, η νέα πλατφόρμα υψηλής ακαμψίας HEARTECT που κάνει το αυτοκίνητο πολύ πιο ελαφρύ, νέοι turbo κινητήρες βενζίνης BOOSTERJET, και η δυνατότητα τετρακίνησης που σας προκαλεί να αποδράσετε, έδωσαν άλλο χρώμα στην κατηγορία των supermini!



Way of Life!



audio και video. Επίσης υπάρχουν διαθέσιμα και πακέτα εξοπλισμού του εσωτερικού, ενώ τα 311 λίτρα του πορτ μπαγκάζ χαρακτηρίζονται ικανοποιητικά για την κατηγορία.

SAFETY FIRST

Το νέο Peugeot 208 με τους αισθητήρες παρκαρίσματος, την κάμερα και επιπλέον με το Park Assist (ενεργό σύστημα υποβοήθησης στάθμευσης για παράλληλο παρκάρισμα ή στάθμευση σε κενά και με ταχύτητες κάτω από 7 χλμ./ώρα), είναι πανεύκολο να το παρκάρετε.

Το Active City Brake (Emergency Urban Collision Braking System) είναι μία νέα τεχνολογία η οποία βοηθά στην αποφυγή ατυχημάτων ή στη μείωση της σοβαρότητας τους εάν ο οδηγός δεν είναι σε θέση να ανταποκριθεί αρκετά γρήγορα ενώ κινείται σε αστικούς δρόμους και με ταχύτητες μικρότερες από 30 χλμ./ώρα.

Όλα τα 208 είναι εξοπλισμένα με στάνταρ ESP (Ηλεκτρονικό Πρόγραμμα Ευστάθειας) με δυνατότητα απενεργοποίησης το οποίο συμπεριλαμβάνει ASR (Σύστημα Ελέγχου Πρόσφυσης), VSC (Δυναμικός Έλεγχος Ευστάθειας), Brake Assist (Σύστημα Ενίσχυσης Πέδησης), ABS (Σύστημα Αντιμπλοκαρίσματος Φρένων), EBD (Ηλεκτρονική Κατανομή Πέδησης) και Hill Assist (Υποβοήθηση εκκίνησης σε δρόμο με κλίση).

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Το αυτοκίνητο της δοκιμής μας κινούσε ο κινητήρας turbo 1.2 λίτρων PureTech 110 S&S (Διεθνής Κινητήρας της Χρονιάς στην κατηγορία του για 3 συνεχόμενα χρόνια), ο οποίος σε συνδυασμό με το νέο αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων EAT6, με την τεχνολογία Quickshift συμβάλει οι αλλαγές ταχυτήτων να γίνονται γρήγορα και ομαλά.

Στον δρόμο η ουδέτερη συμπεριφορά του οφείλεται στην πολύ καλή ρύθμιση των αναρτήσεων, άλλο ένα διαχρονικό σήμα κατατεθέν των Peugeot. Τέλος, η τιμή του πεντάπορτου Peugeot 208 1.2 PureTech 110 S&S EAT6 Allure 5D ξεκινάει από 16.300 ευρώ.

Οι επιδόσεις του αυτόματου κιβωτίου ταχυτήτων EAT6 (ενεργειακή απόδοση) είναι σχεδόν ισοδύναμες με εκείνες ενός μηχανικού κιβωτίου ταχυτήτων χάρη στις μειωμένες εσωτερικές τριβές και το κλειδίωμα του μετατροπέα ροπής, για την αποφυγή ολίσθησης.

ΑΝΟΙΞΙΑΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Φέτος τον Μάιο, η Peugeot πρωτοτυπώντας, φέρνει πρώτη την άνοιξη στην αγορά αυτοκινήτου στην Ελλάδα με ειδικές τιμές.

Η ιστορική γαλλική αυτοκινητοβιομηχανία με τα επανειλημμένως βραβευμένα μοντέλα της και την πρωτοποριακή τεχνολογία, κάνει άλλο ένα εντυπωσιακό βήμα και γίνεται η πρώτη εταιρία αυτοκινήτου στην Ελλάδα που προσφέρει ειδικές τιμές στο πλαίσιο του καθιερωμένου ανοιξιάτικου δεκαήμερου εκπτώσεων. Πιο συγκεκριμένα, από την Τετάρτη 2 Μαΐου μέχρι και το Σάββατο 12 Μαΐου, στο επίσημο δίκτυο της Peugeot σε όλη τη χώρα, οι υποψήφιοι πελάτες θα γνωρίσουν τα μοναδικά οφέλη των Spring Sales από την Peugeot και μόνο για τις παραπάνω ημερομηνίες για όλη την γκάμα των μοντέλων, επιβατηγά, SUV και επαγγελματικά. ●

PEUGEOT 208 1.2 PURETECH 110 AUTO
Εκλεπτυσμένο, εργονομικό, άνετο και ασφαλές

Ανανεωμένο, με εκλεπτυσμένο σтил, κομψή σιλουέτα και σπορ διάθεση, ξεχωρίζει για το νέο αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων EAT6 που συνεργάζεται αρμονικά με τον επίσης νέο turbo 3-κύλινδρο κινητήρα 1,2 λίτρων 110 ίππων.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το Peugeot 208 ανεξάρτητα από το αν χρειάζεται ή όχι συστάσεις, μια και είναι από τα πλέον ευπώλητα μοντέλα της κατηγορίας των supermini στην Ελλάδα αλλά και την Ευρώπη, μας κρατάει αμείωτο το ενδιαφέρον, με την πληρότητα των στοιχείων που το απαρτίζουν. Πλέον, το ενδιαφέρον του αγοραστικού κοινού ανανεώνεται, μια και το 208 διατίθεται με το νέο αυτόματο κιβώτιο του ομίλου PSA, το EAT6.

DESIGN

Η ανανέωση του 208 εντοπίζεται στο ότι ο προφυλακτήρας έχει γίνει πιο αιχμηρός, με πιο καθαρές και μυώδεις γραμμές, ενώ το σπορτίφ εσωτερικό με μοντέρνα σχεδίαση βρίσκεται σε αρμονία με το εξωτερικό. Οι ήπιες γραμμές του ταμπλό, οι αεραγωγοί σε σχήμα ματιών γάτας στα δύο άκρα του και όλες οι επιφάνειες, φανερώνουν την προσοχή που έχει δοθεί έως και στην παραμικρή λεπτομέρεια, ενώ η θερμικά διαμορφωμένη επιφάνεια του ταμπλό με τη μαλακή στην αφή αίσθηση και την εκφραστική σχεδίαση, προσδίδει μία ακόμη πιο ποιοτική εικόνα.



SILICON VALLEY

Η τοποθέτηση των αναλογικών οργάνων μέσα στο οπτικό πεδίο στο ύψος του κεφαλιού ξεχωρίζει. Πρωτίστως συμβάλλει σε αυτό το ανοιχτό οπτικό πεδίο, η χρήση του μικρού τιμονιού, έτσι ώστε να μην αναγκάζεται ο οδηγός να απασχολείται όταν προσπαθεί να δει το καντράν. Η μεγάλη οθόνη αφής 7" είναι σχεδόν αισθητική στη χρήση και προσφέρει εύκολη πρόσβαση σε μια ποικιλία λειτουργιών, με interface ειδικά προσαρμοσμένο για χρήση κατά την οδήγηση. Η λειτουργία Mirror Screen επιτρέπει να χρησιμοποιείτε εφαρμογές του smartphone σας οι οποίες είναι συμβατές με Mirrorlink ή με Apple Carplay ή με Android Auto, ενώ παρέχει επίσης προηγμένες δυνατότητες διασύνδεσης, με Bluetooth και USB επιτρέποντας streaming περιεχομένου



Το Rally Acropolis σε μνήμη... Σπάνια tips που χαρακτήρισαν μεταξύ άλλων τον αγώνα

Σε έναν μήνα το –υποβαθμισμένο στο ευρωπαϊκό πρωτάθλημα– Ράλι Ακρόπολις θα διεξαχθεί στην Κεντρική Ελλάδα. Ας θυμηθούμε γιατί υπήρξε θρυλικό!

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Φωτογραφίες: **WEB**

Λεχθέντα αμιγώς...

Ακροπολικά

«Το Ράλι Ακρόπολις ήταν σαν την Πρωτομαγιά. Δεν χρειαζόταν προαναγγελίες. Όλοι γνώριζαν τις ημερομηνίες διεξαγωγής. Ήταν η εποχή που “μύριζε” καλοκαίρι, ο κόσμος γνώριζε πότε περίπου γίνεται ο αγώνας, αφού περίμενε να δει τα αυτοκίνητα και τα εντυπωσιακά περάσματα των οδηγών. Το Ακρόπολις ήταν διαφορετικό από το σημερινό, λόγω φιλοσοφίας αυτοκινήτων. Για τον Έλληνα ήταν το γεγονός της χρονιάς, συνεπώς δεν απαιτούσε μεγάλη προβολή».

- Ιαβέρης

«Υπήρχαν απίστευτοι γκρεμοί σε πολλές Ειδικές Διαδρομές του Ακρόπολις. Θυμάμαι στο Ελληνικό Πρωτάθλημα. Δεν προσπαθούσε να ξεπεράσει την επίδοση ενός ξένου οδηγού, με εξαίρεση δυο τρία χρόνια. Για τους Έλληνες, Ράλι Ακρόπολις σήμαινε τερματισμός και συγκέντρωση βαθμών για τη διεκδίκηση του πρωταθλήματος. Το Ράλι Ακρόπολις ήταν το “γήπεδο” στο οποίο ξεκαθαρίζαμε τοπικές διαμάχες».

- Shekhar Mehta(+), επίσημος οδηγός της Nissan

«Ο Έλληνας οδηγός προτιμούσε να διακριθεί στο Ελληνικό Πρωτάθλημα. Δεν προσπαθούσε να ξεπεράσει την επίδοση ενός ξένου οδηγού, με εξαίρεση δυο τρία χρόνια. Για τους Έλληνες, Ράλι Ακρόπολις σήμαινε τερματισμός και συγκέντρωση βαθμών για τη διεκδίκηση του πρωταθλήματος. Το Ράλι Ακρόπολις ήταν το “γήπεδο” στο οποίο ξεκαθαρίζαμε τοπικές διαμάχες».

- Ιαβέρης

«Στο Ακρόπολις πρέπει να μπορείς να συνδυάσεις την ικανότητα της οδήγησης σε κακοτράχαλα εδάφη, κάνοντας καλές επιδόσεις, και προστατεύοντας ταυτόχρονα το αυτοκίνητο. Ένας πάρα πολύ δύσκολος συνδυασμός σε ρυθμό αγώνα».

- Siroco

«Δύο μέρες δοκιμές της Toyota Celica στην Ειδική Διαδρομή Δίστομο μας διδάσκουν περισσότερο για την εξέλιξη του αυτοκινήτου από δύο εβδομάδες δοκιμών στις εγκαταστάσεις μας στην Κολωνία».

Ove Andersson(+)
Manager Toyota Team Europe

«Το κυνήγι του πρωταθλήματος, η αδιάφορη χωρίς θέαμα οδήγηση, η μη βελτίωση, δείχνουν έλλειψη σεβασμού στο θεατή που περιμένει ώρες στο βουνό ένα πέρασμα. Κάποια στιγμή, οι θεατές θα “τιμωρήσουν” αυτήν τη συμπεριφορά».

- Ιαβέρης

Γνωρίζατε ότι...

► Το 1957 Έλληνας αγωνιζόμενος έχασε τη νίκη στο Ακρόπολις επειδή του έλειπε στον τερματισμό η μία πινακίδα του αγώνα. Και μάλιστα καταγγέλθηκε από άλλον Έλληνα αγωνιζόμενο, ο οποίος ωστόσο δεν διεκδικούσε καμία θέση. Άσχετα με την απορία και τον έκδηλο θυμό μας, αυτό αποτέλεσε μία τεράστια βάση για να θεωρηθεί το Ράλι Ακρόπολις ένας σοβαρός αγώνας που διοργανώνονταν σε βάση δικαίου.

► Το 1963 τα δύο Saab που προηγούνταν στον αγώνα, εγκατέλειψαν στην ίδια Ειδική Διαδρομή, τρακάροντας μεταξύ τους.

► Το 1966 ο Paddy Hopkirk έχασε τη νίκη στο Ακρόπολις επειδή δέχθηκε τεχνική βοήθεια σε μη επιτρεπόμενο σημείο.

► Το 1976 η Opel απέσυρε τα αυτοκίνητά της επειδή διαπιστώσε ότι δεν ήταν αξιόπιστα.

► Τις δεκαετίες '70 και '80 σύσσωμος ο ευρωπαϊκός αυτοκινητιστικός Τύπος αφιέρωνε πολυσέλιδες καλύψεις στον μεγάλο μας αγώνα (επισ. φωτ. της διγλωσσης έκδοσης του Auto Sprint του '79).

► Το 1979, το νικητήριο πλήρωμα του αγώνα Waldegaard-Thorzelius με Ford Escort RS δέχθηκε παράνομη βοήθεια στην

αφετηρία της Ε.Δ. Καρρούτες, κάτι που λογικά σήμαινε και τον αποκλεισμό τους.

► Το 1981 τα Audi αποκλείστηκαν από τον αγώνα επειδή διαπιστώθηκε ότι υπάρχει παράνομο σύστημα ψύξης του κινητήρα μέσω των εμπρός φαναριών.

► Το 1987 στο Ράλι Ακρόπολις ήταν η παγκόσμια πρεμιέρα του ελαστικού με αφρό (mousse).

► Το 1994 ο Colin McRae αποκλείστηκε από τον αγώνα ενώ ήταν επικεφαλής, επειδή έκλεισε τον δρόμο παρκάροντας στην αφετηρία, εμποδίζοντας τους άλλους αγωνιζόμενους να συνεχίσουν.

Ισχυριζόταν ότι οι τεχνικοί έφοροι σε έλεγχο που έκαναν στο Impreza, του άφησαν ανοιχτό το καπό με αποτέλεσμα να σπάσει το παρμπρίζ του και ήθελε να το αλλάξει επιτόπου.

► Το 2000 ο Carlos Sainz δέχθηκε οδηγίες να κόψει ρυθμό για να επιτρέψει στον Colin McRae να κερδίσει τον αγώνα.

► Το Ακρόπολις είναι αγαπητό για τις πρωτιές των γυναικών. Τις δεκαετίες του '80 ήταν ο πρώτος αγώνας του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ράλι που είχε γυναίκα Αλυτάρχη, την Πέγκυ

Τρικάκου. Το δε 1982 η **Michelin Mouton** (φωτ.) ήταν η πρώτη γυναίκα που κέρδισε το Ακρόπολις, αλλά και η μοναδική στον κόσμο γυναίκα που κέρδισε αγώνα Παγκοσμίου Πρωταθλήματος στον μηχανοκίνητο αθλητισμό.

► Ο Αλέξανδρος Δαρδούφρας, Αλυτάρχης και Πρόεδρος της ΕΛΠΑ –που «γέννησε», καθιέρωσε και εκτόξευσε το Ακρόπολις επί σειρά ετών – ήταν αυτός που μαζί με τον Πορτογάλο ομόλογό του Cesar Torres δημιούργησαν τις βάσεις για τη μορφή του World Rally Championship το 1973. ●





SILICON VALLEY

Στον τομέα της πληροφόρησης, ο οδηγός έχει διαθέσιμο ένα καντράν με αναλογικά στοιχεία και μία έγχρωμη οθόνη LED 7", ενώ στο κέντρο του ταμπλό, ένθετη στο χαρακτηριστικό τραπεζοειδές πλαίσιο της Jeep, υπάρχει η επίσης έγχρωμη οθόνη αφής 8.4" του συστήματος ενημέρωσης και ψυχαγωγίας (infotainment) U Connect νέας γενιάς, συμβατό με Apple CarPlay και Android Auto. Συνολικά περισσότερα από 70 συστήματα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας είναι διαθέσιμα στο Compass, τα οποία αξίζει να διερευνήσετε όταν το νέο μοντέλο της Jeep μπει στο αγοραστικό σας πεδίο.

ΕΝΤΟΣ ΚΑΙ ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ

Jeep σημαίνει περιπέτεια. Και η μάρκα δεν χάνει ευκαιρία να διατρανώσει αυτή την ιστορική της κατεύθυνση. Ένα σημαντικό στοιχείο που εντοπίζουμε είναι οι γωνίες πρόσβασης και διαφυγής σε χαντάκια και ανισόπεδα τμήματα διαδρομών, οι τιμές των οποίων είναι εμπρός 30° και πίσω 33.6°, που σε συνδυασμό με τα 19,5 εκ. απόσταση του αμαξώματος από το έδαφος (στις τετρακίνητες εκδόσεις, εκείνη του Trailhawk είναι και κατά 2,5 εκ. πιο υψηλή), καθιστούν το Compass κορυφαίο στην κατηγορία του.

Τεράστια συμβολή σε αυτό έχουν τα δύο εξελεγμένα συστήματα συνεχούς (Full Time 4x4) τετρακίνησης: το Jeep Active Drive και το Jeep Active Drive Low, κάθε ένα από τα οποία μπορεί να στείλει το 100% της διαθέσιμης ροπής στον τροχό που χρειάζεται. Το Jeep Active Drive και το Jeep Active Drive Low περιλαμβάνουν και το σύστημα Jeep Selec-Terrain το οποίο προσφέρει 5 επιλογές κίνησης (Auto, Snow, Sand, Mud και Rock για τις εκδόσεις Trailhawk) για βέλτιστη απόδοση εκτός και εντός δρόμου σε όλες τις καιρικές συνθήκες. Φυσικά, το ότι αναφερόμαστε αναλυτικά στη «must» τετρακίνηση, δεν σημαίνει ότι το Compass δεν είναι ένα σύγχρονο, άνετο και ξεκούραστο όχημα που «καταπίνει» απροβλημάτιστα χιλιόμετρα και χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων. Βοηθάει σε αυτό τα μέγιστα η αρχιτεκτονική «small wide» της FCA, που περιλαμβάνει πλήρως ανεξάρτητη ανάρτηση. Τέλος, σημειώνουμε ότι το Compass έχει ήδη αποσπασεί την ανώτατη διάκριση ασφάλειας 5 Αστέρων από τον ανεξάρτητο ευρωπαϊκό οργανισμό EuroNCAP.

JEEP COMPASS
Compact πολυτέλεια και περιπετειώδης προσέγγιση

Δεν είναι ένα ακόμα «τζιπ». Είναι το αυθεντικό Jeep, άμεσα αναγνωρίσιμο, που ενσωματώνει δυναμικά όλα τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά της ιστορικής μάρκας.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Ο στόχος της Jeep να δημιουργήσει ένα πολυτελές όχημα με μεγάλες δυνατότητες εκτός δρόμου, εύκολα αναγνωρίσιμο, με ισχυρή προσωπικότητα, αλλά να διατηρήσει ταυτόχρονα και όλα τα σχεδιαστικά χαρακτηριστικά της, πέτυχε σε απόλυτο ποσοστό. Και λέμε, πέτυχε, γιατί εύκολα, με την πρώτη ματιά, αντιλαμβάνεται ότι πρόκειται για μοντέλο της Jeep. Πυλώνες στην παγκόσμια αυτή αναγνωρισιμότητα, η χαρακτηριστική μάσκα με τις –σημείο καταθέθεν– κάθετες γρίλιες, τα τραπεζοειδή ανοίγματα στους θόλους των τροχών, αλλά και τις αισθητικές λεπτομέρειες στα εμπρός και πίσω φωτιστικά σώματα.

Παράλληλα, η προσέγγιση premium στο εσωτερικό αντιπροσωπεύεται από την ποιότητα των υλικών, την άριστη συναρμογή τους, την εργονομία και τους διαθέσιμους χώρους. Τα σχεδόν 4,5 μέτρα μήκους του πλαισίου δεν δίνουν μόνο την απαραίτητη ευρυχωρία που είναι το ζητούμενο από ένα SUV της μεσαίας κατηγορίας, αλλά και ένα ευρύχωρο χώρο αποσκευών που αγγίζει τα 438 λίτρα, τα οποία γίνονται 1.251 όταν αναδιπλώσουμε τα πίσω καθίσματα.

Όλα τα μοντέλα Compass με τετρακίνηση εξοπλίζονται με λειτουργία «Lock» που κλειδώνει μόνιμα τη μετάδοση μέσω του περιστροφικού διακόπτη του Selec-Terrain, για ακόμα καλύτερες επιδόσεις σε απαιτητικές συνθήκες off road κίνησης.

ΜΗΧΑΝΙΚΑ ΣΥΝΟΛΑ

Σε επίπεδο κινητήρων, το Jeep Compass διατίθεται με δύο πετρελαιοκινητήρες και έναν βενζινοκινητήρα, συνθήκη που προσφέρει 8 διαφορετικούς συνδυασμούς κινητήρων και μετάδοσης σε 4 εκδόσεις: Sport, Longitude, Limited και την Trailhawk, που αποτελεί την ικανότερη πρόταση εκτός δρόμου. Οι υποψήφιοι αγοραστές μπορούν να επιλέξουν ανάμεσα σε δύο κινητήρες βενζίνης

(1.4 με 140 ή 170 ίππους) και τρεις κινητήρες πετρελαίου (1.6 με 120 ίππους και 2.0 με 140 ή 170 ίππους), που συνδυάζονται με χειροκίνητα κιβώτια 6 ταχυτήτων ή αυτόματο 9 ταχυτήτων, τετρακίνηση ή κίνηση εμπρός, ήτοι συνολικά μπορεί κάποιος να επιλέξει έξι συνδυασμούς μηχανικών συνόλων.

ΤΙΜΕΣ

Η τιμή του Jeep Compass αρχίζει από €25.900 για τη βενζινοκίνητη έκδοση 1.4 MultiAir2 Turbo 140 ίππων και από €29.970 για την diesel έκδοση 1.6 Multijet 120 ίππων. Οι τετρακίνητες εκδόσεις αρχίζουν αντίστοιχα από €36.900 (βενζίνη 1.4 MultiAir2 Turbo 170 ίππων) και από €37.100 για την diesel 2.0 Multijet 140 ίππων.

Σε επίπεδο χρηματοδότησης, η Jeep προσφέρει το μοναδικό άτοκο χρηματοδοτικό πρόγραμμα στην Ελλάδα με προκαταβολή από 50% της αξίας του αυτοκινήτου και εξόφληση άτοκα για 50 μήνες, με πολύ χαμηλές μηνιαίες δόσεις. Στα έντοκα προγράμματα για τους πελάτες που επιθυμούν μεγαλύτερη διάρκεια χρηματοδότησης και μικρή αρχική επιβάρυνση, η Jeep Hellas προσφέρει ένα πολύ ανταγωνιστικό πρόγραμμα με προκαταβολή από 0%, επιτόκιο 6,9% και εξόφληση σε έως και 72 δόσεις. ●



Νέο Hyundai i30 Fastback.

Όλα όσα θέλω.

TEL TORAZZ



www.hyundai.gr

Να ομορφαίνω την κάθε μέρα μου με την καλαισθησία που της αξίζει. Να οδηγώ τους αγαπημένους μου με αδιαπραγμάτευτη ασφάλεια. Να έχω την πληροφόρηση στα δάχτυλά μου, και τον έλεγχο σε κάθε στροφή της ζωής μου.

Νέο Hyundai i30 Fastback.

Turbo κινητήρες. Ανάρτηση Multi-link. Οθόνη αφής 8" με 40 χάρτες Ευρώπης, Apple CarPlay και ασύρματη φόρτιση κινητού. Ο ισχυρότερος standard εξοπλισμός ενεργητικής ασφαλείας 5-10. Βραβευμένη αξιοπιστία, με 100% ποιοτικό έλεγχο και την κορυφαία στην αγορά εργοστασιακή εγγύηση χωρίς όριο χιλιομέτρων.

 **HYUNDAI**

5 ΕΤΗ
ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΗ ΕΓΓΥΗΣΗ
ΧΩΡΙΣ ΟΡΙΟ ΧΛΜ

Η 5ετής Εργοστασιακή Εγγύηση Απεριορίστων Χιλιομέτρων της Hyundai ισχύει μόνο για αυτοκίνητα Hyundai που έχουν αρχικώς πωληθεί από εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο Hyundai σε τελικό πελάτη, όπως ορίζεται στους όρους και τις συνθήκες του βιβλίου εγγυήσεως οι οποίοι είναι προσβάσιμοι και στο www.hyundai.gr



SKODA KAROQ

Η νέα εποχή της Skoda μέσα από ένα νέο μοντέλο

Η πληρότητα της Skoda στην παγκόσμια αγορά συμπληρώνεται με ένα εντελώς καινούργιο κόμπακτ SUV με μεγάλη γκάμα κινητήρων, σύγχρονες τεχνολογίες και σημαντικός χώρος

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Εξοπλισμένο για όλες τις περιπέτειες της ζωής, το Karoq επεκτείνει την οικογένεια SUV της Skoda και ανεβάζει το εμπορικό σήμα της τσέχικης εταιρείας σε νέο επίπεδο. Η κορυφαία τεχνολογία και η τολμηρή σχεδίαση που αποπνέει έναν έκδηλο δυναμισμό, χαρακτηρίζουν το νέο μεσαίου μεγέθους SUV και το τοποθετούν στις πρώτες επιλογές των αγοραστών που ολοένα και περισσότεροι κατακλύζουν τη ραγδαία ανερχόμενη κατηγορία των SUV οχημάτων στην παγκόσμια αγορά. Ως πραγματικό Skoda, το Karoq προσφέρει εξαιρετικό χώρο στο εσωτερικό και τον χώρο αποσκευών, νέα συστήματα υποβοήθησης οδηγού και ευρεία χρήση προβολών LED, ενώ η φιλοσοφία Skoda Simply Clever κάνει αισθητή την παρουσία της σε ένα ακόμα μοντέλο της μάρκας.

DESIGN

Καθαρές και κρυστάλλινες γραμμές. Αυτά είναι τα πρώτα αισθητικά στοιχεία που αντιλαμβάνεσαι όταν βλέπεις για πρώτη φορά το νέο Skoda Karoq. Ένα αυτοκίνητο που καλύπτει όλες τις ανάγκες της οικογένειας, της εργασίας, της καθημερινότητας και του ελεύθερου χρόνου. Πέρα από το πραγματικά άνετο εσωτερικό η ποιότητα κατασκευής του, η πρακτικότητα και η λειτουργικότητά του ενισχύονται τόσο από την πληθώρα τεχνολογιών όσο και από τον προσεκτικά μελετημένο εξοπλισμό του. Οι προβολείς και τα πίσω φώτα διαθέτουν τεχνολογία LED, ενώ τεχνολογία LED διαθέτει και ο εσωτερικός φωτισμός που δημιουργεί μια ιδιαίτερα ξεκούραστη ατμόσφαιρα. Ο δε ψηφιακός πίνακας οργάνων κάνει την πρώτη του εμφάνιση σε μοντέλο της Skoda. Ο οδηγός μπορεί να προγραμματίσει τον ψηφιακό πίνακα ώστε να είναι σύμφωνος με τις προτιμήσεις του. Τα θερμαινόμενα εμπρός και πίσω καθίσματα και το Phonebox στην κεντρική κονσόλα για την ασύρματη φόρτιση κινητών είναι επιπλέον τεχνολογικά highlights. Ως έξτρα εξοπλισμό η Skoda προσφέρει τόσο θερμαινόμενο τιμόνι όσο και 20 «Simply Clever» στοιχεία εξοπλισμού. Το πορτμπαγκάζ έχει χωρητικότητα 521 λίτρων, ενώ με αναδιπλωμένα τα πίσω καθίσματα η χωρητικότητα αυξάνεται στα 1.630 λίτρα και, σε συνδυασμό με τα VarioFlex πίσω καθίσματα, η χωρητικότητα είναι μεταβαλλόμενη και εκτείνεται από τα 479 έως και τα 588 λίτρα.

Το σύστημα VarioFlex, το οποίο υπερήφανα η Skoda επιδεικνύει, αποτελείται από τρία ανεξάρτητα καθίσματα, που μπορούν να ρυθμιστούν ή και να αφαιρεθούν πλήρως το καθένα μεμονωμένα - στην περίπτωση αυτή το SUV μετατρέπεται σε βαν με μια μέγιστη χωρητικότητα 1.810 λίτρων.

SILICON VALLEY

Όπως λέει και ο θυμσοφος λαός «πλούσια τα ελέη»... Το νέο κόμπακτ SUV προσφέρει πολλά συστήματα υποβοήθησης οδηγού που προέρχονται από μεγαλύτερες κατηγορίες. Ειδικά για το νέο Karoq, υπάρχει διαθέσιμο ένα ευρύ σύνολο συστημάτων ασφάλειας που προσφέρουν προστασία για τους πεζούς και διατηρούν απόσταση ασφαλείας από τα προπορευόμενα οχήματα. Τα συστήματα αυτά μπορούν να κάνουν ευκολότερη και ασφαλέστερη την αλλαγή λωρίδας κυκλοφορίας, να βοηθήσουν στο παρκάρισμα ή να επισημάνουν στον οδηγό τα σημαντικότερα σήματα κυκλοφορίας. Ανάμεσα σε αυτά ξεχωρίζουμε τα παρακάτω:

Το Adaptive Cruise Control (ACC) που χρησιμοποιεί τεχνολογία ραντάρ, την Υποβοήθηση αποφυγής μετωπικής σύγκρουσης (Front Assist) που περιλαμβάνει την αστική λειτουργία επιβράδυνσης (City Emergency Brake) με Προγνωστική Προστασία Πεζών (Predictive Pedestrian Protection), την Ανίχνευση Τυφλών Σημείων (Blind Spot Detect) και την Ανίχνευση Πίσω Κυκλοφορίας (Rear Traffic Alert) που προειδοποιούν για κινδύνους πίσω από το αυτοκίνητο. Επίσης υπάρχει το Σύστημα Αναγνώρισης Σημάτων Κυκλοφορίας (Traffic Sign Recognition) με λειτουργία που βασίζεται σε κάμερα και αναγνωρίζει τα τρέχοντα όρια ταχύτητας και τους περιορισμούς προσέλευσης.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Το Skoda Karoq διατίθεται με πέντε κινητήρες: δύο βενζίνης και τρεις πετρελαίου με απόδοση από 115 έως 190 ίππους. Έτσι, στην γκάμα συναντάμε τους βενζινοκινητήρες 1.0 TSI με 3 κυλίνδρους και 116 ίππους, και την 1.5 TSI με σύστημα απομόνωσης κυλίνδρων απόδοσης 150 ίππων. Σε επίπεδο πετρελαιοκινητήρων έχουμε τους 1.6 TDI με 115 ίππους, τον 2.0 TDI με 150 ίππους και 2.0 TDI με 190 ίππους. Στα θετικά που αφορούν τους χρήστες του Karoq, σημειώνουμε τον Δυναμικό Έλεγχο Πλαισίου (Dynamic Chassis Control) με δυνατότητα τριών επιλογών, την Επιλογή Οδηγικού Προφίλ που προσφέρει επιλογή μεταξύ τεσσάρων διαφορετικών προγραμμάτων: Normal, Eco, Sport και Individual, όπως και το ειδικό πρόγραμμα Off-Road και πρόγραμμα Snow για όλα τα τετρακίνητα μοντέλα, αλλά και το σύστημα Hill-Hold Control που επιτρέπει στον οδηγό να εκκινήσει σε ανηφόρα δίχως τον κίνδυνο το αυτοκίνητο να κυλήσει προς τα πίσω. Στην πρώτη μας αλλά ευρεία συμπίεση με το Karoq, που έγινε κατά την επίσημη διεθνή παρουσίασή του στους δρόμους της Σικελίας, διαπιστώσαμε ουδέτερη συμπεριφορά, ακόμα και σε επαρχιακό οδικό δίκτυο, ενώ η πολύ καλή ηχομόνωση έπαιξε τεράστιο ρόλο στην ελαχιστοποίηση των θορύβων που περνάνε στο εσωτερικό της καμπίνας. ●



Χάρη στο Skoda Connect οι επιβαίνοντες είναι συνεχώς «δικτυωμένοι» με τις νέες online υπηρεσίες.





ΤΑ ΤΑΞΙΔΙΑ ΠΟΥ «ΘΑ» ΚΑΝΟΥΜΕ

Πλέον μετράμε το κόστος σε διόδια και βενζίνες, όπως και τον χρόνο σε στάσεις και ταινίες που έχουμε «φορτώσει» στα gadget μας. Πού πήγαν τα ταξίδια που ονειρευτήκαμε; Γιατί «προδίδουμε» με καταφανή τρόπο όσα τα σύγχρονα αυτοκίνητα μας προσφέρουν;

Της **Ελένης Χελιώτη** (www.darkcaffeinematter.blogspot.com)

Οι περισσότερες είναι εικόνες, όχι ολόκληρες σκηνές. Αμέτρητα τούνελ μέσα από βουνά. Check points μιας διαδρομής που πήρε εβδομάδες να προετοιμαστεί. Θυμάμαι τη μητέρα μου να κρατάει ανοικτό έναν πελώριο χάρτη προς τη μεριά του πατέρα μου. Εκείνος να ακουμπάει τον δείκτη του στο σύγχρονο «you are here» και να το αφρίζει να γλιστράει στη διαδρομή.

Έστρεφα πάντα το κεφάλι μου αριστερά για να κοιτάξω έξω: δάση, πόλεις, χωριά, μονοπάτια, άγνωστα, πρωτόγνωρα, στην κεντρική Ευρώπη του 1988. Μόνο όταν φτάσαμε στα σύνορα Γερμανίας - Βελγίου συνειδητοποίησε ο πατέρας μου ότι το τσαντάκι με όλα μας τα διαβατήρια και όλα τα χρήματα ήταν τουλάχιστον 150 χιλιόμετρα πίσω, στην τελευταία μας στάση. Τα διαβατήρια βρέθηκαν, τα χρήματα όχι. Είχαμε ξεκινήσει από τη Νάπολη της Ιταλίας, όπου μέναμε τότε, και ο τελικός μας προορισμός ήταν οι Βρυξέλλες. Δύο παιδιά στο πίσω κάθισμα, 5 και 8 ετών, που είχαν ήδη μάθει να μη ρωτάνε αν φτάνουμε. Ένα χιονισμένο νυχτερινό τοπίο, αφιλόξενα παγωμένο, υπήρξε η θέα μου ένα βράδυ που δεν βρήκαμε ούτε ένα ελεύθερο δωμάτιο στο χωριό που είχαμε αποφασίσει να μείνουμε. «Δεν πειράζει, Γεωργία. Συνεχίζουμε», είπε ο πατέρας μου ενώ έστριψε πάλι τη μίζα.

Έχω περάσει ατελείωτες ώρες σε αυτοκίνητα, με ανύπαρκτο το στοιχείο της τεχνολογίας όπως το γνωρίζουμε σήμερα. Έχω όμως εικόνες, και τρισδιάστατες αναμνήσεις στη φαινομενικά εκκωφαντική απουσία των GPS, tablet και smartphone. Εάν είχαμε οικόσημο σαν οικογένεια, η φράση «road trip» θα ήταν σίγουρα χαραγμένη πάνω σε αυτό. Θεωρώ πως οφείλω την καλή αίσθηση προσανατολισμού μου σε αυτά, όπως επίσης και την αγάπη μου για τα ταξίδια με το αυτοκίνητο.

Πλέον μετράμε το κόστος σε διόδια και βενζίνες, όπως και τον χρόνο σε στάσεις και ταινίες που έχουμε «φορτώσει» στα gadget μας. Πόσοι από εμάς μετράμε και λαχταράμε τις ώρες κουβέντας και τις καινούργιες προσλαμβάνουσες; Ο χρόνος ταξιδιού πλέον θεωρείται νεκρός, το αναγκαίο κακό για να φτάσουμε κάπου, και όχι ένα αναπόσπαστο και παραγωγικό κομμάτι της εμπειρίας.

Θυμάμαι να βγάζω τη ζώνη μου για λίγο για να δω με πόσα χιλιόμετρα ανά ώρα τρέχαμε. Ακόμα έχω την εικόνα της βελόνας να φλερτάρει τα 200 στον γερμανικό αυτοκινητόδρομο στις αρχές της δεκαετίας του '90 με μια λαδί Alfa Romeo 75. Θυμάμαι το χειρόφρενο της ήταν ένα Π. Θυμάμαι το road trip που κάναμε οι δύο μας με τον πατέρα μου από το Koblenz στο Μόναχο με μία Mercedes C-Class, το 1996. Είχε πάει για δουλειά και με πήρε μαζί του. Ακόμα γελάμε για το «θηρίο» που έβγαίνε στη μικρή εκείνη πόλη μετά τις 8 το βράδυ και ερήμωναν οι δρόμοι.

Θυμάμαι να χαράζουμε 1.000 χιλιόμετρα καθημερινά για να φτάσουμε από το Βανκούβερ του Καναδά στο Ντένβερ του Κολοράντο των ΗΠΑ (φωτ.) σε λίγες μόνο ημέρες, το 1999 σε ένα κυπαρισσί Grand Cherokee. Θυμάμαι την 5χρονη τότε αδερφή μου να κοιμάται στα γόνατά μου ενώ εγώ, κοιτώντας πάλι αριστερά, αντίκριζα την ξερή έρημο της πολιτείας της Ουάσιγκτον, στο δρόμο μας για το Σολτ Λέικ Σίτι. Θυμάμαι, διασχίζοντας τη μεγαλύτερη ευθεία χωρίς ορίζοντα που έχω δει ποτέ στη ζωή μου, να βγαίνει από το πουθενά μιας ερήμου ένα περιπολικό και να μας σταματάει για υπερβολική ταχύτητα. Θυμάμαι τον πατέρα μου να γελάει και να ρωτάει τον officer από πού ήρθε. Μας έκοψε κλήση. Νομίζω την έχουμε ακόμα. Θυμάμαι να μη φτάνουμε ποτέ στο

Σολτ Λέικ Σίτι λόγω ενός τυφώνα και να περνάμε το βράδυ σε μια ναυτική βάση.

Και φτάνουμε στο αναπόφευκτο τώρα. Είμαστε το όραμα του Δαρβίνου με τα Google maps μας, τα Viamichelin μας, τα Infotainment μας, και όλες τις πιθανές οθόνες στις οποίες τα προβάλλουμε. Πιο εύκολα, πιο άμεσα, πιο γρήγορα, πιο ξεκούραστα από ποτέ. Ιδανικά, όλα αυτά μαζί δημιουργούν μια ουτοπία για τον ταξιδιώτη. Ρεαλιστικά πότε ήταν το τελευταίο road trip που κάναμε κατ' επιλογήν; Που δεν σιχτηρίσαμε για κάποιο παράγοντα που μας το χάλασε; Που οδηγήσαμε μονάχοι γιατί ο συνοδηγός αντί για co-pilot ήταν ένας ακόμα επιβάτης; Για πείτε μου, θυμόμαστε; Και εάν όχι, ποιο είναι το κόστος;

Η τεχνολογική αφθονία και ευημερία πρέπει να είναι το έναυσμα, το ξεκούνημα από την καρέκλα, το εισιτήριο απόλαυσης, η ασφαλής αρχή μιας περιπέτειας. Τα ταξίδια είναι κάτι παραπάνω από διακοπές, ξεκούραση και φυγή. Είναι εμπειρίες, εγκεφαλικές φωτογραφίες που θα μας συνοδεύουν μια ζωή. Είναι καινούργιες προσλαμβάνουσες, γνώση, ελευθερία. Είναι ένας νέος ανεξερεύνητος κόσμος που μας περιμένει να τον ξεζουμίσουμε. Φύγαμε, λοιπόν;

Η επόμενη δική μου εξόρμηση που οργανώνω, θα είναι στο μνημειώδες πέρασμα στους Δολομίτες, το θρυλικό Stelvio Pass! Το δικό σας; **A**



Έχω περάσει ατελείωτες ώρες σε αυτοκίνητα, με ανύπαρκτο το στοιχείο της τεχνολογίας όπως το γνωρίζουμε σήμερα. Έχω όμως εικόνες και τρισδιάστατες αναμνήσεις στη φαινομενικά εκκωφαντική απουσία των GPS, tablet και smartphone.



SEAT ARONA

Start moving σε νέα διάσταση

Ένα κομψό, ευρύχωρο, ασφαλές και μοντέρνο SUV πόλης και όχι μόνο

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Τα SUV αυτοκίνητα της κατηγορίας B, της επονομαζόμενης και supermini, ακολουθώντας την τάση της εποχής διεκδικούν –και παίρνουν– όλο και μεγαλύτερο κομμάτι της πίτας από την αγορά.

Η Seat δεν θα μπορούσε να είναι απύσχα από την εξέλιξη αυτή, και έχοντας μία πολύ καλή βάση, που ακούει στο όνομα Ibiza, πήρε όλη του τη φιλοσοφία και δημιούργησε το Arona, το compact SUV, έτσι ώστε ο υποψήφιος αγοραστής να μπορέσει να επιλέξει ανάλογα με τα γούστα του απολαμβάνοντας ίδια κορυφαία ποιότητα κατασκευής, κύλισης και τεχνολογιών!

Το Arona, με τη σειρά του, δεν είναι απλώς το πρώτο compact crossover της μάρκας. Είναι ο μικρός αδελφός της οικογένειας των Seat SUVs αφού συνδυάζει τα πλεονεκτήματα των μικρών διαστάσεών του για χρήση στην πόλη με τα ποιοτικά χαρακτηριστικά ενός SUV για χρήση εκτός πόλης. Είναι κομψό, ευρύχωρο (πορτμπαγκάζ 400 λίτρων), πρακτικό και άνετο για καθημερινή αστική χρήση, όσο και στιβαρό, σπορ και αποδοτικό για τις εξορμήσεις του Σαββατοκύριακου.



Το Arona είναι το πρώτο compact crossover της μάρκας, ουσιαστικά ο μικρός αδελφός της οικογένειας των Seat SUVs, αφού συνδυάζει τα πλεονεκτήματα των μικρών διαστάσεών του για χρήση στην πόλη με τα ποιοτικά χαρακτηριστικά ενός SUV για χρήση εκτός πόλης



Τεχνολογίες

Όσον αφορά την παθητική και ενεργητική ασφάλεια, το νέο Arona αποτελεί επίσης σημείο αναφοράς στην κατηγορία του. Εξοπλισμένο με προηγμένα συστήματα οδηγικής υποβοήθησης που συναντάμε κυρίως σε μεγαλύτερες κατηγορίες, όπως Front Assist, Hill Hold Control, Σύστημα Ανίχνευσης Κούρασης, Αισθητήρες Φωτός και Βροχής, Ανίχνευση Τυφλού Σημείου, Σύστημα Υποβοήθησης Στάθμευσης με Κάμερα Οπισθοπορείας και Adaptive Cruise Control (ACC) με λειτουργία Stop&Go κ.ά.

Από άποψη συνδεσιμότητας και άνεσης, μπορούμε να βρούμε όλα τα γνωστά και εκτιμώμενα για την αξία τους συστήματα infotainment, όπως το Keyless Entry με Start & Stop System, την υψηλής ακρίβειας και ποιότητας πίσω κάμερα, την premium οθόνη 8" black panel, την ασύρματη βάση φόρτισης τηλεφώνου με κεραία GSM και το ηχοσύστημα Beats Audio. Το Arona είναι ένα πλήρως συνδεδεμένο αυτοκίνητο χάρη στα Apple Car Play, Android Auto και Mirror Link χωρίς να ξεχνάμε φυσικά το Seat DriveApp. Παράλληλα, διακρίνεται και για τις πολλές επιλογές εξατομίκευσης που είναι διαθέσιμες.

Στον δρόμο

Όλοι οι κινητήρες του νέου Seat Arona διαθέτουν σύστημα άμεσου ψεκασμού, στροβιλοσυμπιεστή και αυτόματο σύστημα stop&go. Υπάρχουν τρεις διαφορετικοί κινητήρες βενζίνης, όλοι με αλουμινένιο μπλοκ. Ο πρώτος είναι ο 3-κύλινδρος, 1.0 TSI 95 PS με 5-τάχυτο μηχανικό κιβώτιο ταχυτήτων. Ο κινητήρας 1.0 TSI 115 PS έρχεται με 6-τάχυτο μηχανικό κιβώτιο ταχυτήτων ή 7-τάχυτο DSG διπλού συμπλέκτη. Στην πρώτη φάση λανσαρίσματος του νέου SEAT Arona, θα είναι διαθέσιμες τρεις εκδόσεις (1.0 TSI 95 PS, 115 PS χειροκίνητο και DSG).

Στη συνέχεια, στην γκάμα των διαθέσιμων κινητήρων θα προστεθεί και ο τρίτος κινητήρας βενζίνης, ο νέος 4-κύλινδρος 1.5 TSI EVO 150 ίππων με τεχνολογία απενεργοποίησης κυλινδρών, αποκλειστικά στην έκδοση FR, με 6-τάχυτο κιβώτιο ταχυτήτων.

Όσον αφορά τις εκδόσεις πετρελαίου, ο κινητήρας 1.6 TDI θα διατίθεται με 95 PS (5-τάχυτο μηχανικό κιβώτιο ή 7-τάχυτο κιβώτιο DSG) καθώς και με 115 PS (6-τάχυτο κιβώτιο). Τέλος, μετά τα μέσα του 2018 θα λανσαριστεί ο κινητήρας 1.0 TSI 90 PS CNL.

Το Arona είναι από τα ελαφρύτερα αυτοκίνητα στην κατηγορία του, γεγονός που συμβάλλει στις καλύτερες επιδόσεις, με τη χαμηλότερη δυνατή κατανάλωση, όσο και στη δυναμική οδηγική συμπεριφορά. Το Arona είναι ευέλικτο, ασφαλές, σταθερό, με εξαιρετική ανάρτηση, φρενάρει άριστα, ενώ το τιμόνι ανταποκρίνεται γρήγορα και με ακρίβεια.

Οι τιμές απόκτησης των νέων Seat Arona, για τις εκδόσεις βενζίνης 1.0 ECO TSI 95HP Reference αρχίζουν από €14.800 και εκείνες του πετρελαίου 1.6 TDI 95HP Reference από €16.650.



Pic

The old fashioned outing

Σε μια εποχή που κατακλύζεται από τρέξιμο και άγχος, μπορούμε σε ελάχιστη απόσταση από την πόλη να απολαύσουμε όμορφες στιγμές με τους αγαπημένους μας, κάνοντας, τι άλλο; Πικ νικ!

Της **Μαριαλένας Δ. Φραντζή*** *Chef de Cuisine*

Με το θερμομετρο ήδη να ξεπερνά τους 30 βαθμούς, είναι πλέον κατάλληλη εποχή για εξορμήσεις στην εξοχή. Είναι επίσης εποχή να θυμηθούμε παλιές συνήθειες, τότε που το φαγητό ήταν ιεροτελεστία απόλαυσης. Η απολαυστική ιεροτελεστία που σήμαινε περνάω χρόνο με τον εαυτό μου και την παρέα μου, απολαμβάνοντας τις αρετές της μίας εκ των πέντε αισθήσεων: αυτή της γεύσης!

Η όλη φιλοσοφία του πικ νικ είναι βασισμένη στο όνομά του. Στα γαλλικά συναντήθηκε πρώτη φορά το 1692 ως *ricque-pique*, που μεταφράζεται ως «διαλέγω μικρά πράγματα»... Τα *ricinics*, διεθνώς, έχουν συχνά οικογενειακό προσανατολισμό, αλλά μπορούν επίσης να είναι μεταξύ δύο ανθρώπων ή μιας μεγάλης παρέας φίλων ή συναδέλφων, ακόμα και εκδρομικών που αποσκοπούν στο να παρακολουθήσουν ένα γεγονός/δραστηριότητα στην εξοχή (ναι, οι αγώνες ράλι είναι τέτοιες περιπτώσεις!). Έχει δε, στην εποχή μας, επίσης μερικές φορές τη μορφή ενός «διευρυμένου» μπάρμπεκιου.

Στη χώρα μας, η ιστορική καταγραφή ορίζει την Πρωτομαγιά σαν την ημέρα με τις περισσότερες εξορμήσεις για πικ νικ, στη Γαλλία την ημέρα της εορτής της Βαστίλης, στις ΗΠΑ την 4η Ιουλίου, ενώ στην Ιταλία τη δεύτερη ημέρα του Πάσχα.

Ξεκινώντας από την προετοιμασία του εξοπλισμού μας, χρειαζόμαστε ένα ψυγείο ταξιδιού, παγοκύστες και παγούρια τύπου «thermos» ώστε να μην αλλοιωθούν τα τρόφιμα και τα ποτά μας. Οπωσδήποτε πλαστικά ή χάρτινα ποτήρια και πιάτα, χαρτοπετσέτες, σακούλες

για να μαζέψουμε μετά τυχόν σκουπίδια (μην ξεχνάμε τον σεβασμό στον χώρο που μας φιλοξενεί!) και φυσικά το σήμα κατατεθέν του πικ νικ: το καρό τραπεζομάντηλο!

Για όλους όσοι κατατάσσετε τον εαυτό σας στους μερακλήδες, διατίθενται σε ειδικά καταστήματα, και φυσικά μέσω διαδικτυακών καταστημάτων, ειδικά ψάθινα καλάθια που σε μία αποθήωση της εργονομίας μπορεί να «κρύβουν» μέσα τους έναν εξαιρετικά και άρτια τακτοποιημένο κόσμο εξοπλισμού εστίασης!

Το νερό είναι απαραίτητο και καλό θα ήταν να υπάρχει σε μεγάλη ποσότητα, μπορούμε να έχουμε μαζί μας καφέ για το πρωί ή κάποιο κρασί που θα συνοδεύει το γεύμα μας και φυσικά να φτιάξουμε μόνοι μας σπιτική λεμονάδα ή βυσσινάδα που, αν έχουμε παιδιά, σίγουρα θα τα ξετρελάνει.

Στη δράση

Προχωράμε στο αγαπημένο μου μέρος του άρθρου, που δεν είναι άλλο από το φαγητό! Αν προσέξατε, στον εξοπλισμό δεν ανέφερα πουθενά μαχαιροπήρουνα. Όχι, δεν το ξέχασα... Έγινε διότι πολύ απλά δεν τα χρειαζόμαστε. Το πικ νικ, όπως μου αρέσει να λέω, είναι ένα χαστούκι στο *savoir vivre* και αυτό γιατί οι παρασκευές μας θα είναι όλες *finger food*. Λέγοντας τη λέξη πικ νικ, το πρώτο που μας έρχεται στο μυαλό είναι τα κλασικά και αγαπημένα κεφτεδάκια.

Προτείνω:

- 1) Κεφτεδάκια από κιμά κοτόπουλου με δυόσμο και ανθότυρο.
- 2) Κεφτεδάκια αρνίσια με καπνιστή πάπρικα και θυμάρι.
- 3) Κεφτεδάκια μοσχαρίσια με τρίμα φέτας.

Σε καμία περίπτωση δεν θα μπορούσαν να λείπουν οι παραδοσιακές πίτες ή τα ατομικά πιτάκια. Εδώ οι επιλογές μας είναι πραγματικά ατέλειωτες. Πίτες με τυρί, με κρέας που ενδεχομένως έχει περισσέψει στο ψυγείο μας, χορτοφαγικές κ.τ.λ.

Προτείνω μία από κάθε είδος ώστε να καλυφθούν όλα τα γούστα.

- 1) Τυρόπιτα με χειροποίητο φύλλο, ανάλατα τυριά όπως μανούρι ή ανθότυρο, ρίγανη και καραμελωμένα κρεμμύδια.
- 2) Κοτόπιτα με χρωματιστές πιπεριές.
- 3) Χορτόπιτα με σέσκουλα, μυρβόνια, φρέσκο κρεμμύδι

και πλιγούρι.

Εύκολα και νόστιμα *mini* σουβλάκια, είτε κρεατικών είτε λαχανικών.

Για το τέλος αφήνουμε τα γλυκά. Αποφεύγουμε τη σοκολάτα και τα παγωτά. Σε αυτή την περίπτωση θα ήταν καλό να φτιάξουμε κάποιο κέικ, διάφορα βουτήματα, όπως κουλούρια κανέλας ή μπισκότα βρώμης με καρύδα.

Φεύγοντας μαζεύουμε τον χώρο που μας φιλοξένησε και τον αφήνουμε τακτοποιημένο, και καθαρό. Φοράμε την καλή μας διάθεση, δένουμε τη ζώνη μας και φύγαμε! Καλές εξορμήσεις! ●

Η όλη φιλοσοφία του πικ νικ είναι βασισμένη στο όνομά του. Στα γαλλικά συναντήθηκε πρώτη φορά το 1692 ως *ricque-pique*, που μεταφράζεται ως «διαλέγω μικρά πράγματα».

ΜΙΑ ΣΥΝΤΑΓΗ!

Κεφτεδάκια με κιμά κοτόπουλου, δυόσμο και ανθότυρο

Υλικά

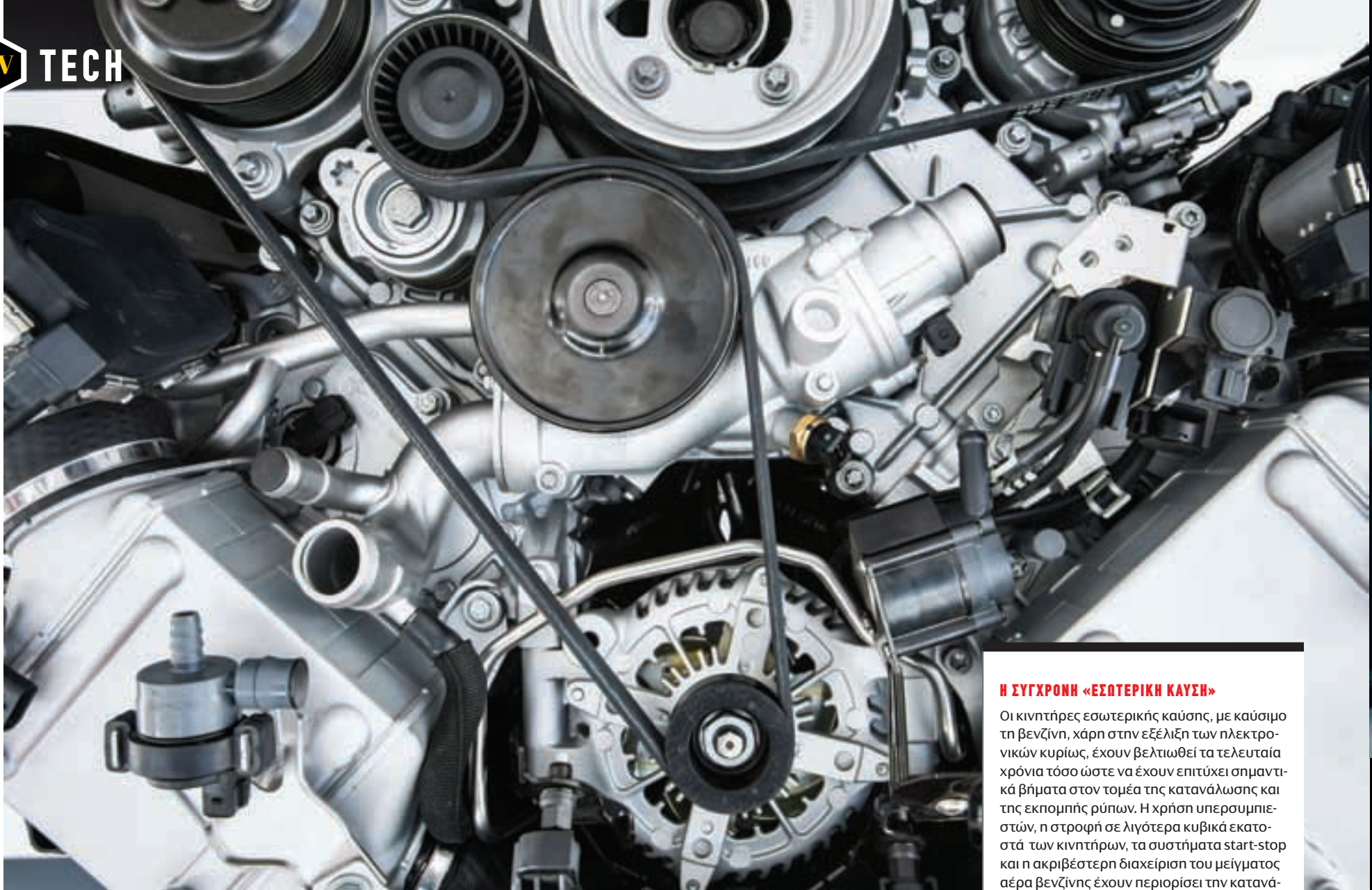
- 1 κιλό κιμά κοτόπουλου
- 250 γρ. κρεμμύδι ξερό (ψιλοκομμένο)
- 2 σκελίδες σκόρδο (ψιλοκομμένες)
- 150 γρ. φρυγανιά
- 2 αυγά μέτρια
- 2/3 από 1 μάτσο φρέσκο δυόσμο
- 150 γρ. ανθότυρο
- 5 σταγόνες Tabasco
- Ρίγανη, αλάτι, πιπέρι

(Η εκτέλεση είναι γνωστή... Ανακατεύουμε όλα τα υλικά και πλάθουμε το μίγμα, αλευρώνουμε ελαφρά τα κεφτεδάκια και τηγανίζουμε σε πλιέλαιο σε μέτρια φωτιά).



*Η Μαριαλένα Δ. Φραντζή είναι Head Chef στον πολυχώρο Zaz στην Κάντζα και στο εστιατόριο *Kookoonari* στον Ρωμανό Μεσσηνίας

Nic



Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ «ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΚΑΥΣΗ»

Οι κινητήρες εσωτερικής καύσης, με καύσιμο τη βενζίνη, χάρη στην εξέλιξη των ηλεκτρονικών κυρίως, έχουν βελτιωθεί τα τελευταία χρόνια τόσο ώστε να έχουν επιτύχει σημαντικά βήματα στον τομέα της κατανάλωσης και της εκπομπής ρύπων. Η χρήση υπερσυμπίεστών, η στρόφιξη σε λιγότερα κυβικά εκατοστά των κινητήρων, τα συστήματα start-stop και η ακριβέστερη διαχείριση του μίγματος αέρα βενζίνης έχουν περιορίσει την κατανάλωση κατά 10%-15% σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν.

Ωστόσο, οι βενζινοκινητήρες, όσο αυξάνεται η χωρητικότητά τους (τα κυβικά εκατοστά), και η απόδοση αυξάνεται και η μέση κατανάλωση, καθώς και οι ρύποι που εκπέμπουν. Γι' αυτούς τους λόγους στην υπόλοιπη Ευρώπη η τάση που έχει διαμορφωθεί εδώ και τουλάχιστον 20 χρόνια είναι τα αυτοκίνητα πάνω από μια κατηγορία –κυρίως τα τζιπ, ή τα μεγάλα επιβατικά– να κινούνται σχεδόν αποκλειστικά με κινητήρες πετρελαίου. Φυσικά, μέχρι αυτό να αλλάξει... Παρά την υβριδική τεχνολογία καλπάζει, όπως και η «εισβολή» των μικρών σε κυβισμό κινητήρων που τοποθετούνται σε «μεγάλα» οχήματα (επί παραδείγματι Ford Mondeo με τον 1000-άρη κινητήρα EcoBoost).

Ωστόσο δεν πρέπει να μας διαφεύγει, για την ώρα, ότι με δεδομένη –πλέον– την εκτεταμένη χρήση της τεχνολογίας «downsizing» (μικρός κυβισμός, χαμηλόι ρύποι, μικρή κατανάλωση, αξιόλογες επιδόσεις) οι κινητήρες που τοποθετούνται σε αυτοκίνητα πόλης, ή μέχρι και την κατηγορία των μικρομεσαίων αυτοκινήτων, με την προσθήκη υπερτροφοδότη, κάνουν θαύματα. Αν εδώ προσθέσουμε και τον εναρμονισμό των βενζινοκινητήρων στα όρια των προδιαγραφών Euro6, που έχει θεσπίσει η ΕΕ από το 2015, τότε έχουμε να κάνουμε με μικρά τεχνολογικά θαύματα.

Για έναν μέσο οδηγό που διανύει κατ' έτος όχι πάνω από 10.000-12.000 χλμ., και με το μεγαλύτερο μέρος αυτών να γίνονται μέσα στην πόλη, σε μικρές και μεσαίες αποστάσεις, ένα μικρομεσαίο βενζινοκίνητο αυτοκίνητο, σε βάθος χρόνου, και συνδυαστικά με το αρχικό κόστος αγοράς, τη μέση κατανάλωση, το κόστος κίνησης, την ασφάλεια κ.λπ., παραμένει η καλύτερη λύση σε σχέση με τα αντίστοιχα πετρελαιοκίνητα ή υγραεριοκίνητα οχήματα.

Η διεθνής εξέλιξη στη δημιουργία κινητήρων εσωτερικής καύσης ονομάζεται «εξορθολογισμός». Που σημαίνει ότι στο κατάλληλο όχημα θα τοποθετείται ο κατάλληλος κινητήρας. Ουσιαστικά θα είναι μία ισορροπία πλαισίου - κινητήριων μονάδων.

Η «ΑΠΟΚΑΘΗΛΩΣΗ» ΤΟΥ DOWNSIZING

Ο τρικύλινδρος πολιτισμός, σε δοκιμασία

Οι μικροί σε μέγεθος κινητήρες, με ικανές επιδόσεις, μικρή κατανάλωση, αλλά και χαμηλές τιμές ρύπων στην ατμόσφαιρα είναι χρόνια στη ζωή μας. Όμως φαίνεται ότι η εξέλιξή τους άγγιξε το «ταβάνι»...

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Τελικά, αυτό δεν είναι που με τον ένα ή τον άλλο τρόπο ζητάει σχεδόν το σύνολο του αγοραστικού κοινού στα αυτοκίνητα; Μικρό μέγεθος, μεγάλες επιδόσεις από τους κινητήρες; Όλο αυτό το «πακέτο», λοιπόν, αποκαλείται στην τεχνική ορολογία downsizing! Μία «χρυσή» λέξη με πολλές παραμέτρους αλλά και πάμπολλους αποδέκτες.

Αποτελεί όμως αυτό πανάκεια; Η μήπως τελικά ήταν μία «μόδα» που εξελίχθηκε μέσα από την προ δεκαετίας παγκόσμια οικονομική κρίση; Ας δούμε τι μαθαίνουμε από τη διεθνή αυτοκινητιστική κοινότητα (σύμφωνα με το Reuters), η οποία τα τελευταία χρόνια έχει κάνει θαύματα στις τεχνολογίες μείωσης των ρύπων και η οποία θεωρεί ότι οι φιλοσοφίες Downsizing κινητήρες θα αποσυρθούν από τη σημερινή ευρεία χρήση τους.

Αυτές οι πηγές υποστηρίζουν ότι η Renault, η General Motors και η Volkswagen προετοιμάζονται να αποσύρουν πολλούς από τους δημοφιλείς μικρούς, turbo κινητήρες τους τα επόμενα τρία χρόνια, ενώ και άλλοι κατα-



σκευαστές αναμένεται να ακολουθήσουν.

Γιατί όμως; Ήδη από πέρυσι, στην Ευρώπη, όλα τα νέα οχήματα υποβάλλονται σε δοκιμές για τις τιμές οξειδίων του αζώτου, σε πραγματικό περιβάλλον (και όχι σε εργαστήριο). Παρόμοια ρεαλιστική κατανάλωση καυσίμου και δοκιμές CO2 πρόκειται να ακολουθήσουν περίπου δύο χρόνια αργότερα. Σύμφωνα με τον

Pavan Potluri, αναλυτή της IHS Automotive, «οι φιλοσοφίες downsizing κινητήρες δεν είναι ούτε καθαροί ούτε αποδοτικοί σε πραγματικό περιβάλλον, όπως ισχυρίζονται οι κατασκευαστές, κυρίως λόγω του ότι οδηγούνται συνήθως σε υψηλότερα φορτία (από τους σχετικά μεγαλύτερους κινητήρες) στον πραγματικό κόσμο που ζούμε, όπου λειτουργούν καθημερινά τα αυτοκίνητα».



Οι πρώτες μας φορές...

Οι πρώτες φορές αναπόφευκτα συνδέονται με αλήθειες που ορίζουν τη ζωή μας. Οι σχετιζόμενες με το αυτοκίνητο, ακόμα περισσότερο! Γιατί περιέχουν μέσα τους την ελευθερία!

Της **Ελένης Χελιώτη** (www.darkcafeinematter.blogspot.com)

Γιατί περισσότερο; Μα γιατί σε οτιδήποτε χρησιμοποιήσαμε το αυτοκίνητό μας, ή αυτό των γονιών μας, ή του φίλου μας, ο σταθερός παρονομαστής είναι η ελευθερία! Γιατί ακόμα και μερικά μέτρα να κάνουμε, η αίσθηση ελευθερίας που πηγάζει από τη χρήση των κάθε είδους οχημάτων, επικοινωνεί αποκλειστικά και μόνο με την «από-δραση»... Οι πρώτες μας φορές. Πόσες ακόμα πρώτες έχουμε να ζήσουμε; Πόσες επιθυμούμε; Ή από κάποια στιγμή και μετά θεωρούμε ότι μας τελείωσαν; Ότι κάνουμε το δικαίωμα να τις αποκτήσουμε; Άκουγα τη γιαγιά μου να λέει, πολλά χρόνια πριν φύγει από τη ζωή, «εγώ τώρα, παιδί μου, πόσο έχω ακόμα να ζήσω;» Ποια πρωτιά κυνηγήσαμε, όταν μιζεριάζαμε; Φτάνοντας τους κοινωνικά αποδεκτούς και μερικές φορές επιβαλλόμενους στόχους, γιατί παύουμε να αισθανόμαστε ότι δικαιούμαστε να διεκδικήσουμε;

Οι πρώτες μας φορές έχουν να κάνουν με την εξεύρεση καινοτομίας σε πολλούς τομείς. Η επιθυμία του ρίσκου, της υπέρβασης και του ανεξερεύνητου μας έχει φέρει εδώ σαν είδος. Η αντίσταση στη ρουτίνα και το μότο «μπορεί και καλύτερα... γρηγορότερα... πιο αποτελεσματικά» οδηγούν σε τεχνολογικές εφευρέσεις που λίγα χρόνια νωρίτερα φάνταζαν σαν θαύματα. Το εξωπραγματικό έχει γίνει οικείο, και το οικείο αυτόνοτο. Εάν δεν ζούσαμε για τις πρώτες φορές δεν θα είχαμε φτάσει εδώ. Δεν θα είχε εβδομάδες πριν ο Elon Musk εκτοξεύσει έναν πύραυλο στο διάστημα μαζί με το προσωπικό του Tesla να παίζει στη διαπασών το «Space Cowboy» του David Bowie σε λούπα. Και εμείς δεν θα μπορούσαμε να το δούμε να «πλέει» στην τροχιά της Γης σε high definition.

Πολλά από αυτά που βιώνουμε στην καθημερινότητά μας σήμερα οφείλονται στην υπέρτατη επιθυμία κάποιου να το ζήσει αυτό για πρώτη φορά.

Να το δει να πραγματοποιείται μπροστά του επιτυχώς. Να υλοποιήσει μια ενδότερη ανάγκη για εξωτερική ονειρική, για εκπλήρωση, η οποία λανθασμένα πιστεύουμε ότι είναι μεμονωμένη, μονόπρακτη και μοναδική. Κάθε βήμα παραπέρα είναι μια πρώτη φορά στο καινούργιο αυτό έδαφος. Κάθε όνειρο σπκώνει το πέλμα, κάθε ψέγμα αποφασιστικότητας το κρατάει σταθερά αιωρούμενο και κάθε λεπτό πειθαρχίας στη δουλειά που απαιτεί η προσπάθεια αυτή το φέρνει όλο και πιο δυνατά στο χώμα. Το ποσό σκόνης που θα σπκωθεί καθορίζει την ένταση και την ορμή του βηματισμού. Το σύννεφο σκόνης θα καθορίσει τον νικητή.

Ο παράγοντας μνήμη

Πάντα θυμόμαστε τις πρώτες μας φορές. Ακόμα και τις κακές. Ακόμα και αυτές που έχουν την ικανότητα να ματώνουν, χρόνια μετά που χαράχτηκαν. Υπάρχει μια μαζοχιστική νοσταλγικότητα που μας συνδέει με αυτές. Οι καλές παίρνουν τη μορφή φωτεινής σημαδούρας. Μιας σωσίβιας λέμβου πάνω στην οποία ξαποσταίνουμε, ακούγοντας το αγαπημένο μας τραγούδι, όταν τα προβλήματα δημιουργούν ένα τσουνάμι γύρω μας. Καταφύγιο είναι και οι δύο. Η μία ανθρώπινα επώδυνη και αδύναμη, η άλλη υπεράνθρωπη και υπερβατική. Δεν είναι σχεδόν ποτέ βατές, αδιάφορες ή safe. Μα ακόμα και εαν είναι, θα μείνουν μέσα μας. Γι' αυτό τις αναζητάμε. Γι' αυτό προτιμάμε να περιμένουμε με ευλάβεια την πραγματοποίησή τους στο πλαίσιο της αυθεντικότητας που θα προσφέρουν απλόχερα.

Το πρώτο μοντέρνο αυτοκίνητο εφευρέθη από τον Karl Benz το 1885. Το πρώτο αυτοκίνητο μαζικής παραγωγής ήταν το μοντέλο T της Ford, το 1908. Το πρώτο δίπλωμα οδήγησης σε γυναίκα στις ΗΠΑ δόθηκε τη 1η Ιανουαρίου του 1900, και

μόλις τον επόμενο μήνα θα επιτραπεί στις γυναίκες της Σαουδικής Αραβίας να οδηγούν... Ναι. Σωστά διαβάσετε... Μόλις πριν τρία χρόνια είχε γίνει σούσουρο στην αραβική χώρα, όταν η Aziza Yousef οδήγησε σε αυτοκινητόδρομο έξω από το Ριάντ, για να καταδείξει την τόλμη, αλλά και το φλερτ με την ελευθερία! Δείτε: Μπορεί το άρθρο να επιμελείται τη γοητεία της «πρώτης φοράς», αλλά ακόμα και στις ημέρες μας οι «πρώτες φορές» μας απασχολούν... Αυτοκίνητα που οδηγούνται μόνα τους, αυτοκίνητα που τα μοιραζόμαστε, αυτοκίνητα που θα τρέχουν σε αγώνες χωρίς οδηγό... Και έχουμε ακόμα πολλά να δούμε...

Όταν κοιτάμε όμως μια πρωτιά όντας έξω από τον χορό, τείνουμε να αμελούμε το τι προηγήθηκε. Δηλαδή, το ότι αυτό υπήρξε κάποτε μόνο σαν σκέψη, και μετά σαν τόνους προσπάθειας και ώρες εργασίας. Οι πρώτες φορές αναπόφευκτα συνδέονται με αλήθειες που ορίζουν τη ζωή μας.

Η πρώτη φορά που οδηγήσαμε αυτοκίνητο, η πρώτη που νιώσαμε άνετα πια μέσα σε αυτό, η πρώτη φορά που κάναμε σεξ, η πρώτη φορά που μια ιστορία μας άγγιξε, η πρώτη φορά που καταφέραμε κάτι μόνοι μας και κοιτάξαμε γύρω μας ελπίζοντας κάποιος να το είδε για να μοιραστούμε τη χαρά μας. Και όταν εντέλει δεν υπήρχε κανείς... αισθανθήκαμε μια παράξενη ανακούφιση. Και όταν αυτό το ανθεκτικό χαμόγελο ικανοποίησης προκάλεσε την ερώτηση «τι συμβαίνει;», πήραμε μια δεύτερη, κρυφή, φαινομενικά ανεξήγητη ικανοποίηση να απαντήσουμε «τίποτα, απλά κάτι σκέφτηκα».

Στο 2018 όπου τα προσωπικά δεδομένα προβάλλονται σε κοινή θέα απερίσκεπτα και προκλητικά, η ευτυχία (και σίγουρα όχι η διασκέδαση) παραμένει το μόνο κρυφό καταφύγιο. Οι πρώτες φορές όμως έρχονται σε άμεση και αιματηρή σύγκρουση με το σύγχρονο μενταλιτέ (τη μάστιγα ουσιαστικά, κατ' εμέ) του βολέματος και της ρουτίνας ή του γνωστού comfort zone.

Μόνο εάν καταφέρουμε και σπάμε, έστω παροδικά, τις αλυσίδες του γνώριμου, στάσιμου, οικείου, γνωστού και ασφαλούς, θα μπορέσουμε να χαρίσουμε στον εαυτό μας λίγες ακόμα πρώτες φορές. Δηλαδή, μόνο εαν αποδεχθούμε επιτέλους ότι τούτη εδώ δεν είναι η πρώτη ζωή, αλλά η μόνη (γαμώτο). **A**

Πολλά από αυτά που βιώνουμε στην καθημερινότητά μας σήμερα οφείλονται στην υπέρτατη επιθυμία κάποιου να το ζήσει αυτό για πρώτη φορά



Style

Επιμέλεια:
ΤΑΝΙΑ ΔΕΛΗ



Η SWATCH ΤΙΜΑ ΤΗΝ ΠΙΟ ΣΗΜΑΝΤΙΚΗ ΓΥΝΑΙΚΑ ΤΗΣ ΖΩΗΣ ΜΑΣ

► Υπάρχει μια γυναίκα στη ζωή μας που μας αγαπάει ανιδιοτελώς ό,τι κι αν γίνει, που βρίσκεται πάντα δίπλα μας όταν τη χρειαζόμαστε, που θα έκανε τα πάντα για να εξασφαλίσει τη δική μας ευτυχία, που μας συμβουλεύει και μας συμπαραστέκεται, που τρέχει να τα προλάβει όλα και τα προλαβαίνει! Οι μαμάδες μας είναι οι ηρωίδες της καθημερινότητας κι ας μη φορούν μπέρτα. Η super δύναμή τους είναι η ανεξάντλητη υπομονή και αγάπη που μας χαρίζουν. Τώρα που έρχεται η Ημέρα της Μητέρας, λοιπόν, πρέπει και εμείς να τους χαρίσουμε ένα ιδιαίτερο δώρο. Η Swatch σχεδίασε το Skinpivoine, ένα κομψό ρολόι, ελαφρύ σαν πούπουλο, με ευανάγνωστο καντράν και ολάνθιστο χρωματιστό λουράκι που τυλίγεται σαν χάδι γύρω από τον καρπό. Μην το προσφέρετε χωρίς μια ζεστή αγκαλιά μαζι! Κοστίζει €105.



BOLD COMFORT



ease

LIGHTWEIGHT
ENERGIZING
FLEXIBLE



CAT

#GOBOLDLY
CATFOOTWEAR.COM

  @CatLifestyleGreece

Για το πλησιέστερο κατάστημα καλέστε στο 2110122809

style



CAT
Unisex αθλητικό
παπούτσι €119



THE BODY SHOP
Αφρόλουτρο
σώματος Firming
Ritual €11



SCHOTT
Τσάντα ταξιδιού €70



CALZEDONIA
Κάλτσες με λεπτομέρεια
γκλίτερ €3,95/Ζευγάρι



TEZENIS
Αθλητικό top €10,90, κολάν €16,90



KYBBVS
Ανδρικό εσώρουχο από οργανικό βαμβάκι



BIOThERM
Κρέμα σώματος Relaxing Blend



CATRICE
Σπρέι σταθεροποίησης
μακιγιάζ, ανθεκτικό στον
ιδρώτα €5,70



TOMS
Γυαλιά ηλίου



Robert Vonnoh-
Coquelicots

Το πνεύμα της παπαρούνας

*Πονάς; Σωματοποιείς το άγχος σου;
Ευτυχώς, η πιο αξιόπιστη φίλη είναι εκεί.
Και τη λένε Google.*

Της ΔΕΣΠΟΙΝΑΣ ΚΟΥΤΣΟΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ

Αν κάθεσαι πάνω σε ένα βόθρο για πολύ καιρό, σταματά να μυρίζει. Ο βόθρος. Αλλά το καλό που σου θέλω, φύγε από εκεί. Το είχε πει, λίγο πιο δύσσομα, η αμερικανίδα κωμικός Τζέινιφερ Λιούις. Αν αφεθείς σε φοβίες και άγχη για πολύ καιρό τότε την έχασες την μπάλα. Συνηθίζεις και βουλιάζεις. Η διαχείριση του άγχους είναι πολύ δύσκολη υπόθεση. Φύγε από το άγχος. Εγκατάλειψέ το.

Και το ξέρεις ότι πρέπει. Ιδρώνει το μέτωπο, λαχανιάζεις και ένας πανικός σε κατακλύζει. Σαν ζεστό ντους μέσα στον καύσωνα. Πες μου, πώς γίνεται να μην έχεις άγχος; Άγχος να τα προλάβεις, να τα συνδυάσεις, να τα κανονίσεις, να τα πληρώσεις. Όλα. Και όλα χρεώνονται σε σένα. Δεν διαχειρίζεσαι μόνο τα δικά σου νεύρα, τις δικές σου αγωνίες, καλείσαι να διαχειριστείς και τα νεύρα των άλλων. Τις δυσκολίες τους. Τις δυσλειτουργίες τους. Τα θέματά τους. Δεν έχεις μόνο τα δικά σου. Φορτώνεσαι ξένα ζόρια. Σαν το βαρύ μαρτύριο του Ατλαντα. Τιμωρημένος να κρατά στους ώμους του τον ουρανό.

Ξεφυλλίζοντας τον τόμο του άγχους, υπάρχει ένα ξεχωριστό κεφάλαιο. Είσαι και γιατρός. Και κυρίως ασθενής. Και φυσικά κάνεις διαγνώσεις. Κι αν μην έχεις την παραμικρή ιδέα από ιατρική, ούτε καν στοιχειώδεις γνώσεις

για πρώτες βοήθειες. Κι όμως,

Πονάς; Σωματοποιείς το άγχος σου; Ευτυχώς, η πιο αξιόπιστη φίλη είναι εκεί. Τη λένε Google. Αυτός ο πόνος από τον ώμο και κάτω είναι μάλλον σύνδρομο καρπιαίου σωλήνα. Διαβάζεις τα συμπτώματά σου στο MayoClinic.org. Είναι σύνδρομο καρπιαίου σωλήνα ή κάτι άλλο; Κάνεις το κουίζ κλικάροντας τα συμπτώματά σου. Χμμμ, μάλλον είναι κάτι άλλο. Ρήξη υπερακανθίου ή μήπως παγωμένος ώμος; Μπορεί και κάτι πιο σοβαρό. Βρίσκεις ανακούφιση στην ενότητα Hope&Healing. Να βάλεις κάτι. Θερμοφόρα ή πάγο στον ώμο; RICE. Ναι, καλά τα λέει η ιστοσελίδα. Rest& Ice. Ξεκούραση και πάγος.

Όλα τα έχεις μάθει. Τόσο Grace Anatomy έχεις δει. Είσαι η Δρ. Μέρεντιθ Γκρέι αυτοπροσώπως. Χαλάρωσε. Άσε τον υποχονδριακό σου πανικό να πετάξει. Ασχολήσου με κάτι άλλον. Γυμνάσου. Αν ξεπατωθείς δεν θα έχεις χρόνο για κακές σκέψεις. Δες Crown ή Money Heist. Να δεις τι τραβάει η βασίλισσα ή τι γίνεται με τη ληστεία που οργάνωσε, στο βασιλικό νομισματοκοπείο της Μαδρίτης, ο «προφεσόρ». Χάραξε μια στρατηγική κατά του άγχους. Βγες στα λιβάδια και μάζεψε αθώες παπαρούνες. Μύρισε το χαμομήλι. Μάψε μπάκε, το κατάλαβες;

CITY GUIDE

ΕΤΟΙΜΟΙ ΓΙΑ STREET FOOD;

Το **Athens Street Food Festival*** επιστρέφει στο Γκάζι μαζί με όλες τις θρυλικές λιχουδιές του. Η Α.Υ. τις έχει δοκιμάσει ήδη

Της ΚΑΤΕΡΙΝΑΣ ΒΝΑΤΣΙΟΥ
Φωτό: ΘΑΝΑΣΗΣ ΚΑΡΑΤΖΑΣ

Ζουμερό burger, στριμωγμένο σε ψωμάκι brioche στις 5 το πρωί. Φαλάφελ στρογγυλό, τραγανό, υπέροχο, όχι μόνο για χορτοφάγους, κρυμμένο στα στενά της πόλης. Hot dog αγορασμένο από καντίνα το ξημέρωμα. Noodles που τρώγονται στο πόδι, καταναλώνονται εύκολα, όσο μια βόλτα. Παγωτό που δεν αντέχει στην καλοκαιρινή ζέστη και κυλάει στα δάχτυλα. **Δuo λέξεις: Street Food.**

Το Street Food δεν είναι fast food. Είναι γρήγορο, αλλά όχι πρόχειρο. Είναι έρωτας, παράδοση, μια περιπέτεια γεύσης που διαδίδεται από στόμα σε στόμα, εδώ και αιώνες. Street food ονομάζουμε με δυο λόγια ό,τι τρώγεται στο δρόμο, κατά κύριο λόγο με τα χέρια. Ξεκίνησε ως παραδοσιακή λιχουδιά κάθε λαού, αλλά σήμερα περνάει και από τα χέρια των διάσημων chef αποκτώντας και την γκουρμέ εκδοχή του. Κλασικό ή μη, παραμένει διαχρονικά πρώτο όταν η όρεξή σου ανοίγει για κάτι ποιοτικό, οικονομικό και ασύγκριτα νόστιμο. Στην Αμερική το λένε burger, στο Μεξικό burrito, στην Ιταλία πίτσα ή rapini, στην Ασία bao buns, στην Ελλάδα σουβλάκι. Κάθε χώρα έχει το δικό της, όλα θα συναντηθούν στο 3ο Athens Street Food Festival. ▶



Το φεστιβάλ γαστρονομίας που λατρεύουν οι foodies επιστρέφει για 3η συνεχόμενη χρονιά στο Αμαξοστάσιο του ΟΣΥ στο Γκάζι, αυτή την Παρασκευή 4 Μαΐου και για τα τρία πρώτα τριήμερα του μήνα (4-5-6, 11-12-13, 18-19-20 Μαΐου), συγκεντρώνοντας πάνω από 30 καταστήματα με γεύσεις από κάθε γωνιά της Γης. Κούβα, Μικρά Ασία, Ιταλία, Μεξικό, Ισπανία, Κίνα, Ταϊλάνδη, ΗΠΑ. Τα street food που αγαπήσαμε και μερικά που δεν ξέρουμε (ακόμα) είναι όλα εδώ και μας περιμένουν να αρχίσουμε την εξερεύνηση. Όπως πάντα δεν θα λείπουν οι διάσημοι chefs με τις πρωτότυπες street food ιδέες τους, ούτε τα pop up stores σε guest εμφάνιση, μόνο για τα μάτια του φεστιβάλ. Ούτε όμως και η μουσική επένδυση από το Athens Voice Radio 102.5 που θα αναλάβει τα decks μαζί με γνωστούς ραδιοφωνικούς παραγωγούς και Djs της πόλης. Λίγο πριν αρχίσει η γιορτή, τρυπώσαμε στα καμαρίνια, ανοίξαμε κατσαρόλες, δοκιμάσαμε λικουδιές, και σας παρουσιάζουμε τα περίπτερα που φέτος μας τράβηξαν περισσότερο την προσοχή. Έτοιμοι;

***H ATHENS VOICE είναι χορηγός επικοινωνίας.**

- "Lisa Patisserie" 4,50€
Δώδεκα φρεσκοψημένα Βαφλάκια ε Σοκολάτια Φράουλας,
& Ρόζι Δημητριακών! Απολαύστε το με μία μπάλια παγωτό
- "Bueno" 4,50€
Δώδεκα φρεσκοψημένα Βαφλάκια με Πραλίνα Φουντουκιά
& τρυφήνια Φουντουκιά! Απολαύστε το με μία μπάλια παγωτό
- "Desserts Go"
Δώδεκα
Καρ... με Πραλίνα Φουντουκιά
Κρέμα!





Οι γεύσεις του κόσμου σε 4 ρόδες

Αυτή η ιστορία αρχίζει όταν ο Αναστάσης αποφοίτησε από τη Le Monde, αλλά όχι ακριβώς. Πέρασε καιρός, ο ήρωας της ιστορίας εργάστηκε σε πολλά αθηναϊκά εστιατόρια, γνώρισε όλες τις αιγαιοπελαγίτικες κουζίνες (Πάρος, Νάξος, Μύκονος κ.ά.) και έπειτα άρχισε τα μακρινά ταξίδια. Από την Αμερική μέχρι τη Σαγκάη, ο Αναστάσης περιπλανιόταν στη νοστιμιά της γαστρονομίας μέχρι που ένωσε αρκετά τολμηρός να ακολουθήσει το δικό του γευστικό μονοπάτι. Αυτή η ιστορία, λοιπόν, αρχίζει σε μια παραλία της Νάξου το Πάσχα του 2017. Τότε ο Αναστάσης δημιούργησε το F.B.I., μια κινητή καντίνα που μεταφέρει τη γαστρονομία του κόσμου στις 4 ρόδες της. Τα αρχικά F.B.I.S.A. προέρχονται από τις λέξεις Food Beverage Ice-Cream South Aegean, η ψυχή της καντίνας όμως πατάει στις 5 γωνιές του κόσμου. Από την Αμερική έως την Ασία θα βρείτε μία γεύση για κάθε ήπειρο, που δημιουργείται όμως με τοπικά, αγνά ναξιωτικά προϊόντα. Στο Athens Street Food Festival το F.B.I. έρχεται φορτω-

μένο με τις λιχουδιές που αγαπήθηκαν περισσότερο: Δοκίμασε το Mafia Burger με πανσέτα καραμελωμένη με bbq sauce και αρσενικό Νάξου, το Huladog με κοτόπουλο, καραμελωμένο ανανά, sauce γιαούρτι και γραβιέρα Νάξου, τα poodles με κοτόπουλο και λαχανικά που αναδίδουν το άρωμα του ναξιωτικού κίτρου, το Samurai Sandwich με βουτυρόψαρο, spicy mayo και λαχανικά, ενώ αν ανήκει στους vegan αυτής της πόλης θα ενθουσιαστείς με το Viet Vegan (φύλλο ρυζιού με Temphe από ρεβίθια Νάξου, λαχανικά εποχής και sauce από φιστίκι). Με τίποτα όμως μην παραλείψεις τα τρομερά Ice Rolls. Τα «ρολάκια» παγωτού κατάγονται από την Ταϊλάνδη και φτιάχνονται με ναξιωτικό γάλα πάνω σε παγωμένη πλάκα ακριβώς μπροστά στα μάτια σου. Θα σε αφήσουν άφωνο. Extra tip: Τα εντελώς σπιτικά αναψυκτικά του F.B.I. φτιάχνονται με φρούτα εποχής και έχουν ό,τι ζητάς από το καλοκαίρι.

● Fb: fbi-sa, Insta: fbi-sa, 6982772053





Το γλυκό του Δούναβη είναι ο παράδεισος των γλυκατζήδων

Αν έχεις ταξιδέψει στην Ουγγαρία ή στην Τσεχία θα το ξέρεις ήδη. Παραδοσιακό γλυκό, που πουλιέται σε υπαίθριους πάγκους, καυτό και ζαχαρένιο τώρα έχει και μόνιμο στέκι στο Περιστέρι. Αν το έχεις δει, θα το έχεις σίγουρα δοκιμάσει, μιας που είναι αδύνατον να αντισταθείς στην καραμελένια μυρωδιά του. Μετά την Ουγγαρία και την Τσεχία, το γλυκό ταξίδεψε στην Ελλάδα το 2013 και πλέον έχει εξαπλωθεί και αγαπηθεί σε όλη την Ελλάδα μέσα από τα υπαίθρια πόστα που βρίσκονται σε κάθε είδους πανηγύρι, έκθεση και φεστιβάλ. Θα το βρεις σε δεκάδες παραλλαγές και είναι αδύνατον να σε αφήσει ασυγκίνητο. Το ζυμαράκι του

(που μοιάζει με τη ζύμη του τσουρεκιού) πασπαλίζεται με ζάχαρη και ψήνεται αργά στη σούβλα μέχρι να καραμελώσει. Αργότερα και ανάλογα με τα γούστα, κυλιέται σε ζάχαρη και κανέλα, κάνει αμαρτωλές βουτιές μέσα σε ηραλίνες ή πασπαλίζεται με τρούφα, μπισκότο, ξηρούς καρπούς, ινδική καρύδα ή ό,τι άλλο θελήσει η όρεξή σου. Τώρα που καλοκαίρισε όμως σεββίρεται και με... παγωτό! Extra tip: Στο Athens Street Food festival η Καμινάδα θα μας παρουσιάσει για πρώτη φορά και την αλμυρή της εκδοχή!

● **Αιμιλίου Βεάκη 34, Περιστέρι, 2130413157, Fb: @glikokaminada**



Το αγαπημένο food truck των foodies

Η έκφραση "Holy Moly" εμφανίστηκε πρώτη φορά τη δεκαετία του '30 στα comics της Marvel, όταν οι χαρακτήρες της ιστορίας ήθελαν να πουν «ουάου!». Είναι το ίδιο επιφώνημα που και εσύ θα χρησιμοποιήσεις όταν δοκιμάσεις τα burgers, τα σάντουιτς και όλες τις άλλες λικουδιές του Holy Moly. Το ιδιαίτερο αυτό Food Truck εδώ και περίπου 1,5 χρόνο σεββίρει στην Ιερά Οδό κλασικές συνταγές street food (αλλά με ένα δικό του, παιχνιδιάρικο twist) και υπέροχο, μονοποικιλιακό καφέ, που σου ετοιμάζουν στο λεπτό εξειδικευμένοι baristi. Στο Athens Street Food Festival καταφθάνει με 5 ακαταμάχητα burger, τις συνταγές των οποίων έχει επιμεληθεί σεφ (όπως άλλωστε και όλες τις λικουδιές του Holy Moly). Μπες δυναμικά στο παιχνίδι

της γαστρονομίας με το "Bacon Marmelade Burger" από 100% φρέσκο μοσχαρίσιο κιμά, κασέρι, μαρμελάδα μπέικον, μανιτάρια σοσέ, iceberg και μαγιονέζα τρούφας, δοκίμασε το "Chicken Burger" με φιλέτο κοτόπουλο σε ψωμάκι τσιαπάτα, με καπνιστό μπέικον, κασέρι, πίκλα κολοκύθι (που φτιάχνουν μόνοι τους παρακαλώ), iceberg και μαγιονέζα και δοκίμασε τις δυνάμεις σου στο "The Ultimate Vegan" με φρέσκο μανιτάρι Agaricus, ψητό κολοκύθι, χαλούμι, iceberg και honey mustard chili sauce. Εννοείται πως θα κρατήσεις χώρο για το χειροποίητο carrot cake και το σπιτικό red velvet!

● **Ιερά Οδός 21, 2103008570, www.holymolyathens.gr, Fb: @HolyMolyAthens**



La Pizzetta



Η πίτσα των ονείρων σου

Κάθε φρεστιβάλ street food που σέβεται τον εαυτό του δεν μπορεί παρά να έχει τουλάχιστον μία αναφορά στο πιο αγαπημένο street food του πλανήτη: την πίτσα! Πίτσα με το μέτρο ή με το κομμάτι, στο La Pizzetta θα ανακαλύψεις μία από τις καλύτερες εκδοχές της αυθεντικής ιταλικής πίτσας. Το τραγανό ζυμάρι, λεπτό ή focaccia φτιάχνεται με μια μυστική συνταγή και αργότερα εμπλουτίζεται με τα πιο φρέσκα και αγνά υλικά για να δημιουργήσουν την πίτσα των ονείρων σου. Μέχρι στιγμής το La Pizzetta ήταν ένα νόστιμο μυστικό που γνώριζαν μόνο οι κάτοικοι στις δυτικές συνοικίες, σύντομα όμως αναμένεται νέο κατάστημα στην Αιόλου, στην καρδιά του ιστορικού κέντρου.

● Πλατεία Ελευθερίας 2, Κορυδαλλός, 2177090000, Fb: La Pizzetta

Not Just Falafel



Το πιο υγιεινό και νόστιμο street food

Το street food μπορεί να είναι «γρήγορο» φαγητό, αυτό δεν σημαίνει όμως πως είναι και ανθυγιεινό. Η καλύτερη απόδειξη για αυτό βρίσκεται στο λιλιπούτειο πεζόδρομο της Ρόμβης, εκεί όπου η Not Just Falafel άνοιξε έναν σωστό, πρότυπο και ανατολίτικο παράδεισο. Όπως υποδηλώνει και η ονομασία του, δεν θα βρεις μόνο αφράτο (αλλά με ωραία τραγανή κρούστα) φαλάφελ, αλλά και Kibbe, Shish taouk και πολλές ακόμα ανατολίτικες λιχουδιές που σερβίρονται σε μερίδα ή σάντουιτς και σε κάνουν να μισοκλείνεις τα μάτια από απόλαυση. Στο Athens Street Food Festival θα βρεις όλα αυτά τα αγαπημένα, μαζί και μερικές ακόμα εκπλήξεις. Άριστη και η υπηρεσία delivery. Σας προσκαλούμε - προκαλούμε να δοκιμάσετε και «λόγω τιμής».

● Ρόμβης 16 & Περικλέους 50, Σύνταγμα, www.notjustfalafel.com, Fb: NotJustFalafel, 2103211393



ATHENS STREET FOOD FESTIVAL

ΑΜΑΚΣΟΣΤΑΣΙΟ ΟΣΙ-ΓΚΑΖΙ
MAY 2018
FRI-SAT-SUN 4.5.6 | 11.12.13 | 18.19.20

102.5 ATHENS VOICE RADIO

ATHENS voice

ΥΠΟ ΤΗΝ ΑΙΓΙΔΑ
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Icons: Pizza, Falafel, Burger, Shawarma, Cheese, Ice cream, Fries, Lemon wedge.



BIBΛΙΟ

Επιμέλεια:
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΜΠΙΡΜΠΙΛΗ

www.athensvoice.gr

Διαβάστε όλο το κείμενο στο site



ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ /
ΕΚΔΟΣΕΙΣ /
ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ /
ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

ΜΑΝΩΛΗΣ ΠΙΜΠΛΗΣ

Τι να περιμένουμε από τη 15η Διεθνή Έκθεση Βιβλίου Θεσσαλονίκης;

Συνέντευξη: ΣΤΕΦΑΝΟΣ ΤΣΙΤΣΟΠΟΥΛΟΣ

Ο διευθυντής της Μανώλης Πιμπλής μας μιλά για το ελληνικό βιβλίο, την προσπάθεια «εξαγωγής» και διάδοσής του ανά την υφήλιο, αλλά και τη σημασία του θεσμού, που από τις 3 έως και τις 6 Μαΐου μεταμορφώνει τη Θεσσαλονίκη σε κορωνίδα των ελληνικών και παγκόσμιων γραμμάτων.

Ποιο βιβλίο διαβάζετε αυτόν τον καιρό, αν φυσικά αυτές τις μέρες σας μένει χρόνος; Διαβάζω αυτή τη στιγμή ταυτόχρονα, αλλά όχι ολόκληρα, βιβλία συγγραφέων που θα έρθουν για την έκθεση. Τη νεαρή Αλγερινή Καουτέρ Αντιμί («Τα πλούτη μας») που μόλις κυκλοφόρησε (Πόλις), τον Γερμανό δημοσιογράφο Γιόακιμ Κέπνερ («1941. Όταν ο πόλεμος εξαπλώθηκε στον κόσμο», Μεταίχμιο), επίσης ξανακοιτάζω (αν και το έχω μάθει απέξω) το βιβλίο της Λορ Μαρσάν «Τριπλή δολοφονία στην οδό Λαφαγιέτ 147» (Στερέωμα), γιατί την έχω ο ίδιος μεταφράσει και θα την παρουσιάσω. Όλα αυτά είναι ενδιαφέροντα βιβλία για διαφορετικούς λόγους. Τελευταία διάβασα ολόκληρο και κάποιον που δεν θα μπορούσε να έρθει στην έκθεση, τον περιηγητή του 19ου αιώνα Εντμόν Αμπού («Η Αθήνα του Όθωνα», Μεταίχμιο), που έχει μια μεγάλη αρετή: το βλέμμα ενός αστού Γάλλου της εποχής είναι σαν σημερινό. Άρα περιγράφει την Αθήνα της εποχής σαν να τη βλέπαμε εμείς σήμερα και όχι σαν να την έβλεπε ο προπάππος μας.

Πώς είναι δυνατόν ξαφνικά οι Έλληνες συγγραφείς να «κάνουν καριέρα» στο εξωτερικό, χωρίς

ξόδεμα χρημάτων-διαφήμισης, που... δεν υπάρχουν! Δεν

χρειάζονται πολλά χρήματα για να ασκηθεί πολιτική βιβλίου. Πολλά μάλιστα πράγματα μπορούν να γίνουν χωρίς καθόλου χρήματα. Το καλό βιβλίο δεν είναι κάτι στο οποίο μετράς τα υπέρ και τα κατά. Είναι κάτι που ή σε αφήνει αδιάφορο ή το ερωτεύεσαι. Και αυτό δεν αλλάζει, όσες μεθόδους μάρκετινγκ και αν επινοήσει κάποιος. Από την άλλη, ο ήλιος και η θάλασσα πρέπει να πάψουν να είναι εχθρός της ελληνικής λογοτεχνίας. Να πάψουν δηλαδή να είναι το μοναδικό σήμα κατατεθέν της Ελλάδας. Πρέπει δηλαδή να κάνεις έναν ξένο να πει «α, αυτοί δεν έχουν μόνο ήλιο, θάλασσα, σουβλάκι και αρχαία μνημεία, έχουν και σύγχρονο πολιτισμό». Για να ξεπεραστούν οι προκαταλήψεις, δεν χρειάζεται να σπαταλάς χρήματα ασκόπως. Πρέπει να παράγεις πολιτισμό και να τον δείχνεις συστηματικά. Αν η Διεθνής Έκθεση Βιβλίου της Θεσσαλονίκης είναι καλή, κάθε ξένος συγγραφέας, εκδότης, μεταφραστής που την επισκέπτεται θα γκρεμίζει, μέσα του, ένα τουβλάκι προκατάληψης. Και θα διαδίδει το νέο. Και λάβετε υπόψη σας ότι σήμερα η ΔΕΒΘ γίνεται με λιγότερα από τα μισά χρήματα που γίνονταν πριν δέκα χρόνια. Πολλές φορές όμως οι καλές ιδέες είναι τζάμπα. Δεν κοστίζουν, ούτε κοστίζει πολύ η υλοποίησή τους. Όσο για τους Έλληνες συγγραφείς, ούτε αυτοί πρέπει να περιμένουν τα πάντα στο πιάτο. Ο Μάρκρης δεν περίμενε από το Υπουργείο Πολιτισμού, ούτε παλιότερα ο Καζαντζάκης ή ο Βασιλικός. Αν όμως ο καθένας από τη μεριά του -φυσικά και το Υπουργείο Πολιτισμού, το Ελληνικό Ίδρυμα Πολιτισμού κ.λπ.- κάνει τη δουλειά του όπως πρέπει, το καλό αποτέλεσμα θα έρθει αναπόφευκτα. Και δεν θα αργήσει τόσο.

Καλό βιβλίο από οπουδήποτε ή έχετε προτίμηση ως προς την απόλαυση την αναγνωστική για αμερικάνικη, λατινοαμερικάνικη, ευρωπαϊκή ή λογοτεχνία Ανατολής; Το βιβλίο, για να μου κεντρίσει το ενδιαφέρον όταν θέλω να ψυχαγωγηθώ και όχι να μελετήσω κάτι από ανάγκη, πρέπει να έχει ψυχή. Ψυχή έχουν μερικά απίστευτα λατινοαμερικάνικα μυθιστορήματα, πολλά καλογραμμένα αγγλοσαξονικής σχολής δοκίμια, διάφοροι ανατολίτικοι μύθοι. Ψυχή και συγκίνηση είχε όμως και ένα βιβλίο που μου είχε κάνει μεγάλη εντύπωση στα νεανικά μου χρόνια, «Τα παιδιά της ζωής» του Πιερ Πάολο Παζολίνι (Οδυσσέας), που είναι γνωστότερος ως σκηνοθέτης παρά ως πεζογράφος. Ευτυχώς συνεχίζουν να υπάρχουν ακόμα -και από Έλληνες συγγραφείς- βιβλία με ψυχή.

Μετανιώσατε, έστω και μία φορά, για την επιλογή σας να περάσετε από τη δημοσιογραφία στα «παρασκήνια»

και τα «κατασκευαστικά» της έκθεσης; Δεν το μετάνιωσα ποτέ, παρόλο που αυτό προέκυψε, απούμε, τυχαία και που είχα άγνοια κινδύνου. Ήταν μια στιγμή που ο ΔΟΛ κατέρρευε, στα τέλη του 2016, και έπρεπε να σκεφτώ άλλες επαγγελματικές πιθανότητες και λύσεις, σε ένα περιβάλλον τεράστιας κρίσης του γραπτού Τύπου. Κατά μία ευτυχή συγκυρία, το Ελληνικό Ίδρυμα Πολιτισμού αναζητούσε κάποιον στο τιμόνι της Έκθεσης. Μου άρεσε πολύ η ιδέα να δοκιμάσω την άλλη όχθη των πραγμάτων και, επαναλαμβάνω, είχα άγνοια κινδύνου. Πρόκειται για ένα απίθανο σε όγκο και εύρος έργο, στο οποίο σε κάθε γωνία σε περιμένουν παγίδες και αντιξοότητες. Απαιτεί δε ενημέρωση και γνώσεις σε πολλούς και πολύ διαφορετικούς μεταξύ τους τομείς. Και παρόλο που ποτέ, ως δημοσιογράφος, δεν άσκησα εύκολη κριτική σε κανέναν, η ανάληψη αυτού του έργου με έκανε σοφότερο. Συμβιβάστηκα με την ιδέα ότι θα γίνονται πάντα και λάθη, ενίοτε και σοβαρά, πίστεψα όμως ότι σημασία έχει τα πράγματα να προχωρούν και να γίνονται καλύτερα χρόνο με τον χρόνο.


Μιας και έρχεται και Μουντιάλ ποδοσφαίρου, αναπόφευκτα πιο «ενδιαφέρον» και πολυάριθμο από πλευράς φίλων από το βιβλίο και τον πολιτισμό, θα χρησιμοποιήσω μια άτακα του Γκάρι-μέγα παίκτη-Λίνκερ: «Ποδόσφαιρο είναι αυτό που για 90 λεπτά 22 άνθρωποι τρέχουν πάνω κάτω και στο τέλος κερδίζουν οι Γερμανοί!» Παραφράζοντας: διεθνής αγορά βιβλίου είναι αυτή που γλώσσες και λέξεις μεταφρασμένες από όλον τον κόσμο, διεκδικούν τη «νίκη», μα στο τέλος κερδίζουν λόγω αριθμητικής «οπαδών» οι Αγγλοσάξονες, οι Λατίνοι, οι Κινέζοι; Πράγματι, ευτυχώς ή δυστυχώς, το βιβλίο είναι ένας τομέας στον οποίο δεν θα κερδίσουν οι Γερμανοί όσο κι αν τρέξουν και αυτοί. Η τράπουλα είναι σημαδεμένη, το αγγλόφωνο βιβλίο έχει κερδίσει πριν ακόμα

το σφύριγμα της έναρξης, γιατί η αγγλική γλώσσα σήμερα είναι η lingua franca. Η Ελλάδα είναι θεωρητικά στη Β' Κατηγορία του πρωταθλήματος, σε δυσμενέστερη θέση ακόμα φερ' ειπείν και από την Πορτογαλία, γιατί η πορτογαλική μιλιέται και από εκατοντάδες εκατομμύρια Βραζιλιάνους. Ωστόσο: όπως τα χρόνια του Αποστόλου Παύλου τα ελληνικά μιλιόντουσαν στην ευρύτερη περιοχή της Ανατολικής Μεσογείου, έτσι και σήμερα, για πολύ διαφορετικούς λόγους, κυρίως μετανάστευσης, υπάρχει ένας μεγάλος αριθμός Βαλκάνιων, Ανατολικοευρωπαίων, Σύρων, ακόμη και μαύρων Αφρικανών, που μιλούν τη γλώσσα. Αυτό είναι πρωτοφανές για τα νεότερα χρόνια, πρέπει να το δούμε θετικά, ως πλούτο. Και να μην το θεωρούμε αμελητέα υπόθεση. Επιπλέον, για να χρησιμοποιήσω μια άλλη ρήση, όχι του Λίνκερ αυτή τη φορά: όπως για έναν άνεργο, σε μία χώρα με μηδενική ανεργία, η ανεργία όπως την αισθάνεται εκείνος είναι σαν να υπήρχε σε ποσοστό 100% του πληθυσμού, έτσι και για έναν ξένο αναγνώστη βιβλίου συμβαίνει κάτι ψυχολογικά αντίστοιχο. Αν αγαπήσει, για παράδειγμα, τον Χρήστο Οικονόμου ή τον Γιώργο Σκαμπαρδώνη ή τη Μάρω Δούκα, η ελληνική λογοτεχνία θα είναι γι' αυτόν πρώτης γραμμής. Ούτε θα χρειάζονται συγκρίσεις ή η γνώμη των άλλων. Άρα αυτό που θέλουμε είναι καλά βιβλία και τρόποι να έρχονται σε επαφή μαζί τους άνθρωποι από το εξωτερικό. Τα υπόλοιπα είναι φληναφήματα. **■**



ΦΩΤΟ: ΦΑΝΗ ΤΡΥΦΑΝΗ

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΑΜΠΡΑΚΗΣ
ΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΟ
ΕΛΕΥΘΕΡΟΝ ΒΗΜΑ
 Ο Δημοσιογράφος στην καθημερινά Πατρίς



Βιογραφικά τεκμήρια
 ΛΕΝΑ ΣΑΒΒΙΔΗ - ΘΕΩΣΗ ΣΕΡΦΟΥ

ΕΚΔΟΤΙΚΗ ΕΡΜΗΣ
 ΣΜΟΛΕΝΣΚΗ 34, ΑΘΗΝΑ
 Τ 210-3845625, Ε hermes69@otenet.gr



ΣΙΝΕΜΑ

Του ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΪΜΑΚΗ

critic's CHOICE

ΑΚΟΜΗ

▶ Ο «Κύριος και η Κυρία Αντελμάν» (Monsieur & Madame Adelman) (**1/2), σκηνοθετικό ντεμπούτο του Νικολά Μπεντός (γιου του δημοφιλούς γάλλου κωμικού Γκι Μπεντός) είναι το γλυκόπικρο και ενίοτε σαρκαστικό χρονικό της ζωής ενός ζευγαριού.

▶ Το ντεμπούτο της Αμάντα Κέρνελ «Η καταγωγή των Σάμι» (Sameblod) (**1/2) απέσπασε το Βραβείο Πρωτοεμφανιζόμενου Σκηνοθέτη στο Φεστιβάλ Βενετίας, καθώς και το Βραβείο Lux του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για μια φορτισμένη συναισθηματικά ιστορία ρατσισμού και ενθλίωσης που διαδραματίζεται στη Σουηδία του 1930.

▶ Το «Ζευγάρι με το ζόρι» (Overboard) (*) του Ρομπ Γκρίνμπεργκ είναι το μέτριο ριμέικ μιας προ 20ετίας κωμωδίας («Γυναίκα στη Θάλασσα» με τους Κερτ Ράσελ και Γκόλντι Χόου) αλλά οι γκριμάτσες του μεξικανού Εουκένιο Ντερμπέζ δεν φτάνουν για να σώσουν το φιλμ από τη μετριότητα.

MUST

Το «Everybody Knows» του Ασγκάρ Φαραντί, με τους Πενέλοπε Κρουζ και Χαβιέρ Μπαρδέμ, πρώτο ισπανόφωνο φιλμ του Ιρανού, ανοίγει στις 8 Μαΐου το 71ο Φεστιβάλ των Καννών.

Το τέλος της ανωνυμίας (ANON) ***

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Αντριου Νίκολ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Κλάιβ Όουεν, Αμάντα Σέιφριντ, Κολμ Φιόρε, Μαρκ Ο' Μπράιαν, Σόνια Γουάλγκερ, Ίντο Γκόλντμπεργκ

Στο κοντινό μέλλον η ιδιωτική ζωή ή η ανωνυμία έχουν πάψει να υφίστανται καθώς όλες οι προσωπικές στιγμές καταγράφονται. Κάπως έτσι το έγκλημα αρχίζει να φθίνει, όμως μια σειρά από φόνους πονοκεφαλιάζουν τις αρχές. Ο αστυνομικός ντετέκτιβ Σαλ Φρίλαντ ανακαλύπτει πως υπάρχει μια νεαρή γυναίκα που δεν έχει κανένα ψηφιακό αποτύπωμα και συνεπώς είναι αόρατη στο σύστημα, η οποία θεωρείται ως βασική ύποπτη για τις δολοφονίες.

Ο νεοζηλανδός Αντριου Νίκολ είχε το 1997 μια εντυπωσιακή αρχή με το αριστουργηματικό «Gattaca» και το υποψήφιο για όσκαρ σενάριο «The Truman Show» αλλά όχι και ανάλογη συνέχεια. Τα επόμενα φιλμ του χάθηκαν μεταξύ των απλώς καλών ιδεών («Simone», «In time») και της επιδέξιας σκηνοθεσίας («Κυρίαρχος του παιχνιδιού», «Το σώμα») ενώ η τελευταία του ταινία, «Drones, θάνατος από ψηλά», βγήκε πριν από τέσσερα χρόνια κατευθείαν στο dvd. Να που όμως με τη νέα του, έβδομη σκηνοθετική δουλειά ο Νίκολ επιστρέφει στις καλές ταινίες. Το φιλμ διαδραματίζεται στην αγαπημένη εποχή του 54χρονου δημιουργού, το μέλλον. Με μια επιδέξια νουάρ αισθητική και ένα ρετρό ρομαντισμό που θυμίζει... «Gattaca», ο Νίκολ ανιχνεύει και πάλι τα ηθικά όρια και τις ιδεολογικές αποχρώσεις της τεχνολογίας. Τότε ήταν ο γενετικός προγραμματισμός και η επιστημονική μέθοδος εντοπισμού των πιθανών αιτιών (και της χρονικής περιόδου) κατάληξης του ατόμου. Τώρα η μελλοντολογική ανησυχία του Νίκολ για την έλλειψη ιδιωτικότητας στην εποχή των social media χτυπάει κόκκινο και εντάσσεται ομαλά σε ένα καλοφτιαγμένο και ατμοσφαιρικό θρίλερ μυστηρίου όπου οι ήρωες βρίσκονται παγιδευμένοι σε μια κατάσταση... νιρβάνα (αν όχι αποκαύνωσης). Η δραματουργική προσέγγιση γίνεται λειτουργικά, χωρίς υπερβολές, στο σενάριο. Σε μια δυστοπική κοινωνία, όπου η ανελευθερία και η ανασφάλεια έχουν ως στόχο την επιθυμητή ομοιογένεια (ένα εύστοχο σχόλιο για την παγκοσμιοποίηση), η παρέκκλιση αρχίζει από την αναγκαιότητα και τη σημασία της διαφορετικότητας. Εδώ εντοπίζεται και η μεγαλοφυΐα του σεναριογράφου Νίκολ που ταυτίζει την επαναστατική ορμή με το ερωτικό ένστικτο. Ο δώκτης θα ερωτευτεί την άγνωστη γυναίκα που αναζητά. Θα έρθει κοντά της με τρόπο αποπλιστικά τρυφερό, απρόβλεπτα παρακινδυνευμένο και μοναδικά αισθαντικό. Οι ερωτικές σκηνές είναι το πιο ζωντανό κομμάτι ενός παραισθησιογόνου φιλμ που μιλάει για το πάγωμα του χρόνου μιας τακτοποιημένης, ανέφελης ζωής. Μιας ζωής που ο απόλυτος έλεγχος και η προκαθορισμένη φτιαχτή συγκίνηση οδηγούν στην πλήρη μταιώση, αν όχι κατάργησή της. Μιας ζωής που ο «Μεγάλος Αδελφός» ίσως είναι το τελευταίο πράγμα που θα έπρεπε να μας απασχολεί από τη στιγμή που η σύγχρονη καθημερινότητά μας ξεκινά με έναν κωδικό στον υπολογιστή και μετρά συγκινήσεις που καταγράφονται μέσω ενός κινητού...

«Εσείς οι γυναίκες μονίμως θέλετε να αντιστέκεστε, έτσι;» («Revenge»)

Revenge **½

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Κοραλί Φαρζάτ

ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Ματίλντα Λουτζ, Κέβιν Τζάνσενς, Γκιγιόμ Μπουσέντ

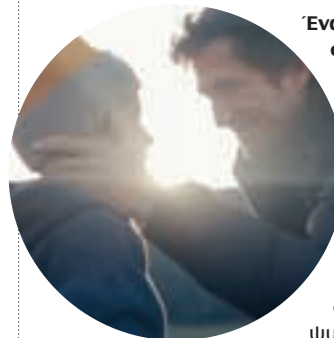


Τρεις πλούσιοι, παντρεμένοι άνδρες πηγαίνουν για κυνήγι και ο ένας φέρνει μαζί και την ερωμένη του. Τα πράγματα θα ξεφυγουν εκτός ελέγχου, όταν οι τρεις άνδρες εκμεταλλεύονται την κοπέλα και την εγκαταλείπουν ημιθανή στην έρημο.

Ακραίας βίας στιλιζαρισμένο σπλάτερ με αρκετές σκηνές που δοκιμάζουν τις αντοχές του θεατή (μιάμε για πολύ αίμα) καθώς και μια ανελέητη ιστορία εκδίκησης όπου οι θύτες και το θύμα τους αλλάζουν συνεχώς θέση. Σε όλη αυτή τη διαδρομή η αντρική «γουρουιά» είναι αδιανόητη και πεποίθηση της σκηνοθετιδός, η οποία μοιράζει στους τρεις άντρες πρωταγωνιστές τα βασικά χαρακτηριστικά της αθλιότητάς τους: αδίστακτοι μεγαλοαστοί, γλοιώδεις εγωιστές και με κανένα σεβασμό στη ζωή. Όχι μόνο για εκείνη της άτυχης κοπέλας που θα βρει όλη την ψυχική δύναμη για να νικήσει ακόμη και τον θάνατο προκειμένου να πάρει την εκδίκησή της, αλλά και για τα πιο μικρά όντα. Το φιλμ απευθύνεται καθαρά σε ένα πιο ψαγμένο, σινεφίλ και εξοικειωμένο με το σπλάτερ κοινό, κάτι που δικαιολογεί και τη μεγάλη του επιτυχία στο φεστιβάλ Σάντανς.

Ο γιος μου» (MON GARÇON) **

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Κριστιάν Καριόν ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Γκιγιόμ Κανέ, Μελανί Λοράν, Τριστάν Παζέ, Ολιβιέ ντε Μπενουάστ



Ένα 7χρονο αγόρι εξαφανίζεται σε σχολική εκδρομή και ο πατέρας του υποψιάζεται τον νυν σύζυγο της πρώην συζύγου του.

Παρά την πολλά υποσχόμενη αφετηρία του, το φιλμ του 55χρονου Καριόν διστάζει να αποκτήσει ταυτότητα μεταξύ του οικογενειακού δράματος και του ψυχολογικού θρίλερ. Ανάμεσα σε αυτά τα δύο είδη στα οποία ταλαντεύεται, το κοινωνικό φορτίο της οικογενειακής ιστορίας φαίνεται να κερδίζει στα σημεία τη θριλερική διάσταση του κινηματογραφικού πρότζεκτ, το οποίο αν μη τι άλλο παρακολουθείται με άνεση. Τραβηγμένη κάπως η ερμηνεία του Κανέ, σαφώς πιο ρεαλιστική αλλά και πιο μικρή σε διάρκεια από εκείνη της Μελανί Λοράν.

Θάρρος ή Αλήθεια (TRUTH OR DARE) **

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Τζεφ Γουάντλοου

ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Λούσι Χέιλ, Τάιλερ Πόουζι, Βάιολετ Μπιν



Ένα φαινομενικά ακίνδυνο παιχνίδι «Θάρρος ή Αλήθεια» μεταξύ φίλων καταλήγει αιματηρό, όταν κάποιος (ή μήπως κάτι;) απειλεί θανάσιμα όσους δεν αποφασίζουν να ακολουθήσουν τους κανόνες.

Οι παραγωγοί του κορυφαίου θρίλερ της περσινής χρονιάς «Τρέξε» φαίνεται να κατέχουν το κοκαλάκι της νυχτερίδας. Με μια καλοστημένη και γεμάτη σασπένς ιστορία τρόμου, πετυχαίνουν να αξιοποιήσουν τα κλισέ του είδους και να κερδίζουν και πάλι τη μάχη των ταμείων, αφού η ταινία έσκισε στις ΗΠΑ. Μπορεί το «Θάρρος ή Αλήθεια» να μη φτάνει σε πρωτοτυπία το αριστουργηματικό «Τρέξε», αλλά έχει το know how της απρόβλεπτης ταινίας τρόμου.



ΜΟΥΣΙΚΗ

Όταν το παρελθόν είναι προστιθέμενη αξία

Σχήματα με παρελθόν, που όμως ακόμη έχουν κάτι να πουν κι εμείς το ακούμε ευχάριστα

Συχνά ο χρόνος που περνάει, καταναλώνει ενέργεια, φαιά ουσία, νευρώνες και δημιουργικές ιδέες από τους καλλιτέχνες και τους μετατρέπει σε φαντάσματα του εαυτού τους, τους πίνει το αίμα και γίνονται ζόμπι που περιφέρονται με μια τρέλα μεγαλείου προσπαθώντας να υπάρξουν φορώντας τις καπελαδούρες και τα κοστούμια του ένδοξου παρελθόντος.

Υπάρχουν όμως κι αυτοί που παλιώνουν σαν το κρασί, που δεν στερεύουν, που βρίσκουν τον τρόπο να παραμένουν δημιουργικοί, να είναι καλοί τεχνίτες, να δείχνουν σεβασμό προς τους ίδιους κι εμάς που τους ακούμε. Το παρελθόν τους μετατρέπεται σε προστιθέμενη αξία και ξέρεις πάντα πως ακόμην κι όταν δεν είναι στα καλύτερά τους έχουν να σου προσφέρουν σεβασμό και αισθητική αξιοπρέπεια, ιδιότητες που στις μέρες μας είναι σαν τις σπάνιες γαίες.

Yo La Tengo
- *There's A Riot Going On*
Το 1971, που

οι Sly & the Family Stone βάρφτιζαν με τον ίδιο τίτλο το άλμπουμ τους, όντως υπήρχε εκεί έξω μια αναταραχή. Ήταν φανερό, ήταν στον δρόμο, αφορούσε τα δικαιώματα των ανθρώπων και χρειαζόταν ένα σάουντρακ. Ο Sly, όπως και πολλοί άλλοι εμπνεύστηκαν και ανταποκρίθηκαν. Το 2018 τα πράγματα είναι αλλιώς. Μετά από 35 χρόνια ζωής και 15 άλμπουμ το τρίο από το New Jersey λέει με τον ήχο του νέου του άλμπουμ πως για να υπάρξει «A Riot Going On» χρειάζεται να στραφούμε προς την ενδοσκόπηση, τον στοχασμό, την αυτογνωσία, την εσωτερική μας δύναμη, και τότε αυτό το άλμπουμ θα μπορούσε να είναι το σάουντρακ, ο σύντροφος, η παρέα, η ήρεμη δύναμη.

The Decemberists

- *I'll be your girl*
Μετά από 18 χρόνια ζωής και 8 δίσκους οι Decemberists από το θρυλικό Όρεγκον διατηρούν ζωντανά όλα τα χαρακτηριστικά της δημιουργικής τραγουδοποιίας και του προσωπικού στιλ. Το αδιεμφρησθήπιτο ταλέντο του Colin Meloy και η ικανότητά του να συνδυάζει δημιουργικά το θεατράλε ύφος με τη folk, το progressive και την Americana, μας χαρίζουν πάντα δίσκους που μπορείς να ακούσεις χωρίς να δυσανασχετείς, γιατί καθώς κυλούν σε τσιγκλάει η δημιουργικότητα αυτής της παρέας που δείχνει σεβασμό αλλά και ευφυΐα.

Belle and Sebastian

- *How to solve our human problems*
Πριν από 30 χρόνια το συγκρότημα από τη Σκωτία κυκλοφόρησε τα 3 πρώτα του EP σε μία κασετίνα. Πρόσφατα έκανε κάτι παρόμοιο. Κυκλοφόρησε 3 EP των 5 τραγουδιών και *αεντέλει* στα καλύτερά τους έχουν να σου προσφέρουν σεβασμό και αισθητική αξιοπρέπεια, ιδιότητες που στις μέρες μας είναι σαν τις σπάνιες γαίες.

Melody Fields

- *Melody Fields*
Εδώ δεν έχουμε ένα γκρουπ με παρελθόν, αλλά έναν ήχο. Οι νεόκοποι Σουηδοί έχουν πέσει στη σαγηνευτική παγίδα που έχει στήσει και πάλι στις μέρες μας η ψυχεδέλεια και ζουν σε ένα καλειδοσκοπικό, πολύχρωμο σύμπαν, που θυμίζει έντονα όσα συνέβαιναν πριν από μισό αιώνα. Μόνο που την πατάνε κι αυτοί όπως και πολλοί άλλοι που κάνουν στις μέρες μας κάτι παρόμοιο. Απορροφημένοι από τη φόρμα και θέλοντας περισσότερο να μιμηθούν παρά να αναθεωρήσουν τους μύθους τους, ξεχνάνε τη δημιουργική άποψη, παραμένοντας απλοί αντιγραφείς.

→ makismilatos@gmail.com

VARIOUS ARTISTS

Του ΜΑΚΗ ΜΗΛΑΤΟΥ



ΣΥΝΑΥΛΙΕΣ
ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ
ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ
ΔΙΣΚΟΙ



AGENDA Οι συναυλίες και τα πάρτι που φέρνει η πρώτη εβδομάδα του Μάη

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗ

Δωρεάν εμφανίσεις, underground στιγμές και αφίξεις θρύλων στην Αθήνα. Ξεχωρίσαμε τις καλύτερες.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

KLEFTOPOULA LIVE

Μικρό γκρουπ, μεγάλο (αλλά μετρημένο) κέφι και ταλέντο. Τα Kleftopoula εμφανίζονται ζωντανά στις 4/5 στο **Barazz** και έχουν στήσει ένα πρόγραμμα με ελληνικά και ξένα τραγούδια, διασκευές και δικά τους, απροσδόκτες, για να μην πούμε ξαφνιαστικές επιλογές.

IMMIGRANIADA FESTIVAL

Μουσικές του δρόμου συνασπίζονται σε μια συναυλία αλληλεγγύης. Βέβηλος, Panx Romana, Σκηνοθέτης, Άλλος Κόσμος, Καραβάνι ανεβαίνουν στη σκηνή του **Gagarin 205** στις 4/5 για το Immigraniada Festival.

ΠΕΙΡΑΜΑΤΙΣΜΟΙ ΧΩΡΙΣ ΚΟΜΠΛΕΞ

Τρεις διαφορετικές μπάντες όπου οι γυναικείες φωνές έχουν τον πρώτο λόγο, στην **Death Disco**, με ελεύθερη είσοδο. Nochnoy Dozor, Atomic Love και

Meat Injection φτιάχνουν ατμόσφαιρα στις 4/5.

ΣΑΒΒΑΤΟ

THEE HOLY STRANGERS ΖΩΝΤΑΝΑ ΣΤΟ ΚΠΙΣΝ

Ροκ εν ρολ με ελεύθερη είσοδο στα Πανοραμικά Σκαλιά του **ΚΠΙΣΝ** και την μπάντα που ξεκίνησε σαν σύμπραξη γνωστών μελών της αθηναϊκής σκηνής (The Last Drive, Dustbowl, Nightstalker). Άκουσε τι θα πει kozmic swamp music στις 5/5.



Η ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΦΟΡΑ ΤΩΝ ONYX

Το θρυλικό rap δίδυμο Fredro Starr & Sticky Fingaz από το Κουίνς της Νέας Υόρκης σε ένα εκρηκτικό live για τελευταία

φορά στο **Gagarin 205**. Οι Onyx πίνουν μικρόφωνο στις 5/5 και μαζί τους φτύνουν ρίμες ο Καναδός Snak The Ripper και τα 6ARIA από Λαμπρινή-Γαλάτσι μεριά.

ΥΠΝΩΤΙΣΟΥ

Ο ισχυρός παίκτης των υπόγειων βιομηχανικών ήχων Michael Klein γιορτάζει με το Watt Athens σε ένα season closing στις 5/5 στο **Steam Athens** μαζί με τους resident DJs του Watt Chris Child, Nicolάκαι Lowe. Προβλέπεται ευφορία και ιδρώτας.

Η ΑΘΗΝΑ ΘΑ ΠΑΡΤΑΡΕΙ

Clubbing βραδιά μετά τα μεσάνυχτα στο **Temple Athens** με τον Adam X της Sonic Groove Records. Στο booth θα βρίσκονται ο ανερχόμενος βερολινέζος Liziz σε live εμφάνιση, ο 3,14 που είναι συνιδρυτής της Modal Analysis και τρέχει τη δισκογραφική Pi Electronics. Last but not least, οι ambient ηχητικές επιλογές της Aleksandra σε warm up set για όσους το προτιμούν περισσότερο dancefloor.

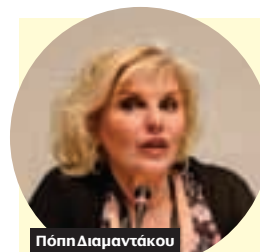
ΚΥΡΙΑΚΗ

IRST OF MAY

Επιστρέφει την πρώτη Κυριακή του Μαΐου στις 6/5 στη σκηνή του **six d.o.g.s.** παρέα με εκλεκτούς φίλους. Η Λένα Πλάτωνος μαζί με τη Σαβίνα Παννάδα σε μια ηλεκτρονική νύχτα γεμάτη underground και mainstream στιγμές από την πορεία 30 ετών.

ΝΑΙ, ΤΑ ΠΑΙΔΙΑ ΜΠΟΡΟΥΝ ΝΑ ΑΓΑΠΗΣΟΥΝ ΤΑ ΜΝΗΜΕΙΑ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Η πιλοτική εφαρμογή «Το παιδί, η πόλη και τα μνημεία» απέδειξε πως ένας άλλος cool τρόπος είναι εφικτός



Πόπη Διαμαντάκου

Μπορεί οι φθορές και οι βανδαλισμοί στα γλυπτά, τα μνημεία και τα κτήρια της Αθήνας να έχουν γίνει από πολλούς αποδεκτή καθημερινότητα, αλλά μια πρωτοβουλία προς μίμηση έδειξε έναν άλλο τρόπο δράσης και αντίδρασης σε ό,τι συμβαίνει γύρω μας, υπερβαίνοντας τις παραδοσιακές κλειστές σχολικές πρακτικές διδασκαλίας.

Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα «Το παιδί, η πόλη και τα μνημεία», υπεύθυνου του οποίου είναι η Πρόεδρος της Τεχνόπολης Πόπη Διαμαντάκου, εφαρμόστηκε πιλοτικά με επιτυχία σε 20 Νηπιαγωγεία και Δημοτικά σχολεία της Αθήνας και οι αριθμοί έχουν τη σημασία τους: μέσα σε 6 μήνες, 776 μαθητές από 32 σχολικές τάξεις γνώρισαν 27 σημεία στην πόλη που φιλοξενούν γλυπτά και εργάστηκαν ομαδικά για να διηγηθούν τις ιστορίες τους με ψηφιακά και εικαστικά μέσα. **-Δ. ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ**



KYBBVS 
men's underwear



organic cotton



Είμαι με κάποιον 6 μήνες ο οποίος παντρεύεται σε 2 εβδομάδες και εννοείται πως το ήξερα. Με τη θέλησή μου μπλέξαμε, αλλά μπλέξαμε και συναισθήματα... Με αγαπάει πολύ και το δείχνει με όλη τη δύναμή του. Αααα, μην ξεχάσω ότι έχει και ένα μωρό 5 μηνών.

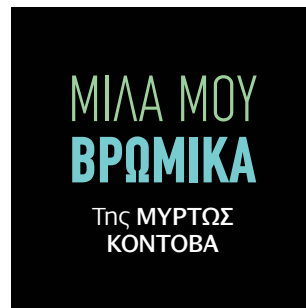
Ε άμα σας αγαπάει πολύ κι έχει κι ένα μωρό 5 μηνών και παντρεύεται σε δυο εβδομάδες σημαίνει ότι είναι μια ενδιαφέρουσα πολυσχιδής προσωπικότητα που σας εγγυάται συναρπαστικές συναισθηματικές περιπέτειες, αξέχαστες στιγμές απουσίας, ατέλειωτες ήττες πάνω από τηλεφώνω που δεν χτυπούν όταν τα έχεις ανάγκη, μηνύματα που δεν απαντιούνται όταν εύχεσαι να απαντηθούν, διακοπές μόνο με φίλους για να νιώθεις παντοτινά έφηβος, Χριστούγεννα σαν της Μπρίτζετ Τζόουνς, Πάσχα με δάκρυα πάνω από το αρνί, νύχτες με άπλα στο κρεβάτι, πρωινά χωρίς τον άλλο πάνω απ' το κεφάλι σου να στα ζαλίζει και γενικά μια ελεύθερη και ανεξάρτητη ζωή, όπως την ονειρεύεστε. Συγχαρητήρια.

Υ.Γ. 1 Εκτός αν χωρίσει.

Υ.Γ. 2 Ας γελάσω.

Υ.Γ. 3 Αλλά γιατί να γελάσω. Μπορεί όντως να σας ενώσει η αγάπη ή μπορεί όντως να μην ενδιαφέρεστε για πιο κοντινή σχέση και να είστε μια χαρά με αυτή που έχετε.

Εδώ και 2 χρόνια είμαι σε σχέση με κάποιον τον οποίο δεν ερωτεύτηκα αμέσως, απλώς με κολάκευε το πόσο με ήθελε. Εκείνος από την πρώτη γνωριμία μας άρχισε να με κυνηγάει επίμονα και περίμενε μάλιστα πολύ καιρό μέχρι να δεχτώ να βγω μαζί του. Σιγά-σιγά άρχισα να ανακαλύπτω πόσο πλούσιος είναι μέσα του και πόσο γενναίο-



δωρος ψυχικά και υλικά. Μου έδωσε τα πάντα χωρίς δισταγμό και αυτό με έκανε να συγκινηθώ πάρα πολύ μαζί του και να δεθώ και να τον αγαπήσω. Πριν από λίγες εβδομάδες μου έκανε πρόταση γάμου και δέχτηκα αμέσως. Η χαρά του, τα σχέδιά του για οικογένεια και παιδιά, παρέσυραν και εμένα στην ίδια χαρά. Και άκου, Μυρτούδι μου, πώς τα φέρνει η ζωή. Ενώ βγαίνουμε πολύ σπάνια χωριστά, πήγα πριν από μια βδομάδα σε κάτι γενέθλια που έκανε μια συνάδελφος από τη δουλειά, μάλιστα βαριόμουν πάρα πολύ να ξεκουνησω και παραλίγο να μην πάω. Εκείνο το βράδυ, λοιπόν, γνώρισα έναν άντρα δώδεκα χρόνια μεγαλύτερο

μου, χωρισμένο, με δυο παιδιά, πάρα πολύ γοητευτικό και χαλαρό. Ξέρεις, από το επικίνδυνο είδος... Δεν ντρέπομαι να σου πω ότι με μαγνήτισε από την πρώτη ματιά. Και μπαίνω στο ψητό: το ενδιαφέρον ήταν και είναι αμοιβαίο. Έχουμε βγει δύο φορές μόνοι μας (κρυφά εννοείται), περάσαμε μαγικά και θέλουμε να βρισκόμαστε. Του έχω εξηγήσει την κατάσταση και υποστηρίζει ότι του αρέσω τόσο που δεν τον ενοχλεί η σχέση μου, εξάλλου βλέπει κι εκείνος κάποια κοπέλα. Μόνο που φοβάμαι ότι αρχίζω να τον ερωτεύομαι, Μυρτώ μου. Τον βλέπω στον ύπνο μου, αφαιρούμαι στον ξύπνιο μου, σκέφτομαι τα φιλά, την αγκαλιά του και το σώμα του, αν και δεν έχει γίνει ακόμα τίποτα μεταξύ μας. Είναι γλυκός, αστείος, γοητευτικός με υπέροχα πράσινα μάτια, έξυπνος και με ενδιαφέροντα για την πολιτική και την τέχνη, δλδ. πολλά από αυτά που δεν έχει ο δικός μου. Τι κάνω, λοιπόν; Είμαι στην άκρη του γκρεμού, Μυρτώ μου.

Όπως ακριβώς τα λέτε. Στην άκρη του γκρεμού. Και δεν εννοώ τον πρίγκιπα με τα ενδιαφέροντα για την πολιτική και την τέχνη, αλλά τη σύγκριση που κάνετε με τον υποψήφιο σύζυγό σας. Αν του λείπουν τόσα πολλά απ' αυτά που έχετε ανάγκη, όπως λέτε, τι ακριβώς σας κρατάει σε εκείνον; Η βεβαιότητα της σχέσης. Οκ, δεν το υποτιμώ, ούτε κάνω τη σούπερ θηροκομία, όμως σκεφτείτε το λίγο καλύτερα (λέω εγώ τώρα) αυτό με τον γάμο και τα παιδιά και την οικογένεια. Όσο για τον γοητευτικό πρασινομάτη που σας μαγνήτισε, εκμμ... Ξέρετε, φαντάζομαι, ότι όποιος λέει «δεν με πειράζει να έχεις κι άλλον» είναι, πώς να το πω, κάτι σαν ελεύθερος σκοπευτής από εκείνους που την επόμενη μέρα ίσως, λέω ίσως, κόψουν ρόδα μυρωμένα και σας αφήσουν να αναπολείτε στον ύπνο και στον ξύπνιο σας. Γιου νόου μπέτερ.

Υ.Γ. «Μου αρέσεις τόσο που δεν με ενοχλεί να έχεις σχέση με άλλον». Μιλάμε για μπίγκο μαλακίας, όχι ό,τι κι ό,τι.

Μυρτώ, ψάχνω αγόρι διαθέσιμο για μεγάλους έρωτες και φασαρίες. Προτίμηση σε ψηλούς καστανούς (όχι σφίχτες) με αξιόλογες γνώσεις κιθάρας. Προϋπόθεση να διαβάζουν παρτιτούρα και να κάνουν στοματικό. Καλό καλοκαίρι.

Το στοματικό απαγορεύεται, το είπε και ο πρόεδρος της Ουγκάντα, μπορεί να κολλήσετε τίποτα σκουλήκια και να μεταφερθούν στο στομάχι.

Υ.Γ. 1 Ξεχάσατε να ζητήσετε φούγκα και αντίστιξη.

Υ.Γ. 2 Δεν θα με τρελάνετε εσεις.



Ερωτικά αδιέξοδα, sexy απορίες, κρυμμένα μυστικά... και στα fm! Το «Μίλα μου βρώμικα» κάνει τα ερωτικά σας θέματα να ακούγονται σαν παθιαρικό τραγούδι στο Athens Voice Radio 102.5



Μικρές αγγελίες

Για να καταχωρίσετε μια αγγελία επικοινωνήστε με το 210 3617.369 (11.00-18.00)
Χρεώσεις: € 34 οι 20 πρώτες λέξεις και € 0,35 κάθε επιπλέον. Αγγελία σε πλαίσιο: € 45.

Σε γνωρίζω... **Αβαντάζ**, 38χρονος Δημ. Υπάλληλος, ελεύθερη, οικονομικά ανεξάρτητη, με μεγάλη ακίνητη περιουσία στα Β. προάστια και πατρική περιουσία, εμφανίσιμη και λεπτή, επιθυμεί γνωριμία γάμου. «Πάππας», Ομήρου 38, Κολωνάκι, 210 3620.147, www.pappas.gr

