

ATHENS voice



**ΔΙΟΝΥΣΗΣ
ΣΑΒΒΟΠΟΥΛΟΣ**

Μιλάει με αφορμή το «Άλσος»
Του Δημήτρη Φύσσα

APHRODITE'S CHILD

Ο Λουκάς Σιδεράς
Θυμάται ιστορίες
Της Φιλίππας Δημητριάδη

ΜΑΡΙΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ

Έχασε 50 κιλά
και άλλαξε τη ζωή του
Της Κατερίνας Καμπόσου

ΑΦΙΕΡΩΜΑ AUTO VOICE

45 σελίδες

Επιμέλεια: Θωμάς Κ. Ευθυμίου





ΜΕ ΚΑΙΝΟΤΟΜΕΣ ΘΕΡΑΠΕΙΕΣ ΒΕΛΤΙΩΝΟΥΜΕ ΤΗ ΖΩΗ ΤΩΝ ΑΤΟΜΩΝ ΜΕ ΔΙΑΒΗΤΗ

Η ζωή είναι ένα ταξίδι υγείας. Τα άτομα με διαβήτη, καλούνται καθημερινά να ρυθμίζουν το σάκχαρό τους αποφεύγοντας τις υπογλυκαιμίες. Περίπου 1 εκατομμύριο άνθρωποι με διαβήτη, ζουν στην Ελλάδα, οι περισσότεροι εκ των οποίων παραμένουν αρρυθμιστοι αυξάνοντας τον κίνδυνο εμφάνισης επιπλοκών.

Ως συνοδοιπόροι στα ταξίδια υγείας, εμείς στη Sanofi, για περισσότερα από 90 χρόνια, καινοτομούμε αναπτύσσοντας αποτελεσματικές θεραπείες, ενημερωτικά και εκπαιδευτικά προγράμματα για να προσφέρουμε στα άτομα με διαβήτη μία πιο υγιή και παραγωγική ζωή. Σε αυτό το πλαίσιο, αναπτύξαμε την ιστοσελίδα www.mydiabetes.gr για να υποστηρίξουμε τα άτομα με δυσκολία ρύθμισης του σακχάρου και να ενθαρρύνουμε τη συζήτηση με τον γιατρό τους.

Sanofi, Ενδυναμώνοντας τη ζωή.



SANOFI
Empowering Life

www.sanofi.com
www.sanofi.gr

ΤΕΛΙΚΑ, ΕΙΧΑΜΕ ΚΑΙ ΣΤΟ ΧΩΡΙΟ ΜΑΣ BLACK FRIDAY;

**Η απάντηση είναι «ναι», αλλά
σαν του Κωτσόβολου όχι!**



Το ερώτημα επανήλθε: Είχαμε και στο χωριό μας «Μπλακ Φράιντεϊ»; Πέρυσι απάντησε ο «Μαύρος» Παρασκευάς με τις εκπώσεις που έβαλε στο μακάλικό του, αλλά φέτος ήρθε η πλήρης ανατροπή, με δύο διπλανά χωριά να ξεσηκώνονται και να δίνουν δύο τελείως διαφορετικές εκδοχές από εκείνη του Μαύρου Παρασκευά!

Ήταν της Αγίας Παρασκευής, θυμάται η κυρία Κική, οι άνθρωποι ετοιμάζαν το πανηγύρι αλλά θέλανε, λέει, να το κάνουν πιο μοντέρνο. Κι έκαναν τα σεμεδάκια... μαύρα! Ήταν της Αγίας Παρασκευής, ήταν και τα σεμεδάκια μαύρα κι έμεινε το «Μαύρη Παρασκευή».

Και μέσα απ' όλα αυτά, η Κωτσόβολου για ακόμα μία φορά φέρνει στα ελληνικά μέ-

τρα μία ξενόφερτη συνήθεια, δίνοντάς της ακόμα περισσότερο ελληνικό χαρακτήρα και ειδικά αυτό της υπαίθρου και του χωριού. Έτσι δημιουργήθηκε η Μπλακ Φράιντεϊ βολ. 2 με νέους ήρωες, νέες ιστορίες και νέους πρωταγωνιστές που δίνουν τη δική τους εκδοχή.

Τελικά, είχαμε και στο χωριό μας Μπλακ Φράιντεϊ; Είχαμε και το ξέραμε! Γίναμε κι «από δύο χωριά, χωριάτες», τα Άνω και Κάτω Κωτσοβολιώτικα, και βγήκε όλη η αλήθεια στην επιφάνεια! Για να καταλήξουμε ότι «Μπλακ Φράιντεϊ» είχαμε, αλλά προσφορές σαν του Κωτσόβολου, πουθενά! Ντον'τ σκιπ. Το Μπλακ Φράιντεϊ του Κωτσόβολου δεν το προσπερνάς!

<https://www.youtube.com/watch?v=ukeyf3ChN0>

Με την ευκαιρία της έκδοσης
του βιβλίου

Σίβρη Παρασκευή - Νεφέλη Φάλαρη



ἀθέατη
συνάντηση

Μια ιστορία για παιδιά

το Σάββατο 24 Νοεμβρίου 2018
και ώρα 20:00

θα γίνουν τα εγκαίνια της έκθεσης
με έργα από την εικονογράφηση του βιβλίου
της Νεφέλης Φάλαρη.

Διάρκεια έκθεσης:
Σάββατο 24/11/2018 έως Πέμπτη 31/1/2019
Μέρες και ώρες λειτουργίας:
Δευτέρα & Τετάρτη: 19:00 - 21:00
Τρίτη & Πέμπτη: 12:00 - 15:00
(Εκτός από 24-26/12, 31/12, 1&2/1/2019)

ΕΙΣΟΔΟΣ ΕΛΕΥΘΕΡΗ



Κυρία Σίβρη Παρασκευή & Νεφέλη Φάλαρη

Κυριλλίου Λουκάρεως 6, Λυκαβηττός
Τηλ.: 213 030 2423 | www.nefeli-culture.gr
f Νεφέλη - Culture

ATHENS VOICES

★ ΛΟΓΙΑ ΠΟΥ ΑΚΟΥΣΤΗΚΑΝ ΔΗΜΟΣΙΩΣ ΣΤΟΥΣ ΔΡΟΜΟΥΣ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ★

«Οχι, θείε, δεν θα το ξανακάνεις, θυμάσαι τι έπαθες πέρσι. Ούτε εγώ ούτε κανείς άλλος και κυρίως ΟΧΙ μόνος σου –όπως έκανες πέρσι– θα σου συμπληρώσει τα γίδια και τα βοσκοτόπια στη δήλωση! Θα πας σε κανονικό λογιστή». (Κυρία γύρω στα 45 μιλώντας στο κινητό της, στην είσοδο του μετρό Ελληνικού)

Σκηνή σε ταμείο ιδιωτικού θεραπευτηρίου:
Ταμίας: Όνομα πατρός; Πελάτης: Τι;
Ταμίας: Όνομα πατρός. Πελάτης: Τι πράμα;
Ταμίας: ΤΟ ΟΝΟΜΑ ΤΟΥ ΠΑΤΕΡΑ ΣΑΣ, ΚΥΡΙΕ!
Πελάτης: Εμ, πες μου έτσι να καταλάβω!
(Αμπελόκηποι, Τετάρτη πρωί)

Κύριος 40άρης έχει βγάλει βόλτα τον σκύλο του, λυκόσκυλο, σε παρκάκι. Τον βλέπει μία κυρία, ξένη, και του λέει:
-Να βάλεις μάσκα του σκύλου. Εμείς στη Ρουμανία δεν τα βγάζουμε έτσι έξω τα σκυλιά.
-Ε, να πας στη Ρουμανία τότε, απαντάει ο άντρας.

Πετάγεται μία άλλη, που παρακολουθεί:
-Πες τα, κύριέ μου, μαζεύτηκαν όλες εδώ και μας έφαγαν τους άντρες.
(Κάτω Πατίσια, Σάββατο πρωί)

«Εσύ το ήξερες πως η ψυχολογική σου κατάσταση ξεκινάει από τη στιγμή της σύλληψής σου;»
(Νεαρά κορίτσια, βγαίνοντας από την Πανεπιστημίουπολη. Σαββατο πρωί)

«...και του λέω, να ξυρίζεσαι, τι γυρνάς έτσι και είσαι σαν μπάμια με χνούδι;»
(Κορίτσια συνομιλούν στα μετρό, 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

~ ΠΕΣ ΤΟ ΜΕΛΛΕΙΣ ~

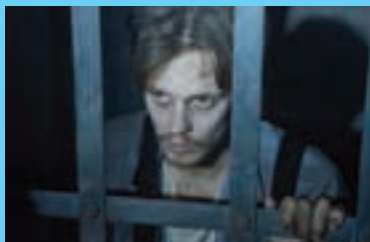


ΤΑΙΝΙΑ

«The other side of the wind», του Orson Welles, Netflix
Η τελευταία ταινία που (δεν) έκανε ο Orson Welles. Χαοστικό, αμοντάριστο υλικό εκατοντάδων ωρών προσπαθεί να (μην) πει (καμ)ια ιστορία.
- Γιάννης Νένες

ΒΙΒΛΙΟ

«Η κίνηση του εκκρεμούς. Άτομο και κοινωνία στη νεοελληνική πεζογραφία, 1974 - 2017», Βαγγέλης Χατζηβασιλείου, εκδ. Πόλις
Η σημαντικότερη μελέτη στο θέμα. 900 σελίδες, 400 συγγραφείς, χιλιάδες αναφερόμενα έργα, έντονη κριτική τοποθέτηση. Λειτουργεί και σαν Αναγνωστικός Οδηγός.
- Δημήτρης Φύσσας



ΣΕΙΡΑ

«Castle Rock», Novacinema
Πόλη καταραμένη στην επικράτεια του Μέιν, ο διάολος στο κατόπι όλων. Μπρρρ, δέκα αστέρων, υπογραφη Στίβεν Κινγκ, σκοτώνει, καθλώνει, άχαστο.
- Στέφανος Τσιτσόπουλος

ΤΟ ΕΞΟΦΥΛΛΟ ΜΑΣ

Αυτή την εβδομάδα το σχεδιάζει ο STMTS (Σταμάτης Μήτσιος). Γεννήθηκε το 1993 στην Αθήνα και είναι τελειόφοιτος της ΑΣΚΤ. Από πολύ νεαρή ηλικία έχει συμμετάσχει σε εκθέσεις και πραγματοποιήσει συνεργασίες σε Ευρώπη και ΗΠΑ. Κυρίως ασχολείται με τη ζωγραφική, με την εικονογράφηση και από το 2012 με την τέχνη του δρόμου. Τα έργα του STMTS στον δρόμο είναι από τα πιο αναγνωρίσιμα και χαρακτηριστικά στην πόλη της Αθήνας, με πιο γνωστό του έργο το οποίο έχει γίνει viral και σύμβολο τα τελευταία χρόνια, το «I Love Life». Από 4-9/12 θα εκθέσει τη δουλειά του στο Μαϊάμι στα πλαίσια του Art Miami με την AVANT Gallery. Δείτε τη δουλειά του στο www.stmtsart.com

Info~DIET

Της ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ



ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΑ

33 μέρες ακόμα. Στολίστε όσο είναι καιρός.

BLACK FRIDAY

Είμαστε η χώρα που τη γιορτάζει περισσότερο (και πιο υστερικά) απ' όλες.

ΖΩΑ ΣΤΟ ΙΝΤΕΡΝΕΤ

Το καθημερινό μας χάπι στιγμιαίας ευτυχίας.

ΤΗΛΕΟΡΑΣΗ ΝΕΑΣ ΕΠΟΧΗΣ

Το YouTube ξεκινάει πιλοτικά τη δωρεάν προβολή ταινιών με διαφημίσεις ενδιάμεσα.

ΔΙΑΦΗΜΙΣΗ ΚΩΤΣΟΒΟΛΟΥ

Το σποτάκι που έβγαλε για το Black Friday παίζει να είναι από τα πιο έξυπνα της σεζόν.

ΑΚΟΥΣΤΗΚΕ

Πάντως, αν πάμε φυλακή επειδή κατεβάζουμε παράνομα σειρές, ελπίζω να μας βάλουν ανά σειρά για να έχουμε κάτι να λέμε.

THANKS GIVING

Δεν μας φτάνουν οι δικές μας οι γιορτές, τώρα διαφημίζουμε μενού για την Ημέρα των Ευχαριστιών.

BLACK FRIDAY

Σημαίνει οι εκπτώσεις που κάνεις να ξεκινούν από μείον 70%. Διαφορετικά τις λες «προσφορούλες».

ZENE BIEB

Μπροστά της η Καγιά μοιάζει με αθώο, απροσπάτετο pet. (στο Greece's Next Top Model)

ΣΧΟΛΗ ΚΑΤΑΣΚΟΠΩΝ

Αποφάσισαν οι Ευρωπαίοι να τη φτιάξουν με κεντρικά γραφεία στην Ελλάδα. Σωστά! Ποιος ρουφιανεύει καλύτερα από εμάς;

ΚΑΛΟΜΟΙΡΑ ΣΤΗ EUROVISION

Επιτέλους! Ο κατάλληλος άνθρωπος στην κατάλληλη θέση.

ΚΟΛΑΝ

Η πανώλη της ελληνικής μόδας.

ΑΘΗΝΑ•ID



NALYSSA GREEN

Επιμέλεια: ΓΙΩΡΓΟΣ ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΣ

Τα 3 πράγματα που σου αρέσουν περισσότερο στην πόλη; Η νύχτα, να περπατάω, να στρίβω μια γωνία και να με ξαφνιάζει η Ακρόπολη.

Τα 3 πράγματα που, αν έλειπαν, θα έκαναν την Αθήνα λίγο ομορφότερη; Η φασαρία, η φτώχεια, η βρωμιά.

Τι θα έκανες αν ήσουν δήμαρχος για μια μέρα; Να φροντίσω πρόσφυγες, αστέγους και πρεζάκια.

Η πρώτη δουλειά που έκανες στην Αθήνα; Προωθήτρια τσιγάρων σε περίπτερα, τυριών σε σουπερμάρκετ (κρύο και στα δύο).

Το πρώτο σου διαμέρισμα; Αυτό που ζω τώρα, Βοτανικός, 75 τετραγωνικά, η από κάτω κάθε Κυριακή κάνει γενική καθαριότητα και τραγουδάει παλιά λαϊκά και Μποφίλιου.

Αγαπημένος αθηναϊκός ήχος; Μου αρέσουν αυτά τα καμπανάκια που ακούγονται από το βάθος όταν φυσάει, και η ξαφνική ψυχία με σποραδικά πουλάκια που σε βρίσκει στο κέντρο του Εθνικού Κήπου.

Τι είναι αυτό που κάνει κάποιον Αθηναίο; Να νιώθεις Αθηναίος, φαντάζομαι.

Πού αλλού θα ήθελες να ζήσεις στην Ελλάδα; Κάπου ήσυχα και μέσα στη φύση. Ίσως σε ένα νησί.

Το καλύτερο σύνθημα σε αθηναϊκό τοίχο; «Η ζωή είναι μικρή για να σε σφίγγει το σουτιέν».

Ο μεγαλύτερος αθηναϊκός φόβος σου; Οι κατσαρίδες.

Ένα επίθετο που χαρακτηρίζει ακριβώς τους Αθηναίους; Βιαστικοί (τη μέρα).

Ένα επίθετο που δεν ταιριάζει καθόλου στους Αθηναίους; Βιαστικοί (τη νύχτα).

Πώς φαντάζεσαι την Αθήνα σε 50 χρόνια; Πιο ανέμελη και λαμπερή. Πιο χαμογελαστή.

Τι σου λείπει από την Αθήνα της παιδικής σου ηλικίας; Η αισιοδοξία.

«Αθηναϊκές» λέξεις που δεν υπάρχουν πια; Ανθρωπος μπαρ, Ρόδον, Ποπ.

Ποιος σκηνοθέτης θα ήθελες να γυρίσει μία ταινία για την Αθήνα; Τζάρμους (και ο Χαραλαμπίδης καλά τα πήγε).

Η πιο τυπική αθηναϊκή ταινία που έχεις δει; «Φτινά τσιγάρα» και «Τσίου».

Αγαπημένο σου εστιατόριο; Feyrouz στην Αιόλου.

Μια συναυλία στην Αθήνα που δεν θα ξεχάσεις ποτέ; Mary and the Boy, The Callas και My Wet Calvin στο Bios, Μάρτιος του 2006.

Ποιος μουσικός δικαιούται να γράψει το σάουντρακ της πόλης; Ο The Boy (το κάνει ήδη).

Ο αγαπημένος σου περίπατος; Ερμού από Θησείο προς Πειραιώς (και ανάποδα).

Τι θα πρωτοέδειχνες στην πόλη σε έναν ξένο καλεσμένο σου; Τα Αναφιώτικα.

Η καλύτερη θέα στην Αθήνα; Από τον Άρειο Πάγο.

Ποιο είναι το καλύτερο μέρος για να απομονώνεσαι; Λόφος Φιλοπάπου.

Η Ν.Γ. είναι συνθέτρια, τραγουδοποιός και τραγουδίστρια. Το νέο της άλμπουμ «Μπιλουμ» κυκλοφορεί από την Inner Ear. Η πρώτη του ζωντανή παρουσίαση θα γίνει στο Ρομάντσο, στις 24/11.



©AMC

©AMC

ΤΗ ΔΕΥΤΕΡΑ 26 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ ΒΛΕΠΟΥΜΕ ΜΟΝΟ

FOX

Φινάλε του Α' μέρους 9ου κύκλου της σειράς φαινόμενο «The Walking Dead» και αμέσως μετά πρεμιέρα για τη νέα σειρά «MAYANS M.C.»

Με το που το έμαθα, πέσανε τα σχετικά τηλέφωνα και η παρέα όλο και μεγαλώνει. Το ραντεβού μας θα είναι στο σπίτι τη Δευτέρα 26 Νοεμβρίου, γιατί το πρόγραμμα του FOX τα «σπάει».

Στις 22.40 θα προβληθεί το τελευταίο επεισόδιο του Α' μέρους της καθηλωτικής σειράς «The Walking Dead» και αμέσως μετά θα κάνει πρεμιέρα η νέα σειρά «MAYANS M.C.».

Μερικές πληροφορίες: Ο 9ος κύκλος

του «The Walking Dead» έφερε την ελπίδα για το ξεκίνημα μιας νέας ειρηνικής κοινωνίας, συγκλονιστικές ανατροπές αλλά και την αποχώρηση του Rick Grimes (Andrew Lincoln). Μετά την αποχώρηση του μέχρι τώρα αρχηγού των επιζώντων Rick Grimes γεννιέται το μεγάλο ερώτημα: «Ποιος θα είναι ο επόμενος αρχηγός;». Και κάτι ακόμη: Η Judith, η κόρη του Grimes, σε μια κίνηση με έντονο σημειολογικό χαρακτήρα φέρνει το καπέλο του πατέρα της!

Κι αμέσως μετά το πολυαναμενόμενο φινάλε, έρχεται η νέα σειρά «MAYANS M.C.», που είναι το spin off της βραβευμένης σειράς του Kurt Sutter, «Sons Of Anarchy». Η πλοκή της σειράς διαδραματίζεται σε έναν κόσμο χωρίς τον Jax Teller. Στα σύνορα Καλιφόρνιας - Μεξικού, ο JD Pardo στο ρόλο του Ezekiel «EZ» Reyes πρέπει να διαμορφώσει τη νέα του ταυτότητα στην πόλη όπου υπήρξε κάποτε το golden boy ενσαρκώνοντας το αμερικανικό όνειρο. Υπομονή, λίγες μέρες μείνανε!

Το φινάλε του Α' μέρους του 9ου κύκλου «The Walking Dead» θα προβληθεί τη Δευτέρα 26 Νοεμβρίου στις 22.40, λιγότερο από 24 ώρες μετά την Αμερική αποκλειστικά στο FOX. Η νέα σειρά «MAYANS M.C.» κάνει πρεμιέρα αμέσως μετά το φινάλε της σειράς «The Walking Dead». Το FOX, το κανάλι που προβάλλει τις καλύτερες τηλεοπτικές σειρές και πρεμιέρες σε παγκόσμια αποκλειστικότητα, είναι διαθέσιμο μέσω COSMOTE TV, Nova, Vodafone TV και WIND VISION.



© 2018 Fox and its related entities. All rights reserved.

© 2018 Fox and its related entities. All rights reserved.

ΟΙ ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ ΤΟΥ FORREST GUMP

Από τον ΝΙΚΟ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗ

(Μέλος της συλλογικότητας για την υποχρεωτική προσθήκη λωτού στις φρουτοσαλάτες)



Αντι-αμερικανέ καρναβαλιστή, Νίκο Παππά

Ήταν μια πολύ ωραία εικόνα αυτή στην πορεία προς την Αμερικάνικη Πρεσβεία. Εσείς στο κέντρο. Δίπλα σας, αγκαζέ από τη μια πλευρά ο Πάνος Σκουρλέτης και από την άλλη ο Παναγιώτης Ρήγας, ο αναπληρωτής υπουργός Εθνικής Άμυνας – αυτό του υπουργείου που συμφώνησε για νέες αναβαθμισμένες αμερικάνικες βάσεις, ξέρετε...

Και όλοι να κρατιέστε με πλεγμένα μπράτσα. Όπως κάνουν οι πραγματικοί διαδηλωτές, όταν θέλουν να δείξουν ότι είναι δεμένοι σαν αλυσίδα. Ή οι αμυντικοί στο ράγκμπι. Ή οι χορευτές του καν-καν. Και πράγματι δίνετε μια εικόνα αδιάρρηκτης συντροφικότητας εκείνο το απόγευμα. Μόνο τον Νίκο Φίλη δεν συμπεριλάβατε στην «αλυσίδα της συντροφικότητας». Και ας ήταν εκεί. Αλλά αυτά είναι λεπτομέρειες που επισπναιούνται όσοι αρέσκονται στα κουτσομπολιά και τη μικροπολιτική. Και χάνουν τη γενική εικόνα. Εν πάσει περιπτώσει, αν ο Νίκος Φίλης ήθελε να βρίσκεται στην παρέα σας, ας μην είχε λυσσάξει να σας κατηγορεί για την ΕΡΤ σας. Για την οποία εξάλλου είστε τόσο περήφανος. Δική σας ήταν η φάση, όπως γουστάρατε θα την κάνατε.

Και εδώ που τα λέμε, ήταν ξεκάθαρο ότι σας άρεσε όλο αυτό. Φαινόταν από τα γέλια και το κέφι που είχατε καθώς ποζάρατε στους φωτογράφους που σας απαθανάτιζαν. Όλοι χαμογελαστοί, σα να βγάzaτε μια selfie στον Μαραθώνιο. Ή σαν εκείνους τους τουρίστες που στήνονται δίπλα από τα κέρνα μοιώματα του μουσείου της Μαντάμ Τισό. Πατί τώρα, μεταξύ μας, σαν τουρίστες το αντιμετωπίσατε. Βέβαια, καταλαβαίνω τις αγαθές προθέσεις σας. Σε κάθε γιορτή, υπάρχει μια «θεία» που θέλει να καθίσει με τη νεολαία. Και κάθε παρέα έχει το δικαίωμα να μαζευτεί στο ταβερνάκι των εφηβικών της χρόνων και να νοσταλγήσει τα παλιά. Ποιος θα σας το απαγορεύσει; Θέλατε για ένα απόγευμα να υποδυθείτε τους επαναστάτες. Και μεταμφιεστήκατε σε τέτοιους. Δηλαδή, καλύτερος είναι ο φίλος σας ο Πάνος Καμμένος που μεταμφιέζεται κάθε τόσο σε κομάντο;

Τουλάχιστον σε αυτό ελπίζω να συμφωνείτε κι εσείς: η παρουσία σας στην πορεία ήταν μια μεταμφίεση. Και όπως συμβαίνει και στις παρελάσεις του καρναβαλου, κανένας από αυτούς που συμμετέχουν δεν περιμένει να πείσει τους άλλους ότι είναι όντως αυτό που έχει μεταμφιεστεί. Πρόκειται για ένα παιχνίδι. Κι εσείς, για να το παίξετε, σίγουρα το είχατε ανάγκη. Γι' αυτό άλλωστε και σπεύσατε να απαντήσετε σε όσους σχολίασαν ειρωνικά όλο αυτό το event. Και είπατε ότι δεν έχετε κανένα πρόβλημα, αφού και στον Λευκό Οίκο και στην πορεία πήγατε με «καθαρή συνείδηση». Προφανώς κι έχετε δικιο. Άλλο η δουλειά, άλλο η διασκέδαση. Αλίμονο αν αρχίσουμε να μπλέκουμε τα χόμπι μας με τα επαγγελματικά μας. Άλλο να πηγαίνεις στη Βενεζουέλα π.χ. για δουλειά, και άλλο να πηγαίνεις για διακοπές. Κι εδώ που τα λέμε, ποιος πάει στη Βενεζουέλα για διακοπές αν δεν είναι κλινικά πλίθιος;

Όμως η παρουσία σας στην πορεία εναντίον των «Φονιάδων των Λαών» έχει ένα ακόμα πιο σημαντικό συμβολισμό, στον οποίο φαντάζομαι ότι από σεμνότητα δεν θελήσατε να αναφερθείτε. Συμβόλιζε το αναφαίρετο δικαίωμα του καθενός να είναι ό,τι θέλει να πιστεύει ότι είναι. Χωρίς απαραίτητα οι πράξεις του ή η πραγματικότητα να το υποστηρίζουν. Θέλεis να αισθάνεσαι μέλος μιας «Δρακογονιάς» π.χ.; Κανένα πρόβλημα. Αρκεί να το πεις! Ή να γραφτεί σε κάποιο ποίημα, κατά προτίμηση από έναν στενό συγγενή. Ποιος χρειάζεται την αντικειμενικότητα, όταν μπορείς να αισθανθείς πολύ καλύτερα με το αυτοπαραμύθιασμα;

Δηλαδή, δεν χρειάζεται να υπάρχει οπωσδήποτε μια συνέπεια ανάμεσα σε αυτό που θέλει κάποιος να νομίζει ότι είναι και σε αυτό που είναι στην πραγματικότητα. Ας πούμε εσείς καταφέρατε να στείλετε πίσω στην Αμερική τον Σταμάτη Κριμιζή που άντεξε μόλις λίγες εβδομάδες το management σας στον Ελληνικό Διαστημικό Οργανισμό. Αυτό θα σας εμψόδιζε να παραστήσετε τον θαυμαστή του και να τον χειροκροτήσετε σε κάποια διάλεξή του; Όχι βέβαια!

Πατί μόνο αν πιστέψεις εσύ ότι είσαι αυτό που θέλεις να είσαι, θα το πιστέψουν και οι άλλοι. Μόνο αν πιστέψεις ότι είσαι ένας αντισυστημικός επαναστάτης θα πιστέψουν και οι αντιαμερικάνοι οπαδοί σας ότι πράγματι είστε. Μόνο αν πιστέψεις ότι η ΕΡΤ είναι ένα αντικειμενικό κανάλι που σημειώνει αλληπάλληλες επιτυχίες στην τηλεθέαση, θα το πιστέψουν και αυτοί που σε ακούν. Και μόνο αν πιστέψεις ότι ο νόμος σου πάταξε τη διαπλοκή στα ραδιοτηλεοπτικά, θα το πιστέψουν και οι θεατές. Γι' αυτό δεν φορούσατε και το αυτοκόλλητο που έγραφε «Ο Κόσμος Μπορεί να Αλλάξει»; Εννοώντας να αρχίσει να σας πιστεύει, φαντάζομαι.

Στο κάτω-κάτω και οι άλλοι από τα διπλά «μπλοκ» της πορείας, καλύτεροι είναι; Νομίζετε δεν τους ακούσαμε με τη ρουτινιάρικο τρόπο επαναλαμβάναν τα συνθήματα; Και αυτό είναι κάτι ακόμα που καταφέρατε να αναδείξετε με την παρουσία σας εκεί. Ότι τίποτα πλέον δεν έχει νόημα. Ότι όλα είναι μια τεράστια πόζα για συμβολικούς σκοπούς. Εντάξει, υπουργός Ψηφιακής Πολιτικής είστε. Κάτι θα ξέρετε παραπάνω από επικοινωνία για τα μάτια του κόσμου.

Το καλό είναι ότι δείξατε σε όλους μας πόσο εύκολο είναι να κάνεις κάτι μόνο και μόνο για να δείξεις ότι το κάνεις. Και πείσατε και τον τελευταίο που πιθανότατα να είχε αμφιβολίες ότι κάτι παρόμοιο κάνατε και το καλοκαίρι, το βράδυ της πυρκαγιάς στο Μάτι. Πατί μόνο όσοι έχουν εμπειρώσει, χωρίς αυταπάτες, πόσο πιο σημαντική είναι η επικοινωνία από την αλήθεια, θα μπορούσαν να οργανώσουν και να συμμετέχουν σε ένα τέτοιο θέατρο δήθεν αγωνίας, ενώ γνώριζαν ήδη ότι υπήρχαν νεκροί. Σας ευχαριστούμε, λοιπόν, που μας το ξεκαθαρίσατε ξανά...

Υ.Γ. Παρεμπιπτόντως, η παραίτηση του Δρ Σταμάτη Κριμιζή και η αντικατάστασή του από τον οπαδό του Αγίου Πορφύριου ήταν μια βαθιά αντιαμερικανική πράξη, που από μόνη της δικαιώνει την παρουσία σας στην αντι-αμερικανική πορεία. Πώς θα μπορούσατε με αυτό το «αμερικανικό της αριστείας» μέσα στα πόδια σας να παρουσιάσετε ΛΑΘΟΣ δορυφορικούς χάρτες για τις εστίες των καλοκαιρινών πυρκαγιών στη συνέντευξη τύπου;

Η παρουσία σας στην πορεία ήταν μια μεταμφίεση. Και όπως συμβαίνει και στις παρελάσεις του καρναβαλου, κανένας από αυτούς που συμμετέχουν δεν περιμένει να πείσει τους άλλους ότι είναι όντως αυτό που έχει μεταμφιεστεί.

Απάνθρωπη θέση εργασίας της εβδομάδας

Security σε κατάσταση ηλεκτρονικών

Ο άνθρωπος που αναλαμβάνει να βάλει σε τάξη τα αρχέγονα καταναλωτικά ένστικτα της Black Friday

Θα έπρεπε να υπάρχει μια λέξη για...

«Κουταλογέλο»

Η εκτόξευση σημαντικής ποσότητας νερού που συμβαίνει, όταν ένα κουτάλι είναι τοποθετημένο με τον λάθος τρόπο κάτω από τη βρύση του νεροχύτη.

η ΜΕΤΑΦΡΑΣΗ της εβδομάδας

Χριστόφορος Βερναρδάκης

«Να αθωώνεται η εποχή του εκουγχρονισμού για να ριχθεί η ευθύνη της χρεοκοπίας στον Καραμανλή, αυτό δεν το δέχομαι»

«Εγώ θα συνεχίσω να πιστεύω ότι δεν φταίει αυτός που διορίζει σα να μην υπάρχει αύριο, γιατί το ίδιο θέλουμε να κάνουμε κι εμείς αφού δεν ξέρουμε τίποτα άλλο...»



Ο Ιησούς εκτός δικαστηρίων

Καμιά φορά ο Αλέξης Τσίπρας μου θυμίζει το κογιότ που κυνηγάει το Μπιμ-Μπιμ. Εκεί που νομίζεις ότι πάει, το στρίμωξε το πουλί, περνάει ένα τρένο και μετατρέπεται σε χαλκομανία. Πέφτει ένας βράχος και βλέπει αστεράκια. Βρίσκεται με ένα μασούρι δυναμίτη στο στόμα. Συνέβη κατά την περήφανη διαπραγμάτευση, επαναλήφθηκε με τις τηλεοπτικές άδειες, το Μακεδονικό και την καθαρή έξοδο στις αγορές. Τώρα το βλέπουμε και στο χειρισμό του Εκκλησιαστικού. Εμφανίστηκε σαν τον Κασπάροφ πριν το ματ, κλείνοντας το μάτι στο κομματικό ακροατήριο, υπαινικσόμενος κάτι σαν διαχωρισμό, ενώ παράλληλα έταξε και δέκα χιλιάδες προσλήψεις. Ούτε ο Ιησούς τέτοιο θαύμα. Αποτέλεσμα; Να βρίσκεται αντιμέτωπος με τους Μητροπολίτες, έτοιμος να γίνει κομματάκια, αντίδωρο πριν το κυριακάτικο κήρυγμα. Ταυτοχρόνως, όμως, συνεχίζει να πουλάει στο κομματικό του ακροατήριο αναφορές στη θρησκευτική ουδετερότητα του κράτους, έτσι όπως θα αποτυπωθεί στην πρόταση του ΣΥΡΙΖΑ για τη συνταγματική μεταρρύθμιση. Δουλεύομαστε. Διότι σε ένα κράτος που είναι θρησκευτικά ουδέτερο, ισχύουν τα παρακάτω:

Το προίμιο του συντάγματος δεν αναφέρεται στο όνομα της Αγίας, Ομοουσίας και Αδιαίρετου Τριάδος. Ο καταστατικός χάρτης μίας κοσμικής Πολιτείας συντάσσεται και τηρείται στο όνομα του ελληνικού λαού. Δεν υπάρχει αναφορά σε κρατούσα θρησκεία διότι, πολύ απλά, δεν υπάρχει αναφορά σε καμία θρησκεία πέρα από την αυτονόητη διασφάλιση της ελευθερίας στην πίστη και στην άσκηση λατρείας.

Κατάργηση του αγιασμού στην έναρξη της κοινοβουλευτικής περιόδου. Το ελληνικό κοινοβούλιο είναι το μοναδικό στον δυτικό κόσμο όπου τελείται αγιασμός στην έναρξη κάθε περιόδου. Ωστόσο η Πολιτεία οφείλει να μην έχει και να μην ασπάζεται μεταφυσικές ανησυχίες. Η επίδοση του νομοθετικού έργου δεν εξαρτάται από το Άγιο Πνεύμα. Αν μη τι άλλο, κρίνοντας από τα κοινοβουλευτικά μας πεπραγμένα, άδικα καίει το λάδι, μάτια βρέχεται ο βασιλικός.

Αποκαθίλωση του Ιησού από τα δικαστήρια. Δεν νοείται κοσμικό κράτος να απονέμει Δικαιοσύνη κάτω από θρησκευτικά σύμβολα, ειδικά δε, όταν απέναντι από τον δικαστή βρίσκονται πρόσωπα που είναι είτε άθρησκα, είτε μέλη άλλης θρησκείας. Η δικαιοσύνη των ανθρώπων ουδεμία σχέση έχει με τη θρησκευτική αντίληψη περί δικαίου. Στο παρελθόν η παρουσία του Ιησού στις δικαστικές αίθουσες ενδε-

χομένως να λειτουργούσε επικουρικά ως άσκηση πίεσης προς τον ψευδομάρτυρα που ψεύδεται ενώπιον Θεού και ανθρώπων, ενώ προσέδιδε και υπερφυσική ισχύ στην έννοια της δικαιοσύνης. Όμως οι αποφάσεις των δικαστηρίων εκδίδονται στο όνομα του ελληνικού λαού. Εξ όσων γνωρίζω, στους κύκλους των δικαστικών γίνεται μία σχετική συζήτηση. Ωστόσο ουδείς έχει την τόλμη να τη μεταφέρει και στο δημόσιο βήμα.

Απομάκρυνση των θρησκευτικών συμβόλων από τις δημόσιες υπηρεσίες. Αν οι κρατικοί λειτουργοί εκπροσωπούν τη συντεταγμένη Πολιτεία, τότε οφείλουν να υπηρετούν και την αρχή της ουδετερότητας. Η έννοια του προσωπικού χώρου δεν υφίσταται σε ένα περιβάλλον που πρέπει να είναι αποστειρωμένο από σύμβολα. Όπως ο δημόσιος υπάλληλος καλό είναι να μην επιδεικνύει τις αθλητικές του προτιμήσεις, έτσι και τα εικονίσματα, τα καντήλια και τα λιβάνια δεν σχετίζονται με τα αντικείμενα που δύναται να φέρει στο γραφείο του και να επιδεικνύει δημοσίως.

Απαλλαγή από το μάθημα των θρησκευτικών χωρίς ψευδείς δηλώσεις από την πλευρά των γονέων. Χορηγούμε ψήφο στα 17, αλλά δεν αναγνωρίζουμε το δικαίωμα του θρησκευτικού αυτοπροσδιορισμού των παιδιών της ίδιας ηλικίας. Για να πάρει απαλλαγή ένα παιδί από τα θρησκευτικά, οι δύο γονείς οφείλουν να καταθέσουν υπεύθυνη δήλωση, σύμφωνα με την οποία το τέκνο τους είναι αβήπτιστο, δηλαδή δεν είναι Χριστιανός Ορθόδοξος. Εκ των πραγμάτων πολλές από τις δηλώσεις αυτές είναι ψευδείς. Ομοίως ένα κράτος θρησκευτικά ουδέτερο δεν καθιστά των σχολικό εκκλησιασμό υποχρεωτικό, ούτε αποδίδει στην πρωινή προσευχή χαρακτηριστικά καταναγκασμού.

Η Εκκλησία δεν έχει λόγο στη σύνταξη σχολικών βιβλίων. Η εκπαίδευση των Ελληνοπαίδων είναι ευθύνη του κράτους. Στο πλαίσιο αυτό, η Εκκλησία δεν ερωτάται για τη λειτουργία άλλων θρησκειών ή για την ανέγερση τόπων αλλόθρησκης λατρείας, όπως συνέβη με το μουσουλμανικό τέμενος στην Αθήνα.

Η τέλεση πολιτικού γάμου καθίσταται υποχρεωτική για όλα τα ζευγάρια. Και όποιο ζευγάρι το επιθυμεί στη συνέχεια, μπορεί να τελέσει και θρησκευτικό γάμο.

Σκοπεύει ο πρωθυπουργός να προτείνει έστω και ένα από τα παραπάνω; Αν ναι, να το συζητήσουμε στα σοβαρά. ●

→ kostas@giannakidis.com



10 ΤΟΝΟΙ ΝΕΡΟΥ ΠΛΗΜΜΥΡΙΖΟΥΝ
ΤΗΝ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΣΚΗΝΗ ΤΗΣ ΣΤΕΓΗΣ.

ONASSIS STEGI

Ο Σαούλ Τσίπρας και το ναυάγιο της δίωξης Σημίτη

Του ΝΙΚΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ

Οι «Ιεροί» διάλογοι

- Ιερώνυμος προς Μητροπολίτη: «Εμπιστεύομαι τον πρωθυπουργό διότι εμπιστεύομαι την ποιμαντική μου. Μέσω της σχέσης του μαζί μου ο πρωθυπουργός εξελίσσεται σε σύγχρονο Σαούλ (δηλαδή, σε Απόστολο Παύλο). - Τσίπρας προς Μητσοτάκη: Ου ψευδομαρτυρήσεις».

Για όσους έχουν χάσει το μέτρο, βρισκόμαστε στο 2018. Ναι, ο Διαφωτισμός έχει ολοκληρώσει τον κύκλο του. Έχει συνταχθεί και ο Habeas Corpus, καθώς και η Διακήρυξη Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων της Γαλλικής Εθνοσυνέλευσης. Το σωματίδιο του HIGGS έχει εντοπιστεί. Η κβαντική μηχανική έχει προχωρήσει. Η τεχνητή νοημοσύνη χρησιμοποιείται ήδη. Η νοημοσύνη, λέμε. Στην Ελλάδα προφανώς έχουμε παραμείνει στο επίπεδο της άνοιας. Και ο Τσίπρας, θα πείτε; Αυτός κυνηγά τον Σημίτη, δηλαδή φαντάσματα, και απαντά στον Μητσοτάκη με το βιβλικό «ου ψευδομαρτυρήσεις κατά του πλησίον σου μαρτυρίαν ψευδή». Μιλάμε για διάλογο υψηλού επιπέδου. Ο μόνος «ασφαλής» είναι ο Καραμανλής. Σε κατάσταση πολιτικής αποχαινώσεως. Είναι προφανώς ο καλύτερος του χωριού. Αυτό είναι το πολιτικό προσωπικό της χώρας. Εντελώς συγχρονισμένο με την εποχή του. Ο Τσίπρας διέθετε δύο καρδάρες με πολιτικό γάλα. Η μία ήταν αυτή της Σοσιαλδημοκρατίας. Η δεύτερη της Εκκλησίας.

Καλλιέργησε, λοιπόν, τις σχέσεις του με τη γερμανική Σοσιαλδημοκρατία. Τα απογοητευμένα (και κακομαθημένα) από τη μακρά επαφή με την εξουσία παιδιά του Μηραντ και του Σμιτ, τον πήραν από το κεράκι και τον οδήγησαν στο μεγάλο «σαλόνι» του ευρωπαϊκού σοσιαλισμού. «Αυτόν, έναν κομμουνιστή», που θα έλεγαν οι κυρίες από τα βόρεια προάστια. Ο «φιλελευθερότατος» Μακρόν του έτεινε την χείρα, καθώς η Μηριζίτ αγάλιαζε την κυρία Μπαζιάνα στο Μέγαρο των Ηλυσίων. Όλα πήγαιναν ρολόι και οι εναπομείναντες πασοκτζήδες στη Χαριλάου Τρικούπη έπεσαν σε κατάθλιψη. Ξαφνικά σείστηκε ο τόπος. Ο ζοχαδισμένος πρωθυπουργός (ποτέ του δεν κατάλαβε πως κυβερνά ελέω ΠΑΣΟΚ, «Βαθέος» ή «Ρηκού» σημασία δεν έχει) τα έβαλε με τον Σημίτη. Η Κεντροαριστερά σήκωσε κεφάλι. Ακόμη και ο Γιώργος Παπανδρέου, εκείνος που διέγραψε τον πρώην πρωθυπουργό από το κόμμα του, συνομίλησε με τον κ. Σημίτη. Ο Αλέξης Τσίπρας κατάφερε το ακατόρθωτο. Ανέστησε την Κεντροαριστερά και έδωσε ζωή σε έναν μηχανισμό που πλέον δεν υφίστατο. Έμεινε σε όλους η απορία. Μα γιατί θυμήθηκε τον Σημίτη ο πρωθυπουργός; Αυτή ήταν η πρώτη καρδάρια που κλώτσησε ο Τσίπρας. Αυτό ήταν το λάθος. Η δεύτερη ήταν εκείνη της Εκκλησίας. Σπανίως ένας πρωθυπουργός της Μεταπολίτευσης είχε τέτοια ευκαιρία. Να διατηρεί, δηλαδή, πολύ καλές σχέσεις με τον αρχιεπίσκοπο, αλλά και η συγχωρία να επιτρέψει μία συμφωνία επί του μείζονος ζητήματος που αφορά πρωτίστως την

Ιεραρχία. Δηλαδή, την εκκλησιαστική περιουσία. Η νομική ρύθμιση του 2013 κατέληξε άδοξα. Κανένα εκ των φιλέτων της Εκκλησίας δεν αξιοποιήθηκε. Οι ιεράρχες δεν πρόσφεραν τίποτε σε μία προσπάθεια να ρυθμίσουν πρώτα αποχαρακτηρισμούς και νομιμοποιήσεις προβληματικών ακινήτων στον Λαιμό της Βουλιαγμένης, την τεράστια έκταση μεταξύ Βάρης και Βάρκιζας κ.λπ. Επιχειρήθηκε, δηλαδή, εκ μέρους της Εκκλησίας ένας άγονος εκβιασμός χωρίς αποτέλεσμα. Με λίγα λόγια, προ του αδιεξόδου, η Ιεραρχία θα υιοθετούσε άνετα μία νέα διευθέτηση, η οποία θα έφερνε λεφτά στα ταμεία της. Όπως το «Ταμείο», που πρότεινε ο Τσίπρας. Ο πρωθυπουργός υπέπεσε σε ένα βασικό (δεύτερο) λάθος. Επικέντρωσε στη μισθοδοσία, διότι συνθηματολογικά τον βόλευε. Θα μπορούσε να συσπειρώσει την «Αριστερά του Κυρίου» στην Κουμουνδούρου. Θα μπορούσε και να διαδραματίσει ρόλο «κράχτη» με την προαναγγελία των 10.000 προσλήψεων στο Δημόσιο. Ο αρχιεπίσκοπος προφανώς και είχε προβλέψει τις αντιδράσεις. Η μισθοδοσία, όμως, δεν είναι το μείζον για την Εκκλησία. Η εκμετάλλευση της περιουσίας και το αβγάτισμά της είναι το ζήτημα.

Οι Καπουλέτοι του Μαξίμου

Η βιασύνη και κυρίως η σπουδή να εμφανιστεί η Συμφωνία ως μέγα πολιτικό σόου έφερε τα πάνω κάτω. Η ΝΔ κατά το πρώτο εικοσιτετράωρο ανέτρεψε θετικά. Έστια και με κρούα καρδιά. Στη συνέχεια συμπαράταχτη με τα πιο συντηρητικά στοιχεία της Ιεραρχίας, διότι οσμίστηκε «πολιτικό τζόγο». Ο Τσίπρας αναγκάστηκε να βγει στην αντιπώθηση προαναγγέλλοντας μονομερή νομική ρύθμιση εκ μέρους της Πολιτείας του θέματος της μισθοδοσίας. Η καρδάρια είχε πια ανατραπεί. Υφίσταται ένα μείζον ζήτημα που περνά απαρατήρητο από όσους εξαντλούνται να παρακολουθούν την επικαιρότητα. Τα βασικά ζητήματα αντιμετωπίζονται από την κυβέρνηση ερήμην θεσμών και κοινωνικών - πολιτικών εταίρων. Η Συμφωνία των Πρεσπών, το Αλβανικό Πακέτο, η Συμφωνία με την Εκκλησία, τα Ελληνοτουρκικά, προετοιμάστηκαν, διαμορφώθηκαν ή διαμορφώνονται και προωθούνται εν κρυπτώ. Ωσάν η Ιστορία να εξελίσσεται αποκλειστικά μέσω συνεννοήσεων σε υπόγειες κρύπτες. Τα αποτελέσματα είναι «θεαματικά». Οι «Πρέσπες» απορρίπτονται από ένα μεγάλο ποσοστό της κοινής γνώμης, αφού πρώτα κινητοποιήθηκε αναζωογονημένο το συντηρητικότερο και ακροδεξιότερο κομμάτι της κοινωνίας. Η Συμφωνία με την Εκκλησία απορρίπτεται διότι δόθηκε χώρος και χρόνος για τη διαμόρφωση μαρμάζ συσχετισμών. Το «Αλβανικό» καταδικάστηκε να αποτύχει ήδη από το στάδιο της προετοιμασίας του. Τα «χωρικά ύδατα» κάρκιναν από την πρωτοφανή επιπολαιότητα του χειριστή της υπόθεσης. Το ζήτημα «Novartis - Φάρμακο» καταλήγει να ξεφορτωθεί ως μία δυναμική εφικτή δικαστική έρευνα. Πυροδοτείται από το πουθενά «Ζήτημα Σημίτη» με την προσφιλή μέθοδο της «δικαστικής ή παραδικαστικής παρέμβασης». Από «ανεξάρτητη (;)» η Δικαιοσύνη εμφανίζεται και πολιτικά παρεμβατική, δηλαδή ο κριτής εξελίσσεται σε παρεμβατικό πολιτικό εργαλείο. Την ώρα μάλιστα που η Εισαγγελία Διαφθοράς σπαράσσεται από ενδο-οικογενειακή διαμάχη κορυφής. Όλα τα παραπάνω με τη μέθοδο των παραπολιτικών διαρροών ως κερασάκι στην τούρτα. Ερώτημα: Αυτός ο τρόπος διαχείρισης των κοινών έχει κάποια σχέση με τη République ή αποτελεί ολοκληρωτική επαναφορά της φλωρεντινικής ίντριγκας με όρους βαλκανικούς; Φαίνεται πως εκεί στο Μαξίμου είτε απουσιάζει ο κεντρικός σχεδιαστής είτε αυτός που σχεδιάζει είναι γνήσιος απόγονος των Καπουλέτων της Βερόνας. Χωρίς καμία τύχη, ωστόσο. **Α**

41^{ος} ΑΓΩΝΑΣ ΔΡΟΜΟΥ ΦΙΛΟΘΕΗΣ - ΨΥΧΙΚΟΥ

Ο αγώνας-θεσμός θα γίνει την Κυριακή 2/12

Ο δρομικός αγώνας-θεσμός θα πραγματοποιηθεί στις 2 Δεκεμβρίου, στον Δήμο Φιλοθέης-Ψυχικού. Ο 41ος αγώνας δρόμου, ο οποίος τελεί υπό την αιγίδα του ΣΕΓΑΣ, θα έχει σημείο εκκίνησης και τερματισμού το Άλσος Ψυχικού, και περιλαμβάνει δύο διαδρομές για ενήλικες απόστασης 10κλμ. και 5κλμ. τρέξιμο, 5κλμ. δυναμικό βάδην, αγώνες για παιδιά αποστάσεων 100μ. (προσχολικής ηλικίας), 500μ. (Δημοτικού Α', Β' και Γ' τάξης), 1.000μ. (Δημοτικού Δ', Ε', ΣΤ' και Γυμνασίου), με ξεχωριστές εκκινήσεις για κάθε τάξη, καθώς και ΑμΕΑ 50μ. Τη φετινή χρονιά, ο Δήμος Φιλοθέης-Ψυχικού στηρίζει και ενισχύει το Έργο του Ιδρύματος Προστασίας & Αποκατάστασης Παιδιών & Νέων με Νοητική Υστέρηση «Η Θεοτόκος».

Πληρ.: www.agonasdromou.gr, www.philothei-psychoi.gr, www.okapa.gr



Εκδότης-Διευθυντής Φώτης Γεωργελάς

Σύμβουλος Έκδοσης Σταυρούλα Παναγιωτάκη
Διευθύντρια Σύνταξης Αγγελική Μπιρμπιλίη

Γενική Διεύθυνση Διαφήμισης
Λουίζα Ναθαναήλ

Art Director Φώτης Πεκλιβανίδης

Τεχνικός διευθυντής Βάιος Συνταίριμας

Υπεύθυνος Ύλης Τάκης Σκριβάνος
Επιμέλεια Ύλης Δήμητρα Γκρουκ

Διεύθυνση Web Δημήτρης Αθανασιάδης
Αρχισυντάκτης Γιάννης Τσάκαλος

Συντακτική ομάδα: Δ. Αλικάκος, Ν. Αργυροπούλου, Μ. Βελέντζας, Ντ. Βλαχοπούλου, Σ. Βλέτσας, Κ. Βνάτσιου, Ν. Γεωργελάς, Ν. Γεωργιάδης, Κ. Γιαννακίδης, Α. Γκόρφο, Β. Γραμματικογιάννη, Β. Γρυπάρης, Γ. Δημητρακόπουλος, Φ. Δημητριάδης, Θ. Ευθυμίου, Ν. Ζαχαριάδης, Μ. Ζουμπουλάκη, Σ. Ζιάγου, Κ. Καϊμάκης, Κ. Καμπόσου, Δ. Καραθάνος, Μ. Κοντοβά, Ε. Κυριακίδου, Μ. Μαρμαρά, Δ. Μαστρογιαννίτης, Β. Ματζάρογλου, Μ. Μπλάτος, Ελ. Μπεζιριανόγλου, Γ. Νένης, Ευτ. Παλλήκαρης, Π. Παναγιωτόπουλος, Κ. Παναγοπούλου, Ν. Παπαηλιού, Γ. Παυριανός, Κ. Περρή, Κ. Ρήγος, Ε. Συναδινού, Ζ. Σφυρη, Σ. Τριανταφύλλου, Ευ. Τσαβδάρη, Σ. Τσιτσόπουλος, Δ. Φύσσας, Σ. Χαραμή, Α. Χουρμούζη

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

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

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

Direct Market Μαρίνα Β. Γεωργοπούλου, Στεφανία Μουστάκη, Βασίλης Ζαφειρούλης, Κρύστα Φωτεινοπούλου, Ιωάννα Παπαγεωργίου
Υποδοχή Διαφήμισης Νίκη Σκαμάγκα
marketing@athensvoice.gr
Digital Advertorial Coordinator Έρη Ορφανάκου
efiorfanakou@athensvoice.gr
Digital Traffic Manager Εύη Ταρνάρη

Διεύθυνση Λογιστηρίου Έρη Μούρτζη
Λογιστήριο Ουρανία Μιχάλη, Μαρία Καραχοντζή, 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



Κωδικός εντύπου: 7021
ISSN 1790-6164

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





Έμαθες για την ISIC;

Η Διεθνής Φοιτητική Ταυτότητα που σε πάει παντού!



Τα ομορφότερα χρόνια της ζωής σου είναι τα φοιτητικά. Είτε σπουδάζεις στη χώρα σου είτε σε μια ξένη χώρα, σου δίνεται η δυνατότητα να ανακαλύψεις καινούρια μέρη και κουλτούρες, να κάνεις νέους φίλους και να αποκτήσεις καινούριες δεξιότητες. Μια από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για τους φοιτητές, όμως, είναι να ανταπεξέρχονται στις καθημερινές οικονομικές ανάγκες της ζωής τους.

Η Διεθνής Φοιτητική Ταυτότητα ISIC είναι η τέλεια λύση για να περιορίσεις τα έξοδά σου.

Η ISIC είναι η μοναδική ταυτότητα που πιστοποιεί τη φοιτητική σου ιδιότητα και αναγνωρίζεται στην Ελλάδα και σε 133 χώρες σε όλο τον κόσμο.

Κάθε χρόνο, εκατομμύρια μαθητές, σπουδαστές και φοιτητές χρησιμοποιούν την ISIC για να εξοικονομήσουν χρήματα, αφού επωφελούνται από σημαντικές εκπτώσεις σε προϊόντα, εισιτήρια και υπηρεσίες.

Η ιστορία

Σε ημερίδα του Διεθνούς Φοιτητικού Συνεδρίου (ISC) στην Κοπεγχάγη το 1953, οι Εθνικές Ενώσεις Φοιτητών αποφάσισαν τη δημιουργία της Διεθνούς Φοιτητικής Ταυτότητας (ISIC) προκειμένου να διευκολύνονται οι φοιτητές όταν ταξιδεύουν.

Από το 2016, η ISIC έχει αποκλειστικό αντιπρόσωπο στη χώρα μας, την ISIC Greece (www.isicgreece.gr), η οποία εμπλουτίζει και αναπτύσσει τα προνόμια και τις εκπτώσεις που δικαιούνται οι φοιτητές-κάτοχοι της κάρτας.

Παροχές

Η κάρτα ISIC προσφέρει περισσότερες από 150.000 εκπτώσεις στην Ελλάδα και το εξωτερικό, όπως εισιτήρια τρένου, αεροπλάνου και πλοίων, ΚΤΕΛ, εστιατόρια, μουσεία, hostels, ξεναγήσεις, θεάματα, καταστήματα και εμπορικά κέντρα, ιατρικές εξετάσεις, ταξιδιωτικά πακέτα, μπαρ, κινηματογράφους, camping, σχολές ξένων γλωσσών και πολλά ακόμα. Από την ξενάγηση στον Πύργο του Αιφελ στη Γαλλία μέχρι την είσοδο του μουσείου MOMA στη Νέα Υόρκη και από την κάρτα Time Out στο Λονδίνο μέχρι το Hard Rock Café στην Ιαπωνία, τα οφέλη της ISIC δεν γνωρίζουν σύνορα και περιορισμούς. Μπορείς να δεις όλα τα προνόμια που δικαιούσαι στην Ελλάδα στο www.isicgreece.gr και στις υπόλοιπες χώρες στο www.isic.org ή κατεβάζοντας δωρεάν το ISIC app (διαθέσιμο για IOS και android).

Πώς μπορείς να την αποκτήσεις

Αν είσαι μαθητής, φοιτητής ή σπουδαστής μπορείς να αποκτήσεις πολύ εύκολα την

Κάθε χρόνο εκατομμύρια μαθητές, σπουδαστές και φοιτητές χρησιμοποιούν την ISIC για να εξοικονομήσουν χρήματα, αφού επωφελούνται από σημαντικές εκπτώσεις σε προϊόντα, εισιτήρια και υπηρεσίες στην Ελλάδα και σε 133 χώρες σε όλο τον κόσμο.



κάρτα ISIC προσκομίζοντας μια φωτογραφία ταυτότητας, το πάσο σου (ή μια βεβαίωση σπουδών του τρέχοντος έτους), την ταυτότητά σου και €15 που είναι η ετήσια συνδρομή, στα γραφεία της ISIC Greece στο Σύνταγμα. Η ISIC ισχύει για 16 μήνες (από 1/9 του έτους, μέχρι 31/12 του επόμενου έτους). Εναλλακτικά μπορείς να κάνεις αίτηση online στην ιστοσελίδα της ISIC (www.isicgreece.gr) ή να επισκεφθείς ένα από τα καταστήματα Cosmote - Γερμανός σε όλη την Ελλάδα.

Top discounts στην Ελλάδα

- 50% σε ακτοπλοϊκά εισιτήρια Blue Star Ferries και ANEK Lines
- 25-50% σε ΚΤΕΛ
- Ειδική τιμή €12 στα εισιτήρια ΤΡΑΙΝΟΣΕ για Θεσ/νίκη
- 20% στα McArthur Glen
- 10% στα McDonald's
- Δωρεάν είσοδος στο Μουσείο της Ακρόπολης
- 10% στα Attica
- 10% στα Forever21
- 20% στα TGI Friday's
- 10% στα YAVA
- 15% στα Admiral
- Ειδική τιμή €12 στα εισιτήρια ΤΡΑΙΝΟΣΕ για Θεσ/νίκη
- Ειδική τιμή επίσκεψης €20 στους γιατρούς του doctoranytime.gr
- 20% στα κέντρα Ευρωγνώση

➔ ISIC GREECE: Φιλελλήνων 4, Πλατεία Συντάγματος, Αθήνα, 2103232915, www.isicgreece.gr

Ο ΔΙΟΝΥΣΗΣ ΣΑΒΒΟΠΟΥΛΟΣ ΕΧΕΙ ΟΡΕΞΗ ΝΑ ΣΤΗΝΕΙ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ

Ένας από τους σημαντικότερους έλληνες τραγουδοποιούς/ποιητές μιλάει στην Α.Υ. για τα χρόνια που περνούν με αφορμή το «Άλσος»

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΦΥΣΣΑ

Φωτό: ΘΑΝΑΣΗΣ ΚΑΡΑΤΖΑΣ





Διονύσης Σαββόπουλος, σημαντικός συνθέτης, ποιητής, τραγουδοποιός, περφόρμερ και παλιότερα τηλεοπτικός παραγωγός, «ζωντανεύει» το ιστορικό «Άλσος» στο πολύπαθο Πεδίο του Άρεως. Ο χώρος, που ξεκινάει με επιχειρηματία τον Ηλία Μαροσούλη, αποκαλείται πλέον «θέατρο», αλλά με βάση τον ποικιλόμορφο σχεδιασμό του είναι και πολλά περισσότερα απ' αυτό: χώρος συνάντησης των Αθηναίων, καφενείο, αναψυκτήριο, κέντρο έντεχνης και λαϊκής διασκέδασης, εστία «νέων ταλέντων», χώρος stand up comedy, θέατρο σκιών (Καραγκιόζης) κι όχι μόνο.

Με αφορμή την πρεμιέρα, που είναι στις 22 Νοεμβρίου, τον συναντήσαμε στο γραφείο του, στις νότιες παρυφές του Λυκαβηττού. Πρόκειται για έναν καλόγουστο χώρο, όπου κυριαρχούν αντικείμενα τέχνης: ένα πιάνο και άλλα μουσικά όργανα, λογοτεχνικά βιβλία (εντυπωσιακά πολλή νεοελληνική ποίηση), ένα τζουκ μποξ, πίνακες και σχέδια, φωτογραφίες και αναπαυτικά έπιπλα. Εδώ έγινε η συζήτησή μας.

Τι σημαίνει για σας τον ίδιο το ξανανοίγει το «Άλσος», αλλά και για το Πεδίο του Άρεως; «Σημαίνει ότι ξανανοίγει ένας χώρος αγαπημένος, πανέμορφος κι αυτό που λέμε ιστορικός. Είναι πολύ στενάχωρο να είναι όλα κλειστά εκεί, απαξιωμένα κι αποξενωμένα από τους ίδιους τους Αθηναίους. Μπορώ να πω ότι ξανανοίγουμε το Άλσος σαν ένα πρώτο δειλό βήμα για την ανάκτηση του κέντρου της πόλης. Πρέπει βέβαια να γίνουν πολλά ακόμα βήματα κι απ' όλες τις πλευρές. Ας συμφωνήσουν οι υποψήφιοι δήμαρχοι σε κάποιο μίνιμουμ πρόγραμμα για το ξαναζωντανέμα του Κέντρου, ώστε ο ψηφοφόρος να ξέρει πως όποιος και να βγει, ορισμένα απαραίτητα πράγματα θα γίνουν. Αν ζωντανέψει το Κέντρο, θα ζωντανέψει όλη η Αθήνα».

Καθώς τον άκουγα να μιλάει, σκεφτόμουν πως ο άνθρωπος αυτός, γεννημένος τον Δεκέμβρη του 1944 (το λέει στο τραγούδι του «Γεννήθηκα στη Σαλονίκη»), δεν δείχνει διόλου τα 74 χρόνια του. Είναι ευκίνητος και ζωηρός, με το μυαλό του «ξυράφι». Μιλάει, αλλά ταυτόχρονα σε ζητιάζει, ώστε να είναι βέβαιος ότι καταλαβαίνει επακριβώς αυτό που θέλει να σου πει. Σκεφτόμουν επίσης ότι έχω το σύνολο της δισκογραφίας του, όχι απλά σε άλμπουμ βινυλίου, αλλά ακόμα και σε μερικά παμπάλαια σαρανταπεντάρια, και τόσες δεκαετίες τ' ακούω και τ' αγαπώ. Από εκεί έφτασα στο σήμερα...

Τι θα περιλαμβάνει το πρόγραμμα; «Το Άλσος θα δουλεύει κάθε μέρα κι όχι μόνο τα Σάββατα. Θα δουλεύει από το πρωί ως καφενείο για τους ανθρώπους

που κάνουν τη βόλτα τους, τις Κυριακές τα μεσημέρια θα έχουμε Καραγκιόζη με τον Άθω Δανέλλη, τα προγράμματα θα αρχίζουν στις 21.00 και θα τελειώνουν πριν τα μεσάνυχτα. Εγώ θα παίζω Σαββατοκύριακα, τις Πέμπτες θα παρουσιάζω νέους ομοτέχνους, την Παρασκευή η Λίνα Νικολακοπούλου έχει οργανώσει λαϊκό πάλκο με «Τα πιο ωραία λαϊκά», τις Τετάρτες θέατρο μετά τα Χριστούγεννα, τις Τρίτες stand up comedy και τις Δευτέρες θα αρχίσουμε με τον Christian Ronig, που παίζει Τσιτσάνη και άλλους στα γερμανικά».

Ειδικά το πρόγραμμα της Πέμπτης ενώνει το «Άλσος» με το παρελθόν του, από την εποχή που ο Γιώργος Οικονομίδης παρουσίαζε εδώ «νέα ταλέντα» (και με ταυτόχρονη ραδιοφωνική μετάδοση, όπως θυμούνται όλοι οι παλαιό Αθηναίοι), προωθώντας πολυάριθμους νέους καλλιτέχνες στο δύσκολο ξεκίνημά τους. Κι ο ίδιος ο Σαββόπουλος υπήρξε κάποτε νέος, δεκαοχτάχρονος καλλιτέχνης, που είχε κατέβει από τη Θεσσαλονίκη στην Αθήνα για να βρει τη (μουσική) τύχη του.

Πόσο νερό έχει κυλήσει στο αυλάκι της καλλιτεχνικής σας πορείας από την εποχή του «Φορτηγού» μέχρι σήμερα; «Ούτε που το κατάλαβα πώς πέρασαν τόσα χρόνια. Από μια μπουάτ στην Πλάκα με 80 καρεκλάκια βρέθηκα στο Ολυμπιακό Στάδιο με 80.000 κόσμο στις κερκίδες. Πώς έγινα καθηγητής Μουσικολογίας στο Ιόνιο Πανεπιστήμιο, πώς μου φόρεσαν την τίβεννο του επίτιμου διδάκτορα της Φιλοσοφικής του Α.Π.Θ. (σ.σ. Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης), πώς θα κάνω τώρα τον κομπερανσιέ στο Άλσος ούτε που το κατάλαβα».

Του θύμισα το στίχο του «Και να που πάλι βγάω δίσκο», ρωτώντας τον αν έχει σκοπό να γράψει νέα τραγούδια. Η απάντηση άμεση και κοφτή: «Δεν έχω όρεξη για γραψίματα, έχω όρεξη να στήνω προγράμματα και να παίζω. Έχω γίνει πολύ καλός σε αυτό. Μάλλον περνάω μια πιο εξωστρεφή φάση».

Καθώς έχετε περάσει τη ζωή του μεταξύ Θεσσαλονίκης και Αθήνας, μπορείτε να επιχειρήσετε μια σύγκριση των δύο πόλεων από προσωπική σκοπιά; «Η Θεσσαλονίκη είναι μια μεγαλούπολη με οικειότητα και ζεστασιά χωριού. Αντιθέτως η Αθήνα είναι μεγαλούπολη χωρίς αυτό το προτέρημα. Απ' την άλλη μεριά πρέπει να πω ότι εδώ την Αθήνα άκουσα για πρώτη φορά καλό λόγο γι' αυτά που φτιάχνω. Σαν να ήταν έτοιμη να με ακούσει. Ενώ στη Θεσσαλονίκη με κοίταζαν με απορία το '62 και το '63».

Ποια είναι η γνώμη σας για την κατάσταση στη σύγχρονη ποιητική μουσική; «Οι νέοι ομοτέχνοι είναι πιο καταρτισμένοι από εμάς. Εμείς ήμασταν κάπως ερασιτέχνες. Ενώ οι καινούργιοι έβγαλαν πανεπιστήμια, ωδεία, μιλούν ξένες γλώσσες, εμείς ούτε στο Lower δεν φτάσαμε. Τους λείπει όμως η αμεσότητα, λες και είναι μακριά από τον κόσμο των αισθημάτων τους. Αλλά όσοι τον συναντούν αυτόν τον κόσμο, λάμπουν. Δείτε τον Μαραβέγια, τον Χαρούλη, την Καρακώστα, την Ίκαρη, την Πολέμη, αλλά και τους τραγουδοποιούς σαν τον Θανάση Παπακωνσταντίνου, τον Λεωνίδα Μπαλάφα, τον Παύλο Παυλίδη...»

Κλείνοντας, η συζήτηση πήγε στη γενικότερη συλλογική κατάσταση γύρω μας. Η απάντησή του ήταν μια πρόσκληση για ενδοσκόπηση και μη επιρρίψη ευθυνών κατά αλλοτρίων... «Μα και τα καλά και τα κακά της πολιτικής, κοινωνικής και οικονομικής μας πραγματικότητας, είμαστε εμείς, είναι μέσα μας. Όταν θα πάψουμε να δείχνουμε τον απέναντι, ότι τάχα αυτός φταίει για όλα, τότε θα έχουμε κάνει ένα μεγάλο βήμα για να τελειώνει ο πόνος και να βελτιωθεί η πολιτική, κοινωνική και οικονομική μας πραγματικότητα».

Τον ευχαρίστησα, αποχαιρέτησα τον καλλιτέχνη και τη γλυκύτατη βοηθό του. Η φθινοπωρινή νύχτα με τύλιξε, καθώς γύριζα στην εφημερίδα, για να ετοιμάσω το κομμάτι αυτό. **A**

INFO

«Θέατρο Άλσος»,
Ευελπίδων 4, βόρεια
πλευρά του Πεδίου
του Άρεως, Κυψέλη.
Από Πέμπτη, 29 Νοεμβρίου.
Προώληση:
-www.ticketservices.gr & tickets.public.gr
-σε όλα τα καταστήματα PUBLIC
-εκδοτήριο:
Πανεπιστημίου 39,
Στοά Πεσμαζόγλου
-τηλεφωνικά:
2107234567

Κάθεται στο σαλονάκι του δισκοπωλείου / label Imantas περιστοιχισμένος από cd και βινύλια, καπνίζει τσιγάρα slim και μιλάει έντονα για μουσική. Είναι 73 ετών αλλά έχει το drive νεότερου ανθρώπου, πιστός «μαλλιάς», φορά μία μαύρη φόρμα με καπιτονέ τσέπες, γυαλιά με κόκκινο σκελετό και ένα δερμάτινο bomber jacket. Μπορεί να τον φανταστεί κανείς με την ίδια ευκολία να βρίσκεται πίσω από την ντραμς, αλλά και πάνω από το τρα-

πέζι του μπιλιάρδου (η δεύτερη μεγάλη του αγάπη μετά τη μουσική ή μήπως πάνω από αυτή).

Ο Λουκάς Σιδεράς αυτοπροσδιορίζεται ως ροκάς και σήμερα, αλλά και τότε, το 1967, όπου μαζί με τον Βαγγέλη Παπαθανασίου και τον Ντέμν Ρούσσο ίδρυσαν τους Aphrodite's Child. «Ήμουν, ας πούμε, ο πιο ροκάς από τους τρεις», θα αναφέρει αρκετές φορές ο πάλαι ποτέ ντράμερ του σχήματος.

Πώς είναι να ζεις υπό το βάρος της κληρονομιάς των Aphrodite's Child, ειδικά αν δεν την έχεις εξαργυρώσει; Τον Λουκά Σιδερά διακρίνει μία ειλικρίνεια. Δεν είναι επίπλαστα ταπεινός. Στρέφει το χαρακτηριστικό του βλέμμα –που εικάζω ότι εκατοντάδες κορίτσια θα ερωτεύτηκαν μέσα από τα εξώφυλλα των δίσκων του συγκροτήματος– και χαμογελάει όταν ακούει κάτι κολακευτικό για τους Aphrodite's Child, χαίρεται εμφανώς για τον αντίκτυπο που έχουν, περήφανος που υπήρξε κομμάτι του θρύλου. Είναι όμως πλήρως συνειδητοποιημένος για τα χρόνια που έχουν περάσει, τις διαφορετικές πορείες και τις αποφάσεις που πήραν τα τρία μέλη της μπάντας. Επιχειρεί μια καταγραφή της ιστορίας τους, χωρίς ίντριγκες και μεγαλοστομίες, αλλά με πολλά bits and pieces της καριέρας τους και άφθονο ανέκδοτο φωτογραφικό υλικό. Η αλήθεια είναι πως αυτή τη «βρώμικη δουλειά» μόνο ο Λουκάς Σιδεράς μπορούσε να την κάνει. Ίσως αυτό να ήταν το πεπρωμένο του, μία έννοια που ο ίδιος αρέσκεται να αναφέρει συχνά αναφορικά με τη βραχύχρονη, μα αξεπέραστη πορεία των Aphrodite's Child.

«Έγραψα την ιστορία των Aphrodite's Child όπως την έζησα. Αφορά αποκλειστικά τη μουσική, το βιβλίο τελειώνει με την κυκλο-

φορία του "666". Τα προσωπικά του καθενός μας δεν αφορούν τον κόσμο», ξεκαθαρίζει. Η συγγραφή του βιβλίου πήρε γύρω στους 9 μήνες. «Δυσκολεύτηκα λίγο στην αρχή – δεν είμαι άλλωστε συγγραφέας». Ούτε στο βιβλίο ούτε και σε αυτή τη συνέντευξη θα μάθουμε αν τελικά ηχογράφησαν υπό την επήρεια κάποιας ουσίας την κορυφαία τους στιγμή, το «666». Ούτε πώς ηχογραφήθηκε το περιβόητο «Infinity» με τα οργανικά φωνητικά της Ειρήνης Παππά, ούτε οτιδήποτε άλλο μπορεί να μοιάζει με gossip. Η σύντομη ιστορία των Aphrodite's Child συναρπάζει ακριβώς επειδή την έχει κυκλώσει ο μύθος.

Aphrodite's Child in the making

Η ιστορία είναι λίγο πολύ γνωστή. Λουκάς και Βαγγέλης γνωρίζονται από παιδιά. Εκτός του ότι είναι οικογενειακοί φίλοι, φοιτούν στο ίδιο σχολείο, ενώ τον Ντέμν Ρούσσο τον γνωρίζει αργότερα αναζητώντας μπασίστα για το συγκρότημα στο οποίο έπαιζε τότε, τους Beatniks. Λουκάς και Ντέμν θα συνυπάρξουν και στους Minis, στους οποίους κιθάρα παίζει ο Αργύρης «Silver» Κουλούρης, το παραλίγο τέταρτο Παίδι της Αφροδίτης. Η Ελλάδα βρίσκεται στις παραμονές της Χούντας και μία γενιά μουσικών με μαλλιά, μούσια και ντύσιμο beatnik παίζει στα κλαμπ της Φωκίωνος Νέγρη.

«Πρώτα απ' όλα ήταν το κράξιμο. Μας κράζανε παντού. Προχωρούσαμε στον δρόμο και από τις οικοδομές μας φώναζαν "σύκα" και ό,τι μπορεί να φανταστεί κανείς, επειδή είχαμε μακριά μαλλιά. Κράξιμο υπήρχε ακόμα και στη μικρή κοινότητα των μουσικών. Τότε τα συγκροτήματα είχαν τον ρόλο του dj στα κλαμπ. Επιβίωνε αυτός που κρατούσε τον κόσμο στην πίστα από τις 10 το βράδυ μέχρι τις 6 πρωί. Έπρεπε να έχεις τεράστιο ρεπερτόριο που να εναλλάσσεται κάθε μέρα. Ξεκινούσαμε με τζαζ και λάτιν και έπειτα με cover. Αυτοί που δεν έπαιζαν τα cover, λοιπόν, μας έκραζαν».

Παραδέχεται πως το σχήμα, που ιδρύθηκε επίσημα το 1967, είχε εξαρχής στόχο την καριέρα στο εξωτερικό, δεν ήταν μία απόφαση που πάρθηκε μονάχα εξαιτίας της Χούντας. «Θα φεύγαμε ούτως ή άλλως, αγγλόφωνα τραγουδούσαμε. Στην Ελλάδα δεν θα λειτουργούσε». Στο διαδίκτυο αναφέρεται ότι ο Κουλούρης δεν ακολούθησε, καθώς έπρεπε να υπηρετήσει τη θητεία του. Στο βιβλίο ο Σιδεράς αποκαλύπτει τον πραγματικό λόγο, καθώς του είχαν εξασφαλίσει την πολυπόθητη αναβολή.

Ο διαστημικός ήχος του Vangelis, ο ήχος των Aphrodite's Child

«Ο ήχος ήταν του Βαγγέλη. Το πώς διαχειρίζονταν τα όργανά του ήταν παγκόσμια πρώτη. Χρησιμοποιούσε συγχρόνως δυο-τρία κλαβιέ, ψάχνονταν με το έκο. Είχε έναν ήχο τεράστιο για την εποχή. Συν η φωνή του Ντέμν, βέβαια. Στις μπάντες που παίζαμε πριν φύγουμε για το εξωτερικό τραγουδούσε σε νορμάλ τόνους. Ο Βαγγέλης από το "Rain and Tears" τον έβαλε να τραγουδήσει σε πολύ υψηλούς τόνους και αποκάλυψε μια ταυτότητα φωνής –την οποία φυσικά και διέθετε, είχε φωνάρα ο άνθρωπος– που την ξεχωρίζεις ανάμεσα σε 100 άλλες. Κι εγώ βάραγα με έναν άλλο τρόπο τα τύμπανα, στα slow της εποχής έδινα έναν πολύ πιο έντονο ήχο. Καλώς ή κακώς σε όλα τα γκρουπ το πρώτο λόγο έχει η φωνή, ο κόσμος εκεί εστιάζει. Όμως στην περίπτωση των Aphrodite's Child ήταν και το υπόλοιπο κομμάτι πάρα πολύ ιδιαίτερο. Αυτό το γκρουπ ήταν μία ειδική περίπτωση».

Αν ξεκινήσει κανείς τη δισκογραφία των Aphrodite's Child ανάποδα και πάει από το «666» προς τα πίσω, θα παρατηρήσει τις διαφορές ανάμεσα σε αυτό και τα «End Of The World», «It's Five O'Clock». «Το "End Of The World" ήταν pop, ναι. Μετά την επιτυχία του "Rain and Tears", ακολουθείς, δεν μπορείς να κάνεις αλλιώς. Για αυτό αναφέρω το πεπρωμένο. Για αλλού ξεκινήσαμε, αλλού μας πήγε. Πάντως το "End Of The World" έχει κομμάτια μέσα που προοιδαίνουν για το "666", όπως το "The Grass is No Green". Το "It's Five O'Clock" ήταν πιο σαλάτα, όμως το ομώνυμο κομμάτι, από τα pop μας, είναι για εμένα το καλύτερο που ηχογραφήσαμε. Στο "666" με την επιστροφή του Αργύρη –μεταξύ άλλων ταλαντούχων μουσικών– ο κύκλος έκλεισε πολύ γλυκά. Ο ήχος ήταν ακριβώς αυτός που θέλαμε».

Η ζωή στο εξωτερικό και η επιτυχία

Είναι πλέον όλοι εγκατεστημένοι στο Παρίσι και νούμερο ένα, με κλιδάτα γραφεία, λιμουζίνες, συνεντεύξεις παντού. Ζωή ροκ σταρ.

«Με το καλημέρα έπεφταν τηλέφωνα από τα γραφεία μας, τι πρέπει να κάνουμε όλη μέρα, ένα πρόγραμμα έξω από τη μουσική. Το πρωί έχεις μία τηλεόραση εκεί, μία συνέντευξη εδώ, το απόγευμα συνάντηση με τους δικηγόρους και την άλλη μέρα να πάρεις το τρένο να πας σε άλλη χώρα να κάνεις εκπομπή –γιατί ο Βαγγέλης δεν πετούσε εξαιτίας του φόβου του για τα α-

εροπλάνα, γεγονός που δυσκόλεψε τις περιοδείες– γιατί δεν υπήρχαν τότε φυσικά τα βίνετοκλιπ».

Μπορεί όμως ο ντράμερ του γκρουπ που έχει καθίσει στον ίδιο καναπέ με τον Σαλβαντόρ Νταλί και την Αμάντα Λιρ να θυμάται μονάχα το εξαντλητικό πρόγραμμα από τη σαρωτική επιτυχία; «Όλα αυτά που φαντάζεται κανείς, συνέβησαν. Ήταν στο Παρίσι ένα κλαμπ της μόδας τότε, Rock n' Roll Circus λέγονταν, ε, σχεδόν καθημερινά περνούσαμε να πιούμε ένα ποτό».

Vangelis + Demis Roussos

«Είναι ευχάριστο να είσαι κομμάτι του θρύλου, τι να λέμε, ψέματα; Ήμουν τυχερός που συναντήθηκα με αυτά τα ονόματα. Ο ένας είναι κορυφαίος ηλεκτρονικός μουσικός και ο Ντέμνς είχε αυτή τη φωνάρα και πούλησε μόνος του 65.000.000 δίσκους. Επίσης, το συγκρότημα αυτό βασίστηκε σε μία βαθιά φιλία. Δεν ήταν επαγγελματική η σχέση μας. Δεν θυμάμαι ποτέ να έχουμε βριστεί».

Λέγεται πως οι Aphrodite's Child είναι το μοναδικό ελληνικό συγκρότημα που παντού στον κόσμο, σε όποιο δισκάδικο κι αν πας, θα βρεις ένα δίσκο τους. «Ισχύει. Συνέβαλε και η επιτυχία των άλλων δύο. Αν ήσουν καινούργιος και δεν ήξερες το παρελθόν, έβλεπες στα πίσω βινύλια στο ράφι τους δίσκους των Aphrodite's Child και έλεγες, «α, κοίτα, ήταν και σε μία μπάντα, φέρε κι αυτά».

Πώς είναι να βλέπεις τους συναδέλφους σου να διαπρέπουν παγκοσμίως, να εκτινάσσονται κυριολεκτικά στην κορυφή και η δική σου μουσική πορεία να μην εξελίσσεται με παρόμοιο τρόπο; «Ε, ναι εντάξει, ντράμερ ήμουν, τι να κάνω; Είναι κάτι που δεν το γράφω στο βιβλίο, γιατί τελειώνω την ιστορία στο "666" και τη διάλυση του γκρουπ. Στο "666" τραγουδάω το κομμάτι "Break", το οποίο θα μπορούσε να είναι το 45άρι του δίσκου, είναι το μόνο κομμάτι που δεν έχει σχέση με την Αποκάλυψη του Ιωάννη. Ήταν μια ιδέα του Βαγγέλη, κάτι σαν αποχαιρετιστήριο. Προσπάθησα, μέσω της εταιρείας, να προμοτάρω αυτό το κομμάτι, αλλά δεν θέλησαν. Έτσι είναι το ριζικό του καθενός. Έκανα πολλά πράγματα μετά. Δεν είχαν επιτυχία, αλλά μουσικά απωθημένα δεν έχω».

INFO

Το βιβλίο «The Aphrodite's Child by Lucas Sideras» διατίθεται αποκλειστικά από το δισκοπωλείο Imantas, Σαπρή 46, Ψυρρή

Ο Λουκάς Σιδεράς, που μαζί με τον Ντέμν Ρούσσο και τον Βαγγέλη Παπαθανασίου ίδρυσαν το επιδραστικό συγκρότημα, θυμάται ιστορίες με αφορμή το βιβλίο που μόλις έγραψε

APHRODITE'S CHILD

50 χρόνια μετά

Της ΦΙΛΙΠΠΑΣ ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗ Φωτό: ΘΑΝΑΣΗΣ ΚΑΡΑΤΖΑΣ (και από το αρχείο του Λουκά Σιδερά)



Aphrodite's Child, 1969



Ο Λουκάς Σιδεράς δίπλα στο θρυλικό «666»

ΜΑΡΙΟΣ ΓΙΑΝΝΑΚΟΣ
ΠΩΣ ΕΧΑΣΕ
50 ΚΙΛΑ
ΚΑΙ ΑΛΛΑΞΕ τη ζωή του

Από υπέρβαρος και καπνιστής, ο 26χρονος από τη Δράμα διασχίζει την Αρκτική και τρέχει στην έρημο

Της ΚΑΤΕΡΙΝΑΣ ΚΑΜΠΟΣΟΥ



Καθώς τρέχω
σκέφτομαι,
στοχάζομαι
και λύνω
προβλήματα



«Δεν με θεωρώ υπεραθλητή. Απλώς τρέχω λίγο παραπάνω» μας λέει ο Μάριος, που στα 26 του διανύει αποστάσεις εκατοντάδων χιλιομέτρων στην άλλη άκρη του πλανήτη. Πρόσφατα τερμάτισε σε έναν από τους δυσκολότερους αγώνες παγκοσμίως, στον αγώνα 150 χιλιομέτρων στην Αρκτική, σε θερμοκρασία -30 βαθμούς κελσίου και με διάρκεια 39μισι ώρες. Αυτά χωρίς ύπνο, τρώγοντας μόνο μπάρες δημητριακών και σέρνοντας το έλκνηθρό του. Εγχείρημα αρκετά δύσκολο, αν σκεφτεί κανείς ότι από τους 55 συμμετέχοντες από όλο τον κόσμο τερμάτισαν μόνο οι 14.

Πριν από αυτό είχε προηγηθεί ο αγώνας του Rout, 170 χιλιομέτρων στη Ροδόπη, αυτός των 100 χιλιομέτρων στον Όλυμπο και αρκετοί ακόμη των 80 και άνω στην Ελλάδα. Αλλά ας πάρουμε τα πράγματα από την αρχή. Μέχρι πριν από 4 χρόνια ο Μάριος Γιαννάκου ήταν ένας φοιτητής, υπέρβαρος και καπνιστής, ώσπου αποφάσισε να αλλάξει τη ζωή του. Πώς έγινε αυτό; Όπως εξηγεί ο ίδιος στην ATHENS VOICE όλα ξεκίνησαν, όταν είδε έναν φίλο του να δίνει μάχη για να κρατηθεί στη ζωή. «Τα πάντα άλλαξαν για μένα μέσα μου, εγώ δεν είχα καμία δικαιολογία να αυτοκαταστρέφομαι».

Οι περισσότεροι από μας φοβούνται τις αλλαγές, τα ρίσκα, ονειρεύονται μια σταθερή δουλειά. Μπορεί το παράδειγμα του Μάριου να παρακινήσει κάποιον να σταματήσει και να σκεφτεί διαφορετικά, να γίνει πρω-

ταγωνιστής της ζωής του; «Ο άνθρωπος αλλάζει και πάντα πρέπει να δίνουμε δεύτερες ευκαιρίες στους άλλους και κυρίως σε εμάς τους ίδιους. Δεν μπορώ να σου πω εγώ πως εμπνέω κόσμο. Θα έχω πετύχει σαν άνθρωπος, όμως, αν έστω και ένας που διαβάζει αυτό το άρθρο στο τέλος πει: θα προσπαθήσω να κόψω για αρχή το άτιμο το τσιγάρο».

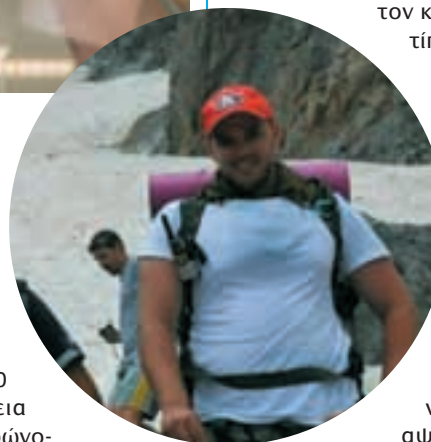
Η εμπειρία της Αρκτικής και άλλες περιπέτειες

Γιατί όμως ο Μάριος πριν από 4 χρόνια επέλεξε αντί για το γυμναστήριο της γειτονιάς του, τις υπεραποστάσεις ως μέσο για να αδυνατίσει και να βρει τον εαυτό του; Σύμφωνα με όσα μας λέει, οι μεγάλες αποστάσεις, η συνεχής κίνηση και πρόοδος από το σημείο όπου βρισκόσουν, σου δίνει τον χρόνο να σκεφτείς ποιος πραγματικά είσαι και τι θες να πετύχεις. Από την άλλη, η απουσία του ανθρώπου και κάθε ίχνους πολιτισμού, όπως συμβαίνει στην περιοχή του Αρκτικού Κύκλου, τα κάνει όλα πιο έντονα.

«Καθώς τρέχω, σκέφτομαι, στοχάζομαι και λύνω προβλήματα. Αυτό απολαμβάνω. Στην Αρκτική μεγάλη εντύπωση μου έκανε το Βόρειο Σέλας, όπου ξεδιπλώθηκε πάνω από το κεφάλι μου το πρώτο βράδυ. Η πιο ξεχωριστή εμπειρία, όμως, που θα μου μείνει αξέχαστη ήταν η πρώτη φορά που έτρεξα τα πρώτα μου 5 χιλιόμετρα. Ένωσα σαν να κατακτώ τον κόσμο, έμαθα πως χωρίς κόπο τίποτα δεν κατακτιέται». Όσο για τις απαιτητικές αποστάσεις στο βουνό, ο Μάριος έχει σκεφτεί πάνω σε αυτό και είναι κομμάτι της εμπειρίας του. «Το βουνό μου διδάσκει για τη ζωή και η ζωή μου διδάσκει για το βουνό. Η ζωή όμως δεν είναι βουνό, ούτε το βουνό είναι η ζωή μου».

Παρόλα αυτά, η περιπέτεια μάς παρασύρει πολλές φορές να θέλουμε όλο και πιο πολύ, αψηφώντας τους κινδύνους. Ο Μάριος μετράει ακόμα 10 δάχτυλα σε χέρια και πόδια παρά τα σοβάρια κρουαπαγήματα σε ένα αφιλόξενο μέρος σαν την Αρκτική. «Μαζί με μένα ξενυχτούν και οι δικοί μου στη Δράμα κάθε φορά. Και η δική τους προσπάθεια είναι πιο δύσκολη από τη δική μου». Δεν έχουν και άδικο να ανησυχούν, μια που τώρα ετοιμάζεται να τρέξει στον μεγαλύτερο υπερμαραθώνιο ερήμου στον κόσμο, μήκους 270 χιλιομέτρων, στην έρημο Al Marmoom. Ο αγώνας αυτός θεωρείται από τους δυσκολότερους στον κόσμο καθώς οι συμμετέχοντες κουβαλάνε ένα σακίδιο με όλο τον εξοπλισμό τους, έχουν να αντιμετωπίσουν αμμοθύελλες, ζέστη και ερπετά.

Πώς καλύπτονται τα έξοδα των ταξιδιών, της διατροφής και της διαμονής του; Ο Μάριος αναζήτησε χορηγούς, τους εξήγησε το όραμά του και αυτοί τον στήριξαν. Ανάμεσα τους η The North Face, ο Μίλτος Ζαχαροπλαστική-catering, η εταιρία Johnnies Bier, η ευρωκατασκήνωση Θάσου, το V15.gr και η εταιρία PNOE, το ταξιδιωτικό γραφείο Caravel. ●



«Greece - A 365 Day Destination»: Ένα Όσκαρ για την Ελλάδα

Ο βραβευμένος σκηνοθέτης **Αντώνης Θεοχάρης Κιούκας** μιλά για το φιλμ που του χάρισε το «Όσκαρ» καλύτερης τουριστικής ταινίας για το 2018

Του ΝΙΚΟΥ ΠΑΠΑΗΛΙΟΥ

Ξεκίνησε από τα Μετέωρα και συνέχισε με Κρήτη, Ήπειρο, Δωδεκάνησα και φυσικά τις αγαπημένες του Κυκλάδες. Μέσα σε 3μισι λεπτά ήρθε από την Αθήνα και από εκεί ταξίδεψε ως τη Βιέννη, για να πάρει το «Όσκαρ» καλύτερης τουριστικής ταινίας για το 2018 και να αναδείξει τις «μυστικές» ομορφιές της Ελλάδας σε όλο τον πλανήτη. Ο Αντώνης Θεοχάρης Κιούκας άφησε για λίγο τα ντοκιμαντέρ του και μας μίλησε για τα σχέδιά του, την επιτυχημένη συνεργασία με τον ΕΟΤ και όλα εκείνα που έφεραν την καμπάνια με τίτλο «Greece - A 365 Day Destination» στην κορυφή του «People's Choice Award World's Best Tourism Film 2018» της CIFTT (International Committee of Tourism Film Festivals)

Αρχικά, συγχαρητήρια για τη μεγάλη επιτυχία. Πότε προέκυψε η συνεργασία με τον ΕΟΤ; Με τον ΕΟΤ συνεργάζομαι από το 2011. Έκανα τότε την ταινία για τα «60 χρόνια της Ιστορίας του ΕΟΤ», συνεχίστηκε το 2014 αρχικά με την ταινία «Greece, an eternal journey», μία ποιητική προσέγγιση στις θεμελιώδεις αξίες του ελληνικού τουρισμού, που απέσπασε αρκετά βραβεία σε διεθνή φεστιβάλ, και έπειτα με το «Gods, myths & heroes», μια προσπάθεια σύνδεσης του ελληνικού τουρισμού με την ελληνική μυθολογία αλλά και τη ματιά των «άλλων», των ξένων δηλαδή, στην Ελλάδα. Μια ταινία εμπνευσμένη από τον Χένρυ Μίλερ και τον «Κολοσό του Μαρουσιού». Τέταρτη στη σειρά συνεργασία είναι η ταινία «Greece, a 365-day destination» που ολοκληρώθηκε τον Σεπτέμβριο του 2017. Σε αυτό τον ένα χρόνο που έχει περάσει από τότε, η ταινία απέσπασε αρχικά το Βραβείο του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού ως η Καλύτερη Ευρωπαϊκή Ταινία για το 2017, ένα βραβείο ιδιαίτερης σημασίας διότι το απένειμε μία επιτροπή που αποτελείτο από τους Προέδρους των Οργανισμών Τουρισμού των 5 Ηπείρων και τον Πρόεδρο του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού. Στη συνέχεια η ταινία απέσπασε άλλα 7 βραβεία σε Φεστιβάλ Τουριστικών Ταινιών, μέχρι το πρόσφατο εξαιρετικά σημαντικό βραβείο.

Είναι μία συνεργασία που κρατάει πολύ καιρό και μάλιστα επιτυχημένη. Πού το αποδίδετε; Πρέπει να σας πω ότι αυτή η μακρόχρονη συνεργασία έχει χαρακτηριστικά που δεν τα συναντώ συχνά στην επαγγελματική μου ζωή. Ξέρετε, ενώ αν κάποιος έχει να αντιμετωπίσει ένα θέμα υγείας π.χ. ή ένα νομικό θέμα αισθάνεται την ανεπάρκειά του και αναζητά τον ειδικό και μάλιστα τον καλύτερο και παραδίδεται στα χέρια του, εδώ στην Ελλάδα στα θέματα του πολιτισμού και της επικοινωνίας όλοι είναι ειδικοί, όλοι έχουν άποψη κι όλοι ξέρουν ποιο είναι το καλύτερο. Ε, λοιπόν, ο ΕΟΤ δεν είναι έτσι, αποτελεί εξαίρεση. Είναι μια συνεργασία εποικοδομητική, δημιουργική, όπου το κάθε μέρος κρατάει τον ρόλο του, χωρίς συγκύσεις, χωρίς να υπάρχει το γνωστό και καταστροφικό «εγώ τα ξέρω όλα» και για αυτό νομίζω έχουν παραχθεί αυτά τα εξαιρετικά αποτελέσματα. Ιδίως στην τελευταία ταινία η συνεργασία μας με την υπουργό, την Έλενα Κουντουρά, παρόλο που δεν ανήκω στον ευρύτερο πολιτικό της χώρο, υπήρξε υποδειγματική και επαγγελματική, πράγμα σπάνιο για τον δημόσιο τομέα στην Ελλάδα, ιδίως στις μέρες μας.

Σχεδιάζετε κάτι για τη συνέχεια μετά τα διεθνή βραβεία που απέσπασε η ταινία; Αυτό τον καιρό συνεργάζομαι με το Μουσείο της Ακρόπολης και με το Άγιο Όρος για την παραγωγή ταινιών παρουσίασης και προβολής του έργου τους. Δύο πρότζεκτ που είναι δύσκολα, απαιτητικά αλλά πολύ γοητευτικά. Ελπίζω να τα φέρω εις πέρας με επιτυχία. Έχω όμως ένα όνειρο και προσφέρομαι να το υλοποιήσω. Σύντομα ελπίζω να έχω την ευκαιρία

να το παρουσιάσω στην πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Πολιτισμού, την υπουργό την κ. Μυρσίνη Ζορμπά, τον υφυπουργό τον κ. Κώστα Στρατή και τη Γενική Γραμματέα του Υπουργείου, την κ. Μαρία Βλαζάκη. Αφορά στη δημιουργία μίας αντίστοιχης ταινίας με το «Greece, a 365-Day destination» με ό,τι σημαντικότερο έχει παράγει αυτός ο τόπος, την πολιτιστική μας κληρονομιά, υλική και άυλη. Με έναν τρόπο εντελώς πρωτότυπο, σύγχρονο, μοντέρνο, που θα απευθύνεται στις μελλοντικές γενιές και που θα κάνει ελπίζω τους νέους όλου του κόσμου να γοητευτούν, να θελήσουν να έρθουν σε επαφή και να αγαπήσουν ό,τι σημαντικότερο έχει δημιουργήσει ο άνθρωπος στο πέρασμά του σε αυτό τον πλανήτη. Για να κατορθώσουμε να έχουμε ένα εισιτήριο ανά τουρίστα επίσκεψης σε αρχαιολογικούς χώρους και μουσεία. Η εικοσάχρονη συνεργασία μου με το Μουσείο των Βασιλικών Τάφων στη Βεργίνα, το Εθνικό Αρχαιολογικό Μουσείο, το Μουσείο της Αρχαίας Ελεύθερας, τον αρχαιολογικό χώρο της Δήλου, τη Γαλλική Αρχαιολογική Σχολή και το Μουσείο της Ακρόπολης για την παραγωγή ταινιών και η αγάπη μου για την πολιτιστική κληρονομιά με κάνουν αισιόδοξο ότι το σχέδιο θα πετύχει. Εξάλλου το περίπτερο που σχεδίασα και υλοποίησα για το Ταμείο Αρχαιολογικών Πόρων στη φετινή Διεθνή Εκθεση Θεσσαλονίκης ήταν σε αυτή την κατεύθυνση και βραβεύτηκε.

Τι ήταν αυτό που έκανε την καμπάνια να ξεχωρίσει; 1. Το γοητευτικό σκηνικό που λέγεται Ελλάδα. 2. Η σύνθεση μιας απλής, προσιτής αλλά και ποιητικής αφήγησης που μιλάει τόσο στην καρδιά όσο και στο μυαλό. 3. Το ξάφνιασμα από την εικόνα μιας παντελώς άγνωστης Ελλάδας, ντυμένης με τα χρώματα του φθινοπώρου ή σκεπασμένης με χιόνι.

Έστω ότι γίνεστε για μία ημέρα υπουργός Τουρισμού. Ποιες θα ήταν οι 3 πρώτες σκέψεις σας; Σκέψεις χιλιάδες. Πράξη μία. Θα καλούσα τους ειδικούς, τους εγνωσμένους επιτυχημένους, και θα τους έδινα μία οδηγία: Κάντε αυτό τον πανέμορφο τόπο μαζί με ό,τι δημιούργησαν οι άνθρωποι που κατοίκησαν εδώ χιλιάδες χρόνια, γνωστό και ελκυστικό στα πέρατα του κόσμου, σε κάθε άνθρωπο που κατοικεί πάνω στη γη. Κάντε τους να ονειρεύονται να έρθουν όλοι εδώ. Προστατεύοντας, όμως, ταυτόχρονα αυτό το αναντικατάστατο κεφάλαιο ως κόρη οφθαλμού. **Α**

Κάντε αυτό τον πανέμορφο τόπο μαζί με ό,τι δημιούργησαν οι άνθρωποι που κατοίκησαν εδώ χιλιάδες χρόνια, γνωστό και ελκυστικό στα πέρατα του κόσμου

www.athensvoice.gr

Διαβάστε όλη τη συνέντευξη στο site

AUTOVOICE

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΟΣ ΘΩΜΑΣ Κ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ



On the road again

Εξορθολογίζεται η αυτοκίνηση; Και εάν ναι, πόσο μέλλον είναι το σήμερα; Γίνονται πιο τολμηρά τα σχέδια των αυτοκινήτων; Αν ρίξουμε μία προσεκτική ματιά στα εποχούμενα αντικείμενα που κυκλοφορούν σήμερα στους δρόμους, θα διαπιστώσουμε ότι τα εργοστάσια έκαναν pause στην εξέλιξη των σχεδίων των αυτοκινήτων και έχουν πέσει με τα μούτρα στη συνδεσιμότητα... Θέλουμε να είναι τα αυτοκίνητα η επέκταση του σπιτιού μας; Πόσες ώρες προορίζουμε να περνάμε σε αυτά; Και θα υπάρχει διαφορά;

Με ενδελεχή ματιά θα καταλήγαμε ότι το σήμερα, που αύριο δεν θα είναι μέλλον, αλλά χθες, δείχνει να βρίσκεται σε ένα μετέωρο βήμα. Κανένας δεν γνωρίζει αν η αυτοκίνηση θα έχει κάποια και πόσα από τα σημερινά χαρακτηριστικά. Απλά για-

τί σήμερα είναι ένα σταυροδρόμι.

Συστήματα κίνησης, ηλεκτρονική εποχή, συνδεσιμότητα, και εκεί που πάμε να ξεχάσουμε τι θα πει ενεργητική και απολαυστική οδήγηση, ξεφυτρώνουν σαν μανιτάρια εντυπωσιακά αυτοκίνητα που ακόμη μας προσφέρουν ευχαρίστηση και μας θυμίζουν ότι αυτοκίνηση ισον ελευθερία.

Μας θυμίζουν και την ομορφιά! Που εκφράζεται με κυρίαρχο στοιχείο τη γυναικεία προσωπικότητα! Άλλωστε, δεν συμφωνήσαμε; Οι άντρες επιλέγουν αυτοκίνητα και οι γυναίκες αποφασίζουν. Και σπάνια πέφτουν έξω! Αυτοκίνητο όμως δεν σημαίνει μόνο μετακίνηση για τις καθημερινές μας ανάγκες, αλλά και ταξίδια. Που, πλέον, δεν κάνουμε. Τουλάχιστον όχι όσο θα έπρεπε. Δεν θέλουμε γιατί δεν επιθυμούμε να μιλάμε με τον διπλανό μας, ή δεν έχουμε κίνητρα; **A**

Η φωτογραφία είναι από το οικογενειακό album της Jane Birkin και αποτυπώνει ένα road trip που έκανε με τον Serge Gainsbourg το 1969 στη Βρετανία



Κι αν χειμωνιάσει; (λέμε, τώρα...)

Το να μιλάμε για σκληρές χειμωνιάτικες συνθήκες στη χώρα μας, όπου η χιονόπτωση ξεπερνά τα 2/3 των ημερών μιας χρονιάς, είναι προφανώς προϊόν υπερβολής. Ωστόσο ποτέ δεν ξέρεις, οπότε ας γνωρίζουμε τα βασικά.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Καλό το χιόνι και οι εκδρομές και οι βόλτες στα όρη και τα βουνά, πλην, όμως, οι χειμωνιάτικες οδηγικές συνθήκες καθιστούν πιο απαιτητική, προσεκτική και το κυριότερο αμυντική την οδήγησή μας. Και δεν χρειάζεται να ζει κάποιος στη σαζονική γεωγραφική ζώνη για να «δικαιούται» να μιλάει για απαιτητικές χειμωνιάτικες συνθήκες. Ίσα-ίσα που σε χώρες σαν την Ελλάδα, όπου οι κάτοικοι είναι ασυνήθιστοι σε τέτοιες συνθήκες, μόνο «μία σταγόνα» είναι αρκετή να προκαλέσει χάος – πόσο μάλλον να χιονίσει για τα καλά.

Τι οφείλουμε να γνωρίζουμε;

Ιδιαίτερα τον χειμώνα, επιβάλλεται να επιβληθούμε στον εγωισμό μας. Όπως πάντα, δηλαδή, όταν πιάνουμε το τιμόνι! Πρέπει να μάθουμε να μην οδηγούμε επιθετικά, τη στιγμή μάλιστα που λόγω ολισθηρού συνήθως οδοστρώματος, είναι πολύ δύσκολο να προβλέψουμε τι θα συναντήσουμε. Πρέπει να είμαστε προνοητικοί, συγκεντρωμένοι και να αναμένουμε το ανεπάντεχο στον δρόμο προκειμένου να το αντιμετωπίσουμε με επιτυχία. Ακίνητοποιημένα οχήματα μετά από στροφές, αγροτικά μέσα που κινούνται υπερβολικά σιγά και μας προκαλούν εκνευρισμό, συχνά όμως και ζώα που μπορεί να κινούνται στον δρόμο και να βρεθούν ξαφνικά μπροστά μας, είναι συνθήκες που εύκολα μπορούμε να συναντήσουμε.

Με συχνή δε την ολισθηρότητα του δρόμου λόγω βροχής, ή χιονόπτωσης, πρέπει να έχουμε καθαρό μυαλό και συγκεντρωμένη προσοχή για να τις αντιμετωπίσουμε με επιτυχία. Η ηρεμία μέσα στο αυτοκίνητο είναι απαραίτητη, όπως και η παντελής αποφυγή εκνευρισμού, ενώ η μουσική πρέπει να είναι σε κανονικά επίπεδα ακοής. Κι αυτά, σε συνδυασμό με την πλήρη αποφυγή επιθετικής οδήγησης, η οποία συχνά είναι προϊόν εκνευρισμού ή αλαζονείας. Όσον αφορά στην οδήγηση κάτω από δύσκολες καιρικές συνθήκες (δυνατή βροχή, χιόνι, πάγος) οι κινήσεις μας πρέπει να είναι απολύτως ελεγχόμενες, απαλές και όχι απότομες, οι αποστάσεις ασφαλείας μεγαλύτερες, και ο ρυθμός κίνησης εκείνος ώστε να μη διακινδυνεύουμε την ασφάλειά μας σε καμία περίπτωση.

Προετοιμασία του αυτοκινήτου

Είναι απαραίτητος ο προληπτικός έλεγχος στα παρακάτω τμήματα-σημεία του αυτοκινήτου προκειμένου οι διαδρομές να γίνονται με ασφάλεια και αξιοπιστία, χωρίς να επηρεάζεται η κατάσταση του αυτοκινήτου αλλά και του οδηγού/επιβατών.

1. Ελαστικά- αλυσίδες. Έλεγχος σωστής κατάστασης (πέλμα με βάθος αυλάκωσης μεγαλύτερο από τα 1,6 χιλ. που ορίζει ο ΚΟΚ) και πιέσεις αυτές που ορίζει ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου. Αν κινείστε διαρκώς σε περιοχές με κακοκαιρία ή χιόνια, προτιμήστε λάστιχα άλλου τύπου (M+S ή άλλο) ανάλογα με τις συνθήκες των διαδρομών σας. Τις αλυσίδες πρέπει να τις έχετε μαζί σας μόνιμα! Οι αλυσίδες τοποθε-

τούνται αποκλειστικά στον άξονα (ή και τους δύο άξονες) των τροχών όπως ακριβώς ορίζει/συνιστά ο κατασκευαστής κάθε αυτοκινήτου και αναφέρεται λεπτομερώς στο βιβλίο οδηγιών/συντήρησης. Είναι σημαντικό επίσης στη διάρκεια της διαδρομής με αλυσίδες να ελέγχετε τη σωστή κατάστασή τους και το δέσιμό τους μετά από λίγα χιλιόμετρα οδήγησης.

2. Σύστημα ψύξης κινητήρα. Απαραίτητο το αντιψυκτικό-αντιθερμικό για τη σωστή λειτουργία του κινητήρα, καθώς και ο πλήρης έλεγχος του συστήματος (κατάσταση ιμάντων, σωληνώσεων και σφικτήρων κ.ά.). Ο έλεγχος του συστήματος θέρμανσης/εξαερισμού είναι επίσης αναγκαίος για τη θέρμανση του οχήματος αλλά και για τον εξαερισμό-ξεθάμπωμα των τζαμιών.

3. Μπαταρία. Επειδή «παράδειει το πνεύμα της» απροειδοποίητα κάποιο κρύο πρωινό, ελέγξτε την πριν την κακοκαιρία και την παγωνιά (το ειδικό βάρος του ηλεκτρολύτη στο συνεργείο σας, αν είναι ανοικτού τύπου), ώστε να μπορεί να ανταποκριθεί ακόμη και στα κρύα χειμωνιάτικα πρωινά. Αν έχετε αμφιβολία αλλάξτε την πριν σας «προδώσει»...

4. Καθαριστήρες. Βεβαιωθείτε ότι καθαρίζουν σωστά χωρίς πρόβλημα και ότι στο δοχείο υγρού καθαρισμού υπάρχει αντιψυκτικό.

5. Φώτα. Ελέγξτε τη σωστή τους ρύθμιση. Αν ταξιδεύετε σε περιοχές με ομίχλη, επιβάλλεται η τοποθέτηση διαθλαστικών προβολέων (ομίχλης) από ειδικό, για άνεση και ασφάλεια. **A**

Mercedes-Benz A-Class

5+1 ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΤΗΝ ΕΡΩΤΕΥΤΗΚΑΜΕ!

Η A-Class έγινε 20 ετών και το νέο της μοντέλο τα συνδυάζει όλα: Άνετη αλλά και ώριμη, με νεανικό και δυναμικό χαρακτήρα. Και, ναι, είναι η νέα μεγάλη μας αγάπη!



Άνε ότι κάποια αυτοκίνητα είναι ερωτεύσιμα.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι η νέα Mercedes-Benz A-Class είναι ένα από αυτά.

Ίσως το κατ' εξοχήν.

Η νέα A-Class επανακαθορίζει την έννοια της σύγχρονης πολυτέλειας και μας προκαλεί.

Η ATHENS VOICE την οδήγησε και σας παρουσιάζει τους 5+1 λόγους για τους οποίους την ερωτεύτηκε!



1

Η νέα Mercedes-Benz A-Class είναι το πλέον τεχνολογικά προηγμένο αυτοκίνητο στην κατηγορία του. Έτη φωτός μπροστά.

2

Φέρνει νέα γκάμα ισχυρών κινητήρων. Έχουμε και λέμε: νέος τετρακύλινδρος βενζινοκινητήρας 1.4 λίτρων απόδοσης 163 ίππων, επίσης νέος τετρακύλινδρος βενζινοκινητήρας 2.0 λίτρων με 224 ίππους, αλλά και τετρακύλινδρος πετρελαιοκινητήρας 1.5 λίτρων με 116 ίππους.

3

Συστήματα ασφαλείας από αυτοκίνητα μεγαλύτερης κατηγορίας. Για να είσαι όσο το δυνατόν πιο ήσυχος για εσένα και τους αγαπημένους σου. Μεταξύ άλλων, ενεργή υποβοήθηση διατήρησης λωρίδας κυκλοφορίας, Active Brake Assist, αερόσακος γονάτων οδηγού, Mercedes-Benz σύστημα κλήσης έκτακτης ανάγκης, Μονάδα επικοινωνιών (LTE) για τη χρήση υπηρεσιών Mercedes me connect.

4

Ολοκαίνουργια προσέγγιση στο εσωτερικό. Πραγματικά, δεν σου κάνει καρδιά να βγεις από αυτό το αυτοκίνητο. Με 64 επιλογές χρωμάτων, ανάλογα με τις προτιμήσεις σου.

5

Ευέλικτα χρηματοδοτικά προγράμματα, ανάλογα με τις ανάγκες σου. Όπως: το Welcome Freedom, το Welcome All Inclusive, το Ατοκό Χρηματοδοτικό Πρόγραμμα 50:50, το Drive now. Pay later, το Standard και το Standard Plus.

Πρόταση Αγοράς:

Έκδοση Mercedes-Benz A160 Freedom με €24.600, με 5 χρόνια service, εγγύηση & διασφάλιση κινητικότητας Mobilo (το οποίο προσφέρει άμεση βοήθεια, αν το όχημα ακινητοποιηθεί λόγω τεχνικού προβλήματος, σε περίπτωση μικροαστικής, καθώς και σε περίπτωση ατυχήματος ή βανδαλισμού).





SKODA FABIA MONTE CARLO

Ολοκαινούργια έκδοση με έντονο спор χαρακτήρα σε εξαιρετική τιμή

Η Skoda, με την ευκαιρία του λανσάρια της ανανεωμένης Fabia, παρουσίασε μία спор έκδοση με την ονομασία Monte Carlo! Η έκδοση αυτή, πέρα από τις спор πινελιές, εμπεριέχει και μία premium προσέγγιση, διότι Monte Carlo, εκτός από φημισμένος τόπος διεξαγωγής του πλέον ονομαστού ράλι στον κόσμο, σημαίνει lifestyle, κομψότητα, πολυτέλεια και ευζωία. Και όταν αναφέρουμε τη λέξη ανανεωμένη, εννοούμε μία εκ βάθρων αλλαγή στην εικόνα και τις δυνατότητες του μοντέλου, έχοντας βέβαια σαν δεδομένες τις παραδοσιακές αξίες της μάρκας και του μοντέλου ειδικότερα, δηλαδή αξιοπιστία, ευρυχωρία και value for money. Στα στοιχεία αυτά, τα οποία χαρακτηρίζουν τη Fabia, έρχονται πλέον να προστεθούν το σύγχρονο design, η προηγμένη τεχνολογία παθητικής και ενεργητικής ασφάλειας, τα πιο σύγχρονα συστήματα συνδεσιμότητας, αλλά και κινητήρια σύνολα που δεν αφήνουν κανέναν «παραπονεμένο». Στους νεωτερισμούς της ανανεωμένης Fabia εντοπίζουμε την πιο νεανική και πιο δυναμική εμφάνιση, τα νέα φώτα ημέρας LED ως βασικό εξοπλισμό, νέες ζάντες αλουμινίου με εύρος από 15 έως 18 ίντσες για πρώτη φορά και μεγάλα περιθώρια εξατομίκευσης με μια νέα ποικιλία διαθέσιμων επιλογών. Στο εσωτερικό έχουμε νέες επενδύσεις καθισμάτων, περισσότερη άνεση και μεγαλύτερη ευρυχωρία χάρη στην έξυπνη σχεδίαση, ενώ τα αναμενόμενα νέα χαρακτηριστικά Simply Clever προσδίδουν μεγαλύτερη ευκολία χρήσης.

Τα ενδιαφέροντα αφορούν και τα μηχανικά σύνολα. Οι ατμοσφαιρικοί κινητήρες MPI αποδίδουν ισχύ 75 ίππων, ενώ οι TSI με υπερσυμπίεστη και φίλτρο σωματιδίων βενζίνης αποδίδουν 95 και 110 ίππους και συνδυάζονται με 5-τάχυτο ή 6-τάχυτο χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων και

Έχοντας ως «προϊκα» τις πωλήσεις περισσότερων από 4.000.000 Fabia από το 1999, η νέα Fabia, σε hatchback και kombi αμαξώματα, μπαίνει στην αγορά για να προσφέρει το πληρέστερο πακέτο στην κατηγορία.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



προαιρετικά με αυτόματο 7-τάχυτο DSG, στο οποίο οι ταχύτητες μπορούν να αλλάζουν τόσο χειροκίνητα όσο και αυτόματα. Η πληθώρα συστημάτων εξοπλισμού ασφαλείας μπορεί να επεκταθεί με τον προαιρετικό Προσαρμοστικό Έλεγχο Σταθερής Ταχύτητας, μια κάμερα οπισθοπορείας, αισθητήρες στάθμευσης, Front Assist με ενσωματωμένη λειτουργία φρένου ανάγκης City, ανίχνευση κόπωσης (ειδοποίηση οδηγού), υποβοήθηση φώτων και βροχής, περιοριστή ταχύτητας και έλεγχο συγκράτησης σε ανηφόρα. Στο σύστημα Infotainment, οι οθόνες 6,5 ιντσών σε συνδυασμό με τις δυνατότητες connectivity προσφέρουν ενημέρωση και ψυχαγωγία ενώ εξωτερικές συσκευές μπορούν να συνδεθούν μέσω Bluetooth και USB.

Η γκάμα της νέας Skoda Fabia δίνει τη δυνατότητα οικονομικής προσέγγισης σε ένα ευρύ κοινό, χάρη στις προσιτές τιμές της που ξεκινούν από τις €10.980 για την ατμοσφαιρική έκδοση 1.0 75 ίππων. Παράλληλα, η Fabia Monte Carlo, στην έκδοση των 95 ίππων ξεκινά από τις €14.880, η έκδοση των 110 ίππων από €15.980 και η έκδοση με το αυτόματο κιβώτιο DSG από €16.980.



Με το σύστημα Infotainment Amundsen σε συνδυασμό με το Skoda Media Command 2.0, επιτρέπεται ο χειρισμός των λειτουργιών του συστήματος Infotainment σε έως δύο tablet συνδεδεμένα μέσω Wi-Fi. Με τη νέα λειτουργία γονικού ελέγχου, οι γονείς μπορούν να ελέγχουν τη παρακολούθηση των παιδιών τους στον πίσω χώρο.



Μόνιμος πρωταγωνιστής στα ράλι!

Και είναι λογικό, αφού ήδη η Fabia R5 καταγράφει στο ενεργητικό της ούτε λίγο ούτε πολύ τέσσερις παγκόσμιους τίτλους στην ιδιαίτερα ανταγωνιστική κατηγορία R5. Αυτή την παρακαταθήκη των τεσσάρων εν σειρά τίτλων στο WRC2 θέλει να «εξαργυρώσει» η Skoda, οπότε δανειζόμενη λύσεις και εμπειρία από το αγωνιστικό της τμήμα, και τοποθετώντας στο εσωτερικό ποιοτικά υλικά αλλά και επιβλητικούς χρωματισμούς, αποσκοπεί να φέρει στις μεγάλες μάζες των αγοραστών τη Fabia, που δεσπόζει στη δύσκολη και απαιτητική κατηγορία των αυτοκινήτων της ομάδας R5 στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ράλι (WRC). Η Skoda Fabia R5, από το 2015 που συμμετέχει με εργοστασιακή ομάδα στον θεσμό, έχει ήδη στο ενεργητικό της σχεδόν τριάντα νίκες σε αγώνες του παγκοσμίου πρωταθλήματος, αριθμός διόλου ευκαταφρόνητος, αν λάβει κάποιος υπόψη του τον σκληρό και κορυφαίο συναγωνισμό.

Σε επίπεδο οδηγών, η Fabia R5 «χάρισε» τον τίτλο στον Φινλανδό Esapekka Lappi το 2016, στον Νορβηγό Pontus Tidemand το 2017 και φέτος στον Τσέχο Jan Kopecky. **A**





ΟΛΑ ΟΣΑ ΘΕΛΕΙΣ. ΤΙΠΟΤΑ ΠΟΥ ΔΕΝ ΧΡΕΙΑΖΕΣΑΙ. ΝΕΟ VOLVO XC40 T3 1.5 156 HP.

Κάποτε το «περισσότερα» σήμαινε «καλύτερα». Η επιθυμία να αποκτήσει κανείς τα πάντα ήταν το παν. Όσοι οι ζωές μας έγιναν πιο περίπλοκες. Τι συνέβη; Τα αγαθά υποτίθεται ότι θα έκαναν τη ζωή μας καλύτερη. Όμως οι καιροί αλλάζουν. Σε μία εποχή που οι επιλογές είναι αμέτρητες και οι δυνατότητες απεριόριστες, αυτό που πραγματικά χρειαζόμαστε είναι μόνο όσα αληθινά αξίζουν. Λιγότερα πράγματα να μας βαραίνουν, λιγότερα πράγματα να μας κρατάνε πίσω. Για να απολαμβάνουμε τη ζωή περισσότερο.

Made by Sweden.



VolvoGreece

VOLVOCARS.GR

Volvo XC40 T3 1.5 156 hp: Εκπομπές CO₂ g/km: 144-148, κατανάλωση l/100km: εντός πόλης: 7,5-7,7 εκτός πόλης: 5,4-5,6 μικτός κύκλος: 6,2-6,4. Volvo Line: 800 100 7505

ΟΙ 15 ΑΝΑΚΑΛΥΨΕΙΣ ΠΟΥ ΑΛΛΑΞΑΝ ΤΗΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ

Δεν είναι απλά «σκαλοπάτια» που οδήγησαν την αυτοκίνηση στο μέλλον... Είναι θεμελιώδεις ανακαλύψεις-εφαρμογές, που καθόρισαν έναν νέο, υπέροχο χάρτη στην υπόθεση mobility!

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το προφανές είναι ότι αριθμητικά οι ανακαλύψεις που άλλαξαν το πρόσωπο των μετακινήσεων και κατέστησαν τα αυτοκίνητά μας από απλά μεταφορικά εργαλεία σε σύνθετες κατασκευές που υποκαθιστούν τα σπίτια μας, ή τα γραφεία μας, ενώ παίζουν σημαντικό ρόλο στην ενημέρωση και ψυχαγωγία μας, διαθέτοντας πληθώρα συστημάτων ασφαλείας, δεν είναι μόνο δεκαπέντε. Είναι πολύ περισσότερες, πλην όμως επιλέξαμε με μία δική μας προσέγγιση 15 ανακαλύψεις που κυριολεκτικά αποτέλεσαν σταθμούς στην εξέλιξη του αυτοκινήτου.

Αυτές οι 15 σημαντικές καινοτομίες στην αυτοκινητοβιομηχανία, που παραθέτουμε σε τυχαία σειρά, πραγματικά μας βοηθούν να δούμε πόσο μακριά έχει έρθει η τεχνολογία από την εφεύρεση του αυτοκινήτου μέχρι σήμερα.

ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ

Η ατμομηχανή, οι κινητήρες εσωτερικής καύσης και οι ηλεκτροκινητήρες, με τη σειρά αναφοράς τους, εξέλιξαν τη θεμελιώδη απαίτηση για κίνηση στον χώρο του αυτοκινήτου. Η ατμομηχανή ήταν αναμφισβήτητη η σημαντικότερη καινοτομία στην αυτοκινητοβιομηχανία, αν και αρχικά αναπτύχθηκε για να αντλεί νερό από τα ορυχεία. Ο πρώτος αξιόπιστος κινητήρας αναπτύχθηκε από τον James Watt το 1775, ενώ οι ατμομηχανές χρησιμοποιούνταν αρχικά στα τρένα και τα πλοία, αλλά αργότερα... εξευγενίστηκαν για χρήση σε πρώιμα αυτοκίνητα στα τέλη του 1800 έως τις αρχές του 1900. Το αυτοκίνητο ατμού έγινε δημοφιλές, ειδικά όταν οι δρόμοι βελτιώθηκαν. Το καύσιμο ήταν σχετικά φθηνό επίσης.

Ο κινητήρας εσωτερικής καύσης αποτελεί τον βασικό λόγο για την ύπαρξη του αυτοκινήτου σήμερα. Η σύγχρονη μηχανή εσωτερικής καύσης, όπως την ξέρουμε, κατοχυρώθηκε από τον Nikolaus Otto το 1864. Οι μεταγενέστερες εξελίξεις έγιναν από τον George Brayton (ο πρώτος κινητήρας υγρών καυσίμων), υπήρξε μια συνεργασία με τους Otto και Daimler και κάπως έτσι η Maybach έδωσε στον κόσμο τον πρώτο κινητήρα τεσσάρων κύκλων το 1876. Ο δίχρονος κινητήρας αναπτύχθηκε από τον Karl Benz λίγο αργότερα, το 1879, με την παραγωγή των πρώτων εμπορικών οχημάτων της Benz που ξεκίνησαν το 1886. Ο κινητήρας Diesel αναπτύχθηκε από τον Rudolf Diesel και εξακολουθεί να είναι σήμερα η υψηλότερη θερμική απόδοση κάθε πρακτικής μηχανής εσωτερικής καύσης.

Οι ηλεκτροκινητήρες, αν και καθιερώθηκαν κατά κάποιον τρόπο χάρη στην Tesla, το πρώτο πρακτικό ηλεκτρικό αυτοκίνητο παραγωγής εμφανίστηκε στο Λονδίνο το 1884. Τα πρώτα ηλεκτρικά αυτοκίνητα ήταν δημοφιλή από τα τέλη της δεκαετίας του 1800 και στις αρχές του 1900, καθώς προσέφεραν ένα επίπεδο άνεσης και ευκολίας χρήσης που δεν επιτυγχάνονταν από την αντιπαράθεση της τεχνολογίας εκείνη την εποχή. Ο κινητήρας εσωτερικής καύσης τελικά θα επικρατή-

σει, μετακινώντας τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα στην αφάνεια μέχρι την αναγέννηση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων στα τέλη του 20ού αιώνα.

Όταν η Toyota κυκλοφόρησε το Prius το 1998, αν και η παραγωγή ξεκίνησε το 1997, λίγοι θα εκτιμούσαν τον αντίκτυπο που θα είχε στην αυτοκινητοβιομηχανία. Έχοντας ενσωματώσει ένα υβριδικό σύστημα μετάδοσης κίνησης που μείωσε δραματικά την απόδοση καυσίμου, ανάγκασε άλλους κατασκευαστές αυτοκινήτων να ακολουθήσουν το παράδειγμα. Το Prius ήταν το πρώτο υβριδικό μαζικής παραγωγής που έφερε ένα μικροσκοπικό κινητήρα αερίου 1,5 λίτρου, ηλεκτρικό κινητήρα και μπαταρία νικελίου - μεταλλικού υδριδίου.

ABS/ESP

Τα συστήματα αντιμπλοκαρίσματος των τροχών ή τα αντιολισθητικά συστήματα (ABS) είναι στην πραγματικότητα ένα αρκετά παλιό κομμάτι της αυτοκινητοβιομηχανίας. Παρόλο που τα σύγχρονα συστήματα εισήχθησαν τη δεκαετία του 1950 στην αεροναυπηγική βιομηχανία και έγιναν δημοφιλή στα αυτοκίνητα από τη δεκαετία του '70 και μετά, η ιδέα χρονολογείται από το 1908. Τα σύγχρονα συστήματα επιτρέπουν στο αυτοκίνητο να διατηρεί ελκτική επαφή με τον δρόμο κατά τη διάρκεια της πέδησης, εμποδίζοντας έτσι τους τροχούς να ασφαλιστούν ή να σταματήσουν να περιστρέφονται και συνεπώς να προκαλούν ολίσθηση του οχήματος. Το πρώτο κατοχυρωμένο με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας ABS αναπτύχθηκε από τον Γερμανό μηχανικό Karl Wessel το 1928.

Το ESC ή ο ηλεκτρονικός έλεγχος ευστάθειας βοηθά στη διόρθωση της ολίσθησης, αν το αυτοκίνητό σας αρχίσει να ολισθαίνει. Είναι στην πραγματικότητα μια βελτίωση στα συστήματα αντιμπλοκαρίσματος φρένων που προηγήθηκαν. Το ESC παρουσίασε σημαντική βελτίωση στην ασφάλεια των αυτοκινήτων, ειδικά σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Η Mercedes-Benz και η BMW έφεραν το σύστημα ESC στην αγορά στα μέσα της δεκαετίας του 1990. Καθώς η τεχνολογία βελτιώθηκε με την πάροδο του χρόνου, έγινε νόμιμη απαίτηση σε πολλές χώρες για τα επιβατικά αυτοκίνητα από το 2011.

TURBO (ΥΠΕΡΣΥΜΠΙΕΣΤΕΣ)

Οι στροβιλοσυμπιεστές (Turbo) χρησιμοποιούνται στα αυτοκίνητα παραγωγής από τη δεκαετία του 1960. Είναι ένας συμπιεστής που παίρνει κίνηση από τα αέρια καυσαερίων των αυτοκινήτων, πιέζοντας περισσότερο αέρα στους κυλίνδρους του κινητήρα. Περισσότερο καύσιμο και περισσότερος αέρας οδηγεί σε περισσότερη ισχύ και μπορεί να κάνει έναν μικρότερο κινητήρα να αποδίδει ισοδύναμους πολύ μεγαλύτερες από το μέγεθός του σε κυβισμό. Χρησιμοποιούνται συνήθως στους κινητήρες τεχνολογίας κύκλου Otto και Diesel, ενώ η τεχνολογία εφευρέθηκε από τον Ελβετό Μηχανικό Alfred Buchi το 1905.

ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΚΙΒΩΤΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ

Το αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων, ή αυτόματη μετάδοση κίνησης, αποτελεί μια άλλη μεγάλη καινοτομία στην αυτοκινητοβιομηχανία. Το αυτο-





ματοποιημένο σύστημα απαλλάσσει τον οδηγό από την ανάγκη αλλαγής της σχέσης ταχυτήτων χειροκίνητα, καθώς το όχημα κινείται. Έχει προφανή πλεονεκτήματα για τα άτομα με αναπηρίες, αλλά σημαίνει επίσης ότι ο οδηγός μπορεί να κρατά δύο χέρια στο τιμόνι πιο συχνά από ό,τι στα χειροκίνητα αυτοκίνητα. Αρχικά αναπτύχθηκε το 1921 από τον Καναδό Alfred Horner Munro, και αργότερα δύο Βραζιλιάνοι μηχανικοί, ο José Braz Ararípe και ο Fernando Lely Lemos, ανέπτυξαν μια υδραυλική έκδοση το 1932 και πώλησαν το σχέδιό τους στην General Motors το 1940.

ΥΔΡΑΥΛΙΚΟ ΤΙΜΟΝΙ

Το υδραυλικό τιμόνι ή το σύστημα υποβοηθούμενης διεύθυνσης (PAS) είναι μια μεγάλη καινοτομία στην αυτοκινητοβιομηχανία που βοηθά τους οδηγούς να κατευθύνουν τα αυτοκίνητά τους, χρησιμοποιώντας υδραυλικούς ή ηλεκτρικούς ενεργοποιητές. Με τον τρόπο αυτό, οι οδηγοί πρέπει να ασκούν πολύ λιγότερη προσπάθεια όταν γυρίζουν το τιμόνι σε σχέση με μη εξοπλισμένα οχήματα PAS, ειδικά σε χαμηλές ταχύτητες ή σε στάση. Η Chrysler Corporation ήταν η πρώτη που έκανε το υδραυλικό τιμόνι εμπορικά διαθέσιμο σε επιβατικό αυτοκίνητο στο Imperial του 1951. Σήμερα, τα περισσότερα οχήματα έρχονται με υδραυλικό τιμόνι ως πρότυπο.

ΑΕΡΟΣΑΚΟΙ

Οι αερόσακοι αποτελούν μία από τις σημαντικότερες καινοτομίες στην ασφάλεια οχημάτων και στην αυτοκινητοβιομηχανία. Έχουν σχεδιαστεί για να φουσκώνουν εξαιρετικά γρήγορα και να ξεφουσκώνουν εξίσου γρήγορα κατά τη διάρκεια συγκρούσεων, κρούσεων ή αιφνίδιας γρήγορης επιβράδυνσης. Αυτή η τεχνολογία έχει σώσει χιλιάδες ζωές από τη στιγμή της μαζικής υιοθέτησής τους στην αυτοκινητοβιομηχανία. Η εφεύρεσή τους αναγνωρίζεται ευρέως στον John W. Hetrick ο οποίος κατέγραψε το δίπλωμα ευρεσιτεχνίας του το 1951, ωστόσο θα χρειαζόταν η ανάπτυξη αισθητήρων σύγκρουσης στη δεκαετία του 1960 για να υιοθετηθεί ευρέως η τεχνολογία.

ΖΩΝΕΣ 3 ΣΗΜΕΙΩΝ

Η πανταχού παρούσα ζώνη ασφαλείας τριών σημείων έχει σχεδιαστεί για να αποσπά την ενέργεια επιβράδυνσης κατά τη διάρκεια μιας σύγκρουσης πάνω από τη λεκάνη, τον θώρακα και τους ώμους του επιβάτη. Εισήχθη στην παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία για πρώτη φορά από τη Volvo το 1959 και αναπτύχθηκε από τον Nils Bohlin. Πριν από αυτή την καινοτομία, η ζώνη ασφαλείας δύο σημείων ήταν το δεδομένο, ενώ αυτή η μεγάλη καινοτομία εμφανίστηκε για πρώτη φορά στο Volvo PV 544 αλλά έγινε στάνταρ στο Volvo 122, το 1959. Σύμφωνα με την Εθνική Υπηρεσία Ασφαλείας της Οδικής Κυκλοφορίας των ΗΠΑ, αυτές οι ζώνες σώζουν περίπου 11.000 ζωές κάθε χρόνο.

ΦΛΑΣ

Μια άλλη σημαντική καινοτομία στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας ήταν τα αναβοσβήνοια σινιάλα (δείκτες), όταν πρόκειται να στρίψουμε με το αυτοκίνητό μας ή να αλλάξουμε κατεύθυνση. Χρονολογούνται ήδη από το 1907, αλλά η πατενταρισμένη έκδοση του 1938 είναι αυτή που χρησιμοποιούμε σήμερα, όπου οι ενδεικτικές λάμπες αναβοσβήνουν με ρυθμό μεταξύ 60 και 120 αναλαμπών ανά λεπτό.

CRUISE CONTROL

Ο έλεγχος ταχύτητας δημιουργήθηκε για πρώτη φορά από τον Ralph Teeter τη δεκαετία του 1940. Το ανέπτυξε απαντώντας στην πεποίθησή του ότι οι ανεξέλεγκτες ταχύτητες προκαλούσαν ατυχήματα. Η λειτουργία του βασίζεται σε έναν μηχανισμό που βοηθά στη διατήρηση της ταχύτητας ενός αυτοκινήτου, παίρνοντας τον έλεγχο του γκαζιού από τον οδηγό. Η προσθήκη ραντάρ στο Cruise Control στις αρχές της δεκαετίας του 2000, μας έδωσε το adaptive Cruise Control που έχει μεταφέρει από τότε την τεχνολογία στο επόμενο επίπεδο.

ΑΥΤΟΦΕΡΟΜΕΝΟ ΑΜΑΞΩΜΑ

Παλιά είχαμε το «σασί», το πλαίσιο δηλαδή που αποτελούνταν από ένα σκελετό σε σχήμα σκάλας, στον οποίο στηρίζονταν οι κινητήρες, οι αναρτήσεις και το αμάξωμα με ό,τι το συνοδεύει. Έδωσε τη θέση του στο αυτοφερόμενο αμάξωμα, που συνεπάγεται μικρότερο βάρος, καλύτερες αντοχές σε στρεπτικές πιέσεις και μεγαλύτερη ακαμψία.

HATCHBACK

Το πρώτο hatchback παραγωγής κυκλοφόρησε η Citroën το 1938. Ήταν το Citroën 11CV Commerciale, όπου η πόρτα του χώρου αποσκευών αποτελούνταν από δύο αρθρωτά τεμάχια. Ήταν η καινοτομία που άλλαξε ριζικά τη σχεδιαστική άποψη των αυτοκινήτων στο μέλλον. Όταν η παραγωγή του Commerciale συνεχίστηκε μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, η 5η πόρτα έγινε μονοκόμμη, κάτι που στην πορεία της αυτοκίνησης χρησιμοποιήθηκε στα περισσότερα hatchback μοντέλα από τότε.

ΕΜΠΡΟΣ ΚΙΝΗΣΗ

Άλλη μία επαναστατική εφεύρεση. Το Traction Avant, το αυτοκίνητο της Citroën, κατέστη πρωτόπορο μιας και βγήκε στην παραγωγή με μπροστινή κίνηση. Σχεδιάστηκε από τους André Lefèbvre και Flaminio Bertoni στα τέλη του 1933 με αρχές του 1934 και πρωτοστάτησε στην τάση για κίνηση των μπροστινών τροχών στην ευρωπαϊκή αγορά μαζί με τα αυτοκίνητα, μαζί με τα μοντέλα της DKW της δεκαετίας του 1930. Αντικατέστησε σταδιακά την πίσω κίνηση και πλέον σήμερα, που τα πράγματα τεχνολογικά έχουν κατασταλάξει, μπορούμε να πούμε ότι στα καθημερινά αυτοκίνητα η μπροστινή κίνηση είναι μονόδρομος, στα υψηλών επιδόσεων η πίσω κίνηση, ενώ στα αυτοκίνητα ελεύθερου χρόνου (SUV) ή off-road η τετρακίνηση είναι επίσης μονόδρομος. Η επιλογή της κίνησης εμπρός έδωσε μεγαλύτερους χώρους για αξιοποίηση στις καμπίνες του αυτοκινήτου, αλλά και καλύτερα κρατήματα.

ΚΑΤΑΛΥΤΕΣ

Ο καταλυτικός μετατροπέας έχει την ικανότητα να μετατρέπει τοξικά αέρια και άλλους ρύπους σε λιγότερο επικίνδυνες μορφές και έχει βελτιώσει δραστικά την ποιότητα του αέρα των πόλεών μας. Οι καταλυτικοί μετατροπέες ήταν το πνευματικό τέκνο του γάλλου μηχανικού Eugene Houdry, ο οποίος είχε μετακομίσει στις ΗΠΑ το 1930. Ήταν συγκλονισμένος από το επίπεδο του smog και της ρύπανσης στο Λος Άντζελες και αποφάσισε να προσπαθήσει να λύσει το πρόβλημα. Χρειάστηκαν αυστηρότεροι περιβαλλοντικοί κανονισμοί σε όλο τον κόσμο για τη μαζική υιοθέτησή τους σε αυτοκίνητα. Ο πρώτος μετατροπέας παραγωγής, μια βελτίωση στο σχεδιασμό του Houdry, δημιουργήθηκε το 1973.

GPS

Το GPS ή το παγκόσμιο σύστημα εντοπισμού θέσης αναπτύχθηκε αρχικά από την κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών για χρήση από τις ένοπλες δυνάμεις τους. Αρχικά ξεκίνησε το 1973, το πρώτο σύστημα χρησιμοποίησε 24 δορυφόρους και άρχισε να λειτουργεί πλήρως το 1995. Η πολιτική χρήση επιτρέπεται ήδη από τη δεκαετία του '80. Τα συστήματα GPS έχουν ενσωματωθεί από τότε σε πολλές σύγχρονες τεχνολογίες από το smartphone σας στο αυτοκίνητό σας και έχουν φέρει επανάσταση στον τρόπο με τον οποίο κινούμαστε.

INFOTAINMENT




Το In-Vehicle Infotainment (IVI) είναι ένας όρος της αυτοκινητοβιομηχανίας που αναφέρεται σε συστήματα οχημάτων που συνδυάζουν την ψυχαγωγία και την παροχή πληροφοριών στους οδηγούς και τους επιβάτες. Τα συστήματα IVI χρησιμοποιούν διασυνδέσεις ήχου / βίντεο, οθόνες αφής, ηλεκτρολογία και άλλους τύπους συσκευών για την παροχή αυτών των τύπων υπηρεσιών, όπως συστήματα πλοήγησης αυτοκινήτου, συσκευές αναπαραγωγής βίντεο, σύνδεση USB και Bluetooth, Carputers, Internet στο αυτοκίνητο και WiFi. Στο μέλλον, μέσα από αυτό θα μπορούμε να αγοράζουμε on-line υπηρεσίες για το αυτοκίνητό μας! **A**



CREATIVE

Νέο Polo.

Με νέες τεχνολογίες, νέα εμφάνιση αλλά και επιδόσεις που προκαλούν, το νέο Polo φέρνει το μέλλον στο δρόμο σας!

www.volkswagen.gr  [Volkswagengr](https://www.facebook.com/Volkswagengr)  [youtube.com/VolkswagenGreece](https://www.youtube.com/VolkswagenGreece)  [@VolkswagenGreece](https://www.instagram.com/VolkswagenGreece)

Εκπομπές CO₂ (gr/km): 97-141, κατανάλωση (lt/100km) εντός πόλης: 4,2-7,7, εκτός πόλης: 3,4-4,9, μικτός κύκλος: 3,7-6,2.

Κάποιοι οδηγούν αυτοκίνητο.
Κάποιοι ζουν με Polo.



Volkswagen



DS 7 CROSSBACK

Η premium γαλλική εταιρεία λανσάρει το νέο luxury SUV

Το νέο **DS 7 Crossback**, με την επιβλητική κομψότητά του, σε συνδυασμό με το πλήθος των υπερσύγχρονων τεχνολογιών και συστημάτων ασφαλείας, δίνει καινούργια πνοή στην avant-garde και πολυτελή μετακίνηση

Το **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Στις 15 Μαΐου 2017 ο 39χρονος Εμμανουέλ Μακρόν ορκίστηκε πρόεδρος και έκανε την καθιερωμένη πορεία στα Ηλύσια Πεδία, σε μία ημέρα όπου η πρώτη εμφάνιση του νεότερου προέδρου στη σύγχρονη γαλλική ιστορία, συνέπεσε και με το ντεμπούτο του νέου DS 7 Crossback, του πρώτου πολυτελούς SUV της μάρκας. Φυσικά αξίζει να αναφέρουμε ότι και ο στρατηγός de Gaulle, το 1958, έκανε το πρώτο μοντέλο DS (DS 19) το επίσημο όχημά του.

AVANT-GARDE

Το νέο DS 7 Crossback σηματοδοτεί μια νέα εποχή για την DS Automobiles, μιας και είναι το πρώτο μοντέλο της 2ης γενιάς της DS, ενσαρκώνει την καινοτομία, την κορυφαία ποιότητα υλικών και τη γαλλική τεχνολογία, σε συνδυασμό με την avant-garde σχεδίαση που οδηγεί τις επιδόσεις, την οδηγική άνεση και την πολυτέλεια σε νέα ανώτερα επίπεδα. Είναι ένα SUV που ενσωματώνει το όραμα για καινοτομία και κορυφαία ποιότητα υλικών και τη γαλλική τεχνολογία σε ένα SUV. Παρουσιάστηκε στη Γαλλία, στη διάσημη Πυραμίδα του Λούβρου, στην καρδιά του Παρισιού, θέλοντας να τονίσει την από τα σπλάχνα της γαλλικής κουλτούρας έλευσή του.

Η ΙΔΕΑ

Ήταν απλή: η επαναφορά της έμφυτης γαλλικής πολυτέλειας και στον τομέα της αυτοκίνησης. Η διάχυτη πολυτέλεια του DS 7 Crossback έχει βάση. Οι γάλλοι σκέφτηκαν κάτι απλό, που αποτέλεσε τη γεννήτορα ιδέα: όσοι αγοράζουν γερμανικά πολυτελή αυτοκίνητα, φορούν γαλλικά ρούχα και παπούτσια, χρησιμοποιούν γαλλικά αρώματα, έχουν γαλλικά κοσμήματα, πίνουν γαλλικά κρασιά και επιλέγουν γαλλικά αξεσουάρ για την γκαρνταρόμπα τους. Οπότε γιατί να μην υπάρχει και ένα γαλλικό luxury αυτοκίνητο; Και κάπως έτσι μπήκε μπροστά το project DS 7 Crossback, το αποτέλεσμα του οποίου βλέπετε στις φωτογραφίες.

Πώς έφτασαν όμως σε αυτό το επίπεδο οι Γάλλοι; Πήραν την πλούσια τεχνολογία και τεχνολογία, αλλά και καινοτόμα προσέγγιση των Citroen και συνεργάστηκαν με ό,τι καλύτερο κυκλοφορεί στη Γαλλία σε επίπεδο εκτιμητών πολυτελών υλικών! Από ράφτες που εργάζονται στον Yves Saint Laurent, μέχρι εκτιμητές δερμάτων και υφασμάτων της Louis Vuitton.

Η ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ

Το DS 7 Crossback φέρνει μία ξεχωριστή αύρα στην παγκόσμια αγορά. Ξεχωρίζει με τον έντονα διαφορετικό, πολυτελή χαρακτήρα του, με εύκολα αντιληπτά χαρακτηριστικά, όπως οι ζάντες αλουμινίου 20 ιντσών, η ξεχωριστή αίσθηση άνεσης και υψηλής ποιότητας υλικών στο εσωτερικό και η τεχνολογική πληρότητα. Το ρολόι της BRM Chronographs δε-



σπάζει στην κεντρική κονσόλα προδίδοντας αίγλη στο αυτοκίνητο, ενώ εμφανίζεται όταν ενεργοποιήσουμε τη μίζα.

Επιπλέον, οι δύο ψηφιακές οθόνες 12 ιντσών καλύπτουν τις ανάγκες της ψυχαγωγίας και της πληροφόρησης του οδηγού, ενώ ταυτόχρονα τον ενημερώνουν για τις λειτουργίες του αυτοκινήτου. Σε συνδυασμό με τα συστήματα άνεσης και ασφάλειας, προσφέρουν μια πραγματικά απολαυστική εμπειρία οδήγησης. Επίσης, με τεχνολογίες όπως το Σύστημα Νυχτερινής Ορατότητας (Night Vision), το Σύστημα Active Scan Suspension, που σκανάρει το δρόμο και προσαρμόζει την ανάρτηση επιτυγχάνοντας βέλτιστο επίπεδο άνεσης στους επιβάτες, το DS 7 Crossback αποκαλύπτει το εύρος της γαλλικής τεχνολογίας που υπηρετεί τις ατομικές προσδοκίες που επιζητά ο κάθε κάτοχος ενός πολυτελούς αυτοκινήτου.

Το DS 7 Crossback κινούν πέντε κινητήρες υψηλής απόδοσης με κορυφαίο το Turbo PureTech σύνολο βενζίνης των 1,6 λίτρων να αποδίδει 225 ίππους, τον νέο 1.5 BlueHDi diesel κινητήρα που αποδίδει 130 ίππους και τον δίλιτρο BlueHDi diesel κινητήρα να αποδίδει 180 ίππους, που συνδυάζονται με το χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων, καθώς και με το 8τάχυτο αυτόματο κιβώτιο νέας γενιάς (EAT8).

ΚΟΣΤΙΖΕΙ

Οι τιμές του DS 7 Crossback με κινητήρες βενζίνης 1.2L PureTech 130 S&S αρχίζουν από τις €27.999, ενώ στους πετρελαιοκινητήρες οι τιμές αρχίζουν από τις €32.100 για το 1.5L BlueHDi 130 S&S. Η παρουσία του DS 7 Crossback είναι η απαραίτητη για την επιτυχημένη πορεία της DS Automobiles στην Ελλάδα, ενώ σύντομα θα λειτουργήσει και το πρώτο DS Store στην Αθήνα στη Λ. Κηφισίας. **Α**



Σύντομα θα υπάρχει και η υβριδική έκδοση DS 7 Crossback E-Tense 4x4 με το επαναφορτιζόμενο υβριδικό σύστημα του μοντέλου, με συνδυαστική ισχύ 300 ίππων, ενώ σε επίπεδο μεγεθών το DS 7 Crossback τοποθετείται στο ανώτερο άκρο της κατηγορίας των μικρομεσαίων, αγγίζοντας την κατηγορία των μεσαίων SUV.

Τώρα ΕΓΓΥΗΣΗ ΕΚΟ και στο Υγραέριο Κίνησης



Σίγουροι για κάθε λίτρο και στο υγραέριο κίνησης!

Όσοι κινείστε με υγραέριο κίνησης, τώρα μπορείτε να νιώθετε ακόμη περισσότερη σιγουριά. Χάρη στο ολοκληρωμένο πρόγραμμα ΕΓΓΥΗΣΗ ΕΚΟ που διασφαλίζει την ποιότητα και την ποσότητα των καυσίμων σας και που πρώτη εφάρμοσε η ΕΚΟ. Στο πρόγραμμα πλέον εντάχθηκαν και έλεγχοι στο υγραέριο κίνησης με φιλτρομέτρηση και σφράγιση των αντλιών με τις ειδικές ταινίες διασφάλισης ποιότητας προκειμένου να είστε σίγουροι για κάθε λίτρο, όπως κι αν κινείστε!

eko.gr | 





KONA BY HYUNDAI

Το επόμενο βήμα της Hyundai προς το μέλλον

Το νέο **Hyundai Kona** αποτελεί ένα σημαντικό βήμα προς τον στόχο της Hyundai να καταστεί η No1 ασιατική μάρκα αυτοκινήτων στην Ευρώπη έως το 2021

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Είναι το Kona ένα ακόμα SUV που φιλοδοξεί απλά να πάρει ένα μερίδιο της αγοράς; Για να δώσουμε την απάντηση, ας δανειστούμε την προσέγγιση της ίδιας της Hyundai, η οποία τοποθέτησε το όνομα του μοντέλου Kona πριν από τη μάρκα, για να τονίσει ότι το Kona είναι ένα μοντέλο που «έλκει» τη Hyundai στον δρόμο για το μέλλον.

Το Hyundai Kona βασίζεται σε μια εντελώς νέα συμπαγή πλατφόρμα SUV και διαθέτει κομψή, μυώδη σχεδίαση με διπλούς προβολείς LED, διχρωμία αμαξώματος-οροφής, χρωματιστές ραφές στα καθίσματα και το τιμόνι, ενώ είναι το μοναδικό αυτοκίνητο της κατηγορίας όπου το χρώμα του εσωτερικού τόνου συνδυάζεται χρωματικά με τις ζώνες ασφαλείας.

Αξίζει να σημειώσουμε ότι το Kona προσφέρει άφθονο χώρο τόσο για τους επιβάτες όσο και τις αποσκευές τους. Ο χώρος αποσκευών είναι συνολικής χωρητικότητας 361 λίτρων, κάτι που δίνει άνεση και ευελιξία για τις καθημερινές ανάγκες. Τα αναδιπλούμενα πίσω καθίσματα (σε διάταξη 60:40) επιτρέπουν την ευέλικτη μεταφορά φορτίων μεγάλου μεγέθους, προσφέροντας συνολικά 1.143 λίτρα διαθέσιμου χώρου για τις εξορμήσεις μας. Ολοκληρώνοντας με τα του εσωτερικού, να αναφέρουμε το νέο premium ηχοσύστημα υψηλής πιστότητας της Krell, με οκτώ ηχεία και ενισχυτή, που προσφέρει ποιότητα ήχου συναυλιακής αίθουσας σε όλους τους επιβάτες.

TECH

Η κορυφαία φωτεινότητα της νέας οθόνης αφής που φθάνει τα 10.000 cd/m² και το

μέγεθος των 8 ιντσών επιτρέπουν την ταχύτερη επεξεργασία των πληροφοριών, διατηρώντας παράλληλα προσπλωμένη την προσοχή του οδηγού στον δρόμο, με την αρωγή του head-up display σε ειδική διάφανη επιφάνεια. Ένα ακόμη τεχνολογικά προηγμένο χαρακτηριστικό της Hyundai, που συναντούμε για πρώτη φορά στο νέο Kona, είναι το σύστημα πολυμέσων Display Audio, όπου οι επιβάτες έχουν τη δυνατότητα να παρακολουθούν το περιεχόμενο του smartphone τους στην οθόνη 7 ιντσών του συστήματος μέσω του Apple CarPlay και του Android Auto.

Το νέο Kona διαθέτει ένα ευρύ φάσμα τεχνολο-

γιών Hyundai SmartSense. Ανάμεσα στα χαρακτηριστικά ενεργητικής ασφάλειας συμπεριλαμβάνονται συστήματα όπως: Forward Collision Warning και Forward Collision-Avoidance Assist with Pedestrian Detection, Blind-Spot Collision Warning, Rear Cross-Traffic Collision Warning, Lane Keep Assist, Driver Attention Warning κ.ά.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Το Kona διατίθεται με δύο υπερτροφοδοτούμενους κινητήρες βενζίνης, τον T-GDI 1.0 λίτρων με 6-τάχυτο χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων και 120 ίππους (μικτή κατανάλωση καυσίμου από 5.2 λίτρα/100 χλμ.) και έναν 1.6 λίτρων με 177 ίππους και τετρακίνηση με κατανάλωση καυσίμου 6,7

λίτρα/100 χλμ. Η προαιρετική τετρακίνηση του νέου Kona δίνει λύσεις σε όλα τα είδη οδήγησης με ροπή μέχρι 50% στους πίσω τροχούς, π.χ. σε χιόνι, χαλίκι και φυσικά σε κανονικές οδικές επιφάνειες. Όλα τα μοντέλα με τετρακίνηση διατίθενται με πίσω άξονα πολλαπλών συνδέσμων, ενώ ήδη λανσάρεται η επόμενη γενιά κινητήρων Diesel 1.6 λίτρων, απόδοσης 115 και

136 ίππων, που συνδυάζεται με 6-τάχυτο χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων ή 7-DCT αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων, με προαιρετική τετρακίνηση. Αξίζει εδώ να σημειωθεί ότι η πλατφόρμα του Kona επιτρέπει την προαιρετική τετρακίνηση και το καθιστά ικανό να φιλοξενήσει και ηλεκτροκίνηση.

ΑΞΙΑ

Οι τιμές του νέου Hyundai Kona αρχίζουν από τις €16.590 για την έκδοση 1.0 Turbo 120hp με το χειροκίνητο κιβώτιο των 6 σχέσεων, ενώ η τετρακίνητη έκδοση 1.6T 177hp 4x4 7-DCT Style από €21.990. Τέλος από €19.290 αρχίζουν οι πετρελαιοκίνητες εκδόσεις. **A**

Το Νέο Kona είναι ένα SUV με κομψή και μυώδη σχεδίαση, υψηλής ποιότητας χαρακτηριστικά, προηγμένα χαρακτηριστικά συνδεσιμότητας και τελευταίες τεχνολογίες ασφαλείας, κομμένο και ραμμένο στις απαιτήσεις των Ευρωπαίων πελατών.





RENAULT
Passion for life

Renault **CLIO Dynamic** TCe 75hp

12.980 €

5 χρόνια Εργαστασιακή Εγγύηση

3 χρόνια Οδική Βοήθεια

6 μήνες Δωρεάν Ασφάλιση



Κάρτα Renault Han **D**s Free
Α**Υ**τόματος Κλιματισμός
Ζάντες Αλουμι**N**ίου
Εμπρός & Πίσω **A**ισθητήρες Παρκαρίσματος
Σύστη **M**α Πλοήγησης με Οθόνη 7"
Κάμερα Οπ**I**σθοπορείας
Προβολείς σε σχήμα "**C**" Full LED Pure Vision

Γκάμα Renault CLIO: Εκπομπές CO₂ (gr/km) WLTP: 104-118. Κατανάλωση καυσίμου (lt/100km): Εντός: 4,1-6,5 / Εκτός: 3,6-4,4 / Μεικτός κύκλος: 3,9-5,2

TEOREN
MOTORS AE
B. N. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΑΣ RENAULT & DACIA

Λεωφ. Κηφισού 138-140, Περιστέρι, 121 31, τηλ. 210-5706860.

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



12/24

DRIVE-INN:

Το vintage είναι όμορφο, αλλά πολύ συχνά δύσχρηστο, ή ακόμα και άχρηστο, θρέφοντας συναισθήματα μιας εποχής που ρομαντικοποιείται αυτόματα μετά το πέρας της ισχύος του

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



Η Ακαδημία Κινηματογράφου της Νέας Υόρκης δημοσίευσε ένα άρθρο στην ιστοσελίδα της πέρυσι δίνοντας μια συνοπτική αλλά άκρως ρεαλιστική «βιογραφία» των drive-in σινεμά (στις Ηνωμένες Πολιτείες). Το άρθρο, αν και σύντομο, κατάφερε να μου δημιουργήσει αντικρουόμενα συναισθήματα και εικόνες, σε σημείο που ενώ όταν ξεκίνησα την έρευνά μου η μόνη μου ερώτηση ήταν «πώς είναι δυνατόν να μην υπάρχουν drive-in σινεμά στην Ελλάδα», φτάνοντας στην τελική του πρόταση συνειδητοποίησα ότι ποτέ δεν θα καρποφορούσαν σε βάθος χρόνου, όπως και έγινε.

Ας τα πάρουμε, όμως, ένα-ένα. Το πρώτο πατενταρισμένο drive-in άνοιξε στις 6 Ιουνίου του 1933 από τον Richard Hollingshead στο New Jersey, αν και ανεπίσημα προϋπήρχαν από το 1910. Μέσα στη 20ετία που ακολούθησε άνοιξαν περίπου 4.000 σε όλες τις ΗΠΑ. Οι λόγοι για τους οποίους ήταν τόσο δημοφιλείς και αγαπητοί ήταν γιατί απεδείχθη μια οικονομική λύση για μια έξοδο (τα αυτοκίνητα ήταν τότε μεγάλα και ευρύχωρα, στο κλασικό αμερικάνικο στιλ, φωτό δεξιά) και ένας πόλος έλξης για φίλους, ζευγάρια κάθε ηλικίας και τις οικογένειες, καθότι πολλά από αυτά προσέφεραν χώρο απασχόλησης για τα παιδιά, εστιατόρια κ.τ.λ.

Πότε όμως ξεκίνησε η αποδόμηση αυτού του θρυλικού σχεδόν καθεστώς και γιατί; Η βιομηχανία αυτοκίνησης σίγουρα συνέβαλε σε αυτό. Τίποτα όμως δεν μπορεί να νικήσει το νούμερο ένα παράγοντα αλλαγής: τον χρόνο. Ο χρόνος εν προκειμένω έφερε και ένα άλλο τσουνάμι, αυτό της τεχνολογικής εξέλιξης. Μα, θα μου πείτε, όσα Village ή Odeon κι αν ανοίξουν, στην Ελλάδα τουλάχιστον, θα υπάρχουν πάντα θερινά σινεμά, τα οποία συνήθως δεν φέρνουν τελευταίας τεχνολογίας εξοπλισμό, οπότε γιατί να μην έπιανε αυτό εδώ; Είναι η πλαστική καρτέλα πιο βολική από οποιοδήποτε κάθισμα αυτοκινήτου; Προφανώς και όχι, αλλά όταν ο Έλληνας βγαίνει έξω, θέλει να είναι έξω. Θέλει άστρα, και όχι έναν «ουρανό» αυτοκινήτου. Θέλει τραπέζακι, και όχι έναν λεβιέ. Θέλει να ξεχάσει ενδεχομένως ότι είχε χρήματα μόνο για ένα μικρό αυτοκίνητο, και όχι να διασκεδάσει μέσα σε αυτό. Η αλήθεια είναι ότι, εκτός και αν μιλάμε για ένα κάμπριο Chevrolet ή μια Plymouth Circa 1950, δεν είναι ίσως και τόσο δελεαστικό.

Με τη δύναμη όμως των social media στα χέρια μου, είπα, έστω και για πλάκα, να το τεστάρω. Ανέβασα λοιπόν στο Instagram ένα story με το εξής poll: Θα πηγαίνατε σε drive-in σινεμά στην Αθήνα; Ομολογώ ότι εξεπλάγην όταν τα αποτελέσματα αυτού ήταν 98% Ναι και 2% Όχι. Ένας φίλος μου μάλιστα μου έστειλε μήνυμα λέγοντάς μου: ψήφισα όχι, ήμουν ο μόνος ε; Τόσο σίγουρος ήταν ότι η συντριπτική πλειοψηφία θα επέλεγε αυτή τη μορφή διασκέδασης. Κι όμως δεν υπάρχει κανένα, και το τελευταίο σε ύπαρξη ήταν πριν αρκετές δεκαετίες.

Ωστόσο, ανεξάρτητα από το τι τελικά ψηφίζουμε ή θέλουμε, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι προσπάθειες αναβίωσης εμπειριών drive-in γίνονται κατά καιρούς τόσο στο εξωτερικό όσο και στην Ελλάδα. Σε κάθε περίπτωση παραμένει μια νοσταλγική έξαρση και όχι πρόκριμα επαναφοράς του. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε ότι ήδη έχουν

διοργανωθεί στον Λυκαβηττό, τόσο πέρσι όσο και φέτος της άνοιξη, βραδιές drive-in.

Η ειδυλλιακή αυτή εικόνα όμως απέχει παρασάγγας από εκείνη που αντικρίζουμε στη Μαλακάσα (φωτό επάνω). Όπως τα περισσότερα εγκαταλελειμμένα κτίρια, έτσι και αυτό προκαλεί μια νοσταλγία και μια στεναχώρια, για έναν όμως αδιευκρίνιστο λόγο. Τι μας λείπει; Τι νοσταλγούμε; Και εάν αυτά τα συναισθήματα είναι αυθεντικά, γιατί κανείς δεν τολμάει σήμερα να ανοίξει ένα; Ποιοί είναι οι αποτρεπτικοί παράγοντες; Ο καιρός, η ασφάλεια, το Netflix, τα ίδια τα αυτοκίνητα ή η εποχή; Η διασκέδαση είναι κάτι που ο Έλληνας σπάνια θα τσιγκουνευτεί, οπότε γιατί έχει εκλείψει ανεπίστροπτα η εποχή των drive-in; Και μέσα σε αυτό το αρνητικό πλαίσιο γιατί ο Εν Λευκώ το επανέφερε έστω και για μια βραδιά τον χρόνο;

Οι παλιές συνήθειες μετονομάζονται πλέον vintage, και το vintage φέρει μια γοητεία που κρύβει η μηχανή του χρόνου. Το vintage είναι όμορφο, αλλά πολύ συχνά δύσχρηστο, ή ακόμα και άχρηστο, θρέφοντας συναισθήματα μιας εποχής που ρομαντικοποιείται αυτόματα μετά το πέρας της ισχύος του. Και εγώ νοσταλγώ τις εποχές χωρίς κινητό, αλλά αυτό παραμένει σήμερα επέκταση του χεριού μου σε καθημερινή βάση. Θα το αφήσω ενδεχομένως για λίγες ώρες μέσα στην ημέρα, αλλά δεν θα σταματήσω να το χρησιμοποιώ. Θα πάμε μια φορά το χρόνο να βιώσουμε κάτι διαφορετικό και με έναν αέρα παρελθόντος, αλλά πολύ δύσκολα θα ξαναγίνει το παρόν μας.

Κάθε γενιά διαλαλεί πόσο καλύτερη, αγνότερη και πιο ενδιαφέρουσα ήταν η προηγούμενη. Εγώ, ένα παιδί του '80 που μεγάλωσα στα 90s, μιλάω με μια ανυπέρβλητη ζεστασιά για τα Thundercats που βλέπαμε, τα mixtapes που φτιάχναμε, τα CD που έπρεπε να μαζέψουμε λεφτά για να αγοράσουμε, και τη στεναχώρια που νιώθαμε όταν το βιβλιαράκι δεν είχε τους στίχους των τραγουδιών που δεν μπορούσαμε να καταλάβουμε. «Δεν τα έζησες εσύ αυτά» λέω σε μικρότερους, λες και ήμουν καμιά γκόμενα του Boticelli την εποχή της Αναγέννησης, ή λες και οι δικές μου εμπειρίες είναι για κάποιο λόγο ανώτερες και πιο ουσιαστικές από της επόμενης γενιάς που κλασικά «τα βρήκε όλα έτοιμα».

Αυτή είναι η υπεροχή που έχουν τα «δικά» μας παλιά. Αυτά που χρονολογούνται πριν την εποχή μας, δηλαδή τα άγνωστα, μπορούμε να τα φανταστούμε όπως εμείς επιθυμούμε, ή όπως τα έχουμε διαβάσει σε βιβλία ή δει σε ταινίες. Υπάρχει πάντα ένα κάποιο άλλοθι στο παρελθόν, και στην πραγματικότητα αυτό είναι που νοσταλγούμε: την ικανότητα να μετατρέψουμε κάτι που είτε δεν ζήσαμε είτε δεν αλλάζει σε κάτι ιδανικό.

Ας επιστρέψουμε όμως στην Plymouth και την έλλειψη drive-in. Χαζεύοντας την οριακά creepy φωτό του εγκαταλελειμμένου σινεμά στη Μαλακάσα αναρωτιέμαι για πόσα ζευγαράκια υπήρξε το ιδανικό άλλοθι του τότε παρόντος τους, όταν πια προβάλλονταν σχεδόν αποκλειστικά ερωτικές ταινίες. Το πραγματικό ερώτημα όμως είναι εάν άκουγα μια τέτοια ιστορία, ποια θα ήταν η διαφορά της από μια αντίστοιχη σημερινή ιστορία ενός νέου ζευγαριού που ερωτοτροπεί στο αυτοκίνητο; Α ναι, ξέχασα. Τότε ήταν αλλιώς. **A**



VINTAGE VS REALITY



AV

Υπάρχει πάντα ένα κάποιο άλλοθι στο παρελθόν, και στην πραγματικότητα αυτό είναι που νοσταλγούμε: την ικανότητα να μετατρέψουμε κάτι που είτε δεν ζήσαμε είτε δεν αλλάζει σε κάτι ιδανικό.





CITROËN 2CV 70 χρόνια μυθικής παρουσίας

Πριν από 70 χρόνια, στο 1948 Motor Show στο Παρίσι, το πιο δημοφιλές μοντέλο της Citroën παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στο κοινό

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**
Φωτογραφίες:
Citroën Media

Στην έκθεση αυτοκινήτου **Mondial de Paris 2018**, παράλληλα με τις τελευταίες καινοτομίες της, η Citroën προσφέρει μια θέση τιμής στο θρυλικό της 2CV, που παρουσιάζεται κάθετα σε ένα από τα τείχη του περιπτέρου της! Για έναν πολύ καλό λόγο: πριν από 70 χρόνια, στο 1948 Motor Show στο Παρίσι, το πιο δημοφιλές μοντέλο της Citroën παρουσιάστηκε για πρώτη φορά στο κοινό, που σε χρόνο «ντε-τε» το λάτρεψε.

Πάμε πίσω, λοιπόν, στο μεταπολεμικό Παρίσι, σε μία Ευρώπη που έβγαине από έναν εξαντλητικό πόλεμο. Οι κοινωνίες ήθελαν να δουν μπροστά και οι αυτοκινητοβιομηχανίες είχαν διττό σκοπό: από τη μία να δώσουν στο ταλαιπωρημένο κοινό πρακτικά αυτοκίνητα, ενώ από την άλλη έπρεπε να είναι ησοστά, πρακτικά και, αν όχι όμορ-

φα, συμπαθητικά. Αν δε είχαν και καινοτόμες τεχνολογίες, τότε ήταν ένα «πλήρες πακέτο»!

Salon de Paris 1948. Το Citroën 2CV αποκαλύπτεται μπροστά στον Πρόεδρο της Δημοκρατίας Vincent Auriol (φωτ. πάνω δεξιά: στο κέντρο με τα γυαλιά) και αφρνεί άναυδο όλον τον κόσμο. Ενώ κάποιοι κλειάζουν την ιδιαίτερη σιλουέτα του, άλλοι είδαν σε αυτό όλες τις ιδιότητες που εξακολουθούν να στερούνται πολλά μοντέλα της εποχής: απλότητα, ελαφρότητα, ευκινησία, άνεση, ευελιξία... Από τις πρώτες μέρες η εισροή παραγγελιών έδωσε μεγάλη αξία στη μάρκα και στους σχεδιαστές της. Ο André Lefebvre, επικεφαλής του γραφείου σχεδιασμού της Citroën, όντως εξοπλίζει το 2CV με πλήθος εξυπνων τεχνολογιών για την τότε εποχή: εμπρός τροχός, ευέλικτη



ανάρτηση με μεγάλες διαδρομές, αερόψυκτο δίκλιυδρο κινητήρα κ.λπ.

Στην πραγματικότητα, ήδη πριν από τον πόλεμο, από το 1936, γεννήθηκε το πρόγραμμα TPV (Toute Petite Voiture - Πολύ Μικρά Οχήματα) της Citroën. Στόχος; Να καταστεί το αυτοκίνητο ένα σύγχρονο προϊόν, χρήσιμο για το έργο του αγροτικού κοινού και προσιτό στις εργατικές τάξεις, σε μια εποχή που εξακολουθεί να θεωρείται ως πολυτελές αντικείμενο. Επομένως, η απλότητα, η λιτότητα και η εφευρετικότητα πρέπει να συνδυαστούν για την επίτευξη ενός βασικού χαρακτηριστικού, το οποίο δόθηκε ως κατεύθυνση στους σχεδιαστές του: «Ένα αυτοκίνητο που να μπορεί να μεταφέρει τέσσερα άτομα και ένα σακί με πενήντα κιλά πατάτες ή ένα βαρέλι, με μέγιστη ταχύτητα 60 χλμ./ώρα». Αποτέλεσμα: το πρώτο TPV ζύγιζε 370 κιλά άδαιο και το κόστος του είναι το ένα τρίτο του 11 CV. Είχε ακόμη και ένα μόνο φως μπροστά, επειδή η νομοθεσία της εποχής δεν απαιτούσε δύο!

Το 1939, περίπου 250 μοντέλα προπαραγωγής είναι έτοιμα για το Σαλόνι Αυτοκινήτου του Παρισιού, αλλά αυτό ακυρώνεται λόγω της κήρυξης πολέμου και τα οχήματα σκόπιμα καταστρέφονται ή κρύβονται. Μετά τον πόλεμο, η Citroën επαναφέρει το πρόγραμμα και κρίνεται απαραίτητο να περιμένει μέχρι το 1948 για να αποκαλύψει το μοντέλο 2CV στο Σαλόνι Αυτοκινήτου του Παρισιού.

Δημοφιλές με την ευγενή έννοια, το Citroën 2CV γίνεται ένα πραγματικό κοινωνικό φαινόμενο: όχημα των κτηνοτρόφων όπως και των ιερών, των πατέρων όπως και των φοιτητών, και γνωρίζει μια εξαιρετική σταδιοδρομία 42 ετών, με περισσότερα από 5,1 εκ. αντίτυπα (συμπεριλαμβανομένων των ημιφορτηγών) μέχρι το 1990. Σήμερα, το 2CV παραμένει μια εικόνα της ιστορίας των αυτοκινήτων και έχει πολλούς συλλέκτες σε όλο τον κόσμο. **A**



WE ARE ALL MADE OF WILD.



**NEO JEEP, RENEGADE. BORN TO BE WILD.
ΑΠΟ 18.900€**

Νέοι κινητήρες • Έως 180 ίππους • 4X4 με κοντή σχέση • 9τάχυτο • Αυτόματο



Jeep
THERE'S ONLY ONE



NISSAN LEAF

Στο επίκεντρο της ηλεκτροκίνησης

Το νέο, αμιγώς ηλεκτροκίνητο **Nissan Leaf**, αποτελεί την ενσάρκωση του Intelligent Mobility της Nissan, του οράματος της εταιρίας για την αλλαγή του τρόπου με τον οποίο τα αυτοκίνητα τροφοδοτούνται, οδηγούνται και ενσωματώνονται στην κοινωνία

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

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. Με την περγαμνή ότι αποτέλεσε το πρώτο αμιγώς ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο που μπήκε σε μαζική παραγωγή το 2010, δεν έθεσε απλά νέα δεδομένα στην κατηγορία των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, αλλά άλλαξε και τα δεδομένα της αγοράς.

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

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

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. Η μεγαλύτερη μπαταρία των 40 κιλοβατώραν διαμορφώνει την εμβέλεια του αυτοκινήτου στα 270 χιλιόμετρα, σε συνδυασμένο κύκλο οδήγησης και σύμφωνα με τα νέα ευρωπαϊκά πρότυπα εκπομπών και κατανάλωσης του WLTP.

Το νέο Nissan Leaf καθίσταται το πιο δημοφιλές ηλεκτρικό όχημα παγκοσμίως, μιας και από το 2010, χρονιά στην οποία ξεκίνησε η εμπορική διάθεση του μοντέλου πρώτης γενιάς, έχουν πωληθεί περισσότερα από 300.000 αυτοκίνητα. Σήμερα, κάθε 10 λεπτά πωλείται ένα νέο Leaf στη Γηραιά Ήπειρο!

TECH

Η Nissan εφοδιάζει το νέο Leaf με μία σειρά καινοτόμων τεχνολογιών και μέσω του Nissan Intelligent Driving βελτιώνει την οδηγική απόλαυση και ενισχύει το αίσθημα της ασφάλειας, μειώνοντας ταυτόχρονα το στρες του οδηγού. Η προηγμένη τεχνολογία υποστήριξης οδήγησης του Nissan Leaf, το ProPilot και το ProPilot Park, καθιστούν ξεκούραστη την οδήγηση σε βεβαρυσμένη κυκλοφορία και αντίστοιχα πανεύκολη τη

στάθμευση. Το πρωτοποριακό e-Pedal φέρνει μια νέα διάσταση στην οδήγηση, ενθουσιάζοντας τους οδηγούς και προσφέροντάς τους τη δυνατότητα να επιταχύνουν και να επιβραδύνουν, χρησιμοποιώντας μόνο ένα πεντάλ. Οι επιβάτες του νέου 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!

NISSAN INTELLIGENT INTEGRATION

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, μέσω της σύνδεσης της ισχύος της μπαταρίας του αυτοκινήτου με τις κοινωνικές υποδομές, μέσω της τεχνολογίας V2G.

ΑΞΙΑ

Η τιμή του νέου Nissan Leaf, ξεκινά από τις €32.990 για την έκδοση Acenta. **A**



K O N A

BY HYUNDAI



Το οδηγείς. Σε συναρπάζει.

KONA by Hyundai. Από 16.590€



5 ΕΠΙΔΕΞΙΑΣ ΕΙΣΤΥΧΗ
ΧΩΡΙΣ ΟΡΙΑ ΧΛΜ

Η 5ετής Εργασιακή Εγγύηση Απεριορίστων Χιλιομέτρων της Hyundai ισχύει μόνο για αυτοκίνητα Hyundai που έχουν αρχικά 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



MERCEDES-BENZ A-CLASS

Σημείο αναφοράς στην compact κατηγορία

Η νέα Mercedes-Benz A Class διατηρεί τον νεανικό και δυναμικό της χαρακτήρα, ενώ είναι τεχνολογικά προηγμένη, πιο πολυτελής, πιο μεγάλη και πιο άνετη από ποτέ

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

H τέταρτη γενιά της Mercedes-Benz A-Class δεν είναι απλά «ακόμα ένα» διασυνδεδεμένο (connected) όχημα. Έχει πετάξει 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 επίκεντρο της φιλοσοφίας της. Ένα επίσης βασικό δεδομένο που χαρακτηρίζει την τέταρτη γενιά της Mercedes-Benz A-Class είναι ότι πρόκειται για το μοντέλο που επανακαθορίζει την έννοια της σύγχρονης πολυτέλειας στην compact κατηγορία με ατού τον εσωτερικό σχεδιασμό και την πρωτοποριακή τεχνολογία της. Πρόκειται δηλαδή για το αυτοκίνητο που προσαρμόζεται στον οδηγό του, επικοινωνεί κυριολεκτικά μαζί του και μαθαίνει από αυτόν. Επί της ουσίας, αυτή τη στιγμή η νέα A-Class φαίνεται να μην έχει αντίπαλο στην κατηγορία των πολυτελών μικρομεσαίων.

DESIGN

Η спор εμφάνιση του μοντέλου έχει ενισχυθεί σε όλα τα επίπεδα, ενώ οι χώροι, η χρησιμότητα και η λειτουργικότητά του έχουν βελτιωθεί σημαντικά. 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. Το ταμπλό οργάνων και το κόκπιτ προσδίδουν στιλ «avant-garde», γεγονός που δημιουργεί μία μοναδική αρχιτεκτονική, ενώ οι δύο οθόνες στο ταμπλό φτάνουν έως τις 10,25 ίντσες (26 cm) για να δημιουργήσουν ένα εντελώς αυτόνομο κόκπιτ ευρείας οθόνης. Να σημειώσουμε εδώ ότι το εσωτερικό είναι και ιδιαίτερα ευρύχωρο για τους επιβάτες συνολικά, μιας και έχει αυξηθεί ο ωφέλιμος χώρος

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

TECH

Μπορεί να θεωρούμε ότι ένα premium μοντέλο θα είναι πλήρες τεχνολογικών καινοτομιών, αλλά αυτό που εισάγει στη νέα αυτοκινητιστική πραγματικότητα η νέα A-Class 4ης γενιάς είναι το νέο σύστημα Multimedia MBUX (Mercedes-Benz User Experience) που δέχεται φωνητικές εντολές. Πρόκειται για ένα εντυπωσιακό σύστημα το οποίο διαθέτει τεχνητή νοημοσύνη, καταλαβαίνει την προφορά του οδηγού του, ενώ «μαθαίνει» τις συνήθειές του. Ο τρόπος που λειτουργεί είναι πραγματικά εντυπωσιακός



όντας σε θέση να απαντήσει άμεσα σε πολλά πιθανά και απίθανα ερωτήματα. Στον μεγάλο υπερπλήρη κατάλογο με τα συστήματα υποστήριξης του οδηγού, αναφέρουμε μεταξύ άλλων τα: Ενεργή υποβοήθηση διατήρησης λωρίδας κυκλοφορίας, Active Brake Assist, Αερόσακος γονάτων οδηγού,

Mercedes-Benz σύστημα κλήσης έκτακτης ανάγκης, Μονάδα επικοινωνιών (LTE) για τη χρήση υπηρεσιών Mercedes me connect, Χειριστήρια αλλαγής ταχυτήτων στο τιμόνι, Cruise Control - Σύστημα ρύθμισης ταχύτητας, Thematic-σύστημα κλιματισμού, Προεγκατάσταση ψηφιακού ραδιοφώνου, Δερμάτινο τιμόνι νέας γενιάς με πλήκτρα αφής και ενσωματωμένο Cruise Control, Touchpad, MBUX σύστημα πολυμέσων Connect 20 κ.ά.

Αυτό που χαρακτηρίζει και αντιπροσωπεύει τη νέα A-Class είναι το γεγονός ότι επαναπροσδιορίζει εντελώς τη σύγχρονη πολυτέλεια στη συμπαγή κατηγορία και απογειώνει την εσωτερική διακόσμηση.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Τη νέα A-Class κινούν δύο νέοι βενζινοκινητήρες, ο τετρακύλινδρος 1.4 λίτρων απόδοσης 163 ίππων, με σύστημα απενεργοποίησης κυλίνδρων, διαθέσιμος με το νέο αυτόματο κιβώτιο 7G-DCT ή χειροκίνητο 6 σχέσεων, και ο τετρακύλινδρος 2-λιτρος των 224 ίππων, ενώ διαθέσιμος είναι και ο νέος τετρακύλινδρος diesel 1.5 λίτρων των 116 ίππων με κιβώτιο ταχυτήτων διπλού συμπλέκτη 7G-DCT, με βελτιωμένο υπερσυμπιεστή (turbocharger), ψύξη νερού και μειωμένο βάρος.

TIMES

Σε επίπεδο τιμών, η νέα A-Class A 180 163hp αρχίζει από €27.860, η A 200 163hp από €32.605, η A 250 Auto από €44.120 και η A 180 d Auto 116hp από €32.388. **A**





Innovation
that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

NISSAN QASHQAI

ΝΕΟΙ ΕΞΕΛΙΓΜΕΝΟΙ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ

BENZINΗΣ 1.3L 140PS & 160PS ΚΑΙ DIESEL 1.5L 116PS



ΤΟ ΚΟΡΥΦΑΙΟ, ΑΚΟΜΑ ΚΑΛΥΤΕΡΟ

Με νέους εξελιγμένους κινητήρες νέας γενιάς, βενζίνης 1.3L που προσφέρει καλύτερη απόδοση από ποτέ, με 140 και 160 ίππους, και κινητήρα diesel 1.5L με 116 ίππους, 7-τάχυτο αυτόματο κιβώτιο DCT διπλού συμπλέκτη, τεχνολογίες Nissan Intelligent Mobility, σύστημα ProPILOT και νέο σύστημα πληροφόρησης και ψυχαγωγίας NissanConnect A-IVI, συμβατό με όλα τα smartphones, το Nissan Qashqai γεμίζει κάθε ρόλη με αυτοπεποίθηση, σε κάθε περίπτωση. Και του αποδεικνύει πως το κορυφαίο έγινε ακόμα καλύτερο!

Μάθε περισσότερα σε μια Έκθεση Nissan ή στο www.nissan.gr

ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε.
www.nissan.gr



INTELLIGENT LANE
INTERVENTION



INTELLIGENT CRUISE
CONTROL



INTELLIGENT DISTANCE
CONTROL



ΠΡΟΣΠΕΡΝΩΝΤΑΣ ΤΗ ΖΩΗ

Η εθνική φαινόταν ατελείωτη μπροστά μας. Οι ζώνες κρατούσαν τα σώματά μας ασφαλή, στη θέση τους. Οι αερόσακοι ήταν το Plan B.

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

Η Νεφέλη είχε κατέβει να πάρει καφέ και κάτι γλυκό που της είχα ζητήσει.

Εγώ έστριβα ένα τσιγάρο και την περιμένα. Άνοιξε την πόρτα του αυτοκινήτου, την ώρα που εγώ είχα χαθεί σε σκέψεις του προηγούμενου ταξιδιού που είχα κάνει.

«Αχ, ρε Νεφέλη», της είπα ενοχλημένη.

«Δανάη, δεν μας παρατάς; Φάε το κρουασάν σου και πρέμπσε λίγο. Έχεις πάθει ψύχωση».

«Ντόνατ δεν είχε;»

Σε αυτό το σημείο η Νεφέλη απάντησε με μια χειρονομία εκφράζοντας τη βαθύτατη δυσανεμία της στην αναισθησία μου. Γύρισα, λοιπόν, τη μίζα και φύγαμε. Η ώρα ήταν 1.37 π.μ., ο προορισμός μας ένα μικροσκοπικό χωριό της Λακωνίας και η ακατάλληλη ώρα αποτέλεσμα μιας παρορμητικής απόφασής εκ μέρους μου, και μιας θυσίας εκ μέρους της.

«Κάνε το τσιγάρο σου πριν βρούμε εθνική, θα μας τρελάνει ο αέρας μετά», είπε η Ζαν Ντ' Αρκ.

«Μου φαίνεται έπρεπε να 'χες πάρει και εσύ κάτι να φας», της απάντησα.

«Είσαι ηλίθια. Λοιπόν, ξεκίνα, σ' ακούω».

«Δεν είμαι έτοιμη ακόμα. Ας πούμε κάτι άλλο».

«Δανάη, ήρθες και με απήγαγες μες στα άγρια μεσάνυχτα με τις πιτζάμες μου, μέσα στις οποίες σου πήρα κρουασάν παρεμπιπτόντως, και με σέρνεις σ' ένα κωλοχώρι στη μέση του πουθενά. Start talking».

«Ε όχι και κωλοχώρι το Γεωργίτσι, το μπαλκόνι του Ταΰγετου!»

«Θα σε βαρέσω», είπε γελώντας.

Η Νεφέλη ήταν ένας άκρως λογικός άνθρω-

πος, σε σημείο που εάν δεν την ήξερες, την έλεγες και αναισθητη. Η πλήρης αντικειμενικότητα της με κούραζε κάποιες φορές, αλλά μπορούσα να βασιστώ επάνω της ό,τι και αν συνέβαινε, και αυτό μου αρκούσε.

«Δε θα 'ναι η πρώτη φορά», της απάντησα κοιτάζοντας μπροστά χαρούμενη που την είχα δίπλα μου. «Πώς αλλάζει η σχέση μας με τον χωροχρόνο, όταν είμαστε εν κινήσει;» τη ρώτησα μετά από λίγα λεπτά.

«Για εκείνον είμαστε μάλλον αδιάφοροι, για εμάς αλλάζει η οπτική. Μετράμε τον χρόνο αλλιώς, όταν τον εκμεταλλευόμαστε. Εάν τώρα κοιμόμασταν δεν θα μας απασχολούσε καν, ενώ αυτή τη στιγμή είμαστε συνειδητά γνώστες της ύπαρξής του».

«Και τι κερδίζουμε μ' αυτή τη γνώση;»

Είχε σκύψει να βγάλει το μπουκαλάκι νερό απ' τη σακούλα στα πόδια της. Δεν είχε πάρει καφέ.

«Θες λίγο νεράκι;» με ρώτησε.

«Σε λίγο, να τελειώσω πρώτα το τσιγάρο».

«Με τη γνώση την ίδια τίποτα» συνέχισε, «με την πράξη κερδίζουμε και μετράμε λίγες ακόμα αναμνήσεις. Μπαίνουν στο αρχείο της ζωής μας. Λίγα χρόνια μετά θα είμαστε ευγνώμονες για αυτές».

«Γι' αυτό ήρθες απόψε μαζί μου;», τη ρώτησα ενώ έκανα την τελευταία τζούρα του τσιγάρου.

«Μεταξύ άλλων, ναι».

«Πόσες ζωές έχουμε, ρε Νεφέλη;»

«Εάν αφαιρέσεις τα παιδικά μας χρόνια και τα βαθιά γεράματα, λιγότερες από μία».

«Τι μας καθιστά τόσο στάσιμους, λοιπόν;»

«Η πεποίθηση ότι έχουμε άλλες 10».

«Και τι είναι χειρότερο; Να μένεις κολλημένος σε παλιές αναμνήσεις ή να μη φτιάχνεις καινούργιες;»

«Να περιμένεις τις παλιές να ξανάρθουν αυτούσιες, και να πιστεύεις ότι οι καινούργιες δεν θα μπορέσουν ποτέ να είναι ισάξιες ή καλύτερες».

Παραμείναμε σιωπηλές μέχρι να βρούμε εθνική. Το CD που είχα βάλει από το πρωί ήταν στο 7ο τραγούδι. Ακουγόταν περισσότερο ως θόρυβος, παρά ως μουσική.

«Θες να βάλεις κάτι άλλο;» της είπα κάποια στιγμή πριν τα πρώτα διόδια.

«Όχι, δεν έχω διάθεση να ακούσω μουσική».

«Γι' αυτό λοιπόν μένουμε μετέωροι;» συνέχισα.

«Γι' αυτό μένουμε άεργοι. Γιατί περιμένουμε να έρθουν και ξεχνάμε ότι πρέπει να τις δημιουργήσουμε».

«Μα ακόμα και όταν έρθουν είμαστε τόσο τυφλοί απ' το παρόν, που τις διώχνουμε στην προσπάθεια να ζήσουμε».

Η εθνική φαινόταν ατελείωτη μπροστά μας. Ξεκινούσαμε τώρα την ανάβαση που θα μας έβγαζε στη σήραγγα όπου θα μπαίναμε σ' ένα βουνό σμιλεμένο εσωτερικά. Έμοιαζε με δίοδο, ένα μονοπάτι φυγής, μια παράκαμψη χωροχρόνου. Οι ζώνες κρατούσαν τα σώματά μας ασφαλή, στη θέση τους. Οι αερόσακοι ήταν το Plan B. Η αρρωστημένη για εμάς τους αστικούς τύπους σιωπή στο κωλοχώρι, Plan C.

«Και μετά, Δανάη;»

«Μετά ξαναπέφτουμε για ύπνο». **A**



Έμοιαζε με δίοδο, ένα μονοπάτι φυγής, μια παράκαμψη χωροχρόνου. Οι ζώνες κρατούσαν τα σώματά μας ασφαλή, στη θέση τους.



ΝΕΟ «ΥΠΕΡΗΧΗΤΙΚΟ» FORD FOCUS**Το πιο καινοτόμο, δυναμικό και συναρπαστικό Ford όλων των εποχών**

Το νέο, μεσαίο, οικογενειακό **Focus** είναι πιο κομψό και ευρύχωρο από ποτέ, ενώ διαφορετικές νέες εκδόσεις περιλαμβάνουν το πολυτελές **Vignale** και το **Active** με στοιχεία δανεισμένα από SUV

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Στην **πραγματικότητα, το νέο, μεσαίο, οικογενειακό Ford Focus** είναι πιο κομψό, ευρύχωρο και πιο άρτιο από ποτέ.

Και ως τέτοιο δεν θα μπορούσε να είναι ένα ακόμα απλό hatchback, παρά επιβαλλόταν να είναι προσιτό και από άλλες ομάδες αγοραστών με εντελώς σύνθετα, όσο και «διαμετρικά» αντίθετα ζητούμενα. Έτσι, το νέο Ford Focus διατίθεται μεν στο κλασικό πεντάθυρο hatchback, στο πρακτικό wagon και στο παραπέμπον σε crossover Focus Active, αλλά και σε διαφορετικές εκδόσεις, κάθε μία με τη δική της προσωπικότητα, όπως το κομψό Focus Titanium, το σπορ Focus ST-Line και το πολυτελές Focus Vignale.

FOCUS ON

Το νέο Focus είναι από τα πιο απολαυστικά στην οδήγηση μεσαία αυτοκίνητα και πιο άνετο από ποτέ, με νέα επιλέξιμα προφίλ οδήγησης (Drive Modes) και προηγμένες τεχνολογίες ανάρτησης, με έμφαση στο απόλυτα οδηγοκεντρικό στίλ, κάτι που αποτελεί σημείο αναφοράς και για τις τέσσερις γενιές Focus.

Το προηγμένο, ανεξάρτητο σύστημα πίσω ανάρτησης προσφέρεται για πρώτη φορά με Continuously Controlled Damping, που κάθε 2 χιλιοστά του δευτερολέπτου παρακολουθεί δεδομένα της ανάρτησης, του αμαξώματος, του συστήματος διεύθυνσης και των φρένων, και προσαρμόζει την απόκριση της ανάρτησης για βέλτιστη ποιότητα κύλισης.

Ανάμεσα στα συστήματα υποστήριξης του οδηγού, εξάρουμε την τεχνολογία head up display από μαχητικό αεροσκάφος(!) ενώ συναντούμε το Adaptive Cruise Control, το Stop & Go, το Speed Sign Recognition, το Lane-Centring που βοηθά στη μείωση του στρες σε μεγάλα ταξίδια, διατηρώντας το όχημα στο κέντρο της λωρίδας του, το Adaptive Front Lighting System με Predictive curve light (προληπτικός φωτισμός στρωφών) και Sign-based light (φωτισμός ανάλογα με την οδική

σήμανση) που για πρώτη φορά προσαρμόζει εκ των προτέρων τις δέσμες των προβολέων για μέγιστη ορατότητα πριν το όχημα φτάσει σε μία στροφή, διασταύρωση ή κυκλικό κόμβο.

Τέλος, οι επιλογές συνδεσιμότητας και ψυχαγωγίας περιλαμβάνουν FordPass Connect modem, ασύρματη φόρτιση, SYNC 3 με οθόνη αφής και φωνητική ενεργοποίηση και ηχοσύστημα B&O Play.

DESIGN

Η σπορ σιλουέτα του νέου Focus είναι η πιο αεροδυναμική στην κατηγορία του. Αθλητικό και

Το νέο Focus είναι το καλύτερο Ford που κατασκευάστηκε ποτέ με τεχνολογίες αυτόνομης οδήγησης επιπέδου 2, όντας ο ενδιάμεσος σταθμός στο ταξίδι προς τα πλήρως αυτόνομα οχήματα.

δυναμικό με μακρύ καπό και μυώδες πίσω τμήμα, προσφέρει περισσότερο χώρο για επιβάτες και αποσκευές, ενώ όλοι ωφελούνται από το μεγαλύτερο πλάτος του εσωτερικού πίσω, μιας και ο χώρος για τους ώμους έχει αυξηθεί κατά 6 cm, ο δε χώρος αποσκευών του νέου Focus διαμορφώνεται από 341 έως 1.320 λίτρα με την απλοποιημένη αναδίπλωση των πίσω καθισμάτων.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να επιλέξουν από την οικογένεια βενζινοκινητήρων Ford EcoBoost



με ισχύ από 85 έως 182 ίππους και προβλεπόμενες εκπομπές CO2 από περίπου 107 g/km. Επίσης, διαθέσιμος είναι ο πετρελαιοκίνητος Ford EcoBlue diesel με ισχύ από 95 έως 150 ίππους, και προβλεπόμενες εκπομπές CO2 από περίπου 91 g/km. Οι κινητήρες αυτοί συνδυάζονται με χειροκίνητα εξατάχυτα κιβώτια που είναι ομαλά και αθόρυβα σε λειτουργία και ένα νέο, οκτατάχυτο αυτόματο που προσαρμόζεται σε διαφορετικά οδηγικά στίλ για πιο γρήγορες αλλαγές σχέσεων.

ΚΟΣΤΙΖΕΙ

Η τιμή εκκίνησης της βασικής έκδοσης Trend με τον 3-κύλινδρο κινητήρα βενζίνης 1.0 EcoBoost 125 PS αρχίζει από τις €17.894, ενώ η αντίστοιχη με τον επίσης τρικύλινδρο diesel 1.5 EcoBlue των 95 ίππων από €19.901. **A**

#KAROQYOURWORLD



ΝΕΟ ŠKODA KAROQ.

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

Από 19.480€ ή 199€/μήνα



4 ΧΡΟΝΙΑ

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





ŠKODA

Ρύπανση CO₂ (g/km): 117-138, κατανάλωση (l/100km) εντός 4,9-6,1, εκτός 4,3-5,0, μιστή 4,4-5,6 

Kosmocar
Αποκλειστικοί Εισαγωγείς



KIA CEED

Προηγμένες τεχνολογίες άνεσης, διασύνδεσης και ασφάλειας

Η 3η γενιά του κορεατικού μικρομεσαίου της **Kia** έρχεται να συνεχίσει την πορεία του δημοφιλούς μοντέλου της, το οποίο διαμορφώθηκε και εξελίχθηκε στο σχεδιαστικό κέντρο της μάρκας στη Φρανκφούρτη και «χτυπάει» κορυφή!

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το **Kia Ceed** αποτέλεσε τον κεντρικό άξονα της μάρκας στην Ευρώπη για περισσότερο από μια δεκαετία. Χαμηλότερο, φαρδύτερο και με πιο μεγάλο πίσω πρόβολο, το νέο Ceed αρχικά θα είναι διαθέσιμο με πεντάθυρο αμάξωμα (μελλοντικά η γκάμα του θα διευρυνθεί με τις εκδόσεις GT, GT-Line και station wagon) και σε 12 διαφορετικά χρώματα.

Το εσωτερικό του νέου Ceed είναι πιο εργονομικό και ποιοτικό, η λειτουργικότητα και σχεδίαση επιτρέπει στο ταμπλό να απελευθερώνει περισσότερο χώρο για τους εμπρός επιβάτες και παράλληλα να διασφαλίζει καλύτερο περιμετρικό έλεγχο. Παράλληλα, διαθέτει ένα μεγαλύτερο χώρο αποσκευών που φτάνει σε χωρητικότητα τα 395 λίτρα – από τους κορυφαίους στην κατηγορία –, ενώ οι πίσω επιβάτες απολαμβάνουν περισσότερο χώρο για τους ώμους τους. Αντίστοιχα οι μπροστά νιώθουν πιο άνετα χάρη στον περισσότερο αέρα πάνω από τα κεφάλια τους, αφού και η θέση οδήγησης είναι τοποθετημένη χαμηλότερα.

Το εσωτερικό του διαθέτει μια πληθώρα νέων τεχνολογιών που εξασφαλίζουν στους επιβάτες ακόμα πιο εύκολες και άνετες μετακινήσεις. Το εξελεγμένο σύστημα infotainment είναι διαθέσιμο με «ελεύθερες» προεξέχουσες οθόνες 5 και 7 ιντσών, καθώς και με οθόνη 8 ιντσών όταν υπάρχει λειτουργία πλοήγησης, ενώ ένα σύστημα επιλογής προγραμμάτων οδήγησης (Drive Mode Select system) θα επιτρέπει στους κατόχους του νέου Ceed να προσαρμόζουν την οδηγική τους εμπειρία επιλέγοντας τις Normal ή τις Sport ρυθμίσεις.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Το νέο Ceed εφοδιάζεται από μια ευρεία γκάμα κινητήρων, οι οποίοι έχουν επιλεγεί προκειμένου να καλύπτουν τις ανάγκες διαφορετικού προφίλ αγοραστών. Αναφέρουμε την αναβαθμισμένη έκδοση του κινητήρα 1.0 T-GDi της Kia, ο οποίος αποδίδει 120 ίππους, καθώς και τον νέο 1.4 T-GDi. Ο νέος κινητήρας 1.4 T-GDi αντικαθιστά τον 1.6 GDI και αποδίδει 140 ίππους, δηλαδή 4% μεγαλύτερη ισχύ σε σχέση με τον προκάτοχό του παρά το μικρότερο κυβισμό του, ενώ διαθέσιμος θα είναι και ένας ατμοσφαιρικός 1.4 MPI (multi-point injection) με 100 ίππους. Σε diesel κινητήρες υπάρχουν διαθέσιμος ο νέος κινητήρας πετρελαίου πρόσφατων προδιαγραφών εκπομπής ρύπων Euro 6d TEMP των 1.6 λίτρων με 115 με 136 ίππους. Όλοι οι κινητήρες συνδυάζονται με μηχανικά κιβώτια 6 σχέσεων, ενώ οι νέοι 1.4 T-GDi και 1.6 CRDi θα είναι διαθέσιμοι και με το αυτόματο κιβώτιο



διπλού συμπλέκτη 7 σχέσεων της Kia. Αξίζει να σημειώσουμε ότι οι νέοι κινητήρες και το από λευκό χαρτί νέο πλαίσιο του Ceed, αλλά και η άψογα ρυθμισμένη ανάρτηση, δημιουργούν ένα από τα πιο οδηγοκεντρικά και προηγμένα αυτοκίνητα της κατηγορίας.

Σε επίπεδο συστημάτων ασφαλείας, μεταξύ άλλων συναντάμε όλες τις προηγμένες τεχνολογίες υποβοήθησης του οδηγού, ενώ το νέο Ceed είναι το πρώτο Kia που πωλείται στην Ευρώπη και είναι διαθέσιμο και με σύστημα ακολούθησης λωρίδας κυκλοφορίας με τεχνολογία αυτόνομης οδήγησης level 2.

ΤΙΜΕΣ

Οι τιμές του Kia Ceed αρχίζουν από €16.890 (Ceed 1.4 100 ίππων), η έκδοση 1.0 120 ίππων από €18.390, ενώ σε επίπεδο πετρελαιοκινητήρων η έκδοση 1.6d 115 ίππων από €21.490 ευρώ. Φυσικά, το νέο Kia Ceed καλύπτεται από την υπόσχεση ποιότητας της Kia, μέσω της πρωτοποριακής για όλη την αυτοκινητοβιομηχανία εγγύηση των 7 ετών ή 150.000 χιλιομέτρων. **A**

Στο Ceed ανήκει το 16% από τις συνολικές πωλήσεις της Kia στην Ευρώπη και μαζί με το Sportage αποτελούν τα δημοφιλέστερα μοντέλα της μάρκας από το 2012, ενώ είναι το πρώτο Kia με τεχνολογία αυτόματης οδήγησης «Level 2».



Αποκτήστε το ΟΛΥΜΠΙΑ PASS δωρεάν και κερδίστε



- Εκπτώσεις έως 60%
- Εύκολη μετακίνηση σε ακόμα 4 συνεργαζόμενους αυτοκινητόδρομους*
- Εύκολη και γρήγορη διέλευση από τους σταθμούς διοδίων, χωρίς καθυστέρηση
- **Online Υπηρεσίες:** Αυτονομία στη διαχείριση του λογαριασμού σας 24 ώρες το 24ωρο.

Και όλα αυτά χωρίς κανένα κόστος για εσάς, αφού σας στέλνουμε το O-pass με courier εντελώς δωρεάν στη διεύθυνση που θα δηλώσετε!



Απλά

- καλέστε στο **22960 95555** (Δευτέρα- Παρασκευή 08.00-18.00) ή
- συμπληρώστε την αίτηση ηλεκτρονικά στο **www.olympiaodos.gr** στο banner **O-pass** ή
- επισκεφτείτε ένα από τα Σημεία Εξυπηρέτησης Πελατών (ΣΕΠ) της Ολυμπίας Οδού και θα παραλάβετε τον πομποδέκτη επιτόπου!

Για την αίτηση είναι απαραίτητα τα προσωπικά σας στοιχεία και τα στοιχεία του οχήματος ή των οχημάτων για τα οποία θέλετε να αποκτήσετε πομποδέκτη O-pass.



* Αττική Οδός, Μορέας (Κόρινθος- Κολαμάτα), Γέφυρα Ρίου Αντιρρίου, Αυτοκινητόδρομος Αιγαίου (Μαλιακός- Κλειδί).



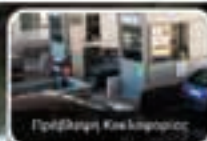
Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
Ενίσχυση της Προσκλησιμότητας

Επενδύοντας στο μέλλον σας

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Δείτε τις υπηρεσίες μας στο:
www.olympiaodos.gr



YouTube
Ολυμπία Οδός ΑΕ.



VW T-ROC

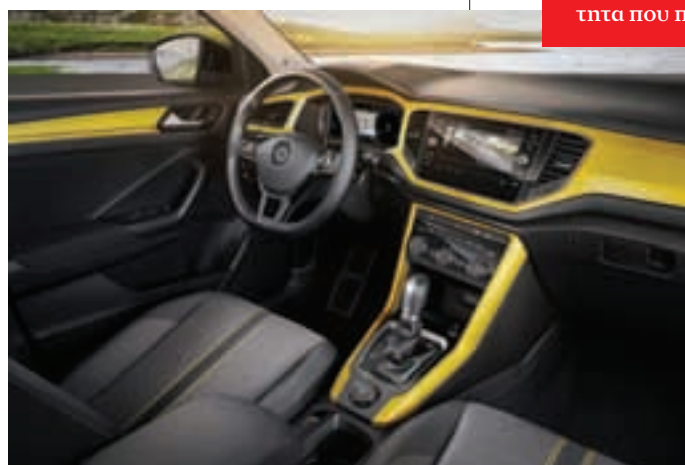
Compact διαστάσεις και πολλές επιλογές εξατομίκευσης

Ενδεικτικό του πόσο νεωτεριστική αύρα είναι για την ίδια τη μάρκα η εμφάνιση του **T-Roc** στην παγκόσμια αγορά, είναι το γεγονός του ότι εστιάζει στους νεωτερισμούς με τους οποίους το νέο της μοντέλο εισέρχεται στον στίβο της αγοράς

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Η παρουσία του **T-Roc** στην παγκόσμια αγορά είχε τη λογική να καλύψει η Volkswagen το κενό που εντοπιζονταν στη δημοφιλή κατηγορία των SUV, κάτω από το μεγαλύτερο Tiguan, και με στόχο να κάνει ένα μεγάλο άλμα στις πωλήσεις. Τα μικρά SUV είναι η νέα τάση στο χώρο του αυτοκινήτου, και πλέον διαπιστώνεται ευρέως ότι 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.

Με το T-Roc, λοιπόν, αρχικά μεγαλώνει η γκάμα των SUV της Volkswagen, με το μοντέλο να εντάσσεται στην κατηγορία των compact SUV. Επιπλέον, θα πρέπει να αναφέρουμε, αν όχι να αναλύσουμε, 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 – 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 μπροστινή 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 κατανέμεται ανάμεσα σε μπροστά και πίσω τροχούς μέσω ενός ηλεκτρονι-

κά ελεγχόμενου πολύδισκου συμπλέκτη με βάση τις ανάγκες της κίνησης – η εστίαση βρίσκεται στην ανάγκη διατήρησης βέλτιστης πρόσφυσης, και ως εκ τούτου οδηγικής 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

Η Volkswagen συμπληρώνει τη σειρά των SUV – που απαρτίζεται από τα Touareg, Tiguan, Tiguan Allspace – με το T-Roc, ένα crossover μοντέλο που συνδυάζει την επιβλητικότητα ενός SUV με τον δυναμισμό ενός compact hatchback, με καινοτόμες γραμμές, οροφή σε στιλ κουπέ, αισθητά φαρδύτερο μπροστινό μέρος και απείριτες αναλογίες.

Είναι εφοδιασμένο με μία μεγάλη γκάμα συστημάτων υποστήριξης οδηγού από τη στάνταρ κιάλας έκδοση, ενώ είναι διαθέσιμα προαιρετικά συστήματα ενημέρωσης και ψυχαγωγίας με κρυστάλλινη οθόνη και τη νέα γενιά του πλήρως ψηφιακού πίνακα οργάνων Active Info Display. Στα μηχανολογικά, έχουμε να διαλέξουμε από έξι υπερτροφοδοτούμενους κινητήρες, βενζίνης TSI και diesel TDI με ισχύ από 115 ίππους ως 190 ίππους.

Οι κινητήρες των 190 ίππων μάλιστα συνδυάζονται με τετρακίνηση 4Motion και το γνωστό μας πλέον αποδοτικό αυτόματο κιβώτιο DSG 7 ταχυτήτων ως στάνταρ.

Μπορεί εξωτερικά οι compact διαστάσεις να μη μαρτυρούν την εσωτερική ευρυχωρία, πλην όμως το T-Roc είναι τεράστιο εσωτερικά, με χαρακτηριστική άνεση για πέντε επιβάτες, ενώ έχει και τον μεγαλύτερο χώρο αποσκευών στην κατηγορία του,

ήτοι 445 λίτρα.

Τέλος, το T-Roc Design pack (με δίχρωμο ντιζάν ως στάνταρ) και το T-Roc Sport pack (δίχρωμο ντιζάν 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 για τη βενζινοκίνητη έκδοση T-Roc 1.0 TSI 115PS Discover, και από €26.700 για την diesel έκδοση T-Roc 2.0 TDI 150PS Advance 4Motion που είναι και τετρακίνητη. **A**



NEO CEED



The Power to Surprise

Δεν είναι έκπληξη. Είναι εξέλιξη.

Με οδηγική συμπεριφορά που εκπλήσσει, με τα πιο προηγμένα συστήματα ασφαλείας στην κατηγορία του και με κινητήρες Euro 6 D-Temp, βενζίνης από 100-204hp και Diesel από 115-136hp, το νέο Kia Ceed έχει ήδη κερδίσει τους ειδικούς και μια θέση στην κορυφή της κατηγορίας του. Αυτό είναι εξέλιξη.

Γνωρίστε το κι εσείς από κοντά, σε μια έκθεση Kia.



KIA ΕΛΛΑΣ ΑΒΕΕ
Βιλτανιώτη 31, Κηφισιά
Τηλ. 210 5507 000



Car lovers ή Raw exhibionists;

Γνωρίζεις ότι δεν θα κάνεις το καλύτερο σεξ της ζωής σου στο αμάξι, υπάρχει όμως μια διαστροφή στην επιθυμία να προσπαθήσεις

Της **Λυδίας Αλικάκου**

Οι σκηνές σεξ σε ταινίες έχουν υπάρξει ως επί των πλείστων συγκαλυμμένες και συντηρητικές. Αυτές που έλαβαν μέρος σε αυτοκίνητο είναι ακόμα λιγότερες. Με εξαίρεση τον «Τιτανικό» και τη σκηνή όπου η Ρόουζ ακουμπάει το χέρι της στο υγρό παράθυρο αφήνοντάς το να γλιστρήσει, δεν μπορούσα να σκεφτώ καμία άλλη που να είδα πρόσφατα. Έσπευσα, λοιπόν, να ψάξω λίστες. Αρχικά εξεπλήγην όταν είδα ότι οι περισσότερες αναφερόμενες ήταν από ταινίες της δεκαετίας του '80 και του '90, πολλές από αυτές «κακές», κατά τα λεγόμενα των αρθρογράφων, που φάνηκε να σώθηκαν έστω και λίγο από την ερωτική σκηνή τους.

Ας τα πάρουμε, όμως, από την αρχή. Τι σκοπό εξυπηρετεί μια ερωτική σκηνή σε μια ταινία και δη στο αυτοκίνητο; Καταρχάς εξαρτάται από το ύφος της ταινίας, το είδος της, τον ρυθμό και την «ευφυΐα» της. Οι δύο πιο σεξουαλικά πιπεράτες ταινίες που μου έρχονται στο μυαλό είναι και οι δύο ισπανικές: «*Y tu mamá también*» και «*Sexy Lucía*». Στην πρώτη υπάρχει και μια ερωτική σκηνή στο πίσω κάθισμα του αυτοκινήτου, η οποία είναι περισσότερο ρεαλιστική παρά διεγερτική. Αγαρμπες κινήσεις στην προσπάθεια αφαίρεσης ρούχων, άβολες στάσεις λόγω περιορισμένου χώρου, βιασύνη λόγω φόβου έκθεσης. Αυτό δεν είναι το σεξ στο αυτοκίνητο; Είτε μια ύστατη λύση ανάγκης, είτε βιασύνης υποκινούμενη από λύσσα και ανυπομονησία. Γνωρίζεις ότι δεν θα κάνεις το καλύτερο σεξ της ζωής σου

στο αμάξι, υπάρχει όμως μια διαστροφή στην επιθυμία να προσπαθήσεις.

Υπάρχουν πολλές παράμετροι που πρέπει να λάβεις υπόψη, είτε ετοιμάζεσαι να το επιχειρήσεις είτε να γράψεις μια σκηνή για το σενάριο. Κάποιες παράμετροι είναι ίδιες και άλλες διαφέρουν. Πώς θα βγάλεις τα ρούχα, θα 'σαι στο μπροστά ή στο πίσω κάθισμα, θα το κάνεις εν κινήσει, θα 'χει κοντά κόσμο, τα παράθυρα θα είναι κλειστά ή ανοικτά, μουσική θα βάλεις ώστε να καλύψεις τους ζωώδεις ήχους προετοιμασίας ή θα απολαύσεις την ωμότητά τους;

Η λίστα στην οποία κατέληξα, αφού παρακολούθησα δεκάδες σε χαμηλή ένταση, είχαν μόνο έναν κοινό παρανομαστή. Έβγαζαν κάτι αυθεντικό, ακόμα και μέσα από την υπερβολή τους: ένα κομμάτι διαλόγου – «*τελείωσες εσύ*» – («*Crash*», 1996), μια επικίνδυνη τρέλα που πολλοί θα θέλαμε να κάνουμε αλλά ελάχιστοι θα τολμούσαμε («*The Chase*», 1994), μια ξέγνοιαστη καλοκαιρινή βραδιά στα νιάτα μας που θεωρούσαμε κοულ («*Havoc*», 2005), μια πλάκα που όλοι έχουμε σκεφτεί να επιχειρήσουμε («*The Sweetest Thing*», 2002), ένα παρορμητικό δεκάλεπτο που όλοι μετανιώσαμε – ή, ακόμα χειρότερα, προσποιούμαστε ότι μετανιώσαμε – («*Revolutionary Road*», 2008), μια τέλεια ευκαιρία να εκμεταλλευτούμε θετικά τα ακραία καιρικά φαινόμενα που προστάτησαν την επιθυμία μας – όλα επιτρέπονται σε καταρακτώδη βροχή («*How Much Do you Love me*», 2005).

Η αποδόμηση μιας κινηματογραφικής σκηνής παρομοιάζει αυτή μιας ανάμνησης: τι σκοπό είχε, τι συναισθήματα προκάλεσε, ήταν αναπόσπαστο κομμάτι της ιστορίας, ή απλά μια filler σκηνή που καλύπτει ένα χρονικό κενό και, τέλος, τι μας αποκαλύπτει για τους εμπλεκόμενους; Αυτό που είναι πραγματικά ενδιαφέρον σε μια ερωτική σκηνή στο αυτοκίνητο, είτε αυτή είναι πραγματική είτε κινηματογραφική, είναι η φαινομενική απλότητά της. Οι περιορισμοί είναι τέτοιοι που σαν πρώτη σκέψη φαντάζει σχεδόν ανιαρό. Φέρει ταυτότητα το αυτοκίνητο; Το αποκαλούμε δικό μας, αλλά τι ρόλο έχει την ώρα εκείνη; Κουβαλάει αναμνήσεις όπως ένα σπίτι ή ένα έπιπλο, ή παραμένει αένας ουδέτερο λόγω της αεικίνητης φύσης του;

Πάμε, όμως, πάλι πίσω. Εσάς ποια σας έχει μείνει και γιατί; Συγκρίνατε το τι βλέπατε με μια δική σας εμπειρία; Δοκίμασατε ποτέ κάτι που είδατε σε κάποια ταινία; Ζηλέψατε, βαρεθήκατε, ή απλά το παρακάμψατε ως κλισέ; Και τι δεν είναι κλισέ πια; Δηλώνουμε συνεχώς πως τα έχουμε δει όλα. Ζώντας λοιπόν στην εποχή της υπερπληροφόρησης, τι μπορεί να μας συγκινήσει;

Ένα άδειο πάρκινγκ, ένας ξάστερος ουρανός, ένα μπουκάλι ούισκι, δυο μικρά γυάλινα ποτήρια, ένας γύρος «αλήθεια ή θάρρος», ένα δροσερό αεράκι να παίρνει τον καπνό δύο τσιγάρων, και ένα αυτοκίνητο. Σκηνή 1η. **A**



EUROPEAN AWARD



NEO SUV C3 AIRCROSS iTouch

• ΕΡΓΟΣΤΑΣΙΑΚΟ NAVIGATION • ΚΑΜΕΡΑ ΟΠΙΣΘΟΠΟΡΕΙΑΣ • ΑΙΣΘΗΤΗΡΕΣ ΠΑΡΚΑΡΙΣΜΑΤΟΣ



Ώρα να απολαύσετε πρωτοποριακή σχεδίαση, κορυφαία άνεση, απόλυτη εξατομίκευση και βραβευμένους κινητήρες βενζίνης! Ώρα να αποκτήσετε το νέο **SUV C3 AIRCROSS iTouch** με το προηγμένο σύστημα **Citroën Advanced Comfort[®]**, εργοστασιακό navigation, κάμερα οπισθοπορείας και αισθητήρες παρκαρίσματος... πιο άνετα από ποτέ! Θέλετε ακόμη περισσότερες επιλογές; **CITROËN COMFORT DAYS**: ένα μοναδικό χρηματοδοτικό πρόγραμμα που περιλαμβάνει 36 **ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ** άτοκες δόσεις, 5 χρόνια εγγύηση και **CITROËN Smile Deals** για περιορισμένο αριθμό αυτοκινήτων! **CITROËN. Πάντα με τις καλύτερες επιλογές!**



 ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ 1.2 BENZINΗΣ No 110HP-130HP
 +
  ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΑΤΟΚΕΣ ΔΟΣΕΙΣ
 +
  ΧΡΟΝΙΑ* ΕΓΓΥΗΣΗ CITROËN
 +
 

INSPIRED BY YOU

*2 χρόνια εργοστασιακή εγγύηση συν 3 χρόνια επέκταση εργοστασιακής εγγύησης. Μικτή κατανάλωση και εκπομπές CO₂ Citroën C3 AIRCROSS: από 4,0 έως 5,7 l/100km και από 105 έως 131 gr/km.

www.citroen.gr





ΝΕΟ JEEP RENEGADE Compact πολυτέλεια και περιπετειώδης προσέγγιση

Τέσσερα χρόνια αφότου το **Jeep Renegade** πρωτοπαρουσιάστηκε και έφερε τις αυθεντικές off-road ικανότητες στην κατηγορία των μικρομεσαίων SUV, η Jeep προχωρά στην ανανέωση του best seller μοντέλου της

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Εξωτερικά, το ανανεωμένο Jeep Renegade διαφοροποιείται από τους νέους, σπορτίφ, εμπρός και πίσω προφυλακτήρες. Νέα είναι και τα φωτιστικά σώματα με τεχνολογία LED (εμπρός και πίσω), ενώ μικρές επεμβάσεις έχουν γίνει και στην εμπληματική μάσκα με τις επτά γρίλιες. Οι επεμβάσεις στο Jeep Renegade περιλαμβάνουν ακόμα σχεδιαστικές αλλαγές στο εσωτερικό με νέα υλικά και ανασχεδιασμένη κεντρική κονσόλα, που διαθέτει ειδική θήκη για κινητά τηλέφωνα, νέες ποτηροθήκες και περισσότερες θέσεις για μικροαντικείμενα. Το νέο μοντέλο εφοδιάζεται με το νέο σύστημα infotainment Uconnect 4ης γενιάς, με οθόνες αφής υψηλής ανάλυσης 5, 7 και 8.4 ιντσών και πλήρη ενσωμάτωση Apple CarPlay και Android Auto.

Οι ουσιαστικές παρεμβάσεις σχεδίασης και τεχνολογίας στο νέο Jeep Renegade, το καθιστούν πιο δυναμικό, πιο ασφαλές, πιο ποιοτικό και συγχρόνως πιο οικονομικό, χωρίς να αλλοιώνουν τον αυθεντικό Go Anywhere - Do Anything χαρακτήρα του.



ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Οι καινούργιοι 3-κύλινδροι και 4-κύλινδροι turbo κινητήρες βενζίνης Multiair III που κάνουν το ντεμπούτο τους στο νέο Jeep Renegade, περιλαμβάνουν μία μονάδα 1.0 λίτρου απόδοσης 120 ίππων και τον 1.3 λίτρων κινητήρα που αποδίδει 150 ίππους ή 180 ίππους (ανάλογα με την έκδοση). Η γκάμα κινητήρων του νέου Renegade ολοκληρώνεται με τους ανανεωμένους πετρελαιοκινητήρες MultiJet II με SCR (Selective Catalytic Reduction) 1.6 λίτρων 120 ίππων και 2.0 λίτρων με απόδοση 140 και 170 ίππων, ανάλογα πάντα με την έκδοση. Φυσικά, να σημειώσουμε εδώ ότι οι παροριμώδεις ικανότητες της Jeep στην εκτός δρόμου κίνηση εξασφαλίζονται και στο νέο Renegade μέσω δύο συστημάτων 4X4, του Jeep Active Drive και του Jeep Active Drive Low, που προσφέρουν τις κορυφαίες επιδόσεις εκτός δρόμου κίνησης στην κατηγορία. Τέλος, οι τετρακίνητες εκδόσεις διατίθενται μόνο με κινητήρες diesel.

TECH

Το νέο Renegade έχει αναβαθμιστεί περαιτέρω ώστε να συνεχίσει να προσφέρει ένα πακέτο συστημάτων που εξασφαλίζει ασφάλεια και άνεση. Στον βασικό εξοπλισμό του συμπεριλαμβάνονται πλέον το ενεργό σύστημα Lane Sense Departure Warning-Plus και το Intelligent Speed Assist με αναγνώριση πινακίδων κυκλοφορίας, ενώ προσφέρεται και αναβαθμισμένη έκδοση του Automatic park assist - park sense που μπορεί να εκτελεί αυτόματα ελιγμούς παρκαρίσματος αλλά και εξόδου από θέση στάθμευσης. Ωστόσο, για να εγγυηθεί την απόλυτη ασφάλεια των επιβατών του, το πλήρες πακέτο συστημάτων του νέου Renegade περιλαμβάνει επίσης το σύστημα αποτροπής πρόσκρουσης Forward Collision Warning-Plus με Active Emergency Braking, τον ενεργό αυτόματο πιλότο Adaptive Cruise Control, την ειδοποίηση τυφλών σημείων Blind-Spot Monitoring, αλλά και την παρακολούθηση κάθετου εμποδίου κατά την οπισθοπορεία Rear Cross Path Detection.

ΚΟΣΤΙΖΕΙ

Το νέο Jeep Renegade διατίθεται για την περίοδο του λανσαρίσματος σε ελκυστικές τιμές που ξεκινούν από €18.900 για τη βενζινοκίνητη έκδοση Sport Gas 1.0 GSE T3 120hp MT FWD και με πλούσιο εξοπλισμό. Οι εκδόσεις πετρελαίου αρχίζουν από €20.990 για την έκδοση Sport Diesel - 1.6 120hp E6d MT FWD. Τέλος, οι τετρακίνητες εκδόσεις αρχίζουν από τις €27.700 (έκδοση Longitude Diesel - 2.0 140hp E6d MT 4WD), ενώ η κορυφαία έκδοση Trailhawk Diesel - 2.0 170hp E6d ATX 4WD Low, από €36.900. **A**

ΤΟ ΚΑΝΥΤΕΡΟ SUV
ΠΟΥ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΑΜΕ ΠΟΤΕ!



ECLIPSE 50, 1.5 TC MT, ZWD, INF, DDM, MY1.8I, AS&G. Συνδυασμένη καταπόνηση (Μίλι/ώρα/100κμ/ώρα): 6,6. Εκπομπές CO₂ (γρ./κμ): 151.



ECLIPSE CROSS

από 21.650€*

Το νέο Eclipse Cross SUV ήρθε για να σας οδηγήσει στις νέες, «απάτητες» διαδρομές της τεχνολογικής εξέλιξης! Η κορυφαία 4κίνηση/5-AWC, ο νέος κινητήρας βενζίνης MIVEC/1.5lt, 163hp, η τεχνολογία αιχμής και τα σύγχρονα συστήματα ασφαλείας αναδεικνύουν την πιο απαιτητική διαδρομή στην πιο ασφαλή οδηγική εμπειρία!

*ειδική τιμή για περιορισμένο αριθμό αυτοκινήτων

Ανακαλύψτε το τώρα
www.mitsubishi-motors.gr





Θώς πίστευε πως η σημασία του οχήματος αυτού βρίσκεται στις καινούργιες αρχές που θα εδραιώνονταν ευρέως στην αυτοκίνηση μέσα στα επόμενα δέκα χρόνια.

Ο Ταρούφι ήταν ήδη ένας χαρισματικός οδηγός μοτοσικλέτας, όταν αποφοίτησε με πτυχίο στη μηχανολογία. Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο υπήρξε ένας από τους πιο εξεζητημένους οδηγούς και μηχανικούς στον μηχανοκίνητο αθλητισμό και μπήκε στην Cisitalia ως test driver και team manager το 1948. Το 1951 έγινε επίσημο μέλος της ομάδας Ferrari, αφού του είχε γίνει πρόταση να οδηγήσει μια Alfa Romeo 158 στο GP des Nations στη Γενεύη. Εκεί ο Ταρούφι ολοκλήρωσε τον αγώνα εκτός πρωταθλήματος στην τρίτη θέση. Αυτό οδήγησε στο ντεμπούτο του παγκοσμίου πρωταθλήματος με την ομάδα του ιταλικού GP.

Η καλύτερή του χρονιά, όμως, ως οδηγός ήρθε το 1952. Η Alfa Romeo είχε αποσυρθεί και το πρωτάθλημα γύρισε τους κανόνες σε Formula 2 για τις επόμενες δύο σεζόν όπου η Ferrari κυριάρχησε. Ο Ταρούφι κατέκτησε το ελβετικό GP που άνοιξε το πρωτάθλημα, κατά έναν ολόκληρο γύρο. Η καριέρα του στη Formula 1 υπήρξε μικρή (1950-1956) αλλά μέσα σε αυτή οδήγησε τα καλύτερα αυτοκίνητα της εποχής του: Alfa Romeo, Scuderia Ferrari, Daimler Benz, Maserati και Vanwall.

Το κύκνειο άσμα του στους αγώνες ήρθε το 1957, κερδίζοντας το Mille Miglia σε ηλικία 51 ετών. Έντρομος από τους θανάτους 11 θεατών που προκλήθηκαν από τη συντριβή του Αλφόνσο ντε Πορτάγκο και του συνοδηγού του Έντμοντ Νέλσον, ο Ταρούφι αποσύρθηκε από τους αγώνες. Από αυτό το συμβάν και την τραγωδία του Le Mans το 1955 γεννήθηκε το άρθρο του «*Stop us before we kill again*» (Σταματήστε μας πριν σκοτώσουμε πάλι). Το 1959 δημοσίευσε το βιβλίο του «*The Technique of Motor Racing*» το οποίο θεωρείται μέχρι και σήμερα η βίβλος του μηχανοκίνητου αθλητισμού. Γεννήθηκε στις 12 Οκτωβρίου 1906 στο Albano Laziale και απεβίωσε σε ηλικία 81 ετών στη Ρώμη στις 12 Ιανουαρίου 1988. **Α**

Piero Tarrufi

Μία σπάνια προσωπικότητα, ένας πραγματικός οραματιστής, ένας εκπληκτικός μηχανικός, ένας από τους καλύτερους οδηγούς παγκοσμίως και ένας εξαιρετικός τζέντλεμαν

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Οι χαρισματικοί άνθρωποι δεν ρωτάνε γνώμες για να αποφασίσουν. Ρωτάνε για να σταθμίσουν το πού βρίσκονται σε σχέση με τα όσα τη δεδομένη στιγμή η κοινωνία μπορεί να αφομοιώσει.

Το έτος είναι 1952. Βρισκόμαστε νότια της Ρώμης. Ένα φορτηγό ξεφορτώνει ένα όχημα που φαίνεται να φτιάχτηκε σε στούντιο του Χόλιγουντ για μια ταινία κόμικ. Αποτελείται από δύο τορπίλες σαν αυτές που «φοράνε» τα υποβρύχια, ενωμένες με δυο λεπτές βέργες αλουμινίου. Το όχημα αυτό κατασκευάστηκε και θα οδηγηθεί από τον Πιέρο Ταρούφι, έναν εκπληκτικό μηχανικό αυτοκίνησης και έναν από τους καλύτερους οδηγούς παγκοσμίως.

Ο κινητήρας είναι Maserati 4 κυλίνδρων, στα 1720 cc, με 4 ταχύτητες. Η ισχύς μεταδίδεται στους πίσω τροχούς με αλυσίδα, όπως αυτή μιας μοτοσικλέτας. Τα οικονομικά και μηχανικά εμπόδια και προβλήματα που έπρεπε να ξεπεραστούν για να είναι το όχημα έτοιμο για δοκιμή φαντάζουν ανυπέμβλητα. Ο Ταρούφι είναι εδώ για να σπάσει το παγκόσμιο ρεκόρ ταχύτητας στην κατηγορία 2 λίτρων. Το ρεκόρ αυτή τη στιγμή κατέχει ο Βρετανός Γκόλντι Γκάρντνερ με 284,470 χλμ./ώρα. Ο Ταρούφι «έγραψε» 298,507, ξεπερνώντας τον Γκάρντνερ κατά 14 ολόκληρα χιλιόμετρα ανά ώρα. Η «ασπυμείνια αλεπού», όπως τον βάφτισαν οι Μεξικάνοι, θεώρησε αυτή τη νίκη δίπτυχη, ξα-



Το 1959 δημοσίευσε το βιβλίο του «*The Technique of Motor Racing*», το οποίο θεωρείται μέχρι και σήμερα η βίβλος του μηχανοκίνητου αθλητισμού.



VITARA

Ακαταμάχητη εμφάνιση, τολμηρή σχεδίαση και εκλεπτυσμένο εσωτερικό. Ένα ολοκληρωμένο SUV που θέτει τους κανόνες στην κατηγορία και προχωράει ακόμη παραπέρα σε κάθε τερέν. Το νέο **VITARA** υπόσχεται συγκλονιστικές εμπειρίες εντός και εκτός δρόμου. Αλλάζει το παιχνίδι και όσα πιστεύεις για αυτό, αφού η προσθήκη του turbo κινητήρα 1.0lt στην γκάμα εκδόσε-

ων του ανανεωμένου **VITARA**, το καθιστά πλέον το μοναδικό τετρακίνητο με τον μικρότερο κυβισμό στο σύνολο της αγοράς! Επιπλέον το νέο μοντέλο διατίθεται και με turbo κινητήρα 1.4lt με 140hp. Και τα δύο κινητήρια σύνολα διατίθενται με κίνηση στους δύο τροχούς, αλλά και με τετρακίνηση. Με κορυφαία ποιοτική αναβάθμιση στο εσωτερικό, εντυπωσιακή ευρυχωρία και νέες τεχνολογίες ασφάλειας που περιλαμβάνει το Suzuki Safety Support το ανανεωμένο **VITARA**, στα 30ά του γενέθλια εξελίσσεται σε καθοριστική επιλογή της αγοράς.



Way of Life!



VITARA

Αλλάζει το παιχνίδι



VOLVO XC40

Compact premium SUV με κορυφαία τεχνολογία

Η γκάμα του νέου **Volvo XC40**, που βραβεύτηκε με τον καταξιωμένο τίτλο του Αυτοκινήτου της Χρονιάς 2018, εμπλουτίζεται με δύο νέες εκδόσεις, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ελληνική αγορά

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Η **Volvo δημιούργησε το XC40**, ένα SUV με αστικό αλλά και υπεραστικό χαρακτήρα, ειδικά σχεδιασμένο για να κάνει την καθημερινότητα του χρήστη του πιο ενδιαφέρουσα. Ένα αυτοκίνητο που εξασφαλίζει επιβλητική θέα στον δρόμο, ευέλικτο στίλ οδήγησης, ένα αυτοκίνητο που μπορείτε να μοιραστείτε με τους φίλους και την οικογένειά σας – και να ελέγξετε από το smartphone σας. 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!

TECH

Στα χαρακτηριστικά ασφαλείας και υποβοήθησης οδηγού περιλαμβάνονται πρωτοποριακές τεχνολογίες από τα μεγαλύτερα μοντέλα της Volvo, όπως το σύστημα ημι-αυτόνομης οδήγησης Pilot Assist, το City Safety τελευταίας γενιάς

και τα συστήματα αποφυγής εκτροπής από τον δρόμο (Run-Off Road Mitigation) και αποφυγής συγκρούσεων με οχήματα που κινούνται στο αντίθετο ρεύμα (Oncoming Lane Mitigation). Ο πλούσιος βασικός εξοπλισμός του περιλαμβάνει, επίσης, ψηφιακό πίνακα οργάνων 12,3", κεντρική οθόνη αφής 9" και προβολείς LED.

ΝΕΟΙ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ

Στην πολυαναμενόμενη βενζινοκίνητη έκδοση T3 των 1.5 λίτρων, που πλέον διατίθεται στην Ελλάδα, ο 3-κύλινδρος υπερτροφοδοτούμενος κινητήρας των 156 ίππων με κορυφαία τεχνολογία εξασφαλίζει στο Compact premium SUV της Volvo δυναμικές επιδόσεις (τελική ταχύτητα 200 χλμ./ώρα, επιτάχυνση 0-100 χλμ./ώρα σε 9,4 δευτ.), με χαμηλή κατανάλωση καυσίμου (μόλις 6,2 l/100km στο μικτό κύκλο). Πρόκειται για έναν ολοκαίνουργιο κινητήρα της οικογένειας Drive-E, που έχει σχεδιαστεί εξ ολοκλήρου από τη Volvo και κατασκευάζεται στο εργοστάσιο της εταιρίας στο Σκόνβτε (Skövde) της Σουηδίας.

Ο κινητήρας T3 ταιριάζει με το νεανικό χαρακτήρα του νέου XC40, παρέχοντας στον οδηγό άμεση απόκριση από πολύ χαμηλές στροφές, χάρη στην εξαιρετική καμπύλη της ροπής του. Με 265 Nm διαθέσιμα από τις 1.600 έως τις 3.850 στροφές ανά λεπτό, η προηγμένη τεχνολογικά μονάδα καθιστά απολαυστική την οδήγηση του XC40 σε όλες τις συνθήκες. Συνδυάζεται με μηχανικό κιβώτιο 6 σχέσεων, ενώ στους επόμενους μήνες θα είναι διαθέσιμο και αυτόματο κιβώτιο. Παράλληλα, στην γκάμα του XC40 προστίθεται και η πετρελαιοκίνητη έκδοση D3 των 150 ίππων, γνωστή από άλλα μοντέλα της Volvo. Ο διλτρος diesel με τα 320 Nm ροπής μπορεί επίσης να συνδυαστεί με αυτόματο κιβώτιο Geartronic 8 σχέσεων, αλλά και με τετρακίνηση (AWD).

ΤΙΜΕΣ

Οι τιμές για το νέο XC40 T3 ξεκινούν από €30.713 με πλούσιο βασικό εξοπλισμό που περιλαμβάνει City Safety, ψηφιακό πίνακα οργάνων 12,3", κεντρική οθόνη αφής 9" και προβολείς LED, ενώ οι τιμές για τις εκδόσεις D3 ξεκινούν από €35.194. **A**



Το επίπεδο κύλισης του XC40 είναι στα όρια του κορυφαίου. 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!



10 Χρόνια τώρα,
μπορείτε να
κοιμάστε ήσυχοι.



Γιατί το παιδί σας έχει κορυφαία
ιατρική περίθαλψη, όποτε την χρειαστεί.

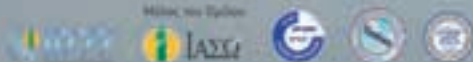
Στο ΙΑΣΩ Παιδων, φροντίζουμε ό,τι πολυτιμότερο έχετε, το παιδί σας.
Δέκα χρόνια τώρα, παρέχουμε την πιο σύγχρονη ιατρική φροντίδα, χάρη στο κορυφαίο
ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό και τις υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις μας.

www.iasowpαιδων.gr

Λεωφ. Κηφισίας 37-39 Τ.Κ. 151 23 Μαρούσι Τηλ. 210 6383070-2

Fax: 210 6383073 Email: info@iaso.gr [f omilosiaso](https://www.facebook.com/omilosiaso) [i omilosiaso](https://www.instagram.com/omilosiaso) [in group-iaso](https://www.linkedin.com/company/group-iaso)

Επείγοντα Περιστατικά: 210 6383166, 210 6383064



ΙΑΣΩ Παιδων

Για ό,τι πιο πολύτιμο έχετε.

120 ΧΡΟΝΙΑ RENAULT

Παραμένοντας προσηλωμένη στη διευκόλυνση της καθημερινότητας των πελατών της

Πριν από 120 χρόνια ο Louis Renault οδήγησε το πρώτο αυτοκίνητο με κιβώτιο ταχυτήτων από το εργοστάσιο μέχρι τη rue Lepic στο Παρίσι. Ήταν η στιγμή που έβαλε τη Renault στο επίκεντρο της επανάστασης των μεταφορών.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Η περιπέτεια, λοιπόν, της Renault ξεκίνησε στις 24 Δεκεμβρίου, όταν ο Louis Renault οδήγησε στο Παρίσι το «Voiturette» του. Ένα αυτοκίνητο εξοπλισμένο με ένα επαναστατικό κιβώτιο ταχυτήτων: το «Direct Drive». Ήταν η στιγμή που η παγκόσμια αυτοκίνηση άλλαζε εικόνα. Και δυνατότητες. Και η Renault, εκείνη τη μακρινή όσο και δύσκολη εποχή, δέχθηκε 12 παραγγελίες εκείνη τη νύχτα! Και ο ίδιος, όσο και τα άλλα δύο αδέρφια του, οι Marcel και Fernand Renault, ιδρυτές της Renault Frères, θα πρέπει να έμειναν ξάγρυπνοι, σε μία προσπάθεια να αντιληφθούν το μέγεθος του εγχειρήματός τους! Για πέντε γενιές από το 1908, τα επόμενα 120 χρόνια, το πάθος του ιδρυτή της συνεχίζει να εμπνέει καθημερινά τη Renault, δίνοντας στους ανθρώπους την ελευθερία να απολαμβάνουν μια εύκολη ζωή πίσω από το τιμόνι.

FUNKY LIFE, FANKY CARS!

Αποκαλούμε κάτι funky, όταν είναι διαφορετικό, περίεργο αλλά και cool. «Funky» δεν είναι άνθρωποι που ακολουθούν τις τάσεις, αλλά αυτοί που επιλέγουν να χρησιμοποιήσουν τις τάσεις προς όφελός τους. Και η Renault έφτιαχνε, αλλά και συνεχίζει να δημιουργεί αυτοκίνητα για να κάνει τη ζωή των ανθρώπων πιο ενδιαφέρουσα. Η μακροζωία της Renault βασίστηκε στην κατανόηση του τρόπου ζωής των ανθρώπων και της επιθυμίας της να γίνει ο κόσμος κοινωνός των αυτοκινήτων και της τεχνολογίας που τα συνοδεύει.

Ξεχωρίζουμε μερικά από αυτά, επιχειρώντας μία αναδρομή στη βιβλιοθήκη της!



1914 - TAXIS DE LA MARNE

Όταν ξέσπασε ο πόλεμος, το Υπουργείο Πολέμου ανέθεσε στη Renault να κατασκευάσει διάφορα οχήματα, ενώ οχήματα της Renault χρησιμοποιήθηκαν για να μεταφέρουν 4.000 άνδρες στο μέτωπο. Πέρασαν στην ιστορία με το όνομα «Taxis de la Marne».

1972 - RENAULT 5

Προοριζόμενο για το νεαρό και ιδιαίτερα θηλυκό κοινό, θα ταράξει τα νερά με το νέο ύψος που έφερε στη δεκαετία του '70. Το R5 σε 3 χρόνια ήταν ο ηγέτης της ευρωπαϊκής αγοράς. Για πάνω από 10 χρόνια ήταν στην κορυφή των πωλήσεων μικρών αυτοκινήτων στη Γαλλία και πωλήθηκε 5.325.000 μονάδες παγκοσμίως. Επίσης διέπρεψε και στα ράλι!



1946 - 4CV

Ήταν το πρώτο Renault με τον κινητήρα πίσω και το πρώτο γαλλικό όχημα που παρήχθη σε πάνω από 1 εκατ. μονάδες. Αναπτύχθηκε μυστικά κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ζύγιζε μόλις 560 κιλά, καταλάωνε πολύ λίγα καύσιμα και μπορούσε άνετα να μεταφέρει τέσσερα άτομα.

1992 - RENAULT TWINGO

Ένα επαναστατικό αυτοκίνητο πόλης, που προκάλεσε αμέσως αίσθηση. Με το πρόσωπο βάτραχου, τολμηρό σχεδιασμό ήταν μίγμα minivan και αστικού αυτοκινήτου, που εκπλήσσει και αποπλανά. Σύλληψη των λέξεων Twist, Swing και Tango, το Twingo στόχευε στο νεανικό κοινό, που γρήγορα αφέθηκε στη γοητεία του.



1961 - RENAULT 4

Ένα πραγματικό πολιτιστικό φαινόμενο, προϊόν μιας λαμπρής ιδέας: να είναι ένα ευέλικτο και εύχρηστο αυτοκίνητο και να πηγαίνει σχεδόν παντού. Η 5η πόρτα αποκάλυπτε έναν αρθρωτό χώρο που μπορούσε να μετατρέψει το αυτοκίνητο σε φορτηγό. Πωλήθηκαν πάνω από 8 εκατ. μονάδες σε περισσότερες από 100 χώρες.

1990 - RENAULT CLIO

Αντικατέστησε το R5, πλήρως επανασχεδιασμένο, με όνομα που δανείστηκε από μία από τις 9 μούσες του Ελικώνα, όντας το πρώτο μοντέλο της μάρκας με ονομασία, αντί των αριθμών που χρησιμοποιούσε τότε η Renault. Κατασκευάζεται μέχρι σήμερα, όντας στην 4η γενιά του. Ένα από τα κορυφαία αυτοκίνητα της Ευρώπης διαχρονικά.



1965 - RENAULT 16

Είναι το πρώτο hatchback στην αγορά. Αρχικά επικρίθηκε για την υπερβολική πρωτοτυπία του, ως κάτι ενδιάμεσο από station wagon και sedan, και θέλησε να «δείξει τον δρόμο προς την πρόοδο», όπως έλεγε και η διαφήμιση εποχής της Renault. Ωστόσο, πολύ γρήγορα το αντέγραψαν όλοι οι ανταγωνιστές της... **A**



Καθ' όλη τη διάρκεια της ιστορίας της, η Renault έχει αναπτύξει προσιτά οικονομικά οχήματα, τα οποία εξέλιξε διαρκώς και προέβλεψε τις τάσεις και τις αλλαγές στον κόσμο της αυτοκινητοβιομηχανίας





Πώς βρέθηκε ο Νίκος από το Μπραχάμι... στις πίστες της Lamborghini

Της Κατερίνας Καμπόσου

Ο Νίκος Αραμπατζής πέρασε το μεγαλύτερο μέρος της ζωής του στη Δάφνη, μεγάλωσε σε μια οικογένεια χωρίς αυτοκίνητο, λόγω κρίσης έχασε τη δουλειά του, οικονομικά δεν μπορούσε να τα βγάλει πέρα... ήταν με λίγα λόγια ο συνήθης ύποπτος έλληνας 25άρης στην Ελλάδα των μνημονίων. Και όπως σε πολλές περιπτώσεις σαν κι αυτή, το λεγόμενο «brain drain» ήταν μονόδρομος. Από το Μπραχάμι, τα ταμεία ανεργίας, τις ουρές στον ΟΑΕΔ, κατέληξε στην Αυστρία στο Red Bull Ring, δίπλα στην πίστα Formula 1, ως μηχανικός αγώνων στην ομάδα της Lamborghini, να ζει το δικό του «Fast and furious».

Οι γονείς του δεν είχαν αυτοκίνητο και το κλίμα δεν ευνοούσε την ενασχόληση με Καρτ ή κάποιο είδος αγώνων. Με την ενηλικίωσή του αγόρασε το πρώτο του αμάξι και τότε ξεκίνησαν όλα. Όπως μου εξηγεί, «είχα την ανάγκη να ανακαλύψω τα όριά μου. Αρκετά συχνά ξεκινούσαμε με τους φίλους μου για καφέ στη Γλυφάδα και βρισκόμασταν στη Θεσσαλονίκη για 2ημερο, μόνο και μόνο επειδή μου άρεσε να οδηγώ!»

Όσο περιεργό και αν ακούγεται, η κρίση ήταν ο βασικός «υπεύθυνος» που έκανε το όνειρό του πραγματικότητα. «Το 2015, έχοντας χάσει τη δουλειά μου, πήρα τη μεγάλη απόφαση να πάω στην Αγγλία σε ένα συνεργείο. Αισθανόμουν καταπιεσμένος στην Ελλάδα. Ήθελα να φύγω και να το κυνηγήσω. Από εκεί έστειλα βιογραφικό στην Porsche στη Γερμανία και έγινε δεκτός».

Στη συνέχεια, με πρωταθλήματα όπως το Porsche Supercup, το οποίο είναι Side event της Formula 1, ταξίδεψε σχεδόν σε όλη την Ευρώπη, ενώ κερδίζοντας την 1η θέση στο πρωτάθλημα των 24ωρων, οι πόρτες πλέον ήταν ανοιχτές για τη μετεξέλιξή του στον εργασιακό τομέα. Γρήγορα του προτάθηκε μια θέση στην αγωνιστική ομάδα της Lamborghini στην Αυστρία.

Τι ακριβώς περιλαμβάνει η δουλειά του;

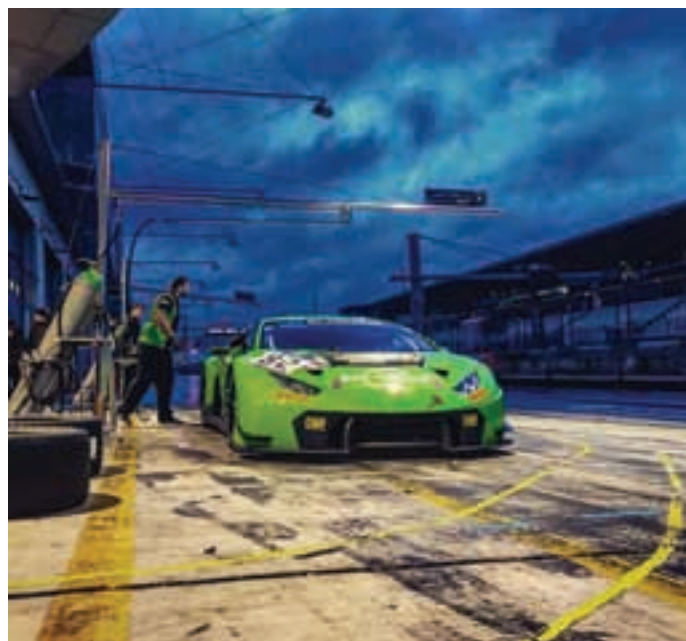
Ο βασικός τομέας εργασίας του είναι αυτός του μηχανικού πάνω στο αυτοκίνητο, στην αποστήριξη των ελαστικών και τα Pit Stops (στάσεις ανεφοδιασμού). Έχει στον έλεγχό του τη σωστή μεταφορά των ρυθμίσεων της ανάρτησης, το ζύγισμα του αυτοκινήτου ώστε να μην ξεφύγει

ούτε ένα κιλό πέρα από το επιτρεπόμενο όριο, την κατάλληλη θερμοκρασία και πίεση των ελαστικών και κατά διαστήματα τον έλεγχο με ειδικό θερμομέτρο των εξωτερικών θερμοκρασιών αέρα και οδοστρώματος.

Πέρα από αυτό πρέπει με όλη την ομάδα να στήσει και να ξεστήσει το Pit Box με τον τεράστιο όγκο εξοπλισμού που έχει μαζί για κάθε αγώνα, τις φιάλες οξυγόνου για τα αερόκλειδα που θα χρειαστούν, τις φορητές αντλίες βενζίνης για τον ανεφοδιασμό, τις εργαλειοθήκες, τα ειδικά εργαλεία μέτρησης, τις κάμερες, τον ξεχωριστό χώρο για προετοιμασία των ελαστικών, αλλά και την τοποθέτηση και το σετάρισμα της νταλίκας που φιλοξενεί το Hospitality της ομάδας, με την κουζίνα, το εστιατόριο, τα δωμάτια για τους οδηγούς.

Το καθημερινό ωράριο μπορεί να ξεπεράσει τις 13-14 ώρες. Σε ημέρες αγώνων, όμως, δεν υπάρχει ωράριο. Το σύνθετο είναι 15-19 ώρες εργασίας καθημερινά και 110 με 120 ώρες εργασίας εβδομαδιαίως. «Τα χιλιόμετρα που διανύουμε εβδομαδιαίως ξεπερνούν τα 2.000! Η Πέμπτη είναι συνήθως η μέρα που κάνουμε ελέγχους στα συστήματα πριν ξεκινήσει επίσημα και το Σαββατοκύριακο. Η Παρασκευή είναι η μέρα ελεύθερων χρονομετρημένων δοκιμαστικών, ώστε να δοκιμάσουμε το αυτοκίνητο, τα ελαστικά και το setup».

Η δόξα, οι εμπειρίες και οι γνωριμίες είναι τα καλά της δουλειάς, ωστόσο πρόκειται για μια ρουτίνα γεμάτη κίνδυνο, από ηλεκτροσόκ μέχρι εγκαύ-



ματα από φωτιές και σοβαρούς τραυματισμούς από ατυχήματα. Επιπλέον, καθιστά πολύ δύσκολη την ύπαρξη οποιασδήποτε μακροχρόνιας σχέσης, καθώς ο ελεύθερος χρόνος είναι ελάχιστος. «Με πάνω από 25 αγώνες στο ημερολόγιο –για να μην αναφέρουμε τις δοκιμές– μπορεί να βρεθούμε μακριά από το τόπο κατοικίας μας, για περισσότερο από μισό έτος συνολικά». Ωστόσο, ο μισθός ανταμείβει κατά ένα μέρος τους κόπους και την κούραση, όπως και το συναίσθημα της νίκης.

Το 2017 και 2018 για την ομάδα του Νίκου ήταν από τα πιο νικηφόρα έτη. Κατάφεραν να κερδίσουν τις 24 ώρες της Daytona, κάτι το οποίο η Lamborghini δεν είχε καταφέρει ποτέ στην ιστορία της. «Το να παρακολουθείς μια νίκη του οδηγού μας ή απλώς το να ολοκληρώνεται ένας αγώνας χωρίς ατύχημα ή μηχανικά προβλήματα, μπορεί να δημιουργήσει μια απίστευτη αίσθηση υπερηφάνειας. Πέρσι κερδίσαμε 4 από τα 6 πρωταθλήματα στα οποία συμμετείχαμε! Επιπλέον, 2 χρονιά τώρα κερδίζουμε την πρώτη θέση, ως το πιο γρήγορο Pit Crew. Αυτό σημαίνει πως φουλάρουμε το αγωνιστικό με 100 λίτρα βενζίνης και αλλάζοντας 4 ελαστικά. Ο μέσος χρόνος δεν ξεπερνά τα 20 δευτερόλεπτα! Όταν έρχονται τα δύο ή και τα τρία αυτοκίνητα τη ομάδα μας μαζί για Pit Stop και καταφέρνουμε να ολοκληρώσουμε τη διαδικασία χωρίς λάθη, ή στρες, τότε αυτό είναι μια πραγματικά σημαντική στιγμή για όλη την ομάδα» μας λέει ο Νίκος.

Η επιτυχία για τον Νίκο είναι το feedback του κόπου και του χρόνου που θυσιάζει. Εκ των πραγμάτων, όμως, κάτι τέτοιο δεν θα μπορούσε να γίνει πραγματικότητα στην Ελλάδα. «Όλλανδς αρχικά δεν έχει παιδεία γύρω από το αυτοκίνητο. Έζησα και μεγάλωσα σε μια χώρα η οποία είναι στην υψηλότερη θέση της Ευρώπης στα ατυχήματα. Όχι μόνο δεν σέβεται, αλλά αγνοεί και τον κίνδυνο. Γι' αυτό και πάντα υποστήριζα πως τα δύο βασικά μαθήματα τα οποία πρέπει να ενταχθούν στα ελληνικά σχολεία, από το δημοτικό κιάλας, είναι τα μαθήματα της οδικής συμπεριφοράς. Πέρα από αυτό όμως στην Ελλάδα δεν υπάρχουν και αξιόλογες υποδομές έστω για αυτό το μικρό ποσοστό νέων που ασχολούνται με τα μηχανοκίνητα, ώστε να κάνουν το κόμμι τους με ασφάλεια».

Από την άλλη πρόκειται και για ένα εξαιρετικά ακριβό σπόρ, με τα χρηματικά ποσά που διαθέτονται ακόμα και σε έναν μόνο αγώνα να είναι υπέρογκα! Για παράδειγμα, αν κάποιος θέλει να συμμετάσχει σαν οδηγός χωρίς να έχει κάποιον χορηγό που θα τον στηρίξει οικονομικά, σε έναν μόνο αγώνα με κατώτερης κατηγορίας αγωνιστικό αυτοκίνητο, η μέση τιμή την οποία θα πρέπει να πληρώσει ώστε να ενοικιάσει μια θέση οδηγού είναι περί τα 20.000 με 40.000 ευρώ. Παράλληλα ένα σετ ελαστικών κοστίζει πάνω από 2.000 ευρώ. Η βενζίνη είναι κι αυτή έξτρα κόστος με την τιμή του αγωνιστικού καύσιμου να εκτοξεύεται στα 5 ευρώ/λίτρο και μέσο όρο 600 λίτρα ανά Σαββατοκύριακο. **A**

ΓΙΑ ΟΣΟΥΣ ΘΕΛΟΥΝ ΝΑ ΤΟ ΨΑΞΟΥΝ

Όσοι θα ήθελαν να ασχοληθούν με τον συγκεκριμένο τομέα, δεν έχουν πάρα να ψάξουν ποια από τις ομάδες προσφέρουν θέσεις εργασίας. Στην κατηγορία Teams, μπορούν να μπουν στη σελίδα της εκάστοτε ομάδας και να δουν αν ψάχνουν για μηχανικούς. Επιπλέον, υπάρχουν μεγάλες ελλείψεις από οδηγούς φορτηγών με άδεια κατηγορίας «CE» συγκεκριμένα. Όσοι κατέχουν τέτοιες άδειες, έχουν σχεδόν αμέσως δουλειά σε πολλές ομάδες! Για μηχανικούς, τώρα, η ζήτηση δεν είναι εξίσου μεγάλη αλλά κατά περιόδους οι ομάδες παίρνουν νέα άτομα. Η εμπειρία που ίσως ζητηθεί συνήθως είναι η αγάπη για τα Motorsports, οι ομάδες δεν θέλουν κάποιον που θα τους «κρεμάσει» στους αγώνες! Η θέληση για σκληρή και επίπονη εργασία είναι το νούμερο 1. Πέρα από αυτό οι κατάλληλες βάσεις, όπως εμπειρία στον αγωνιστικό/μηχανικό τομέα, είναι MUST! Οι βασικές γνώσεις Αγγλικών και Γερμανικών είναι αυτοτονόματες για να εργαστεί κάποιος στα Motorsports. Και μια τρίτη γλώσσα, όπως Ιταλικά ή Γαλλικά, είναι μεγάλο συν.

Ενδεικτικά ρίξτε μια ματιά εδώ: www.blancpain-gt-series.com www.24hseries.com www.dtm.com <http://www.fiaformula2.com/> <http://www.gp3series.com/> <https://www.porsche.com/germany/motorsportand-events/motorsport/customerracing/#from=/germany/motorsportand-events/motorsport/customerracing/racing/>





Mads Ostberg - Torstein Eriksen,
Citroen C3 WRC, Sardegna Italia Rally

Οι Sebastien Ogier - Julien Ingrassia με Ford Fiesta WRC κατέκτησαν τον 6ο τίτλο τους στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ράλι, σε μία χρονιά που χαρακτηρίζεται ως η πλέον συγκλονιστική των τελευταίων χρόνων!

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**
Φωτογραφίες: RBCP

Six appeal

Mία χρονιά που κράτησε 11 μήνες και αποδείχθηκε η πιο εντυπωσιακή της τελευταίας δεκαετίας, ολοκληρώθηκε με ένα, δίκαιο θα το αποκαλούσαμε, αποτέλεσμα: Οι Γάλλοι Ogier - Ingrassia με Ford Fiesta WRC της M-Sport κατέκτησαν τον 6ο τους συνεχόμενο τίτλο οδηγών/συνοδηγών, ενώ η Toyota επέστρεψε στον θρόνο των κατασκευαστών μετά από 19 ολόκληρα χρόνια. Μία σεζόν που ξεκίνησε από το λαμπερό Monte Carlo και ολοκληρώθηκε στην Ωκεανία, όπου και ξεκαθάρισε το τοπίο των τίτλων. Έντεκα μήνες αγонίας, συναγωνισμού, ένα παιχνίδι ικανοτήτων, τύχης, ατυχίας, με χαρές και στενοχώριες, τελείωσε με ένα

εντυπωσιακό αποτύπωμα: τα ράλι βρίσκονται και πάλι στην κορυφή των σπορ. Είχαν την ένταση, το απρόβλεπτο, το ταξίδι σε όλες τις ηπείρους, πλέον έχουν και έντονο συναγωνισμό. Δεν θα αναλωθούμε σε αναλύσεις. Δεν έχει νόημα, άλλωστε δεν είναι και το ζητούμενο σε αυτήν εδώ την έκδοση. Ζούμε στην εποχή της εικόνας και το WRC (Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ράλι) «μιλάει» μέσα από τις εικόνες του! Σας μεταφέρουμε ένα ημερολόγιο εικόνας από 13 φωτογραφίες που διαλέξαμε και που αντιπροσωπεύουν –δεν εικονίζονται οι νικητές– καθέναν από τον αγώνα που συμπεριλαμβανόταν στο WRC. Καλή τέρψη! **A**



Thierry Neuville - Nicolas Gilsoul,
Hyundai i20 Coupe WRC, Rally Monte Carlo

Sebastien Ogier - Julien Ingrassia,
Ford Fiesta WRC, Turkey Marmaris Rally

Andreas Mikkelsen - Anders Jaeger,
Hyundai i20 Coupe WRC, Wales Rally GB





Thierry Neuville-Nicolas Gilsoul,
Hyundai i20 Coupe WRC, Finland Rally



Graig Breen - Scott Martin,
Citroen C3 WRC, Sardegna Italia Rally



Pedro Heller - Pepe Diaz,
Ford Fiesta R5, Mexico Rally



Kris Meeke - Paul Nagol,
Citroen C3 WRC, Tour de Corse Rally



Ott Tanak - Martin Jarveoja,
Toyota Yaris WRC, Argentina Rally



Jari Matti Latvala - Mikka Anttila,
Toyota Yaris WRC, Portugal Rally



David Evans - Daniel Baritt,
Ford Fiesta WRC, Deutschland Rally

Sebastien Loeb - Daniel Elena,
Citroen C3 WRC, Catalunya Rally de Espana

Swedish Rally





VOLKSWAGEN POLO

Ένα από τα πιο εξελεγμένα μικρά αυτοκίνητα στον κόσμο

Το Polo, το οποίο έχει πουλήσει 14 εκατομμύρια αυτοκίνητα σε όλο τον κόσμο, είναι ένας γίγαντας ανάμεσα στα μικρά αυτοκίνητα. Τώρα η έκτη γενιά του είναι εντελώς ανανεωμένη, και φέρνει το μέλλον στον δρόμο.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Tο νέο Polo είναι εκπρόσωπος της VW στην κατηγορία των supermini και δημιουργήθηκε με το μόντο «We make the future real», την ιδέα δηλαδή που κατευθύνει τη στρατηγική της Volkswagen. Η ιδέα αυτή ορίζει πρωτοποριακές παραμέτρους για κάθε αυτοκίνητο Volkswagen και αντιπροσωπεύει τα τέσσερα πεδία καινοτομίας της στρατηγικής της εταιρίας: Αυτόματοποιημένη Οδήγηση, Διαισθητική Χρησιμότητα, Συνδεδεμένη Κοινότητα και Έξυπνη Βιωσιμότητα.

DESIGN

Η ομάδα σχεδίασης εσωτερικού χώρου ξεκίνησε από το μηδέν, αφήνοντας εντελώς πίσω της την κάθετα προσανατολισμένη διάταξη του ταμπλό του προηγούμενου μοντέλου και αναπτύσσοντας αντίθετα μια τολμηρή οριζόντια αρχιτεκτονική. Όλες οι σημαντικές μονάδες –εκτός από τον κλιματισμό– τοποθετήθηκαν μέσα στο κεντρικό μέρος του ταμπλό. Αυτό το κεντρικό μέρος συνεχίζεται μέχρι τις μπροστινές πόρτες και είναι βαμμένο σε διάφορους χρωματισμούς, ανάλογα με τις επιλογές του αγοραστή. Το Polo είναι το πρώτο Volkswagen και το πρώτο αυτοκίνητο του Ομίλου που προσφέρει μια νέα γενιά εξελεγμένου Active Info Display, με υψηλής ποιότητας γραφικά (133 dpi / ανάλυση 1.280x480) και εύρος λειτουργίας σε νέα επίπεδα. Χρησιμοποιώντας το κουμπί View button πάνω στο πολυλειτουργικό τιμόνι, ο οδηγός

του Polo μπορεί να διαλέξει ανάμεσα σε τρεις βασικές διαρθρώσεις απεικόνισης, εύκολα και γρήγορα, ενώ είναι διαθέσιμη η τελευταία γενιά συστημάτων ενημέρωσης/ψυχαγωγίας, που έχουν διαστάσεις οθόνης από 6,5 ως 8 ίντσες. Το νέο Polo διατίθεται αποκλειστικά σε πεντάθυρα αμαξώματα, ενώ ο χώρος αποσκευών ορίζεται στα 355 λίτρα και είναι ο μεγαλύτερος της κατηγορίας.

TECH

Η μεγάλη ποικιλία των 14 χρωμάτων για το αμάξιμα και τα οκτώ διαφορετικά χρώματα για το κεντρικό μέρος του ταμπλό δίνουν τη δυνατότητα να αποκτήσετε το δικό σας Polo, όπως α-

κριβώς το επιθυμείτε. Το πακέτο εξατομίκευσης Decor προσφέρει ακόμα μεγαλύτερη επιλογή στις εκδόσεις Comfortline και το Highline. Εδώ είναι βαμμένο το κεντρικό φύλλο του ταμπλό και τα διακοσμητικά των θυρών καθώς και το γύρω-γύρω της κεντρικής κονσόλας. Σημειώνουμε την ειδική έκδοση Beats με ηχοσύστημα Beats 300 watt.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Η Volkswagen εφοδιάζει το νέο Polo με πέντε βενζινοκινητήρες, έναν πετρελαιοκινητήρα και για πρώτη φορά θα είναι διαθέσιμο στο άμεσο μέλλον με κινητήρα φυσικού αερίου. Πιο αναλυτικά η γκάμα των κινητήρων αποτελείται από τους τρικύλινδρους βενζινοκινητήρες 1.0 MPI, 75 ίππων, 1.0 TSI 95 ίππων, 1.0 TSI 115 ίππων, και οι τετρακύλινδρους 1.5 TSI ACT, 150 ίππων, και ο 2.0 TSI, 200 ίππων. Τα κινητήρια αυτά σύνολα συνδυάζονται με χειροκίνητα κιβώτια 5 ή 6 σχέσεων, ή με αυτόματο DSG 7 ταχυτήτων. Παράλληλα, ο 4-κύλινδρος πετρελαιοκινητήρας 1.6 TDI των 95 PS, συνδυάζεται με χειροκίνητο κιβώτιο 5 ταχυτήτων ή αυτόματο DSG 7 ταχυτήτων

ΚΟΣΤΙΖΕΙ

Η τιμή του νέου Polo αρχίζει από τις €13.400 για τη βενζινοκίνητη έκδοση 1.0 MPI 75PS Trendline, ενώ η πετρελαιοκίνητη έκδοση Polo 1,6 TDI SCR 80PS Trendline από €15.190. **A**



Με την παραγωγή του νέου Polo, η Volkswagen κατασκεύασε ένα από τα πιο εξελεγμένα μικρά αυτοκίνητα στον κόσμο. Ακόμη και η βασική έκδοσή του διαθέτει το σύστημα ελέγχου περιοχής Front Assist, που περιλαμβάνει το City Emergency Braking και το Pedestrian Monitoring, ως στάνταρ.



SUV-IZATION

Ένα ταξίδι με ένα σύγχρονο SUV φαντάζει ιδανικό, οικονομικό και άνετο. Το επιχειρούμε, όμως, ή γινόμαστε εθιστικά πλέον «οδηγοί της πόλης»;

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Η αγορά αλλάζει και οι αριθμοί για το πρώτο μισό του 2018 μιλούν από μόνοι τους. Τα μικρά SUV και Crossover είδαν 43,7% αύξηση στις πωλήσεις, ενώ τα Compact SUV 21,6%. Το 2018, λοιπόν, έστειψε αναμφισβήτητα το Sports Utility Vehicle βασιλιά. Είναι ενδιαφέρον να εξετάσουμε όμως εάν η τάση αυτή και η στροφή στα μεγαλύτερα, πιο άνετα αυτοκίνητα έφεραν τους καταναλωτές ένα βήμα πιο κοντά στην πραγματική τους χρήση: την εκτός πόλεως εξόρμηση.

Σύνορα ουσιαστικά δεν υπάρχουν πια, όχι μέσα στην Ευρώπη. Οι εύκολοι, γρήγοροι και καινούργιοι δρόμοι ενώνουν περισσότερους προορισμούς από ποτέ. Ένα ταξίδι με ένα σύγχρονο SUV φαντάζει ιδανικό, οικονομικό και άνετο. Πόσοι από

εμάς όμως μπαίνουμε πρώτα σε ιστοσελίδες αεροπορικών εταιριών προκειμένου να γλιτώσουμε τις ώρες στο δρόμο, ενώ το SUV μας ανασαίνει καρτερικά στο πεζοδρόμιο, έχοντας δει παρά ελάχιστες διαδρομές ρουτίνας μέσα στην πόλη;

Οι Αμερικάνοι έχουν το σλόγκαν «bigger is better». Σύμφωνα. Πώς όμως το αξιοποιεί; Και, εντέλει, γιατί το πήρες; Πιθανόν να είναι το γεγονός ότι οι τιμές τους πλέον, μην απέχοντας πολύ από ένα απλό compact αυτοκίνητο, βάζουν τον καταναλωτή στο τρυπάκι να σκεφτεί ότι είναι value for money, ανεξάρτητα από το ότι ούτε έχει ανάγκη, ούτε θα αξιοποιήσει πλήρως το εν λόγω προϊόν. Είναι η στρατηγική του να πάρεις το «καλύτερο» με μια απειροελάχιστη διαφορά, και ας μην ήταν αυτό που ήθελες. Η ίδια διαστροφή

με την οποία πληρώνουμε σημαντικά περισσότερο για έναν diesel κινητήρα (επειδή θα καταναλώνουμε λιγότερα και πιο φθηνά καύσιμα), αγνοώντας το δεδομένο ότι θα περάσουν χρόνια μέχρι να γίνει η απόσβεση αγοράς.

Τα κυβικά πλέον κυμαίνονται σχεδόν πάντα σε χαμηλά επίπεδα, οι χώροι αυξάνονται, οι πολυτέλειες του παρελθόντος (USB, infotainment, cruise control κ.ά.) έχουν γίνει ως επί το πλείστον συνήθειες. Η χαμηλή κατανάλωση καυσίμων, ακόμα και σε βενζινοκίνητα οχήματα, έχουν εντείνει επικίνδυνα το δέλεαρ αγοράς κάτι μεγαλύτερου με τη ρήση «γιατί όχι»; Μαζί σου, λοιπόν. Πάμε για μεγαλύτερο και ας τρέμει το φυλλοκάρδι μας, όταν θέλουμε να το παρκάρουμε στο Παγκράτι. Καμιά βόλτα πότε θα το πάμε;

Θα σας παρακαλούσα εδώ να μη σπεύσετε να προσφέρετε τα διόδια σαν την ύστατη δικαιολογία, γιατί θα σας στείλω στην Ισπανία να οδηγήσετε 150 χλμ. αυτοκινήτοδρόμου και να μου πείτε πόσες φορές σταματήσατε και πόσα χρήματα δώσατε.

Το 1/3 των αυτοκινήτων που πωλούνται και κυκλοφορούν πλέον είναι SUV. Η επιλογή είναι ξεκάθαρη, η λογική πίσω από αυτή όχι τόσο. Αρκούμαστε μόνο στην εξωτερική του ελκυστικότητα, το ατού που μας χαρίζει και την υποθετική ικανότητα του «το πάω όπου θέλω», χωρίς όμως να έχουμε σκοπό να το πάμε κάπου. Οι εταιρίες φαίνεται να είναι γνώστες, καθότι οι περισσότερες διαφημίσεις SUV αυτοκινήτων εκθέτουν το όχημα σε αστικό περιβάλλον. Όταν όλες οι συνθήκες είναι λοιπόν ιδανικές, εμείς γιατί είμαστε ακόμα εδώ; **A**

Η ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑ ΤΩΝ SUV ΤΗΣ FORD

Μεγέθη, δυνατότητες, επιδόσεις για όλους!

Καλύπτοντας ευρύ αγοραστικό κοινό, με σύνθετες αλλά και εξεζητημένες απαιτήσεις, τα SUV της **Ford** δίνουν λύσεις για κάθε χρήση, παραμένοντας πιστά στη θεσμική αξία των οδηγοκεντρικών αυτοκινήτων της μάρκας

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Aνεξάρτητα από το μοντέλο, τα **Ford Crossover ή SUV** είναι ικανά, άνετα και ευέλικτα και χαίρεσαι να τα οδηγείς. Παρέχουν τη δυνατότητα να κινείστε με άνεση και ευελιξία στις εκτός δρόμου διαδρομές, έχουν τη δύναμη που χρειάζεστε για να ρυμουλκείτε ένα ρυμουλκούμενο και μπορείτε να απολαύσετε ξεκούραστη οδήγηση σε μια εθνική οδό. Και όταν χρειαστεί να μεταφέρετε φορτίο, μπορείτε απλά να διπλώσετε τα πίσω καθίσματα για επιπλέον χώρο που επιζητάτε για να ικανοποιήσετε τα κόμπι σας. Ό,τι και να αναζητείτε, η οικογένεια των Ford Crossover και SUV διαθέτει ένα για εσάς.



Ford EcoSport

Είναι η ανανεωμένη έκδοση του μικρού SUV της Ford, που στοχεύει να ισχυροποιήσει την εταιρεία στην αγορά, όντας ένα από τα πλέον σύγχρονα και ευρύχωρα Crossover της κατηγορίας των supermini. Ξεχωρίζουμε το νέο σύστημα συνδεσιμότητας SYNC3, που ηγείται των τεχνολογιών υποστήριξης οδηγού, εξάρουμε το ηχοσύστημα τελευταίας τεχνολογίας B&O Play, αλλά και την έξυπνη τετρακίνηση Intelligent

All Wheel Drive, που θα διατίθεται μόνο με την diesel έκδοση.

Η νέα γενιά του EcoSport συνδυάζει τεχνολογία τελευταίας γενιάς με υψηλή ποιότητα σε κάθε επίπεδο, είτε αναφερόμαστε στους 3-κύλινδρους βενζινοκινητήρες του 1 λίτρου, είτε στον νέο κινητήρα Ford EcoBlue Diesel 1.5.

Η δε απόσταση από το έδαφος που είναι 19 εκατοστά, μας επιτρέπει να κινούμαστε με άνεση και ασφάλεια στις όποιες εκτός δρόμου διαδρομές.

Ωστόσο ένας νεωτερισμός απαντάται στην πέμπτη πόρτα, η οποία ανοίγει αριστερόστροφα και η οποία μπορεί να δεχθεί και σύστημα βραχίονα συγκράτησης της ρεζέρβας! Οι τιμές για το Ford EcoSport αρχίζουν από τις €15.168 για την έκδοση 1.0 EcoBoost των 100 ίππων, ενώ εκείνες του diesel μοντέλου 1.5 EcoBlue των 100 ίππων, από €16.529.

Ford Edge

Είναι το μοντέλο που συμπληρώνει την τριλογία της Ford στην κατηγορία των SUV οχημάτων επί ευρωπαϊκού εδάφους. Το πρωτοεμφανιζόμενο Edge δεν είναι ένα ακόμα τυπικό αυτοκίνητο του είδους, αλλά ένα πληθωρικό στην όψη και την ουσία SUV. Επενδύει στην ουδετερότητα της εικόνας, αλλά δίνει έμφαση στην ποιότητα, την πολυτέλεια και την τεχνολογία. Το νέο Edge είναι εξοπλισμένο με μια ζηλευτή λίστα τεχνολογικών συστημάτων και χαρακτηριστικών, συμπεριλαμβανομένου του SYNC 3 με Φωνητικό Έλεγχο και οθόνη αφής. Μια ασύρματη βάση φόρτισης βοηθά να διατηρείτε το smartphone σας φορτισμένο. Το αυτορυθμιζόμενο σύστημα σταθερής ταχύτητας (ACC) με δυνατότητα στάσης και εκκίνησης ρυθμίζει αυτόματα την ταχύτητα βάσει της ταχύτητας του προπορευόμενου



οχήματος. Οι επιβάτες έχουν εντυπωσιακούς χώρους να ταξιδέψουν, ενώ κάτι αντίστοιχο διαπιστώνουμε και με τον χώρο αποσκευών, στον οποίο έχουμε διαθέσιμα 602 λίτρα, που αγγίζουν τα 1.847 λίτρα όταν τα πίσω καθίσματα αναδιπλωθούν πλήρως. Το Ford Edge κινείται από τον 2λίτρο TDCi κινητήρα, ο οποίος διατίθεται σε εκδόσεις με 180 ή 210 ίππους, πάντα με υπερπλούσιο είναι η αλήθεια εξοπλισμό.



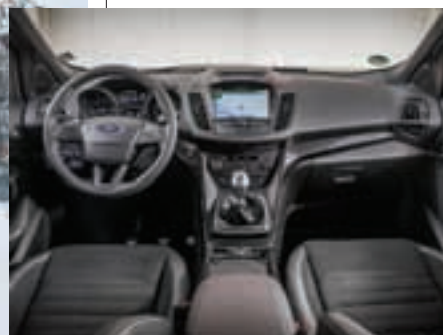
Ford Kuga

Το νέο Ford Kuga διατίθεται σε μια ευρεία γκάμα συνδυασμών σε ό,τι αφορά στους κινητήρες και στα συστήματα μετάδοσης. Έτσι έχουμε τον βενζινοκινητήρα 1.5-λίτρων EcoBoost των 150 ίππων και τη δυνατότερη εκδοχή του με τους 180 ίππους, που συνδυάζονται με χειροκίνητο ή αυτόματο κιβώτιο 6 σχέσεων, αλλά και κίνηση και στους

τέσσερις τροχούς.

Τέσσερις ενήλικες θα ταξιδέψουν με περίσσια άνεση μιας και οι χώροι στην καμπίνα το επιτρέπουν με το παραπάνω, όπως και ο χώρος φόρτωσης, ο οποίος φτάνει στα 456 λίτρα. Με το Ford SYNC 3, που είναι στάνταρ από τη βασική έκδοση, μπορείτε να παραμένετε συνδεδεμένοι και να ελέγχετε το τηλέφωνο, τη μουσική, το σύστημα πλοήγησης και τον κλιματισμό χρησιμοποιώντας έξυπνες φωνητικές εντολές ή την έγχρωμη οθόνη αφής 8".

Η τιμή του νέου Ford Kuga για τη βασική, προσθιοκίνητη έκδοση Business 1.5L EcoBoost των 150 ίππων αρχίζουν από €22.095. Επίσης, το νέο Ford Kuga συμπληρώνουν οι εκδόσεις ST-Line με τον σπορ χαρακτήρα και η έκδοση Vignale με τον premium προσανατολισμό. Ένα μοντέλο άρρηκτα συνδεδεμένο με την οδηγοκεντρική φιλοσοφία της Ford «Love the road again» **A**





That naughty boy!!!

Ο βρετανός **Lewis Hamilton** με την πιπεράτη προσωπική ζωή κατέκτησε τον πέμπτο παγκόσμιο τίτλο του, ενώ έδωσε και στη Mercedes-AMG F1 το πέμπτο νταμπλ στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Formula 1!

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

A νέκαθεν η Formula 1 έκλεινε το μάτι στις playboy περσόνες, με ηγέτορα τον αείμνηστο James Hunt...

Διαχρονικά, λοιπόν, το να βρίσκονται «θορυβώδη» άτομα σε πρωταγωνιστικούς ρόλους στις πίστες, αποτελεί κάτι σαν ευλογία για τον φανταχτερό κόσμο της Formula 1.

Και αν απορείτε για ποιο λόγο αναφέρεται ως φανταχτερός ο κόσμος της Formula 1, να σας θυμίσουμε τη μνημειώδη ρήση του Flavio Briatore, του πάλαι ποτέ ισχυρού άντρα της Benetton Formula 1: «Η F1 είναι 80% business και 20% αγώνες». Αντιγράφει, λοιπόν, κάποιον ο πολυπρωταθλητής Lewis Hamilton; Όχι, είναι η αλήθεια. Είναι ένας πραγματικά cool τύπος, που είναι αυτόφωτος και αυτοδημιούργητος. Ένας αθλητής με στόφα παγκόσμιου πρωταθλητή που κινείται στα όρια του «ρίσκου» πιλότου με «αντιαθλητικές» πινελιές για τη συμπεριφορά του στις πίστες.

Η θορυβώδης –όσο έπρεπε– σχέση του με την αοιδό Nicole Scherzinger, τα επίσης θορυβώδη νυχτοπερπατήματά του, η αγαπημένη του σχέση με τη Μύκονο και οι μοντέλες με προσωπικότητα που

διαγωνίζονται τη δική του στη διεθνή σκηνή της show biz, αποτελεί το καλύτερο υλικό για τα media – των οποίων παρεμπιπτόντως είναι εξαιρετικός διαχειριστής.



Bio

Γεννήθηκε στο Στίβενεϊτζ της Βρετανίας στις 7 Ιανουαρίου του 1985 και το όνομά του το πήρε από τον Καρλ Λιούις, ολυμπιονίκη του στίβου. Ο πατέρας του είναι μαύρος με ρίζες από τη Γρενάδα και η μητέρα του λευκή. Θα μείνει στην ιστορία για τη διορατικότητά του και το θράσος του, όταν σε ηλικία 10 ετών πλησίασε τον διευθυντή της McLaren, Ron Denis, και του είπε ότι ήθελε να αγωνιστεί για εκείνον μία ημέρα. Τρία χρόνια μετά υπέγραψε συμβόλαιο με τη McLaren και τη Mercedes-Benz, στο πλαίσιο ενός προγράμματος για νεαρούς οδηγούς.

Είπε:

«Η μουσική ήταν ένα τεράστιο πάθος μου από τότε που ήμουν πραγματικά νεαρός, άρχισα να παίζω κιθάρα όταν ήμουν 13. Εδώ μπορώ να είμαι εγώ, μπορώ να είμαι ευάλωτος, μπορώ να δείξω μια πλευρά μου που οι άνθρωποι δεν μπορούν να δουν».

Το 2007 έγινε οδηγός για την ομάδα της McLaren, έπειτα από τις νίκες του στα βρετανικά πρωταθλήματα της Formula Renault, Formula 3 και στο GP2. Έκανε σπουδές στο σχολείο Τζον Χένρι Νιούμαν, της γενέτειράς του (καθολικό λύκειο). Είναι και ερασιτέχνης ποδοσφαιριστής, έχοντας δηλώσει ότι αν δεν ήταν πιλότος της F1, θα γινόταν ποδοσφαιριστής ή παίκτης του κρίκετ, ενώ ασχολήθηκε σοβαρά και με τη βιομηχανία της μουσικής, κάνοντας το ντεμπούτο του στο κομμάτι «Pipe» της Christina Aguilera, με το ψευδώνυμο XNDA...

Στις 29 Οκτωβρίου του 2007 ανακοίνωσε την πρόθεσή του να ζήσει στην Ελβετία, μακριά από το κυνήγι των MME που έχει στη Βρετανία. Ως αιτία για την απόφασή του αυτή ανέφερε και τη φορολογία. Στις 18 Δεκεμβρίου του 2007 του αφαιρέθηκε η άδεια οδήγησης στη Γαλλία για ένα μήνα έπειτα από τη σύλληψή του για υπέρβαση του ορίου ταχύτητας (έτρεχε σε γαλλικό αυτοκινητόδρομο με 196 χλμ./ώρα).

Δηλώνει χορτοφάγος, οικολόγος (βοήθησε με την παρέα του να καθαριστεί ολόκληρη παραλία από πλαστικά στη Μύκονο) και δραστηριοποιείται και σε θέματα κοινωνικού ενδιαφέροντος, όπως η προστασία των ζώων. Έχοντας κατακτήσει τον τίτλο του παγκόσμιου πρωταθλητή στο πρωτάθλημα οδηγών της Formula 1, πέντε φορές, το 2008, το 2014, το 2015, το 2017 και το 2018, αποτελεί στατιστικά τον πιο επιτυχημένο οδηγό στην ιστορία του βρετανικού μηχανοκίνητου αθλητισμού. Είναι έτσι μέλος του άτυπου club των πιλότων της Formula 1 που κέρδισε το πρωτάθλημα πέντε ή περισσότερες φορές, μαζί με τους θρύλους Juan Manuel Fangio και Michael Schumacher. **A**

Τη Λύση Samsung

Επιμέλεια:
TANIA ΔΕΛΗ

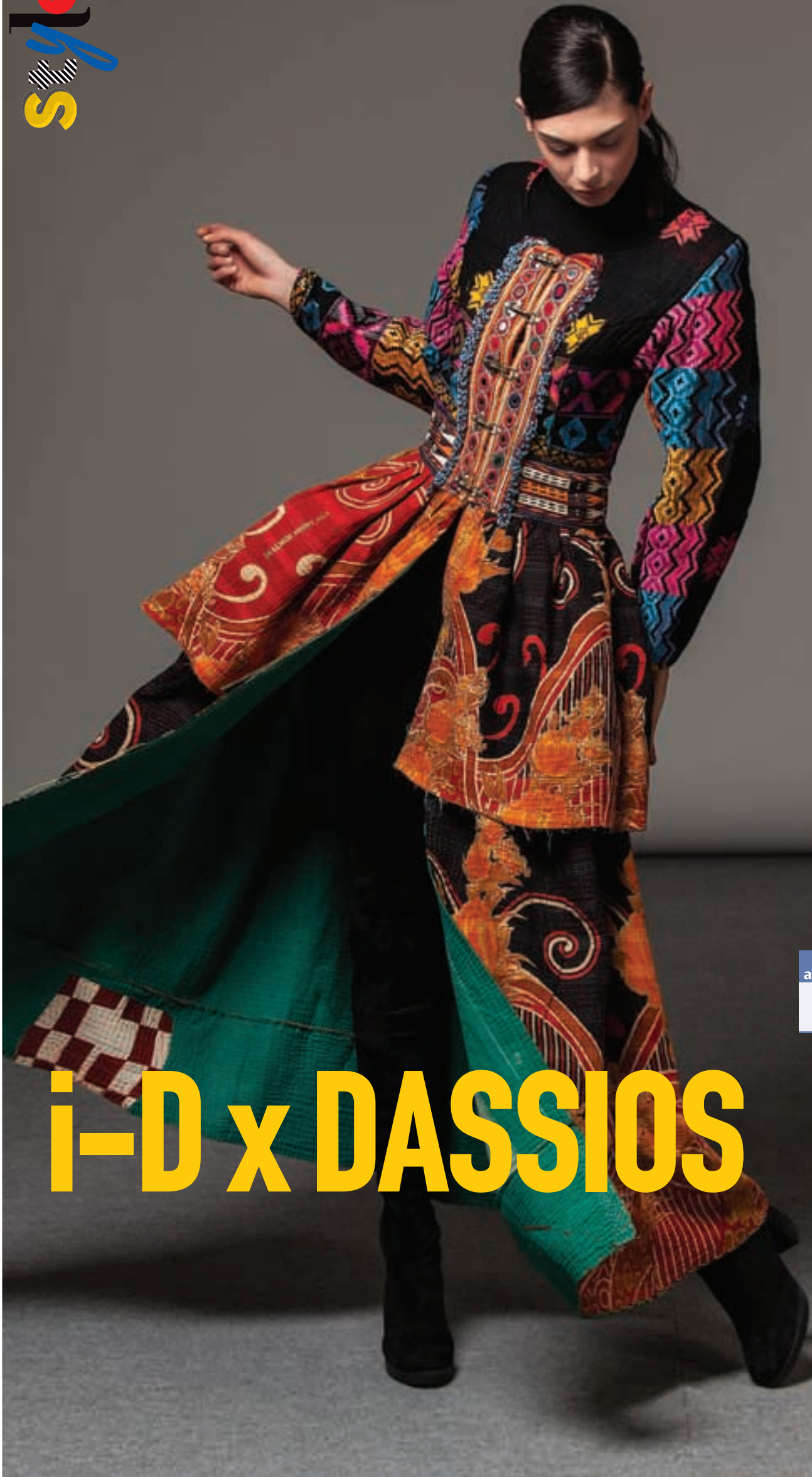


Έχεις δει τα νέα smartphones της σειράς **Galaxy A by Samsung**;

▶ Είμαι παιδί της τεχνολογίας και ενθουσιάζομαι κάθε φορά που βρίσκω ένα gadget που συνδυάζει τα ενδιαφέροντά μου με σούπερ τεχνολογικά χαρακτηριστικά και απaráμιλλο στιλ. Όπως τα νέα μέλη της οικογένειας **Galaxy A, A9** και **A7**. Μου αρέσουν γιατί έχουν κομψό σχεδιασμό αλλά διαθέτουν και όλες τις απαραίτητες λειτουργίες για απλή και εύκολη καθημερινότητα. Από τη μία, το **Galaxy A9** διαθέτει την πρώτη τετραπλή κάμερα στην πίσω όψη στον κόσμο, για να φωτογραφίζει τη ζωή έτσι όπως της αξίζει. Το έξυπνο σύ-

στημα φωτογράφισης μου παρέχει τετραπλή λειτουργικότητα για οποιαδήποτε περίπτωση. Τώρα μπορώ να φωτογραφίζω με σιγουριά, κάθε φορά που μου έρχεται έμπνευση.

Από την άλλη, το **Galaxy A7** διαθέτει τριπλή κάμερα που περιλαμβάνει ευρυγώνιο φακό 77° και υπερ-ευρυγώνιο φακό 120°, οπότε δεν χρειάζεται πλέον να αφηνω τίποτα εκτός κάδρου. Είναι και η τεχνολογία εντυπωσιακού ήχου **Dolby Atmos®** στα ακουστικά που μεγαλώνει το δίλημμα. Εσείς ποιο θα διαλέγατε;



Ο Δημήτρης Ντάσιος μάς εξηγεί πώς εμπνεύστηκε τη σειρά που θα παρουσιαστεί κατ' αποκλειστικότητα στο i-D concept store, μέχρι τις 15/12

Της ΚΡΙΣΤΥΣ ΠΕΡΡΗ

Ο Δημήτρης Ντάσιος είναι καλλιτέχνης. Παθιασμένος με τα ταξίδια, τον κινηματογράφο, το θέατρο και τους παράδοξους συνδυασμούς, οι συλλογές ρούχων του ποτέ δεν σταματούν να εξελίσσονται.

Την 1/12 ο διεθνής σχεδιαστής παρουσιάζει στο #iDAthens στο Κολωνάκι μια συλλογή για τον χειμώνα του 2018-19, που ο ίδιος επιμελήθηκε ειδικά για τον συγκεκριμένο χώρο. Η σειρά θα διατίθεται στα καταστήματα **i-D Concept Stores**.



© JULIANA BIALAS

Ποια ακριβώς ήταν η έμπνευση πίσω από τη χειμωνιάτικη συλλογή Dassios AW2018-19; Κάθε φορά η έμπνευση ξεκινάει από τις παραδόσεις, οι οποίες με επηρεάζουν πάντα, αλλά και από υλικά τα οποία βρίσκω σε ταξίδια και σε άγνωστες πηγές. Αυτή τη φορά, χαρακτηριστικά ελληνικά κεντήματα νησιωτικών και ηπειρωτικών τοποθεσιών τράβηξαν ιδιαίτερα την προσοχή μου και έτσι υφάσματα από denim μέχρι βελούδο και από άγριο μετάξι μέχρι δέρμα κεντήθηκαν για να διακοσμήσουν ρούχα καθημερινά αλλά και άλλα πιο βραδινά.

Τι το ξεχωριστό θα έχουμε την ευκαιρία να θαυμάσουμε στην κολεξιόν αποκλειστικά διαμορφωμένη για το i-D Concept Stores; Η παρουσίαση στο i-D Concept stores μου έδωσε την ευκαιρία να μπω στη διαδικασία να δημιουργήσω κομμάτια πιο βραδινά και επίσημα λόγω των εορταστικών ημερών που έρχονται. Είναι κάτι το οποίο δεν κάνω συχνά. Θα μπορούσε να πει κανείς ότι είναι ένας καινούριος κύκλος και για αυτό σκέφτομαι αυτά τα κομμάτια να αποτελέσουν μία ενότητα της ερχόμενης χειμερινής συλλογής που ετοιμάζεται να παρουσιαστεί στο Παρίσι τον Ιανουάριο του 2019.

Αν έπρεπε να διαλέξετε τρία αγαπημένα σας κομμάτια από τη χειμωνιάτικη συλλογή για το i-D Concept Stores, ποια θα ήταν; Ένα μαντό από ταπεσερί με ίνες από lurex, το οποίο φέρνει μνήμη από τον 17ο αιώνα, ένα βελούδινο φόρεμα με απλικαρισμένα λουλούδια και ένα χρυσό καφτάνι.

Τα denim jackets είναι μεγάλος πρωταγωνιστής της συλλογής σας, όπως πάντα. Τι είναι αυτό που κάνει το συγκεκριμένο ρούχο τόσο διαχρονικό; Το denim έχει περάσει σαν ένα υλικό καθημερινότητας και παράλληλα έχει εμπνεύσει πολλούς σημαντικούς σχεδιαστές. Εγώ το χρησιμοποιώ σαν καμβά για να παρουσιάσω τα στοιχεία που χαρακτηρίζουν την εκάστοτε συλλογή μου και έτσι μετατρέπω το denim jacket σε ένα ρούχο, το οποίο μπορεί να φορεθεί από το πρωί μέχρι σε μια βραδινή δεξίωση αλλάζοντας μόνο τα στοιχεία που το συνοδεύουν.

Αυτό το κάνει ιδιαίτερα προσφιλέ σε γυναίκες δυναμικές με ένα πολύ έντονο πρόγραμμα που θέλουν πάντα να ξεχωρίζουν.

Ο ανορθόδοξος συνδυασμός υλικών και χρωμάτων στα ρούχα σας προκύπτει έπειτα από μελέτη και έρευνα ή είναι περισσότερο εμπνευση της στιγμής; Συλλέγω υλικά, στοιχεία από παραδοσιακές στολές, υφάσματα και όταν έρχεται η στιγμή να υλοποιήσω μία σκέψη μου τα τοποθετώ μπροστά μου και τα χρησιμοποιώ όπως ένας ζωγράφος τις μπογιές του. Επιλέγω ότι με συμφέρει περισσότερο για να φτάσω στο αποτέλεσμα που με ικανοποιεί.

i-D Concept Store: Κανάρη 12, Αθήνα 10674, 2103221801 ή idconceptstores.com

www.athensvoice.gr

Διαβάστε όλη τη συνέντευξη στο site

i-D x DASSIOS

Τα παιδιά του πατέρα Πυρουνάκη, στο πλευρό των παιδιών της Ελευσίνας

ΜΙΑ (ΜΕΓΑΛΗ) ΙΣΤΟΡΙΑ ΑΓΑΠΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ



Ελευσίνα. Η ιστορική βιομηχανική πόλη της Δυτικής Αττικής, σε απόσταση μόλις 20 χιλιομέτρων από την Αθήνα, με τους περήφανους κατοίκους της να πασχίζουν καθημερινά να ανταπεξέλθουν με αξιοπρέπεια στις προκλήσεις αυτής της δύσκολης εποχής. Οι περισσότεροι το κατορθώνουν, κάποιοι άλλοι όμως, συχνά λυγίζουν κάτω από το βάρος των προβλημάτων κι όσοι μάλιστα είναι γονείς, συχνά δεν καταφέρνουν να εξασφαλίσουν για τα παιδιά τους ούτε καν τα απαραίτητα. Στις περιπτώσεις αυτές, τη γονεϊκή φροντίδα έχει υποκαταστήσει το «Κέντρο Αγάπης και Οικογένειας», το οποίο ίδρυσε το 1964 ο γνωστός για το φιλανθρωπικό και πνευματικό του έργο και γι' αυτό βραβευμένος από την Ακαδημία Αθηνών, αείμνηστος ιερέας Γεώργιος Πυρουνάκης.

Βρεθήκαμε στη «Φιλική Φωλιά» του Κέντρου Αγάπης Ελευσίνας, με αφορμή μια μικρή τελετή για τη δωρεά από τον Όμιλο «Ελληνικά Πετρέλαια» ενός πολυθέσιου σύγχρονου αυτοκινήτου, το οποίο θα καλύψει τις ανάγκες των παιδιών για μετακίνηση. Και διαπιστώσαμε, συνομιλώντας με τον πρόεδρο του Κέντρου κ. Χαράλαμπο Πυρουνάκη, ο οποίος είναι ένα από τα 8 παιδιά του παπά-Γιώργη, ότι η πενηνταετής παράδοση της οικογένειας συνεχίζεται αμείωτη στις μέρες μας. Η «Φιλική Φωλιά» υποδέχεται καθημερινά περισσότερα από 110 παιδιά, ηλικίας από 3 έως 18 ετών, ενώ συνολικά τα ωφελούμενα παιδιά από το πρόγραμμα -που προέρχονται τις περιοχές της Μάνδρας, της Μαγούλας, του Ασπρόπυργου και κυρίως της Ελευσίνας- ξεπερνούν τα 170. «Συνεχίζουμε το έργο του πατρός Πυρουνάκη, εμείς τα φυσικά παιδιά του, μαζί με τα πολλά πνευματικά του παιδιά, ακριβώς όπως το είχε ονειρευτεί και το ήθελε εκείνος», λέει ο γιος του παπά-Γιώργη, μιλώντας για την παρακαταθήκη που άφησε πίσω του ο σεμνός ιερέας: «Είναι πάρα πολύ εύκολο να προσφέρεις ένα γεύμα, έλεγε ο πατέρας μου, αλλά έχει μεγάλη σημασία το πώς θα το προσφέρεις. Πληγώνονται πάρα πολύ τα παιδιά, όταν πάνε σε κάποιο συσσίτιο και τα

έχουν στη γραμμή. Δεν τους φτάνει η στεναχώρια και η δυστυχία τους, να περνούν κι αυτήν την ταπεινώση;», αναφέρει χαρακτηριστικά και συμπληρώνει: «Κάθε μέρα μετά το σχολείο τα παιδιά έρχονται εδώ, για να απολαύσουν ένα πραγματικό γεύμα αγάπης. Τα τραπέζομάντιλα είναι χαρούμενα, λουλούδια έχουμε σε βάζα πάνω στο τραπέζι. Μετά το φαγητό θα ασχοληθούμε με τα μαθήματά τους και κατόπιν χωρίζονται σε ομάδες και παρακολουθούν διάφορα εκπαιδευτικά προγράμματα. Δεν μας ενδιαφέρει εδώ ούτε το χρώμα των παιδιών μας, ούτε από πού προέρχονται, ούτε τι θρησκεία έχουν. Για μας είναι παιδιά. Τα λέω παιδιά μας και το πιστεύω!», λέει με συγκίνηση ο Χαράλαμπος Πυρουνάκης.

Ο ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΣ ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΕΘΕΛΟΝΤΩΝ

Στον χώρο υπάρχουν πέντε εργαζόμενοι. Αλλά η πραγματική δύναμη του Κέντρου Αγάπης είναι οι εθελοντές φοιτητές, δάσκαλοι, καθηγητές που διδάσκουν καθημερινά τα παιδιά, αυτοί που καθαρίζουν τον χώρο και μαγειρεύουν σπιτικά φαγητά. Μία φορά το μήνα όλοι μαζί επισκέπτονται μουσεία, το Μέγαρο, το Εθνικό θέατρο και τη Λυρική Σκηνή. Λέει ο κ. Πυρουνάκης: «Τα παιδιά μπορεί να παραμένουν στο χώρο των φυσικών τους οικογενειών, όμως, δεν έχουν καμία ευκαιρία να πετύχουν στη ζωή κι εκεί παρεμβαίνουμε εμείς και τους δίνουμε αυτά που η οικογένειά τους δεν μπορεί να τους δώσει, ώστε να μπορούν να αντιμετωπίσουν την κοινωνία επί ίσοις όροις».

Δίπλα τους σε κάθε βήμα τα παιδιά της Στέγης Αγάπης τα τελευταία 10 χρόνια έχουν τον Όμιλο Ελληνικά Πετρέλαια. Η δωρεά του σύγχρονου επταθέσιου αυτοκινήτου είναι η πιο πρόσφατη από μία σειρά ενεργειών στήριξής τους, ενώ αναμένεται και η τοποθέτηση φωτοβολταϊκού στη στέγη του κτιρίου, για εξοικονόμηση χρημάτων και ενέργειας. «Μας έχουν αγκαλιάσει σε πολλά προβλήματα», λέει ο Χαράλαμπος Πυρουνάκης: «Όταν αντιμετωπίζουμε

κάποιο πρόβλημα με τη διατροφή των παιδιών και το σχολείο τους, μας το λύνουν αμέσως. Χριστούγεννα και Πάσχα δεν μας λείπουν τα δώρα, ενώ για πάρα πολλά χρόνια τα καλοκαίρια φιλοξενούσαν τα παιδιά μας σε κατασκηνώσεις που είχαν αναλάβει τα έξοδά τους», σημειώνει.

Αλλά και οι ίδιοι οι άνθρωποι των Ελληνικών Πετρελαίων που βρέθηκαν στη Στέγη Αγάπης για την παράδοση του αυτοκινήτου, εντυπωσιάστηκαν από τη ζεστή και ανθρώπινη φροντίδα που παρέχουν στα παιδιά οι εργαζόμενοι και οι εθελοντές. Ο αναπληρωτής Γενικός Διευθυντής Διυλιστηρίων Αλέκος Παργινός, είπε χαρακτηριστικά απευθυνόμενος στον κ. Πυρουνάκη: «Βλέπουμε και αφουγκραζόμαστε και μας αγγίζετε με τη δουλειά που κάνετε και στα πλαίσια αυτά συνεχίζουμε να προσφέρουμε και θα συνεχίσουμε να προσφέρουμε όσο μπορούμε. Έχουμε ευαισθησία με τις τοπικές κοινωνίες, γιατί σ' αυτούς τους χώρους δουλεύουμε και εμείς». Από την πλευρά της η Διευθύντρια Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης του Ομίλου, Ράνια Σουλάκη, είπε ότι η συνεργασία με το Πυρουνάκειο Ίδρυμα είναι μια συνειδητή επιλογή. «Επιλέγουμε τους φορείς με τους οποίους θα συνεργαστούμε, και για τον σκοπό τον οποίο επιτελούν, αλλά και τον τρόπο με τον οποίο λειτουργούν. Το Πυρουνάκειο είναι ένας φορέας, ο οποίος λειτουργεί με διαφάνεια, χρησιμοποιεί τους πόρους του με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και βοηθάει ένα σωρό παιδιά, από όλη την κοινωνία χωρίς εξαιρέσεις», είπε χαρακτηριστικά η κ. Σουλάκη.

1 Από αριστερά, ο Διευθυντής Εταιρικών Σχέσεων Ομίλου κ. Γιάννης Κορωνάιος, ο Αναπληρωτής Γενικός Διευθυντής Διυλιστηρίων κ. Αλέκος Παργινός, ο Πρόεδρος του Κέντρου Αγάπης Ελευσίνας κ. Χαράλαμπος Πυρουνάκης και η Διευθύντρια ΕΚΕ του Ομίλου ΕΛΠΕ κα Ράνια Σουλάκη.

2 Ο κ. Παργινός παραδίδει τα κλειδιά του οχήματος στον κ. Πυρουνάκη.

3 Πλάνο από τη Δανειστική Βιβλιοθήκη του Κέντρου, που διαθέτει συνολικά 22.300 τίτλους βιβλίων.

**MINAS**

Ασημένιο γούρι για το 2019 €140

**HUSH PUPPIES**

Δερμάτινο καστόρι μπότακι €115

**KARL LAGERFELD**

Τσαντάκι «γάτα» με λεπτομέρειες γκλίτερ €175

**BENETTON**

Γυναικείο παλτό με γούνα στο γιακά €249

Δες πόση ηλιακή ακτινοβολία αντέχει το δέρμα σου

**ΟΠΤΙΚΑ ΟΦΘΑΛΜΟΣ**

Γυαλιά ηλίου Kaleos, μοντέλο Kyle, €190



Η La Roche Posay κυκλοφόρησε το πιο πρακτικό gadget που σε βοηθάει να προστατέψεις το δέρμα σου από τον ήλιο. Το My Skin Track UV είναι ο πρώτος φορέσιμος ηλεκτρονικός αισθητήρας χωρίς μπαταρίες που μετρά την έκθεση στην ακτινοβολία UV. Ταυτόχρονα, το συνοδευτικό app στο κινητό σου παρακολουθεί την έκθεση στη ρύπανση, τη γύρη και την υγρασία επιτρέποντάς σου έτσι να κάνεις καλύτερες επιλογές στα προϊόντα περιποίησης και προστασίας του δέρματός σου. Θα το βρεις στο apple.com

WOMEN'S SECRET

Δαντελένιο κορμάκι €32,99

**SWATCH**

Ρολοί Purepurple, συλλογή Deep Wonder, €60

**ΜΟΥΣΕΙΟ ΚΥΚΛΑΔΙΚΗΣ ΤΕΧΝΗΣ**

Παντατίφ του Δημήτρη Ρουσσέτου €250

**CARPISA**

Τσάντα με μεταλλικές λεπτομέρειες €29,95

**CALZEDONIA**

Κάλτσες μέχρι το γόνατο €6,95

**FALCONERI**

Γυναικείο πουλόβερ από κασμίρ €397

GLAMAZON**#τέλειο δέρμα**

Η αφεγάδιαστη επιδερμίδα είναι μύθος, για αυτό και η Μπιγιονσέ έγραψε το «Flawless»

Της ΔΕΣΠΟΙΝΑΣ ΚΟΥΤΣΟΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ

Συγγνώμη που σας **τη σπάω**, αλλά τέλειο δέρμα δεν υπάρχει. Η αφεγάδιαστη επιδερμίδα είναι ένας μύθος. Εκτός κι αν τα γονίδια σου είναι ευλογημένα ή είσαι ζάπλουτη, έχεις βρει τους καλύτερους ειδικούς και με τον παρά σου έχεις την πιο σούπερ φροντίδα.

Όπως και να χει, η επιδερμίδα θέλει καθημερινή περιποίηση. Ακόμα κι όταν υπάρχουν κουρασμένες νύχτες, όπου το πρωί είσαι σαν τον μαύρο Πιτ από το μολύβι και τη μάσκα που έχει γίνει συντρίμια. Αυτό να σου γίνει μάθημα και να μην το ξανακάνεις. Ξεβάψου έστω πρόχειρα με τα μαντιλάκια ντεμακιγιάζ. Θα σκουπίσουν τα απομεινάρια μιας νύχτας.

Φροντίδα καθημερινή για να νιώθεις καλά στο πετσί σου. Να νιώθεις ότι το δέρμα σου είναι ok. Όταν η Μπιγιονσέ έγραψε το «Flawless» πρέπει να το έκανε αφού προηγήθηκαν κανά δύο μάσκες. Όταν έχεις βάλει τη μάσκα σου και δεν μιλάς, σκέφτεσαι. Σκέφτεσαι και κατεβάζεις ιδέες. Νιώθεις ότι η σχέση σου έχει ρωγμές; Βαρέθηκες να ακούς ειδήσεις; Επιχειρείς για πολλοστή φορά να διαβάσεις αυτό το μπεστ-σέλερ, που όλοι μιλούν για αυτό; Τα πιάτα είναι πάλι άπλυτα και σε κοιτούν απειλητικά; Ταλαιπωρήθηκες στο μετρό; Εγκλωβίστηκες στην κίνηση;

Θέλεις απλά να αράξεις, να σβήσεις την κουραστική μέρα από πάνω σου και να α-

πολαύσεις τη γλυκύτητα του να μην κάνεις τίποτα. Πόσο γλυκό. Spalife στο σπίτι σου. Μαζί με τη μάσκα, πάρε κι ένα απολεπιστικό.

Το πιο σημαντικό είναι να φτιάξεις ατμόσφαιρα. Αναψε ένα κεράκι, φτιάξε ένα σπέσι-αλτάι, μελίγες σταγόνες CBD με άρωμα λεμόνι-τζιντζερ, βάλε την αφράτη ρόμπα σου και δύο φέτες αγγούρια στα μάτια. Ρίξε αγγούρι και σε μια κανάτα με νερό. Το κινητό σε χρήση πτήσης και αφέσου σε μουσικές R&B από τα 90s.

Κόψε κομματάκια δύο εκλεκτές μπάρες και λίγη φίνια σοκολάτα και απόλαυσε. Ακύρωσε τα πάντα. Αυτά που μπορείς. Κάτσε σπίτι. Ξέχνα τα πιάτα.

Πάρε τον χρόνο σου. Κάνε και δύο μάσκες. Κοιμήσου. Έναν υπνάκο χαλάρωσης. Πλύσου και ξαναπλύσου με ένα καθαριστικό με βάση το λάδι, που απομακρύνει υπολείμματα μέικαπ και ακαθαρσίες. Κάνε το πιλινγκ σου. Πιες το τσάι σου, πιες και τα νερά σου, φάε και τις μπάρες σου. Και μετά το πιλινγκ βάλε τις μάσκες σου. Και τρεις, αν σου αρέσει στα καπάκια. Αυτές οι ώρες σου ανήκουν.

Όσες κι αν είναι, είναι δικές σου. Αφιερωμένες! Και μετά βάζεις το σέρουμ και την ενυδατική. Ακόμα κι αν έχεις όλα τα παραπάνω σε δείγματα. Κάν' το. Φέρσου εγωιστικά. Για σένα. Ξεκουράσου. Στο τέλος είτε μένεις σπίτι, είτε βγεις, ένα είναι σίγουρο: Θα λάμπεις!

CITY GUIDE

MIRFESTIVAL 2018

Η γιορτή των παραστατικών τεχνών επιστρέφει για 6η φορά στην Αθήνα, από 22 έως 30/11

Ευρηματικό, απρόσμενο και πολυσυλλεκτικό, το MIRfestival προσγειώνεται για έκτη φορά στην Αθήνα με ένα συναρπαστικό πρόγραμμα με 14 έργα, προσκαλώντας το αθηναϊκό κοινό σε ασυνήθιστους αλλά και σε ιστορικούς χώρους, να ανακαλύψει την πιο σύγχρονη πλευρά του ζωντανού θεάματος και κυρίως να συμμετάσχει στη γιορτή. Το MIRFestival φέρνει μαζί του μοναδικά καλλιτεχνικά πρότζεκτ από τον χώρο όπου η περιπέτεια ανάμεσα στη σκηνή, στην εικόνα, στον ήχο, στους ερμηνευτές, στους «θεατές», στις ιδέες, στην πόλη και στους πολίτες ανοίγει καινούργιους ορίζοντες και γεννά το νέο στις παραστατικές τέχνες. Φέτος, μάλιστα, θα είναι λίγο πιο πολυσυλλεκτικό, καθώς εκτός από τους καλλιτέχνες που θα ανακαλύψουμε για πρώτη φορά, επανέρχονται και καλλιτέχνες που το έχουν ήδη επισκεφθεί. Μια μεγάλη γιορτή, λοιπόν, θα είναι το MIRfestival 2018, μια γιορτή αναδυόμενων καλλιτεχνικών πρακτικών και γλωσσών, ένα φεστιβάλ πρωτόγνωρων, ανατρεπτικών και συγκινητικών εμπειριών. Το MIRfestival ίδρυσε και διευθύνει καλλιτεχνικά η Χριστιάνα Γαλανοπούλου, η οποία επιμελείται και τον καλλιτεχνικό του προγραμματισμό.

- Νατάσσα Καρυστινού

INFO

Αναλυτικές πληροφορίες μπορείτε να βρείτε στο www.mirfestival.gr. Εισιτήρια προπωλούνται από τη viva.gr.



ΓΕΥΣΗ



Από αριστερά: Stefano, Orsa, Sabrina, Αντώνης

Lollo's Atene

Έφαγα την ωραιότερη πίτσα της Αθήνας!

Το στέκι-λατρεία της Αντιπάρου μόλις άνοιξε και μιλάει άπταιστα ιταλικά

Η Αντίπαρος για κάποιο ανεξήγητο λόγο λείπει από τον χάρτη των κυκλαδίτικων διαδρομών μου, δεν έχω πάει ποτέ. Όμως, εδώ και λίγες μέρες τα τηλέφωνα πέφτουν βροχή και οι φίλοι μου αναγγέλλουν με φωνή λαχανιασμένη «άνοιξε ο Lollo στην Αθήνα, τρέχα». Μου μιλάνε για σκηνές ειδυλλιακές, για τα προσέκο που ήπιαν ένα αυγουσιτιάτικο ηλιοβασίλεμα, για τις πίτσες που «δεν έχουν φάει καλύτερη», για τον Stefano (Gentili) και τη Sabrina (Ciarpelloni) ± « φίλοι μας, κοληπτοί» ±, για τα πλήθη που μαζευόντουσαν κάθε απόγευμα εκεί για να χορτάσουν α λα ιταλικά την πείνα τους, για τους κοσμικούς που ερχόντουσαν με τα σκάφη από τα διπλανά νησιά και δεν έβρισκαν τραπέζι, μου μιλάνε με δυο λόγια για το καλύτερο ιταλικό όχι μόνο των Κυκλάδων αλλά της υπηλίου ολόκληρης!

Το τελευταίο χτύπημα έρχεται από φίλη «μπλαζέ», έχει φάει παντού και τίποτα πια δεν της κάνει εντύπωση, εδώ όμως με φωνή που

κρύβει υπονοούμενα μου δηλώνει: «Πήγαινε τώρα που μόλις άνοιξε, γιατί σε λίγες μέρες που θα μαθευτεί πως ήρθε ο Lollo στην Αθήνα, δεν θα πέφτει καρφίτσα εκεί μέσα». Προχτές, Σάββατο με βροχή, κρύο και μποτιλιάρισμα φτάνω στο Χαλάνδρι περίπου στην ίδια ώρα που θα έφτανα και στη Ρώμη. Έχω μιλήσει με την πιο γλυκιά μου φωνή παρακαλώντας για ένα τραπέζι ±φυσικά δεν υπάρχει±, όμως κάπως με στριμώνχνουε και... 4.30 το απόγευμα διασχίζω τον κήπο μιας ρομαντικής μονοκατοικίας του '50 και επιτέλους κάθομαι στο τραπέζι μου. Ο κόσμος πολύς, αλλά αυτό δεν με εμποδίζει να δω το χάρμα οφθαλμών ντεκόρ που έχουν επιμεληθεί οι AK-A architects (Κατερίνα Αποστόλου και

Μίνα Κολάκη). Μέχρι το ύψος του περβαζιού των παραθύρων είναι βαμμένο πράσινο σαν βουτηγμένο στο λάδι, από εκεί και πάνω είναι ολόλευκο, το παιχνίδι συνεχίζεται και στις πανέμορφες καρέκλες, κάποιες είναι πράσινες και στο τελείωμα λευκές. Όλα έχουν μια φρεσκάδα, τα φωτιστικά είναι καταπληκτικά και τα έχουν σχεδιάσει ειδικά για τον χώρο, σε κυρίαρχο σημείο είναι η κουζίνα, ανοιχτή σαν βιτρίνα για να χαζεύεις τον Stefano και την ομάδα του επί το έργον. Παράθυρα ολόγυρα κοιτούν τον κήπο, επικρατεί μια ευχάριστη αλεγκρία ανακατεμένη με μπόλικη ιταλική φινέτσα και μια, να το πω, ακαθόριστη αντιπαριώτικη αύρα ± ίσως το φωτεινό λευκό, η (μελετημένη) απλότητα, οι παρέες που φωνάζει από μακριά η σχέση τους με τον Lollo της Αντιπάρου. Ο κατάλογος που πιάνω στα χέρια μου έχει της Μαντόνας τα μάτια! Είναι μεγάλος, ξεκινάει με μια σειρά μπρουσκέτες ±bianca, rossa, riccante, burratina, tartufata±, φοκάτσες, antipasti, σαλάτες, φτάνει στις πίτσες, περνάει στις πάστες ±αρκετές χειροποίητες και φρέσκες±, καταλήγει στα secondi, κυρίως πιάτα με κρέας, κοτόπουλο, ψάρι, και στα dolci. Στο θέμα «πίτσα» ας σταθούμε λιγάκι μια και είναι 40 τον αριθμό και είναι το αδιαμφισβήτητο σουξέ του εστιατορίου. Τις λένε «rinse» (rinsere= πιέζω), είναι οβάλ και όχι στρογγυλές, έχουν πολύ λεπτό ζυμάρι από βιολογικά άλευρα που ζυμώνονται και αφήνονται για να ωριμάσουν τουλάχιστον 36 ώρες, είναι αυθεντικά ρωμάνικες.

Ρωμαίοι και οι Stefano και Sabrina, οι οποίοι άφησαν τις δουλειές τους για να ακολουθήσουν το πάθος τους για τα ταξίδια και τη γαστρονομία και τυχαία έριξαν άγκυρα στο πανέμορφο κυκλαδίτικο νησί. Στην αθηναϊκή εκδοχή του Lollo's συνεργάζονται με τον Αντώνη Ζωγράφου και τη γυναίκα του Orsa Ρεμπούσκου. Πελάτες στην Αντίπαρο και

στη συνέχεια φίλοι με το ζευγάρι των Ιταλών, σπουδαγμένοι κι οι δυο στην Ιταλία, με άλλες καριέρες επίσης, πρώτα αγάπησαν τις γεύσεις και στη συνέχεια εκπαιδεύτηκαν σε κάθε τι ιταλικό και γαστρονομικό.

Φάγαμε πολλή pinsa εκείνο το απόγευμα.

Για την ακρίβεια, φάγαμε τις πρώτες, συνεχίσαμε με τέλειες σαλάτες και πάστες, ξαναγαυρίσαμε σε πίτσες! Στην κατηγορία Margherite, για να πάρετε μια ιδέα, υπάρχουν 5 εκδοχές: η κλασική, με bacon, με bufala, με prosciutto di Parma, με prosciutto arrosto. Υπάρχουν οι Rosse με σάλτσα ντομάτας, οι Bianche, οι Gourmet ±υπέροχη και εξαιρετικά φίνα η Strega με μοτσαρέλα και ρε κολοκύθας, guanciale, gorgonzola±, οι Piccanti (μη τυχόν και δεν πάρετε τη Nduja di Spilinga με το κρεμώδες πικάντικο σαλάμι), οι Vegane όπως η καταπληκτική Miranda με σάλτσα ντομάτας, τοματίνια, μελιτζάνα, κάρπαρη, ελιές σκόρδο. Συνοδέψαμε με λευκό κρασί Greco di Tufo της Καμπανίας, μαθαίνω από τον Αντώνη πως στη λίστα υπάρχουν κρασιά που καλύπτουν την Ιταλία από Βορρά μέχρι Νότο και καλές ελληνικές ετικέτες πάλι με το ίδιο σκεπτικό. Καθίσαμε για τσιγάρο και κουβεντούλα με το συμπαθέστατο κουαρτέτο των ιδιοκτητών στα τραπέζακια της βεράντας, μέσα δεν καπνίζεις αλλά γοργά ετοιμάζεται η στέγαση της βεράντας για τους καπνίζοντες. Μας μίλησαν για τον ξυλόφουρνο που ήρθε από την Ιταλία και ζυγίζει 2,5 τόνους, για το μενού που προσαρμόζεται στα εποχικά προϊόντα, για την έννοια τους να κάνουν σε όλα το καλύτερο και γι' αυτό είναι συνέχεια όλοι τους εκεί, για τον κοινό τους έρωτα για οτιδήποτε αυθεντικά ιταλικό. Τις Κυριακές θα έχουν και πιάτα που χαρακτηρίζουν το ιταλικό κυριακάτικο τραπέζι. Να πάτε, είναι όλα τους εξαιρετικά, και οι τιμές επίσης, περίπου €25 το άτομο. **A**

Εθνικής Αντιστάσεως 3α, Χαλάνδρι, 2106801040, κάθε μέρα 18.30-23.00, Σάββατο 15.30-23.00, Κυριακή 13.30-17.00, Δευτέρα κλειστά

TASTE POLICE

Της ΝΕΝΕΛΑΣ ΓΕΩΡΓΕΛΕ

ΚΡΙΤΙΚΗ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΩΝ / ΠΡΟΣΩΠΑ / ΑΦΙΞΕΙΣ / ΣΥΝΤΑΓΕΣ / TIPS ΓΕΥΣΗΣ



ΜΟΥΣΙΚΗ

«Once» Αστικοί μύθοι σε ένα διαφορετικό new age μιούζικαλ

Ακύλλας Καραζήσης, Μαρίνα Σάττι, Αποστόλης Ψυχράμης, εν μέσω προβών, μιλούν για το βραβευμένο έργο που ανεβαίνει από 20/12 ως 20/1 στην Εναλλακτική Σκηνή της ΕΛΣ. Του Γ. ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Αναμένεται να γίνει talk of the town. Ένα φρέσκο, σημερινό μιούζικαλ που δεν θυμίζει σε τίποτε τα κλασικά καλογυαλισμένα μιούζικαλ του παρελθόντος. Η Μαρίνα Σάττι στον ρόλο μιας Τσέχας μετανάστριας και ο Αποστόλης Ψυχράμης στον ρόλο ενός Ιρλανδού μουσικού του δρόμου θα μας μεταφέρουν στους δρόμους του Δουβλίνου αλλά και στους δρόμους κάθε σημερινής μεγαλούπολης, με κομμάτια ζωής, με τη θεατρική αλλά όχι θεατρινίστικη σκηνοθεσία του Ακύλλα Καραζήση. Οι ηθοποιοί παίζουν στη σκηνή όλα τα όργανα. Βρίσκονται σε πρόβες, έχουν διανύσει τη μισή απόσταση και μας δίνουν τη δική τους ματιά για το «Once», που θα ανέβει στην Εναλλακτική Σκηνή της ΕΛΣ στο ΚΠΙΣΝ από 20 Δεκεμβρίου ως 20 Ιανουαρίου.

Ακύλλας Καραζήσης

Είμαστε στη φάση της μισής δουλειάς. Το υλικό είναι μουσική, κείμενο, άνθρωποι. Η ιδιομορφία αυτού του μιούζικαλ είναι ότι η ιστορία έχει παρθεί από μια αυτοβιογραφική low budget ταινία. Έχει κάτι πολύ απλό. Δεν είναι ένα φτιαγμένο μιούζικαλ. Έτσι είναι και τα υλικά του. Σε αυτή την παράσταση οι 11 ηθοποιοί παίζουν και τα όργανα, τραγουδούν, παίζουν τους ρόλους γύρω από τον μουσικό του δρόμου. Έχει μια ενδιαφέρουσα και πρωτότυπη πινελιά το ότι δεν είναι ένα γκλάμου-

ρους μιούζικαλ αλλά βγαίνει μέσα από τα διαμερίσματά μας. Από τον δρόμο που μένουμε. Από τον δρόμο της πόλης. Και αυτό είναι πολύ ωραίο. Ένα πιο «δημοκρατικό» μιούζικαλ. Διαδραματίζεται στο Δουβλίνο χρωματισμένο από την Ιρλανδική μουσική με τσέχους μετανάστες, ωστόσο θα μπορούσε να είναι σε οποιαδήποτε μεγαλούπολη. Για μένα τα έργα είναι φέτες ζωής που έχουν από όλα. Γέλιο, κλάμα, όλα. Δεν ακολουθώ κάποια δοσολογία. Το κάνω όπως είναι. Καθημερινό, σαν ντοκιμαντέρ, μια ιστορία που εξελίσσεται σε τραγούδι. Δεν είναι θεατρινίστικο. Καθημερινές κουβέντες, όπως μιλάμε μεταξύ μας, χαμπλότονα, πότε φωνάζοντας, πότε πλακωνόμαστε στο ξύλο. Μέσα από αυτό βγαίνει το τραγούδι. Και αυτό είναι θεραπευτικό. Μετά την πρεμιέρα ξεκινάω ως ηθοποιός πρόβες για τους «Βρικόλακες» του Ίψεν, που σκηνοθετεί ο Δημήτρης Καρατζάς στο θέατρο Τέχνης, και αμέσως μετά σκηνοθετώ στην Πειραματική του Εθνικού μια τριλογία για τη Θεσσαλονίκη. Το «Selfie, στο βάθος πίσω η πόλη», βασισμένο σε κείμενα των Βασίλη Βασιλικού, Γιώργου Ιωάννου, Νίκου-Γαβριήλ Πεντζίκη.

Μαρίνα Σάττι

Αυτό το έργο είναι τελείως new age. Η προσέγγισή μας είναι όπως θα γινόταν σε ένα θεατρικό καθαρής πρόζας. Τα τραγούδια στο «Once» μπαί-

νουν με έναν τρόπο που απορροφώνται τελείως οργανικά στο έργο. Για αυτό είπα και στον Ακύλλα στην πρόβα πως με αυτό τον τρόπο θα ήθελα να το κάνω συνέχεια. Χαίρομαι πραγματικά.

Μου αρέσει που οι ήρωες δεν έχουν όνομα. Αυτός και αυτή (guy, girl). Δεν έχει και τόση σημασία. Πόσες φορές να δεις πια το Σικάγο. Η ταινία που βασίστηκε το «Once» είναι σαν ντοκιμαντέρ. Το είχα δει στο Μπρόντγουεϊ, ήταν πολύ ρεαλιστικό. Δεν παίζουν, είναι σαν να μιλάνε μεταξύ τους. Σαν να έχεις μπει στο δωμάτιο και να τους παρακολουθείς στα κρυφά. Δεν μιλάμε μεταξύ μας τραγουδιστά, για παράδειγμα. Αυτό μου αρέσει πολύ.

Δεν μπορώ να περιγράψω πόσο με αγχώνει που θα παίζω πιάνο μπροστά στο κοινό. Από το πιάνο ξεκίνησα. Μετά ήρθε το τραγούδι. Καταλάβαινα ότι πρέπει να ασχοληθώ με τη μουσική. Για ένα χρόνο στο ωδείο πήγαινα και παίζαμε τραγούδια, δεν παίζαμε κλασικά. Έδωσα αργότερα για πτυχίο. Τέλειωσα το κλασικό τραγούδι και μετά πήγα στο Berkley.

Τις Κυριακές (4-25/11) παίζω στο six d.o.g.s με τις Fones. Πήγε πολύ καλά, αλλά τελειώνει τώρα. Κανονίσαμε να παίζουμε 24/12 σε ένα χριστουγεννιάτικο πάρτι. Θα ήθελα να συνεχίσω σε αυτό τον χώρο. Μου αρέσει η συνθήκη. Το χαίρομαι μετά από πολύ καιρό, γιατί γίνονται όλα όπως τα φανταζόμουν. Και σχετίζεται με τους συνεργάτες μου. Όσοι είναι μαζί μου στο πλοίο είναι δημιουργικοί και δεν θα τους άλλαζα με τίποτε. Σκηνικά, ρούχα, ήχος, όλα. Δεν το θέλω αυτό το τραπέζι καρέκλα, όσο ωραίες και να είναι οι συνεργασίες και οι σχέσεις με τους ανθρώπους.

Το καινούργιο στη ζωή, το θέατρο και τη μουσική για μένα είναι ο ανθρωπίνος παράγοντας. Το να υπολογίζεις το κοινό. Πιστεύω πως επειδή δεν είμαστε στα nineties και σε όλη αυτή την μπαρόκ κατάσταση όλοι ζούμε την ίδια πραγματικότητα και βιώνουμε τις ίδιες δυσκολίες. Νιώθω ότι δεν μας παίρνει να μην είμαστε ελκρινείς ο ένας απέναντι στον άλλο, να μην είμαστε άμεσοι.

Ο πατέρας μου είναι γιατρός στο Σουδάν και η μαμά μου χημικός μηχανικός. Μετά τις σπουδές μου στην Αμερική συνειδητοποίησα τη δική μου ταυτότητα και καταγωγή. Μου άρεσε να τραγουδάω από μικρή. Σε σπίτι με πιάνο καθόμουν μικρή με τις ώρες.

Η μάνα μου με παρακολουθεί. Εδώ ήρθε στο six d.o.g.s. Και στο πέμπτο τραγούδι, ήρθε πρώτη σειρά μπροστά μου. «Μαμά, δεν πας λίγο πάνω...» (γέλια)

Αποστόλης Ψυχράμης

Στο «Once» είμαι αυτός ο τύπος χωρίς όνομα. Μουσικός του δρόμου. Ζει στο δωμάτιο που μεγάλωσε, γράφει δικά του τραγούδια, είναι φρεσκοχωρισμένος και στην πυρά αυτής της καταστροφής συναντά μια τσέχα μετανάστρια, το κορίτσι που του αλλάζει τη ζωή. Όλα γίνονται όπως τώρα που μιλάμε. Είναι σαν να φτιάχνουμε ένα έργο από την αρχή.

Με τον Ακύλλα πρώτη φορά συνεργάζομαι, αλλά με είχαν προειδεάσει ήδη οι κοινοί γνω-

στοί. Με έφερε σε επαφή με έναν άλλο κόσμο, με νέο τρόπο, με νέα προσέγγιση. Όλο αυτό μας οδηγεί σε μια πολύ ωραία συνθήκη. Είναι η μουσική, η ι-

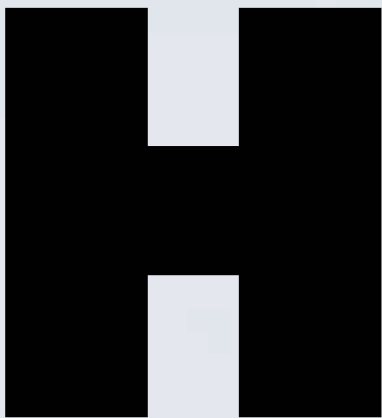
στορία και το γεγονός ότι εμείς παίζουμε τη μουσική που μας βάζει στο έργο 100%. Έχω κάνει μιούζικαλ ως ηθοποιός και τραγουδιστής αλλά αυτό είναι κάτι διαφορετικό.

Αυτή η παράσταση, στο δικό μου κεφάλι, είναι τι χρειαζόμαστε τελικά και τι όχι. Πόσο απλά είναι τα πράγματα, πόσο πολύπλοκα τα κάνουμε εμείς. Σε όλα τα επίπεδα. Τα διαπραγματεύεται όλα αυτά, από το ταξικό χάος μέχρι τις ανθρώπινες σχέσεις. Με μια απλή ιστορία που θα μπορούσε να ζησει ο καθένας.

Παράλληλα είμαι στο θέατρο Πόρτα με το έργο των Patari Project «Χιονάνοι», ενώ την Τρίτη έπαιξα με τους Dreamy Whispers στο Faust. Δεν μπορώ να φανταστώ τη ζωή μου χωρίς τη μουσική. Στην πορεία συνάντησα και το θέατρο. Προσπαθώ να τα συνδυάσω. **A**

www.athensvoice.gr
Όλες οι συνεντεύξεις στο site της Athens Voice

ΣΥΝΑΥΛΙΕΣ
ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ
ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ
ΔΙΣΚΟΙ



αμερικανίδα μουσικός έρχεται στο ΚΠΙΣΝ με το τελευταίο της άλμπουμ «Rebound», εμπνευσμένο από την Αθήνα και το ομώνυμο goth ναό της πλατείας Αμερικής

Συστήθηκε με τους Fiery Furnaces, το indie rock ντουέτο που δημιούργησε με τον αδελφό της Matthew. Από το 2011 ακολουθεί προσωπική καριέρα. Η Eleanor Friedberger έχει ελληνικές ρίζες, μεγάλωσε στο Σικάγο και έρχεται στην Αθήνα στις 26 Νοεμβρίου για να παρουσιάσει στο Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος το τελευταίο της ηλεκτρονικό, εξωστρεφές album με τίτλο «Rebound» εμπνευσμένο από την Αθήνα και το goth club της Μηθύμνης. Λίγο πριν, μας μιλάει για την ελληνική κληρονομιά, το πρώτο της ταξίδι στην Ελλάδα και την πρόσφατη αθηναϊκή της εμπειρία.

Τι θυμάστε πιο έντονα από τη γιαγιά σας και πώς η ελληνική σας κληρονομιά έχει επηρεάσει τη δουλειά σας; Θυμάμαι να ανεβαίνω τα απόκρημνα σκαλιά του εξώστη της χορωδίας στην ελληνική Ορθόδοξη Εκκλησία στη δυτική πλευρά του Σικάγο, εκεί η γιαγιά μου διύθυνε τη χορωδία για 40 χρόνια, καθώς περνούσα το δωμάτιο όπου τα μέλη της χορωδίας άφηναν τα προσωπικά τους αντικείμενα και φορούσαν μια μπλε στολή και χρυσά κοσμήματα πάνω από τα ρούχα τους. Τρύπωνα στον εξώστη και με έπιανε πάντα η μυρωδιά από το θυμίαμα. Καθόμουν στο στασίδι που βρίσκεται πιο κοντά στο όργανο, η γιαγιά μου ήταν στα δεξιά, κουνώντας τα χέρια της με την πιο δυνατή φωνή στην αίθουσα. Δεν καταλάβαινα λέξη αλλά ήταν ξεκάθαρα η πρωταγωνίστρια. Σπάνια θα την άκουγες να μιλάει για τη δουλειά της ή τουλάχιστον για τις λεπτομέρειές της. Φαινόταν περισσότερο να αφορά στην κοινωνική διάσταση, το κουτσομπολιό, σίγουρα όχι τη θρησκεία. Θυμάμαι τα κοσμήματά της, τα δαχτυλίδια στα χέρια της καθώς διύθυνε και τα κολιέ που αιωρούνταν πάνω από τη στολή. Και τον τρόπο που ανοιγόκλεινε το στόμα της όσο τραγουδούσε. Και τον τόνο της φωνής της. Και όποτε ήταν ο θεός μου εκεί, τραγουδούσε εξίσου βροντερά με εκείνη. Θυμάμαι τις κλήσεις που έκανε στη μητέρα μου τα κυριακάτικα πρωινά πιέζοντάς την να έρθει στην εκκλησία, όχι επειδή ήταν το σωστό αλλά επειδή χρειαζόταν περισσότερες φωνές στη χορωδία της! Το πρώτο μου ταξίδι στην Ελλάδα το έκανα με τη μητέρα μου και τη γιαγιά μου, όταν ήμουν 20 χρονών. Είμαι ευγνώμων για τις αναμνήσεις αυτές της περιόδου, όπου ξαφνικά η γιαγιά μου έγινε πιο Ελληνίδα και ξεκίνησε να με φωνάζει Ελεονώρα. Επισκεφτήκαμε συγγενείς και πήγαμε σε χωριά. Από τότε επιστρέφω συχνά.

Πώς επέδρασε η Αθήνα στη δημιουργία του «Rebound»; Πέρα από το γεγονός ότι το καλτ goth club έχει πια ένα άλμπουμ στο όνομά του. Τι κρατάτε από την παραμονή σας στην πόλη και μορέιτε να μας πείτε πώς σας φάνηκε το νibe της πόλης



ELEANOR FRIEDBERGER

Έμαθα το ελληνικό «goodbye», που διαρκεί τουλάχιστον μία ώρα

Του Γ. ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

καθ'αυτό; Αρχικά πρέπει να πω ότι είμαι ηρωινός τύπος. Μου αρέσει να πηγαίνω για ύπνο πριν τα μεσάνυχτα και στις 8 το πρωί να είμαι ξύπνια. Μου πήρε σχεδόν δύο εβδομάδες για να μεταμορφωθώ σε νυχτοπούλι. Ξαφνικά έγινε νορμάλ να ξενυχτάω κάθε βράδυ μέχρι τις 4 τα ξημερώματα. Έμαθα το ελληνικό «goodbye», που διαρκεί τουλάχιστον μία ώρα. Έχασα την αίσθηση του χρόνου – αυτό πρέπει να ήταν το πιο σημαντικό που συνέβη – και δεν ήμουν έτοιμη να φύγω. Στη Νέα Υόρκη είμαι μανιακή με την ακρίβεια στον χρόνο. Άλλωστε εκεί πάντα κάτι τρέχεις να προλάβεις. Η Αθήνα είναι το αντίθετο. Παρόμοια με την περίοδό μου στο Λονδίνο, η παραμονή μου εδώ αποδείχτηκε ιδανική για όνειρα, σχέδια και εξερεύνηση. Παλιοί γνωστοί μου σύστησαν νέους φίλους και μόρεσα να φτιάξω ένα συγκρότημα. Κάναμε πρόβες σε ένα εγκαταλειμμένο κτίριο γραφείων στου Ψυρρή και παίξαμε σε ένα επίσης εγκαταλειμμένο ξενοδοχείο στην Ομόνοια. Με κάποιους από αυτούς θα παίξω μαζί στο τέλος του μήνα.

Πότε αποφασίσατε ότι η μουσική είναι ο δρόμος σας; Εζήσα στο Λονδίνο για ένα χρόνο, το 1999. Ήμουν 22 χρονών. Έλπιζα να βρω μια δουλειά σε τηλεοπτικές ή κινηματογραφικές παραγωγές, αλλά κατέληξα να δουλεύω σε ένα μπακάλικο και να πηγαίνω σε πολλές συναυλίες. Ήταν μια περίοδος ονείρων και σχεδίων, μακριά από το σπίτι. Βρήκα ένα πικάπ στον δρόμο που δούλευε. Το είδα ως σημάδι. Έγινε φίλη με μια παρέα Σουηδών που με ενθάρρυναν να παίξω μουσική. Έπαιζα κιθάρα και τραγουδούσα στην τσάρτα τους ένα βράδυ και εκείνη τη στιγμή ήξερα ότι ήθελα πραγματικά να το παλέψω. Μετακόμισα στη Νέα Υόρκη αμέσως μετά και έφτιαξα ένα συγκρότημα.

Τι να περιμένουμε από τη συναυλία στο ΚΠΙΣΝ; Θα παρουσιάσω το «Rebound» με άλλους 5 μουσικούς και στα μισά τραγούδια θα μας συνοδέψει ένα κουαρτέτο εγχόρδων. Θα έρθω στην Αθήνα μια εβδομάδα πριν για τις πρόβες, οπότε στα αλήθεια δεν ξέρω πώς θα είναι ακριβώς ο ήχος μας. Ανυπομονώ. Θα παίξω και κάποια τραγούδια μόνη μου, όπως και επιλογές από το ρεπερτόριο των Fiery Furnaces με το γκρουπ. Θα είναι μια απόλυτα μοναδική εμπειρία για μένα, καθώς ποτέ δεν έχω παίξει ένα άλμπουμ ολόκληρο αλλά ούτε έχω συμπράξει ποτέ με έγχορδα.

Από πού ξεκινάτε τη σύνθεση; Συνήθως με τους στίχους, αλλά για το «Rebound» ξεκίνησα με τις μελωδίες. Ήταν μια πρόκληση και θεωρώ πως αυτό είναι ένα στοιχείο που δίνει στο άλμπουμ μια διαφορετική αίσθηση από τις προηγούμενες δουλειές μου.

Πόσο σημαντική είναι η λογοτεχνία για τους στίχους σας; Προσπαθώ να διαβάζω όσο μπορώ περισσότερο όταν γράφω στίχους, απλώς για να γεμίσω το μυαλό μου με λέξεις. Εμπνέομαι πολύ από την καθημερινή γλώσσα, από συζητήσεις, μηνύματα, emails, προφορικές εξιστορήσεις. Είναι καλό να τα αναμειγνύεις με προσεγμένη γραφή. Αυτή τη στιγμή διαβάζω το βιβλίο «The Flame Throwers» της Rachel Kushner. Δεν διαβάζω πολλά σύγχρονα μυθιστορήματα αλλά τη συνάντησα φέτος και νομίζω ότι δεν είναι κακό να διαβάξεις και κάτι πιο σημερινό, ακόμη και αν κυκλοφόρησε στα αλήθεια λίγα χρόνια πριν.

Ποιους δημιουργούς της γενιάς σας εκτιμάτε; Όπως και με τη λογοτεχνία, ακούω κυρίως κομμάτια από το παρελθόν. Αλλά υπάρχουν σύγχρονοι καλλιτέχνες που πραγματικά αγαπώ. Μία είναι η Cate Le Bon. Έκανε ένα ρεμίζ για ένα τραγούδι του «Rebound», το «Are We Good?». Προτείνω σε όλους να το ακούσετε!

INFO: Η είσοδος στη συναυλία θα είναι ελεύθερη, με ηλεκτρονική προεγγραφή από 20/11.

Τι είναι ελληνικό τελικά;

Καθώς ακόμη και σήμερα ένας πολτός από φασιστοειδή, ελληναράδες, πατρίς/ θρησκεία/ οικογένεια/ χουλιγκάνια (ποιος φταίει που ο Τσουκαλάς έγινε φίρμα;) θέλουν να ορίσουν ποιος είναι Έλληνας και τι είναι ελληνικό και τι όχι, να 4 άλμπουμ που δίνουν όλες τις διαστάσεις του «ελληνικού». Δύο δίσκοι με ελληνικό στίχο, μία συλλογή με 10 έλληνες μουσικούς και συγκροτήματα που διασκευάζουν τραγούδια ενός σπουδαίου ελληνικού συγκροτήματος που κάνει χρήση της (διεθνοποιημένης) αγγλικής γλώσσας του rock 'n' roll κι ένα σχήμα από το Σινισινάτι που εμπνέεται από τους μύθους του Ιονίου πελάγους και στο καινούργιο του άλμπουμ με τη συμμετοχή του Ψαραντώνη εμπνέεται από το Ταλώς, το μυθικό κρητικό μεταλλικό ρομπότ.

Παιδί τραύμα

- *Μυστικές χορευτικές κινήσεις*
Ένα από τα πιο ενδιαφέροντα ντεμπούτο/άλμπουμ του 2018. Το Παιδί τραύμα δημιουργεί ένα δικό του σύμπαν που περιλαμβάνει οδηγίες χρήσεως για την ακρόαση, σκίτσα για τις χορευτικές κινήσεις και τα υπερφυσικά επιδραστικά αποτελέσματα που μπορεί να προκληθούν, πάνω απ' όλα όμως τραγούδια και στίχους με προσωπικότητα. Ένα ηχητικό σύμπαν ηλεκτρονικών, ροκ και αστικών ήχων που δεν είναι τυχαίως ολοκληρώνονται από τη σύμπραξη του Κτίρια τη Νύχτα.

Αντώνης Λιβιεράτος

- 4 ½
Η ιστορία του και η εμπειρία του εξαργυρώνονται εδώ σε ένα προσωπικό, ιδιαίτερο, πολυδιάστατο, πολυμορφικό, μουσικοσκηνογραφικό, θεατρικό σύμπαν που ή σε γραπώνει και σε κάνει συμμέτοχο της ίντριγκας ή σε ξενίζει οριστικά. Εδώ δεν υπάρχει η μέση λύση του «συμπαθητικού», ή σου αρέσει ή όχι. Όσο με αφορά, αφέθηκα στη ροή του και βγήκα αισθητικά κερδισμένος βολτάροντας σε αυτό το σύμπαν.

Various Artists

- *Not the Last Drive*
Ολόκληρος ο καινούργιος δίσκος των Last Drive και 3 τραγούδια από το πρώιμο παρελθόν τους διασκευάζονται εδώ από ελληνικά συγκροτήματα και μουσικούς. Πιο συγκεκριμένα, όπως ορίζει και ο υπότιτλος της κυκλοφορίας, «έλληνες συνθέτες σε συνθήκες ανάδευσης ηχητικών πόρων προερχόμενων εκ των Last Drive». Οι συμμετοχές περιλαμβάνουν τους: Αντώνη Λιβιεράτο, Κτίρια τη Νύχτα, 2 by Bukowski, Γιάννη Παπαϊωάννου, Hume Assine, Menta, Κωστή Δρυγιαννάκη, Big Fat Lips, Άλφα Πυγμαίος & Heo Chop, G. Lemos & N. Karpalos. Όπως συμβαίνει πάντα σε παρόμοια «αφιερώματα» θα βρείτε εδώ δημιουργίες που βρήκαν πραγματική έμπνευση από τους Last Drive, άλλες που φάνηκαν άτολμες ή διεκπεραιωτικές, το ότι όμως ένα θρυλικό γκρουπ δίνει δημιουργική αφορμή σε

άλλους μουσικούς (με εμπνευστή τον Στυλιανό Τζιρίτα) είναι από μόνο του ένα καλό νέο. Δεν έχουμε δα συνθηθείσει και πολλές δημιουργικές ανταλλαγές σκέψεων σε αυτή τη χώρα.

Automaton

- *Ταλώς*
Ορέ κοπέλι, μιλάνε ελληνικά στο Σινισινάτι; Ξέρουν για τα μυθικά τέρατα του Ιονίου πελάγους και για το Ταλώς, το μυθικό μεταλλικό ρομπότ της Κρήτης που φύλαγε το νησί από πειρατές χιλιάδες χρόνια πριν φανούν οι Τρανσφόρμερς; Ξέρουν τον Ψαραντώνη; Αν πρόκειται για ένα γκρουπ που διάλεξε να ονομάζεται Automaton, τότε είναι προαφνές πως μετέχει της ελληνικής παιδείας και άρα είναι «ελληνικό». Το doom metal συγκρότημα από το Σινισινάτι (οι ίδιοι αυτοπροσδιορίζονται ως steampunk) με το θεατράλε ύφος, τις μεταμφιέσεις και το ηχητικό χαρμάνι που μπερδεύει παρελθόν και παρόν, ανακαλύπτει την ιστορία του Ταλώς (είμαι σίγουρος πως οι περισσότεροί Έλληνες, συμπεριλαμβανομένων των Κρητικών, ούτε που την έχουν ακουστά) και δημιουργεί με τη συμμετοχή και του Ψαραντώνη σε ένα τραγούδι ένα κόνσεπτ άλμπουμ με πολύ ενδιαφέρον για τους φίλους του είδους.

→ makismilatos@gmail.com



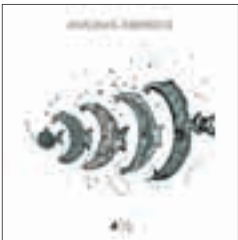
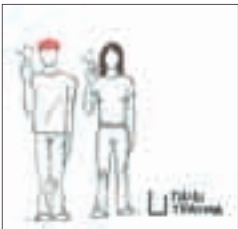
Τους δίσκους αυτούς, μαζί με πολλή ακόμα καλή μουσική, μπορείτε να ακούτε κάθε Σάββατο & Κυριακή 18.00 με 20.00 στο **Athens Voice Radio 102.5** στην εκπομπή του Μάκη Μηλάτου.



ΘΕΑΤΡΟ

Του ΓΙΩΡΓΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑΚΟΠΟΥΛΟΥ

Μιλούν για τον «Γιούγκερμαν», που ανεβαίνει σε σκηνοθεσία του εγγονού του Καραγάτση, Δημήτρη Τάρλου, στο θέατρο Πορεία



ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΤΑΝΚΟΓΛΟΥ & ΘΑΛΕΙΑ ΣΤΑΜΑΤΕΛΟΥ

Ένα κινηματογραφικό φλας μπακ στη ζωή του φιλανδού τυχοδιώκτη, που αναμένεται να ακολουθήσει την επιτυχία της πολυσυζητημένης «Μεγάλης Χίμαιρας».

Μετά την επιτυχημένη συνεργασία τους στη «Μεγάλη χίμαιρα» ο σκηνοθέτης και καλλιτεχνικός διευθυντής του θεάτρου Πορεία, Δημήτρης Τάρλου, συνεργάζεται ξανά με τον Στρατή Πασχάλη για τη διασκευή του «Γιούγκερμαν». Το τρίτο μυθιστόρημα του παππού του σκηνοθέτη, Μ. Καραγάτση, γράφτηκε το 1938, δύο χρόνια μετά τη «Χίμαιρα» και πέντε χρόνια μετά τον «Συνταγματάρχη Λιάπκιν», μαζί με τα οποία σχηματίζει την τριλογία «Εγκληματισμός κάτω από τον Φοίβο». Όλο το έργο είναι ένα τεράστιο φλας μπακ στη ζωή του Γιούγκερμαν με συνεχή ταξίδια σε Πειραιά, Αθήνα, Μυτιλήνη, Ακράτα, Θεσσαλονίκη, Γκρενόμπλ. Ένα ρόλερκοστερ πάθους, μοναξιάς, σκληρότητας και μυστικών. Ο Γιάννης Στανκογλου στον πρωταγωνιστικό ρόλο και η Θάλεια Σταματέλου στον ρόλο της Βούλας μιλούν για το έργο, λίγο πριν την πρεμιέρα στις 28 Νοεμβρίου.

Γιάννης Στανκογλου

>> Μια εξαιρετική σχεδόν κινηματογραφική διασκευή από τον Στρατή Πασχάλη. Ξεκινάμε με τον Γιούγκερμαν, μεγάλο σε ηλικία, βαρύ, ταιπωρημένο, να επιστρέφει στον Πύργο του στη Φιλανδία. Και όλο το έργο μετά είναι ένα φλας μπακ σε αυτά που πέρασε και αυτά που έζησε. Με τον τρόπο που ο Δημήτρης προσεγγίζει το έργο του Καραγάτση, όλα συμβαίνουν μέσα στη μνήμη του. Σε ένα κομμάτι μεταξύ μνήμης και ονείρου. Για αυτό είναι και γρήγορο το μοντάζ της παράστασης, με 60 σκηνές. Από τον Πειραιά βρισκόμαστε στη Θεσσαλονίκη, αμέσως μετά στην Ακράτα, στο βαπόρι στη Μυτιλήνη. Προσπαθούμε να δώσουμε αυτή την αίσθηση της μνήμης που άλλοτε είναι ζωντανή και φωτεινή και άλλες φορές ξεθωριασμένη και πληγωμένη. Αυτές οι εναλλαγές, ατμοσφαιρικά και σκηνοθετικά, κρατούν τον θεατή σε εγρήγορση με πολλές σκηνές και γρήγορο μοντάζ ακολουθώντας πάντα τη δομή του Καραγάτση.

Θάλεια Σταματέλου

>> Μου αρέσει πολύ το έργο. Είναι κάτι που με συγκινεί. Θέλω όσο μπορώ καλύτερα να το μεταδώσω αυτό που είναι η Βούλα. Ο Δημήτρης λέει ότι η Βούλα εκπροσωπεί μια Ελλάδα που δεν υπάρχει πια. Διαθέτοντας μια αφέθεια, μια αγνότητα, μια ακεραιότητα. Εκπροσωπεί κάτι που μέσα μας αναπολούμε λίγο, κατά κάποιο τρόπο. Εκπροσωπεί κάτι καθαρό και ακέραιο, που πάντα νομίζουμε ότι έχουμε χάσει. Ή μπορεί να είναι εδώ και να μην το βλέπουμε. ●



INFO

ΘΕΑΤΡΟ ΠΟΡΕΙΑ, Τρικάρφων 3-5 & 3ης Σεπτεμβρίου 69, Πλατεία Βικτωρίας, 2108210991, 2108210082
Πρεμιέρα στις 28 Νοεμβρίου. Κάθε Τετ. & Κυρ. 19.00, Πέμ., Παρ. 20.00, Σάβ. 16.00 & 20.30. Είσοδος από € 14 ως 25. Προώληση: poreiatheatre.com, viva.gr, 11876, Sevenspots, Reload, MediaMarkt, βιβλιοπωλεία Ευριπίδης.

www.athensvoice.gr

Διαβάστε όλο το κείμενο στο site





ΣΙΝΕΜΑ

Του ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΚΑΪΜΑΚΗ

critic's CHOICE

ΑΚΟΜΗ

► Μια αλβανοελληνική συμπαραγωγή είναι το «Ξεκίνημα της μέρας» (Daybreak) (*) του Τζεντιάν Κότσι που αφηγείται την περιπέτεια μιας μητέρας ενός μωρού που δεν είναι σε θέση να πληρώσει το νοίκιό της και ο ιδιοκτήτης του σπιτιού την πετάει έξω. Σκληρό, κλειστό και ασφυκτικό δράμα με μια εξαιρετική ερμηνεία από την Ορνέλα Καπετάνι.

► Το «Tuftland» (1/2) του φινλανδού Ρούπε Ολένιους παρουσιάζει την ιστορία της νεαρής Ιρίνα που μετά από μια ερωτική απογοήτευση ταξιδεύει στο απομονωμένο χωριό της Κιρσία για να ξεχαστεί κι εκεί γίνεται μάρτυρας μιας φρικτής πραγματικότητας. Αλληγορικό θρίλερ με αρκετές γκροτέσκ σκηνές τρόμου που όμως δύσκολα γίνεται πειστικό, ενώ σε πολλά σημεία ο διδακτισμός του είναι αρκετά απλοϊκός.

Οι χήρες (WIDOWS) ****

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Στιβ Μακ Κουίν

ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Βαϊόλα Ντέιβις, Μισέλ Ροντρίγκεζ, Ελίζαμπεθ Ντεμπίκι, Σίνθια Ερίβο, Κόλιν Φάρελ, Τζάκι Γουίβερ, Ντάνιελ Καλούγια, Ρόμπερτ Ντιβάλ, Λίαμ Νίσον

Τρεις χήρες κακοποιών που σκοτώθηκαν στη διάρκεια μιας αποτυχημένης ληστείας βρίσκονται παγιδευμένες όχι μόνο με οικονομικά προβλήματα που τις «πνίγουν», αλλά και με προθεσμία ενός μήνα, για να επιστρέψουν στη Μαφία τα χρήματα που χρωστούσαν οι μακαρίτες σύζυγοί τους.

Ήταν πριν από δέκα χρόνια όταν το σινεμά γνώριζε ένα νέο σκηνοθέτη και οι Κάννες υπερηφανεύονταν για άλλη μια πρωτιά-ανακάλυψή τους. Το «Hunger» με τον Μάικλ Φασμπέντερ αφορούσε στην αληθινή ιστορία του ιρλανδού Μπόμπι Σαντς και ο εικαστικός Στιβ Μακ Κουίν αποκτούσε κινηματογραφική λάμψη φεύγοντας από την Κρουαζέτ με το βραβείο του καλύτερου πρωτοεμφανιζόμενου σκηνοθέτη. Δύο χρόνια μετά και πάλι με πρωταγωνιστή τον Φασμπέντερ υπέγραψε ένα από κορυφαία φιλμ της δεκαετίας («Shame»), ενώ το 2013 κατέκτησε και τα Όσκαρ με το «12 χρόνια σκλάβος». Οι «Χήρες» είναι το τέταρτο μεγάλο μήκους φιλμ του –με σενάριο γραμμένο από τον ίδιο και τη συγγραφέα Τζίλιαν Φλιν («Το κορίτσι που εξαφανίστηκε») που βασίζεται στην ομότιτλη βρετανική τηλεοπτική σειρά του 1983– και εντάσσεται στο πλαίσιο της αποκατάστασης μιας ιστορικής κινηματογραφικής αδικίας. Καθώς όλο και περισσότερες ταινίες διαθέτουν πλέον γυναίκες πρωταγωνίστριες στο καστ τους, οι «Χήρες» έρχονται να ρίξουν άλλο ένα ανδροκρατούμενο κάστρο, το heist movie. Όχι όμως με το ναζιάρικο, ανάλαφρο στυλ του «Ocean's 8» αλλά με μια ορμή που λαχταρά την επιβίωση, με την ανάσα που ψάχνει την ελευθερία. Η ιστορία των 3 γυναικών που κληρονομούν τα χρέη των ληστών συντρόφων τους που τα έκαναν θάλασσα στην τελευταία ληστεία τους και το πλήρωσαν με τη ζωή τους, δεν χωράει περαιτέρω μοιρολόι. Ο χρόνος πιέζει και σε ένα μήνα οι 3 «χήρες» –συν την τέταρτη συνεργάτιδα που θα οδηγήσει το αυτοκίνητο διαφυγής– πρέπει να βρουν τα 2 εκατομμύρια που ζητάει ο σκληρός μαφιόζος. Ο τολμηρός χειρισμός της κάμερας στη χρήση του χρόνου με τα εμβόλιμα φλας μπακ που εξηγούν το παρελθόν, η διακριτική όσο και αναπάντεχη ύπαρξη χιούμορ σε ένα σκληρό και πένθιμο σενάριο, το εξαιρετικό δέσιμο των 4 χαρακτήρων, η υπόγεια δράση που συσχετίζει σκηνές αγωνίας με την υποδεέστερη θέση της γυναίκας σε ένα σύμπαν ανδροκρατούμενο και βίαιο, είναι τα χαρακτηριστικά αυτού του ριζοσπαστικού και συναρπαστικού φιλμ περιπέτειας. Ένα σπουδαίο φιλμ για όλους.

«Είσαι και εσύ μια πριγκίπισσα που περιμένεις ένα βασιλόπουλο για να σε σώσει;» («Ραλφ εναντίον Ίντερνετ»)

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

☛ Ραλφ και Βανέλοπε, μια υπέροχη ιστορία φιλίας στο Διαδίκτυο

☛ 200 χρόνια από την πρώτη έκδοση του ΊφρανκενστάινΜ.

Dogman ***½

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Ματέο Γκαρόνε ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Μαρτσέλο Φόντε, Αντάμο Ντιονίζι, Εντοάρντο Πέσε, Νούνζια Σιάνο



Στις παρυφές μιας ιταλικής μητρόπολης, όπου ισχύει μόνο ο νόμος του πιο δυνατού, ο μικροκαμωμένος και ευγενικός Μαρτσέλο μοιράζει τις μέρες του ανάμεσα σε ένα κομμωτήριο για σκύλους, την αγάπη του για την κόρη του και μία αμφιλεγόμενη σχέση υποταγής με τον νταή Σιμόνε, πρώην πυγμάχο που τρομοκρατεί όλη τη γειτονιά.

Ο Γκαρόνε επιστρέφει στις ρίζες του «Gomorra» και πατάει σε μια αληθινή ιστορία που είχε συγκλονίσει την Ιταλία πριν από καμιά 20αριά χρόνια, για να αφηγηθεί μια ιστορία αιματοβαμμένης εκδίκησης. Ο σπουδαίος σκηνοθέτης υπογράφει ένα λιτό, σχεδόν ρεαλιστικό δράμα, με ξαφνικά διαλείμματα βίας και λυρικά πρελούδια που αναδύουν μια μεταφυσική γοητεία. Καταπληκτικός Μαρτσέλο Φόντε δίνει μια ανεπανάληπτη ερμηνεία, που τιμήθηκε στο φεστιβάλ των Καννών.

Ραλφ εναντίον Ίντερνετ (RALPH BREAKS THE INTERNET) ***½

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Ριτς Μουρ, Φιλ Τζόνστον ΜΕΤΙΣ ΦΩΝΕΣ ΤΩΝ Τζον Σ. Ράιλι, Σάρα Σίλβερμαν, Γκαλ Γκαντότ, Ταράτζι Π. Χένσον και στα ελληνικά Βασίλη Αζιώτη, Δανάης Σκιαδά, Σοφία Τσάκα, Νίκου Παπακωνσταντίνου, Όθωνα Μεταξά



Ο καταστροφέας Ραλφ και η πάντα ανήσυχη φίλη του, Βανέλοπε, βούτανε στον κόσμο του διαδικτύου, αναζητώντας ένα ανταλλακτικό για να σώσουν το SugarRush, το βιντεοπαιχνίδι της Βανέλοπε.

Ένα αστείο, ιδιοφυές, τρυφερό, περιπετειώδες, αγωνιώδες και εντυπωσιακό animation και μαζί μια ιστορία φιλίας που δίνεται με ένα απόλυτα ευρηματικό στυλ. Νομίζω ότι δεν υπάρχει καλύτερο φιλμ για να περιγράψει το χάος αλλά και τη γοητεία του Ίντερνετ και μάλιστα με τόσο διασκεδαστικό τρόπο που θα απολαύσουν εξίσου οι μικροί και οι μεγάλοι θεατές. Μετά το προεξαίτια «Ραλφ, η επόμενη πίστα» η πρωτοτυπία των δημιουργών του σίκουελ (ίδιοι συντελεστές και στο πρώτο φιλμ) φτάνει ξανά σε εντυπωσιακά μεγέθη, αναπαριστώντας απίθανα το Ίντερνετ ως ένα τεχνολογικό θαύμα αλλά και ένα προσωπικό εργαλείο που χρησιμοποιεί ο καθένας κατά βούληση. Η συνάντηση της Βανέλοπε με τις πριγκίπισσες της Disney θα σας κόψει την ανάσα από τα γέλια!

Ανάσα ελευθερίας (AND BREATHE NORMALLY) ***

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Ισόλντ Ιγκατόφι ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Κρίστον Μπόρα Χαράλντοντότιρ, Μπαμπετίντα Σάντζο, Πάτρικ Νόκβι Πέτουρσον



Μια ανύπαντρη μητέρα που αγωνίζεται σκληρά για να τα βγάλει πέρα, βρίσκει δουλειά ως ελεγκτής διαβατηρίων σε αεροδρόμιο της Ισλανδίας. Κατά τη διάρκεια μιας βάρδιας εντοπίζει το πλαστό διαβατήριο μιας γυναίκας από τη Γουινέα-Μπισσάου, που επιχειρεί να ταξιδέψει παράνομα προς τον Καναδά.

Παρά την αρκετά προβλέψιμη πορεία της η ταινία έχει ένα συναισθηματικό δυναμισμό και μια αφτισιδωτή συγκίνηση που δεν την αφήνει στιγμή να γίνει αδιάφορη. Οι ζωές των δύο γυναικών που διασταυρώνονται πετυχαίνουν να γεφυρώσουν τις πολιτισμικές διαφορές. Βραβείο Σκηνοθεσίας στο Φεστιβάλ του Σάντανς και Βραβείο Κοινού στο Διεθνές Φεστιβάλ Κινηματογράφου της Αθήνας 2018.



Η ΑΛΕΞΑΝΔΡΑ ΚΟΛΛΑΡΟΥ ΚΑΙ Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΙΚΑΣΤΙΚΗ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Του ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΤΣΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ

Γραμμένο στο ύφος του Αμπρούζ Μπικς, το βιβλίο «Η Ελληνική Τέχνη από το Α έως το Ω» της Αλεξάνδρας Κολλάρου (εκδόσεις Key Books) αποτελεί ένα «Αλφαβητάρι του Διαβόλου» και αναμένεται να εγείρει συζητήσεις και να εξάψει πάθη. Τρυφερό και χιουμοριστικό στη βάση του, και αποδομώντας περίπλοκες έννοιες με απλά λόγια, το βιβλίο της είναι στην ουσία μια καταγραφή της εικοσιπεντάχρονης θητείας και εμπειρίας της, μια ματιά δηλαδή εκ των έσω στην ελληνική εικαστική πραγματικότητα. Όπως τη διαμορφώνουν οι διάδρομοι και τα κανάλια που ορίζουν τι και ποιος και πώς θα παρουσιάσει τη δουλειά του. Η συγγραφέας πηγαίνει και ένα βήμα παραπέρα, μιας και εικονογραφεί η ίδια τις έννοιες που παρουσιάζει μέσα από σπαρταριστά ναίφ σχέδια. Διαβάζεται σε χρόνο dt, όμως προσοχή: δείχνει εύθυμο, κανιβαλικό στιγμές-στιγμές, αλλά βαθιά μέσα του δεν παύει να σε κάνει να αναρωτιέσαι πόσοι από τους εμπλεκόμενους με την εικαστική Αθήνα θα αναγνωρίσουν τον εαυτό τους και πόσοι θα προσπεράσουν σφυρίζοντας artνέμελα!

Γιατί άραγε έγραψες αυτό το βιβλίο; Να ξέρεις, πάντως, το διασκέδασα αφάνταστα κατά την ανάγνωση. Γιατί αισθάνθηκα την ανάγκη να γράψω κάτι για τον χώρο μου και να το μοιραστώ με τους συναδέλφους μου και με τον κόσμο. Χαίρομαι πολύ που σε διασκέδασε, αυτός ήταν από τους βασικούς μου στόχους ± ήθελα οι αναγνώστες να το διαβάσουν και να τελειώσουν με ένα χαμόγελο στο στόμα. Η ζωή είναι ωραία. Το ίδιο και η τέχνη.

Σφάξιμο με το βαμβάκι! Πώς αποφάσισες το λεξικό σου να έχει τέτοια, ας την αποκαλέσω, «γλυκιά φαρμακολωσσία»; (γέλια) Έχω την αίσθηση ότι, αν απαντήσω στην ερώτησή σου, θα γίνω αυτόματως ο πιο αντιπαθητικός άνθρωπος στον εικαστικό χώρο, και είμαι πολύ εντάξει με τους εκθρούς που έχω ήδη, δεν χρειάζομαι περισσότερους. Δεν σφάζω κανέναν, μοιράζομαι απλά κάποια κοινά μυστικά του χώρου και μαζί κάποιες προσωπικές παρατηρήσεις. Χρησιμοποιώ και ένα στοιχείο υπερβολής, τόσο στο κείμενο όσο και στις εικονογραφήσεις, για να περάσει πιο εύκολα η εικόνα ± να διευκρινίσω δηλαδή ότι

δεν υπάρχει «Μπιενάλε 35άρηδων χωρίς γκαλερί», δεν υπάρχει προς το παρόν τουλάχιστον! Περιγράφω τον χώρο στον οποίο κινούμαι επαγγελματικά όπως τον βλέπω: με αγάπη αλλά και με ειλικρίνεια.

Τα λήμματά σου ακτινογραφούν μεγάλο μέρος του αθηναϊκού εικαστικού γίγνεσθαι. Είναι όλη η «σκηνή» τόσο παλαβή, όπως τη σκανάρεις; Και ποιο το μέλλον ενός νέου καλλιτέχνη που ξεκινά τώρα; Αν μας διαβάσει, θα πει: «μαμά μου, με έφαγαν»! Η αλήθεια είναι ότι οι εικαστικές σκηνές όλου του κόσμου είναι κάπως έτσι, δεν πρόκειται για ελληνική ιδιαιτερότητα. Ίσως εδώ γίνεται με το γνωστό ελληνικό

μπρίο, τον ιδιαίτερο ζήλο του more is more, γι' αυτό βγάζει αυτήν την κωμική υπερβολή. Όσο για τους νέους καλλιτέχνες (τους κανονικά νέους, όχι αυτούς που έχω στο γράμμα Ν στο βιβλίο) πιστεύω το αντίθετο: ένας καλλιτέχνης που ξεκινάει τώρα καλό είναι να διαβάσει το βιβλίο για να πάρει μια εικόνα του τι τον περιμένει και να χαλαρώσει. Αν ξέρεις τίποτα νέους καλλιτέχνες, βρήκες το ιδανικό χριστουγεννιάτικο δώρο. **A**



Ποιος έστειλε τις επιστολές
και γιατί; Ποιος είναι
ο Μπάρναμπας Πάντι;
Είναι όντως νεκρός, και
αν ναι, τον δολοφόνησαν;



1978-2018
dioptra
www.dioptra.gr

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΑ

f t i y YouTube
Βρείτε μας!

ΠΡΟΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ

ΔΕΚΑ ΥΠΟΠΤΟΙ ΓΙΑ ΦΟΝΟ ΑΓΚΑΘΑ ΚΡΙΣΤΙ

Στις 6 Δεκεμβρίου, οι εκδόσεις Ψυχογίος θα αρχίσουν τη σταδιακή κυκλοφορία όλων των έργων της δημοφιλέστερης συγγραφέως αστυνομικής λογοτεχνίας όλων των εποχών, της Άγκαθα Κρίστι, σε σύγχρονη, προσεγγμένη έκδοση και νέες μεταφράσεις, ενώ πολλά θα εκδοθούν για πρώτη φορά στα ελληνικά. Η έκδοση θα γίνει με την άδεια και τη συνεργασία της Agatha Christie Limited, των αποκλειστικών διαχειριστών του έργου της συγγραφέως. Αναμένοντας, διαβάστε πρώτοι ένα μικρό απόσπασμα...

Ύρισα τόσο σταδιακά στην πραγματικότητα, που αρχικά δεν κατάλαβα πως είχα κοιμηθεί. Είχα στη μύτη μου τη μυρωδιά των λουλουδιών. Απέναντί μου έβλεπα να αιωρείται στο κενό ένα στρογγυλό άσπρο πράγμα. Πέρασαν κάποια δευτερόλεπτα για να συνειδητοποιήσω πως αυτό που κοιτούσα ήταν το πρόσωπο κάποιου ανθρώπου. Ήταν ένα πρόσωπο κρεμασμένο στον αέρα, σε απόσταση περίπου μισού μέτρου από μένα. Καθώς ανακούσι τις αισθήσεις μου, η όρασή μου έγινε πιο καθαρή. Το πρόσωπο εξακολουθούσε να μοιάζει με ξωτικό ± ήταν ολοστρόγγυλο με πεταχτά φρύδια, μαλλιά τραβηγμένα πίσω και μικρά σαν χάντρες μαύρα μάτια. Όλο αυτό το κεφάλι ανήκε σ' ένα σώμα, κοντό κι αδύνατο σώμα. Με κοίταζε με μεγάλη σοβαρότητα.



«Γεια», είπε. «Γεια», απάντησα, ανοιγοκλείνοντας τα μάτια. «Είμαι η Τζόζεφιν». Αυτό το είχα ήδη συμπεράνει. Η αδελφή της Σοφίας, η Τζόζεφιν, ήταν, όπως υπέθε-

σα, περίπου έντεκα ή δώδεκα χρόνων. Ήταν ένα εξαιρετικά άσχημο παιδί, με χτυπητή ομοιότητα με τον παππού της. Μου φάνηκε επίσης πιθανόν να είχε κληρονομήσει και την εξυπνάδα του. «Είσαι το αγόρι της Σοφίας», μου είπε η Τζόζεφιν. Αναγνώρισα την ορθότητα αυτής της παρατήρησης.

«Εδώ όμως ήρθες με τον επιθεωρητή Τάβερνερ. Γιατί ήρθες με τον επιθεωρητή Τάβερνερ;» «Είναι φίλος μου».

«Αλήθεια; Δε μ' αρέσει. Δε θα του πω τίποτα».

«Τι δε θα του πεις;»

«Αυτά που ξέρω. Ξέρω πολλά. Μ' αρέσει να ξέρω πολλά».

Κάθισε στο μπράτσο της πολυθρόνας και συνέχισε να περιεργάζεται το πρόσωπό μου. Αρχισα να νιώθω άβολα.

«Δολοφονήθηκε ο παππούς. Το ήξερες;»

«Ναι», είπα, «το ήξερα».

«Τον δηλητηριάσανε. Με ε-ε-ε-ρί-ν». Πρόφερε τη λέξη πολύ προσεκτικά. «Ενδιαφέρον είναι, δεν είναι;»

«Μάλλον είναι!»... ●



Ημερολόγια Σαββάτου

Ένα ανατρεπτικό μυθιστόρημα από τη **Δήμητρα Μπαρώτα**, για τις ανθρώπινες σχέσεις στον καιρό της κρίσης. Κυκλοφορεί από τις εκδ. 24 Γράμματα / Γιώργος Δαμιανός

Στην ιστορία, μια υπάκουη σύζυγος φοροτεχνικού που εμφανίζεται στα πρωινάδικα ως εμπειρογνώμονας, ο δάσκαλος και απογοητευτικός εραστής της από την έκτη δημοτικού, μια φίλη της αστρολόγος και εναλλακτική θεραπεύτρια, ένας εργολάβος κηδειών, η μητέρα του συζύγου της κι ένας προγραμματισμένος φόνος δημιουργούν ένα κουβάρι ± που ίσως κάτι σας θυμίσει. Ένα μυθιστόρημα για τις ανθρώπινες σχέσεις, ερωτικές, επαγγελματικές, κοινωνικές, στις μέρες της πθικής και της οικονομικής κρίσης.



ΡΗΗ ΧΩΡΟΧΡΟΝΟΥ ΕΝΑ ΠΟΙΗΜΑ ΤΗΣ ΜΑΡΙΑΣ ΜΠΟΥΤΖΕΤΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

Με στα παράδοξα που έγιναν συνήθεια έμαθα πια να ζω με τα ψιμίδια Και εσύ, εδώ, αλλού, προτού και τώρα διοικείς την ηλεκτρονική σου χώρα

Οι σχέσεις οι διαδραστικές ψεύδους ζητούν ναρκαλιευτές Της πλάνης οι εφαρμογές μας κάνουν αναχωρητές

Με σε οθόνες και σε πλήκτρα σωπάσαν όλες οι φωνές μα τώρα συμβιβάστηκα να μου φωνάζουν οι σιωπές Και εσύ, παρών, απών, μαζί και χώρια πληρώνεις τα διαδικτυακά διόδια

Σε ιστούς και δίχτυα θα πιαστώ, εθελουσίως θα παγιδευτώ, μήπως και στο εκμυστηρευτώ απ' το Διαδίκτυο σ' αγαπώ

Β

Ο ΜΙΧΑΛΗΣ ΜΟΔΙΝΟΣ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ

Το καινούργιο του μυθιστόρημα «**Το πλέγμα**» (Καστανιώτης) έχει φόντο τη σύγχρονη Ελλάδα

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΦΥΣΣΑ

20 μονόλογοι 19 προσώπων, με ευρηματικότερες επικεφαλίδες (όνομα του «ομιλητή» + τίτλος του μονολόγου) συνθέτουν το πρόσφατο μυθιστόρημα του Μιχάλη Μοδινού («Το πλέγμα», Καστανιώτης), ένας όμως είναι που «προδίδει» την αρχιτεκτονική του βιβλίου: ο 17ος, επιγραφόμενος «Shortcuts ή Στιγμιότυπα». Επιλέγοντας τον τίτλο αυτό, απευθείας από την ομώνυμη ταινία, ο Μοδινός απέδωσε τα του Καίσαρος τω Καίσαρι, αποτίνοντας φόρος τιμής στο μεγάλο Αμερικανό σκηνοθέτη και σεναριογράφο Ρόμπερτ Όλτμαν, την τεχνική του οποίου χρησιμοποιεί δημιουργικότητα στο βιβλίο του.



Στάθης Μαυροειδής: Στοχαστική προσρμογή

Τζούλια Λασθιωτάκη: Το διαδίκτυο

Ηλίας Τσακίρης: Νυχτόβιοι θηρευτές

Ανζέλ Νταουτζή: Το ανθρώπινο οικοσύστημα

Νίκη Ωραιοπούλου: Shortcuts ή Στιγμιότυπα

Δημήτρης Ωραιόπουλος: Καλύτερα δεν γίνεται

Εμμανουέλα Μπέλο: Η θαυμαστή αλληλεπίδραση των πάντων

Τάκης Παραστατίδης: Τζέμς Ντην ή Το βιβλίο των ζωντανών.

Η επανάληψη μερικών οικογενειακών ονομάτων, οι ίδιοι οι τίτλοι ως θεματολογία, η απουσία ή παρουσία του οριστικού άρθρου σ' αυτούς προϊδεάζουν τον/την αναγνώστη/ώστρια που μελετάει το βιβλίο στο βιβλιοπωλείο για ό,τι πρόκειται να ακολουθήσει. Κι αυτό που πρόκειται να ακολουθήσει είναι η σειρά των παραπάνω κεφαλαίων, που «μπαίνουν» με μαεστρία το ένα μέσα στο άλλο, δίχως κεντρικό ήρωα (απλά, μερικά πρόσωπα καλύπτουν πλατύτερα μυθιστορηματικά «εμβάδα», χωρίς όμως κατά κανένα τρόπο να κυριαρχούν), κεφαλαίων που ±μ εξαίρεση τα δυο τελευταία± διαβάζονται και σαν ημιαυτόνομα κομμάτια, με φόντο τη σύγχρονη Ελλάδα και σε μια γλώσσα που προσαρμόζεται σε μεγάλο βαθμό στο εκάστοτε υποκείμενο - ομιλητή (ή, αν προτιμάτε, υποκείμενο - αφηγητή).

Παρατηρούνται, κατά τη γνώμη μου, τέσσερις κεφαλαιώδεις ανανεωτικές διαφορές από όσα προηγούμενα μυθιστορήματα του Μοδινού έχω υπόψη μου (δηλαδή τα περισσότερα). Η πρώτη: όχι μόνο δεν υπάρχει κεντρικός ήρωας, όχι μόνο δεν υπάρχει κεντρικός αφηγητής, αλλά δεν υπάρχει καν κεντρική αφήγηση. Η δεύτερη: όχι μόνο δεν υπάρχει αναφορά σε άλλους τόπους (τριτοκοσμικούς κλπ), όχι μόνο δεν εκφράζεται ο ευαγγελισμός κάποιας ουτοπίας (πραγματικής, φανταστικής ή μικτής), αλλά κυριαρχεί η Ελλάδα (και η Αθήνα) της κρίσης, της καθημερινότητας, των «απλών» λεπτομερειών της ζωής που απασχολούν ό-

Από την άλλη, ένας άλλος μονόλογος, ο 19ος («Η θαυμαστή αλληλεπίδραση των πάντων») είναι που αποτελεί το συνθετικότερο στοιχείο στο βιβλίο, με την έννοια ότι εκεί οι επιμέρους φωνές συντίθενται θαυμαστά και η θραυσματική μέχρι τότε αφήγηση συγκλίνει προς ορισμένα «βαρύτερα» επίκεντρα.

Ήδη, όμως, οι ταυτότητες των προσώπων και οι τίτλοι των κεφαλαίων (πολλοί από τους οποίους είναι αναγνωρίσιμοι από βιβλικές, ποιητικές, οικολογικές, κινηματογραφικές, μουσικές κλπ αναφορές) αποτελούν από μόνα τους ένα μυθιστόρημα εν σμικρύνσει. Δείτε τα 19 πρόσωπα και τους 22 τίτλους (γιατί δύο είναι διπλοί), μελετήστε τους και θα καταλάβετε τι εννοώ:

Δημήτρης Ωραιόπουλος: Φυσικοί κύκλοι
Ανθή Βυθούλκα: Ο αίρων τας αμαρτίας του κόσμου

Μανόλης Σερέτης: Τροφική αλυσίδα
Βερονίκ Ωντουέν - Ωραιοπούλου: Ενεργειακές ροές

Άρης Δαμιανόγλου: Χαμένες προσδοκίες
Νόρα Κριστέλι: Επικίνδυνες σχέσεις
Χάρης Μαυροειδής: Τα αρχέτυπα του νου
Τζένη Σερέτη: Το ενδιαίτημα

Τρύφων Σαλαμέτης: Οι τόποι και οι ρόλοι
Τασούλα Παραστατίδου: Μεταβολισμός
Βασίλης Βυθούλκας: Η επαγωγική φαντασία

Ευγενία Βιτάλη: Εξωτερικές επιβαρύνσεις

λους εμάς τους κοινούς ανθρώπους και τις οποίες ο Μοδινός, εστέ από τη φύση του ως διεθνής Έλληνας, δεν είχε μέχρι τώρα πολυασχοληθεί. Η τρίτη: υιοθετώντας προγραμματικά - δομικά τη φόρμα των μονολόγων, ο συγγραφέας υποχρεώνει τον εαυτό του να σκέφτεται και να μιλάει με 19 διαφορετικούς τρόπους, με όλους τους περιορισμούς παντογνωσίας και παντεποπτείας που αυτό συνεπάγεται (πράγμα που θα ενοχλήσει τους/τις ακόλουθους της πολιτικοκορρεκτίλας). Από αυτό προκύπτει και μια τέταρτη διαφορά: η υποχώρηση του διδακτικού και επεξηγηματικού στοιχείου, που αν και δεν έφτανε το διδακτισμό ή το σωφρονισμό, χαρακτηριζε σε κάποιο βαθμό μερικά προηγούμενα έργα του συγγραφέα.

Οι ήρωες (που φυσικά είναι περισσότεροι από τα ομιλούντα υποκείμενα) έχουν διάφορες ηλικίες, φύλα, γνωσιακά επίπεδα, επαγγέλματα κλπ, και ζουν όπως ζούμε όλοι μας, με μικρότητες, κακίες, χαρές, αγωνίες κλπ κλπ. Ανάμεσά τους αναφέρονται και δημόσια πρόσωπα με το όνομά τους, χαρακτηρισζόμενα ανάλογα με την οπτική γωνία του υποκειμένου. Η δε λεπτολογία των μικροπραγμάτων μου θύμισε Καχτίση, γι' αυτό και το βιβλίο θέλει μεγάλη προσοχή, ώστε να κερδηθεί η αναγνωστική απόλαυ-

ση μέσα από τις λεπτομέρειες.

Ο γνωστός Μοδινός υπάρχει σε ορισμένες υποδόριες γεω-οικολογίζουσες αναφορές, στην ακρίβεια των περιγραφών (που όλοι όσοι γράφουμε ξέρουμε ότι είναι μια από τις δυο αξιλλείες πτέρνες του κάθε συγγραφέα, η άλλη είναι η «παιδαγωγική» διάθεση) και, ιδίως, στον ανελέητο σαρκασμό. Ακαριαίο δείγμα: «Κρατιόμαστε τόσο συχνά απ' το χέρι -στο σινεμά, στο φαγητό, στο αυτοκίνητο- που κινδυνεύσαμε να καταντήσουμε μονόχειρες. Τρακάραμε κάνα δυο φορές, ευτυχώς ελαφρά, γιατί δεν εννοούσε να πάρει το χέρι του από πάνω μου ούτε στις διασταυρώσεις».



Έχω τη γνώμη ότι η συνδυασμένη θραυσματικότητα της αφήγησης (: απουσία κεντρικών ηρώων και ταυτόχρονα κεντρικού αφηγητή) χωρίς να ισχυρίζομαι ότι εφευρέθηκε τώρα, αποτελεί μια τάση που παράγει δυναμικά δείγματα στην πεζογραφία μας και έχει πολύ ψωμί. Την είδαμε πρόσφατα και στα «Ελαφρά ελληνικά τραγούδια» του Αλέξη Πανσέληνου, αλλά με πιο πολλή μουσική και 60 χρόνια πίσω.

Κλείνω λέγοντας πως ο Μοδινός, μη θέλοντας να αυτο-επαναληφθεί, «έβαλε δύσκολα» στον εαυτό του. Και τα κατάφερε. **A**



Μυρτώ μου, γλυκιά και σοφή, σου γράφω γιατί είμαι σε μπερδεμένη φάση. Μου αρέσει μια κοπέλα από την παρέα μου στη σχολή αλλά κωλώνω να την πλησιάσω γιατί παγώνω στην ιδέα να φάω κυλόπιτα από κάποια που ανήκει στην ίδια παρέα. Το πρόβλημα δεν είναι μόνο ότι η κοπέλα είναι πολύ όμορφη και δημοφιλής (άρα γιατί να κοιτάξει εμένα με το 1.70 μου και τη μεγάλη μύτη) αλλά και ότι μου προκαλεί τόσο νευρικότητα η παρουσία της που είτε δεν μιλάω καθόλου, είτε λέω ό,τι μου 'ρθει για να την κάνω να εκτιμήσει την «εξυπνάδα» μου και το πόσο ατακαδόρος είμαι με αποτέλεσμα να βγαίνω συνέχεια άκυρος. Θα μου πεις ότι έχω χαμηλή αυτοεκτίμηση και να πάω να της μιλήσω. Το δέχομαι. Από πού αρχίζουμε όμως όταν νιώθουμε όπως εγώ; - **Μ.Π.**

Το πρώτο που φαντασώθηκα διαβάζοντας το γράμμα σας είναι ότι είστε ο Αλ Πατσίνο, αυτή που σας αρέσει είμαι εγώ και δεν ξέρετε πώς να με πλησιάσετε. Μετά, συνήλθα. Επιμένω ωστόσο πως υπάρχουν διάφορες κατηγορίες 1.70 με μεγάλη μύτη, οπότε ας αφήσουμε στην άκρη αυτό το υποτιθέμενο εμπόδιο. Η γνώμη μου είναι να κόψετε τις ναρκισσιστικές καραγκιοζιές στην παρέα και να παρατηρήσετε το κορίτσι. Ο χαρακτήρας της θα σας δώσει τα στοιχεία για το πώς να την πλησιάσετε. Αρκεί να ασχοληθείτε.

Αγαπημένη Μυρτώ, τι γνώμη έχεις για τα αγόρια που πηγαίνουν με αγόρια και με κορίτσια; Σε ρωτάω γιατί το δικό μου αγόρι είναι μια τέτοια περίπτωση και ενώ στην αρχή δεν είχα πρόβλημα, τώρα που είμαστε 4 μήνες μαζί και έχουμε δεθεί, αρχίζω και δεν νιώθω καθόλου καλά όταν βγαίνει μόνος με τους φίλους του και ξέρω ότι μπορεί να φλερτάρει ή να παρασυρθεί από κάτι τυχαίο της μιας βραδιάς. Δεν μου έκρυψε ποτέ την προτίμησή του και στα 2 φύλα, ούτε τις σχέσεις που έχει κάνει μέχρι σήμερα. Τον θέλω πολύ γιμ και γίνομαι κτητική, ενώ ξέρω πως δεν πρέπει.



Σας αγχώνει που το αγόρι είναι μπαϊσέξουαλ ή που είναι κάπως μπαγασάκος; Αν δλδ προτιμούσε μόνο τις γυναίκες και έβγαине με τους φίλους του δεν θα υπήρχε ο κίνδυνος να παρασυρθεί από κάτι τυχαίο της μιας βραδιάς; Και γιατί πρέπει σώνει και καλά αυτό το τυχαίο να είναι αγόρι; Εννοείτε ότι ενδιαφέρεται περισσότερο για αγόρια και γενικά δεν φλερτάρει κορίτσια; Και γιατί δεν πρέπει να είμαστε κτητικοί αφού είμαστε ερωτευμένοι και μάλιστα σε σχέση; Τι δεν καταλαβαίνω; Τίποτα. Χριστό.

Τρία χρόνια χωρίς σχέση, Μυρτώ μου. Όλοι μου ξίνιζαν, τους βαριόμουν, ξέρναγα. Και εκεί που λέω πάει και ετοιμάζομαι να βάλω άμπερ αλέρτ τη λήμπιντό μου με σημείωμα «δίνεται αμοιβή σε όποιον τη βρει», ξαφνικά σκάει Εκείνος! Ψηλός, μελαχρινός, βλοσυρός, καύλα ολόσωμη! Με την πρώτη ματιά πέφτω ξερή η γυναίκα, κεραυνοβολούμαι στο δόξα πατρί και πάρ' την κάτω. Από την πρώτη στιγμή, οι οργιώδεις νύχτες των άλλων είναι για μας ένα πεντάλεπτο προκαταρκτικών. Το κάνουμε παντού, έξω, μέσα, σε ασανσέρ, σε τουαλέτες μπαρ, σε σκυλάδικα, όπου μπορείς να φανταστείς. Στις φίλες μου τα λέω και με προσκυνάνε. Αλλά, Μυρτώ μου, κάτι με προβληματίζει. Εκείνος είναι -πώς να το πω τώρα;- κάπως παράταιρος σε σχέση με τη ζωή, τους φίλους και τα ενδιαφέροντά μου. Δεν ξέρει άλλο από την ΑΕΚ και τα γήπεδα, δεν πηγαίνει θέατρο, σινεμά, δεν διαβάζει εννοείται, δεν ενδιαφέρεται για τίποτα πέρα από την μπάλα, το σεξ και το φαΐ. Και έρχομαι και σε ρωτάω. Πειράζει τόσο; Όταν η χημεία σου με τον άλλο γκρεμίζει πολυκατοικία, σε νοιάζει αν ξέρει ποιος είναι ο Σεφέρης και αν γλείφει τη σάλτσα απ' το μαχαίρι όταν τρώει;

Μόνο αν το μαχαίρι είναι κοφτερό και αν μας χρειάζεται η γλώσσα του. Που, αν έχω καταλάβει καλά, μας είναι απαραίτητη.
Υ.Γ. Ας μη σας ταραξώ μεσημεριάτικο με την (ορθή) λογική μου. Ζήστε τον έρωτά σας. Ο συνήθης πανδαμάτωρ θα τα φανερώσει όλα.

Μυρτώ μου, τον καλεί η μαμά πατρίδα και μ' έχει πιάσει τρέλα. Τι θα γίνει όλους αυτούς τους μήνες που θα είμαστε χώρια; Δεν του λέω τίποτα για να μην τον στεναχωρήσω, ενώ είναι ήδη αγχωμένος, κι έτσι το περνάω όλο μόνη μου κλαίγοντας και μετρώντας τις μέρες που έχουμε μέχρι να φύγει. Πώς θα τον αποχωριστώ τώρα που τον βρήκα;

Να βλέπετε κάθε μέρα τη δασκάλα με τα ξανθά μαλλιά και ο καιρός θα περάσει γρήγορα. Κουράγιο.

ATHENS VOICE RADIO 102.5
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

Στείλε το γράμμα σου ταχυδρομικά ή στο fax της Α.Υ. ή στο info@athensvoice.gr για τη στήλη «Μίλα μου βρώμικα».

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

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,** 36χρονος Γιατρός από Β. προάστια, ευκατάστατος, με εισόδημα €4.000 μηνιαία και μεγάλη ακίνητη περιουσία, εμφανίσιμος, με γαλάζια μάτια, επιθυμεί σοβαρή γνωριμία. «Πάππας», Ομήρου 38, Κολωνάκι, 210 3620.147, Αριστοτέλους 24, Θεσσαλονίκη, 2310 231051, 698 0290679, www.pappas.gr

ΚΡΙΟΣ (20 Μαρτίου - 19 Απριλίου)

Οι εξωτερικές χαρούλες τσιγκλούν το εσωτερικό σου δράμα

Μία υπερσυναισθηματική και δραματική υπερβολή είναι η αρχή της εβδομάδας, καθώς η ανάλαφρη εξωτερική ατμόσφαιρα δεν φτάνει για να βάλει τέλος στη μυστική, εσωτερική σαπουνόπερα που ζεις. Ο Ήλιος στον Τοξότη (22) διασκορπίζει αρκετή απαισιοδοξία, ζήλεια και ανασφάλεια δίνοντας ένα χαρωπό και ξεγνοιαστο χέρι βοήθειας στην ερωτική σου ζωή. Μία εκδρομή, πιο χαρούμενες στιγμές στο συγγενικό σου περιβάλλον, ανανέωση στη διασκέδαση και υπερβολή στο αλκοόλ σε ανεβάζουν αλλά παράλληλα καθυστερούν κάποια σχέδιά σου και αναβάλλουν το ξεκαθάρισμα στις φιλίες σου. Μαθήματα, σεμινάρια και ό,τι αφορά την επιμόρφωσή σου πηγαινει καλύτερα και εμπλουτίζεται. Η πρόοδος όμως σου θυμίζει ότι έχεις αμελήσει σε προσωπικό επίπεδο. Με την επιστροφή του Ποσειδώνα σε ορθή πορεία (25) σου είναι ευκολότερο να σταματήσεις να λες ψέματα στον εαυτό σου, να δικαιολογείς τους άλλους και συνεπώς να ξεκόψεις από άτομα και καταστάσεις. Παράλληλα είναι καιρός να συμμαζευτούν οι κακές συνήθειες που αφορούν το σώμα και την υγεία σου γενικά, ξεκινώντας με τις υπερβολές στο αλκοόλ και τα γλυκά.

Μαθήματα, για να διευθετήσεις λογαριασμούς και υποχρεώσεις και για να αυτήσεις τις επαγγελματικές σου δραστηριότητες. Απλώς η ενασχόληση με το μέρα-μέρα της ζωής σου μπορεί να θολώσει κάπως τους μακροπρόθεσμους στόχους σου και να σε κάνει κάπως εγωιστάκιο στον γάμο και την καριέρα σου. Με τον Ποσειδώνα ορθόδρομο (25) πάντως βελτιώνεται η σχέση με τους συγγενείς σου και προχωράνε νομικές σου υποθέσεις. Παράλληλα κεντράρεις στην επιμόρφωση, τη διεύθυνση και την ψυχαγωγία σου και παύεις τα ίδια και τα ίδια.

ΤΑΥΡΟΣ (20 Απριλίου - 19 Μαΐου)

Μισές αλήθειες και μπερδέματα δικής σου κατασκευής

Μυστικά, ανακρίβεια και περιστροφές διαταράσσουν τις ισορροπίες στην εξωεπαγγελματική σου ζωή, δημιουργώντας παρεξηγήσεις και ανταγωνισμό με φίλους και ομάδες, απόσταση κι εντάσεις στην κρεβατοκάμαρα, στην αρχή της εβδομάδας. Εναλλακτικά επιλέγεις να εκφράσεις το εσωτερικό σου μπουρδουκλωμα με πιο καλλιτεχνικά μέσα ή να το πνίξεις στο αλκοόλ. Ο Ήλιος στον Τοξότη (22) αλλάζει τα δεδομένα καθώς θέτει το μυαλό σου σε λειτουργία μήπως και ξεμπλέξεις το γαϊτανάκι των ερωτικών σου και του οικογενειακού/επαγγελματικού προϋπολογισμού. Μην γίνεις πιο ξεροκέφαλος επειδή πιστεύεις ότι esú ξέρεις ή ότι βάλλεσαι. Σε επαγγελματικό επίπεδο κάτι τέτοιο θα φέρει στο προσκήνιο τα λάθη και τις συγκρούσεις που προσπαθείς να αποφύγεις. Σε προσωπικό επίπεδο θα σε κάνει να αμφιβάλεις για τις επιλογές σου και κυρίως για τις γέφυρες που έκαψες με αφορμή τον γάμο σου ή τον στόχο σου για μία ποιοτική σχέση. Ο ορθόδρομος Ποσειδώνας (25) ξεκολάει τα σχέδιά σου και ξεδιαλύνει το όραμά σου για το μέλλον, σου θυμίζει τα κόμμι σου και λύνει παρεξηγήσεις στις φιλίες σου.

ΔΙΔΥΜΟΙ (20 Μαΐου - 20 Ιουνίου)

Πολλές επιλογές και πιθανότητες και αναποφασιστικότητα που σε καθυστερεί

Η αρχή της εβδομάδας είναι ένα μπέρδεμα στον γάμο και την καριέρα σου. Οι πολλές ιδέες και σχέδια σε μπερδεύουν επαγγελματικά, ενώ οι φιλίες και τα κόμμι σου γεννούν ανακρίβειες, περιστροφές και μυστικά στον γάμο σου. Ο Ήλιος στον Τοξότη (22) φέρνει στο προσκήνιο τις καλύτερες ποιότητες των συνεργατών και του συντρόφου σου και αρκετή ένταση διαλύεται με χιούμορ, καλή διάθεση, κουβέντα και διασκέδαση. Λόγω αυτής της ευκολίας, καθυστερείς τα σχέδιά σου μένοντας χωρίς τύψεις στη θεωρία. Επίσης δικαιολογείς λάθος συμπεριφορές (δικές σου ή των άλλων) σε επίπεδο φίλων ή συγγενών δίνοντας λόγο ανωτερότητας, ενώ ξέρεις ότι όλο αυτό δεν σου κάνει καλό. Η επιστροφή του Ποσειδώνα σε ορθή πορεία (25) είναι ανακουφιστική γιατί διασκορπίζει αρκετή από την ομίχλη που κάλυπτε τα θέματα της καριέρας και του γάμου σου. Βλέπεις με μεγα-

λύτερη ακρίβεια τον σύντροφό σου ή το πώς επιθυμείς τη σχέση, χωρίς να εξιδανικεύεις ή να υποβιβάζεις άτομα και καταστάσεις. Επαγγελματικά οι στόχοι σου ξεκαθαρίζουν και η εστίασή σου βελτιώνεται.

ΚΑΡΚΙΝΟΣ (21 Ιουνίου - 21 Ιουλίου)

Καταπιάνεσαι με τη ρουτίνα και την αυτοβελτίωσή σου

Τα καλά νέα είναι ότι επαγγελματικά ανοίγεις πόρτες και κυνηγάς πιο δημιουργικά πράγματα στην αρχή της εβδομάδας. Τα όχι και τόσο καλά ότι φορτώνεις το πρόγραμμά σου ως τα μπουβία, αν και η δουλειά είναι σίγουρα ευχάριστη. Βγαίνεις επίσης περισσότερο για δημόσιες σχέσεις, αλλά και λόγω γάμου, συγγενών και κοινωνικών στόχων γενικώς. Με τον Ήλιο στον Τοξότη (22) η προσοχή στρέφεται στην καθημερινότητα και το πρόγραμμα σου. Ξοδεύεις κάποια χρήματα για να ανανεώσεις τη ρουτίνα σου μέσα από καινούριες ασχολίες και

μαθήματα, για να διευθετήσεις λογαριασμούς και υποχρεώσεις και για να αυτήσεις τις επαγγελματικές σου δραστηριότητες. Απλώς η ενασχόληση με το μέρα-μέρα της ζωής σου μπορεί να θολώσει κάπως τους μακροπρόθεσμους στόχους σου και να σε κάνει κάπως εγωιστάκιο στον γάμο και την καριέρα σου. Με τον Ποσειδώνα ορθόδρομο (25) πάντως βελτιώνεται η σχέση με τους συγγενείς σου και προχωράνε νομικές σου υποθέσεις. Παράλληλα κεντράρεις στην επιμόρφωση, τη διεύθυνση και την ψυχαγωγία σου και παύεις τα ίδια και τα ίδια.

ΛΕΩΝ (22 Ιουλίου - 22 Αυγούστου)

Ερωτοδουλειές και λεκτικές χοντράδες

Η αρχή της εβδομάδας μπορεί να λύσει τη γλώσσα σου μέσα στο σπίτι αλλά αυτά που ετοιμάζεις να πεις δεν είναι ότι καλύτερα για την ερωτική και σεξουαλική σου ζωή. Παράλληλα ανοίγει θέματα διατροφών, μοιρασμένων οικονομικών και παιδιών και των σχετικών σου πλάνων, τα οποία καλείσαι να διαπραγματευτείς όχι πάντα με τους καλύτερους για σένα όρους. Το πέρασμα του κυβερνητή σου, Ηλίου, στον Τοξότη (22) είναι ανακουφιστικό γιατί σου φτιάχνει το κέφι, τονώνει τη δημιουργικότητα και την παιδικότητά σου και σε κάνει να θέλεις να ερωτευτείς πάση θυσία. Είναι πολύ πιθανό δε αυτό να σου συμβεί αν δεν αποφασίσεις να μουλαρώσεις άσχημα στον δικό σου τρόπο σκέψης και δεν απορρίψεις άμα τη εμφανίσει ενδιαφέροντες ανθρωπύς που όμως δεν ξέρεις πώς ακριβώς να διαχειριστείς, να ταξινομήσεις ή πού οδηγεί η εμπλοκή μαζί τους. Στα επαγγελματικά σου το μόνο βέβαιο είναι ότι αποζητάς πιο ενδιαφέροντα πράγματα, όμως προς το παρόν οποιαδήποτε καινούρια και δημιουργική προοπτική φαίνεται να μένει μόνο στη θεωρία.

ΠΑΡΘΕΝΟΣ (23 Αυγούστου - 21 Σεπτεμβρίου)

Ξεκάθαρη, όχι απαραίτητα ευχάριστη, εικόνα στα προσωπικά σου

Δυσκολεύεσαι να καθίσεις σε ένα σημείο στην αρχή της εβδομάδας, στην καλύτερη περίπτωση δυσκολεύεσαι να σταματήσεις να μιλάς κι επειδή τα θέματά σου είναι ή τα ερωτικά σου ή η οικογένειά σου, προσπάθησε να μη σκάβεις μόνος τον λάκκο της κοινωνικής σου εικόνας με αυτά που λες. Ο Ήλιος στον Τοξότη (22) υπογραμμίζει ότι ο κόσμος είναι μικρός. Με τον Ποσειδώνα σε ευθεία πορεία (25), στα ερωτικά σου έχεις καινούριες αφίξεις και τις περνάς από ψιλό κόσκινο, καλό θα ήταν όμως να χαλαρώσεις γιατί μιλάμε για το κλειδί της κρεβατοκάμαράς σου, όχι για κρατικά μυστικά την περίοδο του ψυχρού πολέμου. Αν είσαι δεσμευμένος προσπάθησε να μη βλέπεις τα απλά και καθημερινά πράγματα σαν προσβολή στο είναι σου, θα σε βοηθήσει ιδιαίτε-

ρα. Στα επαγγελματικά σου υπάρχει μεγαλύτερη ασφάλεια και η ρουτίνα σου τακτοποιείται, όμως συνεχίζεις να ανησυχείς γιατί δεν αισθάνεσαι ο εαυτός σου στην καριέρα σου και οι οικονομικές εξελίξεις δεν σε βοηθάνε ούτε να σχεδιάσεις κάτι άλλο, ούτε να πουκάσεις εκεί που βρίσκεσαι.

ΖΥΓΟΣ (22 Σεπτεμβρίου - 22 Οκτωβρίου)

Έξω, κόσμος και γενικός χαμός, ευχάριστος κι όχι τόσο ευχάριστος

Η αρχή της εβδομάδας προσφέρεται για πάσης φύσεως επαφές, ραντεβού και κουβέντες σχετικά με το εισόδημά σου, για να διαφυλάξεις τα συμφέροντά σου με τον καλύτερο τρόπο, ακόμη κι αν οι καθυστερήσεις στα ανοίγματα που περιμένεις σου δημιουργούν άγχος και αγωνία. Ο Ήλιος στον Τοξότη (22) σου δίνει την ευκαιρία που χρειάζεσαι για να κάνεις τις απαραίτητες αλλαγές στην καριέρα και κοινωνική σου εικόνα γιατί η πορεία που ακολουθείς ως τώρα σε κάνει να αισθάνεσαι ότι έχεις κολλήσει. Άκου τη γνώμη των φίλων σου και αναθεώρησε τα σχέδιά σου. Άλλωστε η αλλαγή αναμένεται να τονώσει τη διάθεσή σου για κόσομ, συζητήσεις, για βόλτες και φλερτ και να κρατήσει ανοιχτή την πόρτα για καινούριες γνωριμίες. Με τον Ποσειδώνα ορθόδρομο (25) θα είναι πιο εύκολο να τις δεις περισσότερο σαν μία ευχάριστη προσθήκη στη ζωή σου, γιατί το πιο πιθανό είναι να μην μπορείτε να συμβαδίσετε στον τρόπο σκέψης και διασκέδασης ή και να μη σου κάνουν για κάτι παραπάνω.

ΣΚΟΡΠΙΟΣ (23 Οκτωβρίου - 21 Νοεμβρίου)

Περίεργο μείγμα λογικής και παραλόγου στα προσωπικά σου

Στην αρχή της εβδομάδας αποτινάξεις την όποια εσωστρέφεια είχε απομείνει από την προηγούμενη περίοδο. Έχεις έντονη διάθεση να εκφραστείς και να επικοινωνήσεις, ιδιαίτερα αν οι κουβέντες που γίνονται συνδυάζουν το τερπνόν μετά του ωφελίμου, κυρίως γιατί τα έξοδα συνεχίζονται όσον αφορά το κοινό πορτοφόλι, στο σπίτι και στις δουλειές σου. Στα ερωτικά σου, με τον Ήλιο στον Τοξότη (22), ενώ εσένα τα κέφια σου βελτιώνονται σταθερά, ο σύντροφός σου και η ευρύτερη οικογένεια δεν βοηθάνε με τη στάση τους, αφού σου τονίζουν τις υποχρεώσεις σου και τις διαφορές στον τρόπο που αντιλαμβάνεστε τα πράγματα. Αν είσαι ελεύθερος, προς το τέλος της εβδομάδας μπαίνεις σε μια τεμπέλικη φάση και χρειάζεται καταστάσεις στις οποίες αισθάνεσαι άμεσα άνετα και μπορείς να περάσεις καλά χωρίς να καταβάλεις ιδιαίτερη προσπάθεια. Με τον Ποσειδώνα ορθόδρομο (25) η ερωτική σου διάθεση τονώνεται και βρίσκεις ιδιαίτερα θελκτική την αυτόματη οικειότητα, αυτό το «αισθάνομαι σαν να σε γνωρίζω από παλιά».

ΤΟΞΟΤΗΣ (22 Νοεμβρίου - 20 Δεκεμβρίου)

Διάθεση απολογισμού αλλά με μεγαλύτερη αισιοδοξία

Αυτή την εβδομάδα έχεις την αίσθηση ότι μόλις φτιάχνεις κάτι, κάτι άλλο χαλάει παρά τη γενική καλή διάθεση. Ως αντίβαρο στα μπερδέματα και την αλλοπρόσαλη ψυχολογία που προκύπτει, λειτουργεί η είσοδος του Ηλίου στο ζώδιό σου (22) που σου ανάβει ένα φως στο βάθος του τούνελ, τονώνοντας την αισιοδοξία σου ακόμη περισσότερο, αλλά και θυμίζοντάς σου ότι σου ταιριάζει περισσότερο να παίρνεις τα πράγματα πιο ανάλαφρα γιατί «μια ζωή έχουμε», «καλή καρδιά», κι άλλα τέτοια. Ο Ποσειδώνας ορθόδρομος (25) σε ωθεί να κλείσεις ανοιχτές υποθέσεις που αφορούν την οικογένειά σου ή ακίνητα, αλλά και να κάνεις έναν γενικό απολογισμό τύπου «ποιος είμαι, από πού έρχομαι, πού πάω» με μεγαλύτερη καθαρότητα κι επιτυχία. Στα ερωτικά σου τείνεις σε πισωγυρίσματα. Αυτό συμβαίνει γιατί η καθημερινότητα κοντράρει τη σεξουαλικότητά σου, ενώ η σχέση –έχεις δεν έχεις– σου φαίνεται αυτό τον καιρό ότι όντως σκοτώνει τον έρωτα, είτε λόγω άπιστων προσδοκιών, είτε γιατί νομίζεις ότι σε εμποδίζει να νιώσεις χαλαρός και ξεγνοιαστός.

ΑΙΓΟΚΕΡΩΣ (21 Δεκεμβρίου - 19 Ιανουαρίου)

Αναπροσδιορισμός στις φιλίες σου και αντικειμενικότητα στις συναλλαγές σου

Στην αρχή της εβδομάδας καλείσαι να θέσεις επί τάπητος ό,τι σε ενοχλεί στις φιλικές σου σχέσεις και να βρεις μία ρεαλιστική λύση, ακόμη κι αν αυτό σημαίνει ότι θα χρειαστεί να αποχωριστείς κάποια άτομα ή κάποια επιβαρυντικά μοντέλα φιλίας. Ο Ήλιος στον Τοξότη (22) σε βοηθάει σε αυτό το εγχείρημα δίνοντάς σου τη δύναμη συγκώρευσης και αλλαγής που χρειάζεται, αλλά και ανοίγοντας την πόρτα για καινούρια άτομα και ασχολίες. Το θέμα λεφτά χρειάζεται μία κάποια προσοχή, ιδιαίτερα όσον αφορά τα οικονομικά του συντρόφου σου αλλά και ανεπιθύμητες τροπές στις οικονομικές σου συνεργασίες. Το κλίμα δυσκολεύει την ερωτική σου ζωή, αφού χρειάζονται μεγάλες παραχωρήσεις στο πλαίσιο της σχέσης κι esú ειδικά προς το τέλος της εβδομάδας αισθάνεσαι ήδη πολύ κουρασμένος. Με τον Ποσειδώνα ορθόδρομο (25), τα τεκταινόμενα στη ζωή σου δεν βοηθάνε τον συναισθηματισμό και τον ρομαντισμό σου, καθώς βλέπεις πολύ καθαρότερα και γίνεσαι αντικειμενικότερος προς οτιδήποτε καινούριο. Ίσως το καλύτερο θα ήταν να πάρεις τον χρόνο που χρειάζεσαι.

ΥΔΡΟΧΟΟΣ (20 Ιανουαρίου - 17 Φεβρουαρίου)

Θέλεις και την πίτα ολόκληρη και τον σκύλο χορτάτο, όμως δεν γίνεται

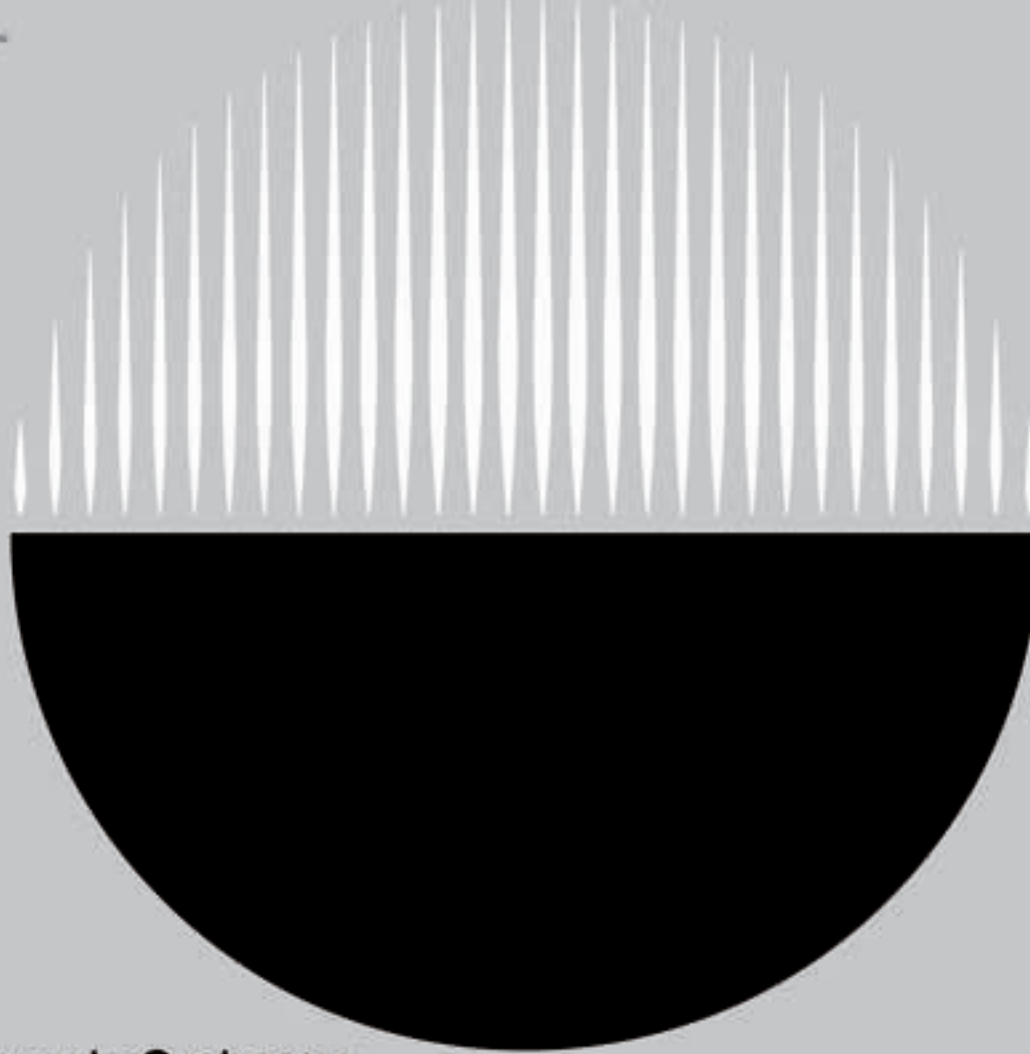
Παρότι το κλίμα βραδύτητας που επικρατεί στα επαγγελματικά σου έχει αρχίσει και σου τη δίνει σοβαρά, οι προσπάθειές σου να ανακινήσεις οικονομικά σχέδια και επαφές χρειάζεται μεγαλύτερη ευελιξία από αυτή που σου βρίσκεται πρόχειρη. Ωστόσο, η είσοδος του Ηλίου στον Τοξότη (22) κάνει μία πιο ανάλαφρη προσέγγιση δυνατή. Επιπλέον δημιουργεί τις συνθήκες για να περάσεις περισσότερο χρόνο με τους φίλους και τις εξωεπαγγελματικές σου ασχολίες. Με την ορθόδρομη του Ποσειδώνα (25) έχεις την εντύπωση ότι κάτι κάνεις στη διαδρομή ανάμεσα στο σεξ και τον έρωτα. Οι σχετικές κουβέντες δεν βοηθάνε, βοηθάει όμως το να μην κολλάς στην ιδέα που έχεις για το πώς πρέπει να γίνονται τα πράγματα. Άλλωστε το θέμα ξεκινάει από σένα, αφού από τη μία θέλεις σχέση, αλλά με την ελευθερία σου άθικτη, τέλεια συνεννόηση με τον απέναντι και κοινό πλάνο, από την άλλη όμως η ιδέα των μοιρασμένων ρουτινών, των υποχρεώσεων και των πρακτικών κομματιών μιας σχέσης φαίνεται να κυλάει με χαρακτηριστική δυσκολία.

ΙΧΘΥΕΣ (18 Φεβρουαρίου - 19 Μαρτίου)

Εμπιστεύεσαι περισσότερο τον εαυτό σου

Ο κυβερνήτης του ζώδιου σου, Ποσειδώνας, ορθόδρομος (25) και σου δίνει την ψυχραιμία που χρειάζεσαι για να βάλεις μία τάξη στο μυαλό σου, στις σχέσεις σου με τους συγγενείς σου και γενικώς στο οτιδήποτε είσαι και θέλεις να κάνεις. Εγκαινιάζει μία περίοδο ιδανική για να προωθήσεις τον εαυτό σου και τις δραστηριότητές σου, καθώς ανατάς μεγάλο μέρος από την αυτοπεποίθησή σου και μπορείς να διακρίνεις τους στόχους σου και να συγκεντρωθείς σε αυτούς πολύ καλύτερα. Με τον Ήλιο στον Τοξότη (22) ανακινούνται και επαγγελματικο-οικονομικά ζητήματα που είχαν μπει στον πάγο εδώ και μήνες. Στην προσωπική σου ζωή, οι συνειδητοποιήσεις που κάνεις για το τι σημαίνει να είσαι ή να μην είσαι δεσμευμένος δημιουργούν ένα αρκετά σοβαρό κλίμα στο σπίτι και μία τάση υπερβολής στις κουβέντες με τους δικούς σου. Αν έχεις παιδιά, καλό θα ήταν να φροντίσεις να διατηρήσεις τα κανάλια της επικοινωνίας σας ανοιχτά, προσέχοντας την υπερβολική χαλαρότητα, ακόμη κι αν δυσκολεύεται ιδιαίτερα σε αυτό το κομμάτι. **A**

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



London Philharmonic Orchestra

Φιλαρμονική Ορχήστρα του Λονδίνου

13 ΔΕΚ 2018

Sir Roger Norrington *μουσική διεύθυνση*
Fazil Say *πίانو*

L.v. Beethoven: Εισαγωγή «Λεονόρα» αρ. 2 σε ντο μείζονα, έργο 72a
C. Saint-Saëns: Κοντσέρτο αρ. 2 για πιάνο και ορχήστρα σε σολ ελάσσονα, έργο 22
L.v. Beethoven: Συμφωνία αρ. 5 σε ντο ελάσσονα, έργο 67

ΧΟΡΗΓΟΣ



Μέγαρο
Μουσικής
Αθηνών

megaron.gr
210 7282333
follow us on

Εισιτήρια
στα εκδοτήρια του Μεγάρου
και σε όλα τα καταστήματα PUBLIC

12
19

Χορηγός επικοινωνίας:



GOODY'S
★ BURGER HOUSE ★

THE ORIGINAL
HELLMANN'S
EST. 1913
BBQ PULLED
— BURGERS —

ΓΕΥΣΗ ΠΟΥ
ΘΑ ΣΕ ΤΡΑΒΗΣΕΙ



Αργομαγειρεμένα τρυφερά κομμάτια μοσχαρίσιου ή χοιρινού κρέατος αρωματισμένα με μυρωδικά, προσεγμένα από τους ανθρώπους μας και συνδυασμένα με τη μοναδική **Hellmann's Original BBQ sauce.**

DELIVERY

18365 ★ **goodysapp** ★ **goodysdelivery.gr**