

ATHENS voice

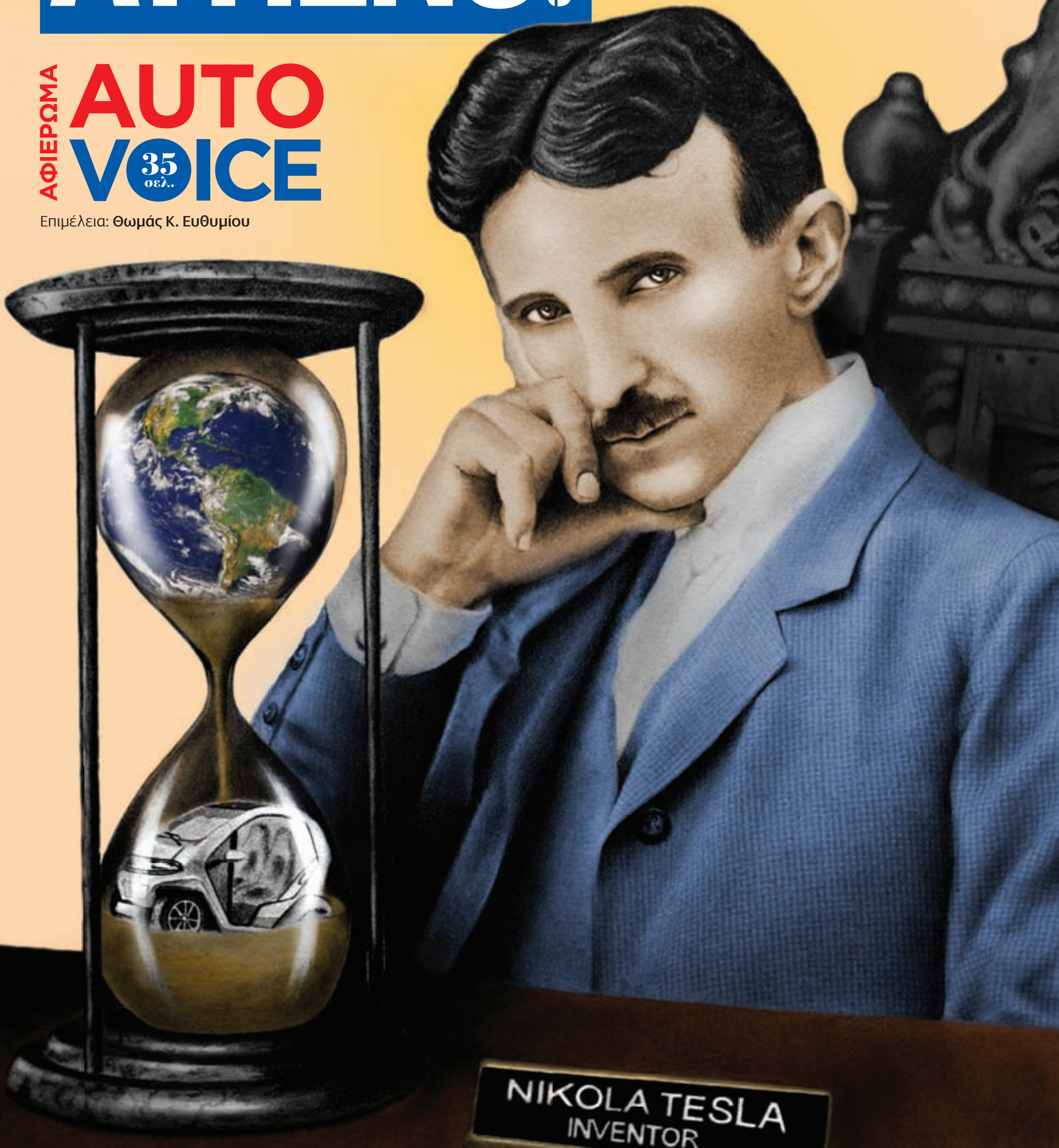
102.5
ATHENS
VOICE
RADIO

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

AUTO VOICE

35
σελ.

Επιμέλεια: Θωμάς Κ. Ευθυμίου



NIKOLA TESLA
INVENTOR

ONASSIS

ΝΕΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ
ΔΩΡΕΑΝ
ΚΑΘΕ ΕΒΔΟΜΑΔΑ
ΣΤΟ YouTube ΤΟΥ
ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΩΝΑΣΗ



onassis.link/channel

WE STAY
CLOSE
NOT
CLOSED

onassis.org

ΨΗΦΙΑΚΕΣ ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΙΣ
ΝΕΑ ΠΡΩΤΟΤΥΠΑ ΕΡΓΑ
ΑΝΟΙΧΤΕΣ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ
ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΡΕΜΙΕΡΕΣ
ΣΥΝΑΥΛΙΕΣ



EDITO

Του Φώτη Γεωργελέ

Ο Μαρκ Χάμιλ, ο Λουκ Σκείγουοκερ του Star Wars, το ονόμασε «Η επιστροφή των Τζεντάι». Είναι μερικές φορές που η σημασία τους υπερβαίνει τα ίδια τα γεγονότα. Σχεδόν κανείς δεν μιλάει για μια νίκη των Δημοκρατικών απέναντι στους Ρεπουμπλικάνους. Όλοι, ακόμα και πολλοί Ρεπουμπλικάνοι, μιλάνε για τη νίκη της Δημοκρατίας. Είναι χωρίς βέβαια ακόμα, οι φοβισμένοι καιροί δεν έχουν περάσει, αλλά φαίνεται ότι στον κόσμο μας σιγά-σιγά κάτι αλλάζει.

Για μια δεκαετία δοκιμάσαμε και στη Δύση, τον λαϊκισμό και τη δημαγωγία. Στην Ελλάδα της αντιμνημονιακής απάτης, στην Ιταλία του «βαφανκούλο» Γκρίλο και του Σαλβίνι, στην Αγγλία του Brexit, στις Ηνωμένες Πολιτείες του Τραμπ. Στους καιρούς του φόβου, της οργής και της σύγχυσης, μια μερίδα της κοινωνίας όλο και μεγαλύτερη, μονίμως θυμωμένη, αποπροσανατολισμένη και φοβισμένη απέναντι σε ένα μέλλον που σαν τυφώνας διαλύει τον παλιό τρόπο ζωής μας, ψάχνει έναν εχθρό για να μισήσει και να εκτονωθεί. Αυτοί οι κραυγαλέοι άνθρωποι, επικίνδυνοι και γελοίοι συγχρόνως, αυτοί που θα ήταν απίθανο να τους φανταστείς στην ηγεσία μιας κοινωνίας πριν 20 χρόνια, εξέφρασαν αυτή την ανάγκη με επιτυχία. Και οδήγησαν σε οικονομικές καταστροφές στην καλύτερη περίπτωση και σε εκατοντάδες χιλιάδες νεκρούς από την πανδημία στη χειρότερη. Οι λαϊκιστές συναρπάζουν, διεγείρουν, αλλά δεν λύνουν κανένα πρόβλημα. Δηλητηριάζουν απλώς την κοινωνία και αποτυγχάνουν πάντα. Είδαμε την άβυσσο και καταλάβαμε πόσο εύκολο είναι να τους μοιάσεις. Η «επιστροφή των κανονικών ανθρώπων», λένε, «θείο Joe» ονομάζουν τον Μπάιντεν και είναι η πρώτη φορά που δεν ενοχλεί ένας «θείος», χορτάσαμε από παραφουσκωμένα, αγράμματα Εγώ.

Την ίδια στιγμή στην Ευρώπη ο Μακρόν δηλώνει ότι η Δημοκρατία θα υπερασπιστεί τον εαυτό της, η ανοχή τελείωσε και ο Κουρτς στην Αυστρία ξεκαθαρίζει τα πράγματα για να μην υπάρξει καμία παρεξήγηση και εκμετάλλευση: Δεν έχουμε κανένα πόλεμο θρησκειών, κανένα πόλεμο πολιτισμών, αλλά πόλεμο της Δημοκρατίας με τον ολοκληρωτισμό. Η παλιά γερασμένη, κοινοβουλευτική Δημοκρατία, μετά από δεκαετίες ενοχών και αυτάρεσκης παράλυσης, συνειδητοποιεί ότι πρέπει να προστατεύσει τον εαυτό της από τους κάθε είδους αυταρχισμούς που ευδοκίμουν στους φοβισμένους καιρούς.

Η Δημοκρατία, λέει η Καμάλα Χάρις, δεν είναι εγγυημένη. Πρέπει να την προστατεύσουμε. Η Δημοκρατία θέλει θυσίες. Πρέπει να προστατεύσουμε την ενότητα, την αλήθεια, την επιστήμη. Επειδή όλα τα αυταρχικά καθεστώτα αυτά έχουν στο στόχαστρο. Μισούν την ενότητα, την ιδιότητα του πολίτη, ζουν από την εχθροπάθεια, στήνουν στρατόπεδα το ένα απέναντι στο άλλο. Όλα τα αυταρχικά καθεστώτα βάζουν στο στόχαστρο την επιστήμη και την αλήθεια. Δεν είναι τυχαίο που παντού όλοι οι λαϊκιστές, όποιου χρώματος σημαία κι αν κουνάνε, στρέφονται αμέσως εναντίον των γιατρών και των Μέσων Ενημέρωσης. Οι γιατροί είναι οι «νέες αυθεντίες» που δεν πρέπει να ακούμε. Γιατί η επιστήμη έχει ορθολογισμό, πείραμα, δεδομένα, απόδειξη, είναι εκ φύσεως αντίπαλος του ανορθολογισμού, ο οποίος συνομιλεί με τις φοβίες και τα ένστικτα. Τα Μέσα Ενημέρωσης είναι «πουλημένα», τους έχουν κηρύξει τον πόλεμο. Γιατί τα ΜΜΕ, ανεξαρτήτως αν είναι καλά ή κακά, ως σύνολο, εκ του ρόλου τους, μεταφέρουν πληροφορίες, ενημερώνουν. Ό,τι απεχθάνεται, δηλαδή, η κομματική προπαγάνδα που

θέλει να απευθύνεται συναισθηματικά στις «μάζες». Τα «**alternative facts**», η τραμπικιά «εναλλακτική αλήθεια» της Kellyanne Conway που 4 χρόνια είχε κηρύξει τον πόλεμο στον αμερικανικό Τύπο, οικοδομώντας μια παράλληλη, πλαστή πραγματικότητα μόνο για οπαδούς, είναι ανατριχιαστικά ίδια με την «αντικειμενικότητα ως προϊόν της εξουσίας και αποτέλεσμα των ηγεμονικών ρηματικών παρεμβάσεων που την συγκροτούν» του Laclau στον οποίο ομνύουν οι λαϊκιστές της αντίθετης όχθης.

Το πρόβλημα αυτών των χρόνων ήταν ότι η «πολιτική των ταυτοτήτων», η πολιτική των φοβισμένων καιρών, έπαιρνε το πάνω χέρι από την πολιτική ως τέχνη της συμβίωσης και της εξέλιξης. Στους ταραγμένους καιρούς οι άνθρωποι, αντί για λύσεις στα προβλήματα, έψαχναν μία ομάδα να τους συμπεριλάβει, να νοσηματοδοτήσει τη ζωή τους. Καθώς η μία πλευρά στρεφόταν στη δεξαμενή της πατρίδας, της θρησκείας, της οικογένειας, της ξενοφοβίας, του απομονωτισμού, για να βρει εχθρούς και να τους προσφέρει στο φοβισμένο ακροατήριο, η άλλη πλευρά, αυτοκτονικά εγκλωβισμένη στην ίδια λογική, έψαχνε το δικό της ακροατήριο στους μιλένιαλς, δημιουργώντας νέες μειοψηφικές ταυτότητες, χρωματικές, φυλετικές, σεξουαλικές, αντίπαλες στους λευκούς, ανέργους, rednecks του Τραμπ. Στη Γαλλία απέναντι στη Λεπέν εμφανίστηκαν Μελανσόν και άλλοι που φλέρταραν με τον ισλαμικό φονταμενταλισμό, και στην Αγγλία διάφοροι Κόρμπιν που ζούσαν ακόμα στα χρόνια της Θάτσερ και ονειρεύονταν να κρατικοποιήσουν τους σιδηροδρόμους και να ανοίξουν τα ορυχεία που έκλεισαν πριν μισό αιώνα. Στη Γαλλία τη λύση έδωσε ο Μακρόν, ο Κόρμπιν διαγράφηκε από το ίδιο του το κόμμα.

Η λέξη κλειδί και στις δύο όχθες της «πολιτικής των ταυτοτήτων» ήταν η θυματοποίηση. Όχι η ανεργία, όχι η παγκοσμιοποίηση από τη μια, ούτε τα κινήματα, και τα δικαιώματα από την άλλη. Αλλά η οργή και ο φόβος, τα κινήματα πια δεν είναι υπέρ ενός σκοπού αλλά εναντίον κάποιου. Ο στόχος δεν είναι η χειραφέτηση αλλά η εχθροπάθεια. Όταν οι social justice warriors διεκδικούν τον «ηθικό πανικό» από τους συντηρητικούς γέροντες και στις προεκλογικές εκστρατείες του Τραμπ το τραγούδι που ακούγεται είναι το «You can't always get what you want», μπορούμε να καταλάβουμε ίσως τη σύγχυση των χρόνων μας. Όταν οι αντίπαλοι του Τραμπ είναι τραμπικοί με άλλη σημαία, χάνουν.

Το εκκρεμές γυρίζει. Μετά από μια δεκαετία παγκόσμιου λαϊκισμού, οι καινούργιοι ηγέτες που εμφανίζονται στη Δύση μιλάνε πάλι για τις βασικές αρχές της Δημοκρατίας. Για τη διάκριση των εξουσιών, τα αντίβαρα και τους ελέγχους. Τη δύσκολη, επίπονη, πολλές φορές βαρετή, χωρίς φρουφρού και αρώματα αλλά πολύτιμη κοινοβουλευτική Δημοκρατία. Υπερασπίζονται πάλι τις αξίες του νεωτερικού πολιτισμού, την επιστήμη, τον ορθολογισμό, τον ελεύθερο λόγο. Οι καιροί θα συνεχίσουν να είναι δύσκολοι, οι άνθρωποι φοβισμένοι από οικονομικές και υγειονομικές κρίσεις, εμβρόντητοι μπροστά σε μια επιστήμη που δυσκολεύονται να παρακολουθήσουν, θα προτιμούν ακόμα «λόγια ευχάριστα να ακούν». Όμως πρώτη φορά αρχίζουμε να καταλαβαίνουμε ότι απέναντι στη διεθνή του παγκόσμιου αυταρχισμού χρειάζεται να υπερασπίσουμε με πάθος και υπερηφάνεια κάτι που μέχρι τώρα νομίζαμε δεδομένο. Τις ανοιχτές, ευρύχωρες, άφοβες, δημοκρατικές κοινωνίες μας. Το κέντρο, τελικά, μπορεί και να αντέξει. **A**

-Έλα κι έχω κολλήσει;
Πες μου τον πλούσιο...
όχι ο Κοσκωτάς...

-Ο Κόκκαλης;

-Α, να γεια σου.

(Starbucks, Αμπελόκηποι, Δευτέρα απόγευμα)

-Παιδιά, θέλετε
να πάμε να τοιμπήσουμε
ένα δυο καλαμάκια;
-Εμείς στη Θεσσαλονίκη
τα καλαμάκια
δεν τα τοιμπάμε,
τα πιπιλάμε.

(Παρέα, ολίγον μεθυμένο, σε δρόμο
του Παγκρατίου, Σάββατο βράδυ,
πριν το λοκντάουν)

«Ογδόντα άτομα
στο μαγαζί, οι εξήντα έξω
για τσιγάρο. Χαμός, γέλια,
φωνές, και βγαίνει ένας παππούς
από πάνω και τους πετάει
ένα κουβά νερό».

(Παρέα σε καφέ, διηγούνται ιστορίες της νύχτας,
Κολωνάκι, Πέμπτη απόγευμα)

Πεννηντάρα κυρία σε μεγάλο
κατάστημα, περιεργάζεται
τα καινούργια iPhone.

Έρχεται ο υπάλληλος και τη ρωτάει:

-Μπορώ να εξυπηρετήσω;

-Μάλιστα.

-Να ρωτήσω;

Αυτά βγαίνουν σε ανδρικά
και γυναικεία;

-Όχι κυρία μου, είναι γιούνισες.

(Public Συντάγματος, Τρίτη πρωί)

«Σιγά το λοκντάουν.
Όλοι έξω είναι.
Πού την πρώτη
φορά!»

(Ταξίτζής σχολιάζει την κίνηση
στη Βασιλίσσης Σοφίας, Δευτέρα πρωί,
πρώτη εργάσιμη με το νέο λοκντάουν)

«Πήγα κομμωτήριο και τώρα
περιμένω σε μία τεράστια ουρά
έξω από το Νεοπρέσο,
γίνεται χαμός και δεν είναι ούτε καν
ο Τζορτζ Κλουνέϊ δίπλα μου
να μου κάνει παρέα».

(Κολωνάκι, μήνυμα σε κινητό,
Παρασκευή βράδυ, πριν το λοκντάουν)

ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΕΝΕΣ

→ panikoval500@gmail.com

Info~DIET

Της ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ



ΑΘΗΝΑΪΚΟ ON THE ROAD

Μάσκα, λουράκι, σκυλάκι
(όλο το 24ωρο)

ΝΤΟΝΑΛΤ ΤΡΑΜΠ

Με το που έπεσε: ανέβηκε το
χρηματιστήριο, βγήκε το εμβόλιο,
πανικοβλήθηκε ο Ερντογάν, τελείωσε
ο πόλεμος Αρμενίας - Αζερμπαϊτζάν,
έρχονται Χριστούγεννα και έφυγε
η Ρασέλ από το GNTM.
Πόση ευτυχία πια;

ΦΑΡΜΑΚΕΙΑ - ΖΑΧΑΡΟΠΛΑΣΤΕΙΑ

Όσο παραμένουν ανοιχτά,
δεν φοβόμαστε τίποτα.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΜΠΑΜΠΙΝΙΩΤΗΣ

Η πρότασή του για να λέμε στα ελληνικά
το lockdown (απαγορευτικό),
το delivery (τροφοδιανομή) και το take away
(φαγητό για το σπίτι) ξεσήκωσαν
νέο κύμα ελληνοποιημένων λέξεων
(π.χ. Fidel Castro = Φιλιώ Πυργάκη κ.λπ.)
(Το γέλιο της εβδομάδας)

ΜΙΧΑΛΗΣ ΧΑΤΖΗΓΙΑΝΝΗΣ

Για τη λατρεία και αφοσίωση που προσφέρει
στην ανάπληρη σκυλίτσα του.

ΤΑ ΡΟΔΙΑ

Πίνετε για 3 εβδομάδες συνέχεια
χυμό ρόδι και θα νιώσετε περδίκι.
Έγιναν πειράματα σε φίλους μας
και είναι διαπιστωμένο.

ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΗΚΕ Η ΠΩΛΗΣΗ ΒΙΒΛΙΩΝ ΣΤΑ ΣΟΥΠΕΡ ΜΑΡΚΕΤ

Η Χρυσίδα Δημουλίδου
είναι απαρηγόρητη.

SUGAH SPANK!

Η Γεωργία Καλαφάτη είναι η πιο ζεστή
soul φωνή της Αθήνας. Την ακούμε
με τον Blend Mishkin στον
Athens Voice Radio 102,5
και ζούμε λίγο από το καλοκαίρι
που φέτος δεν χαρήκαμε. Μαζί
και τον χειμώνα που δεν πρόκειται
να χαρούμε.

Η ΤΑΙΝΙΑ «ΜΗΛΑ» ΤΟΥ ΧΡΗΣΤΟΥ ΝΙΚΟΥ

Η πρόταση της Ελλάδας για το
Όσκαρ Ταινίας Διεθνούς Παραγωγής
(ηρώων Ξενόγλωσσας Ταινίας).
Καλή επιτυχία σε μια καλή ταινία.

Η «ΙΘΑΚΗ» ΤΟΥ ΚΑΒΑΦΗ

Με την απαγγελία του Σον Κόνερι,
επάνω στη μουσική του
Βαγγέλη Παπαθανασίου. Ίσως
η καλύτερη απαγγελία αυτού
του ποιήματος και η καλύτερη
στιγμή της εβδομάδας που πέρασε.

TWEET ΑΛΑ ΜΠΑΜΠΙΝΙΩΤΗΣ

«Η προστακτική και ο μισθός μου
δεν παίρνουν αύξηση ποτέ».
(@ΣεφΤαλιάς)

ΜΑΣΚΕΣ

Τζάμπα τα κραγιόν και τα μουστάκια
των χίπστερ.

ΜΑΣΚΑ - ΠΛΑΣΤΙΚΗ ΑΣΠΙΔΑ

Παιδιά, δεν είναι μάσκα αυτό.
Είναι καλλιτεχνικό σχόλιο επάνω
στον προγοναθισμό.

MINK

Από αυτά προκύπτει ο νέος κορωνοϊός.
Πετάξτε τις γούνες σας ΤΩΡΑ!
Δεν φτάνει που είναι βάρβαρες και
άθλιες (ως outfit), είναι και επικίνδυνες.
(Η εκδίκηση του βιζόν)

LOCKDOWN

Έχουμε χάσει τον λογαριασμό.
Πρέπει να κρατάμε σημειώσεις πλέον.

ΑΘΛΗΤΕΣ ΚΑΙ ΕΛΑΙΟΠΑΡΑΓΩΓΟΙ

Ο πληθυσμός της Ελλάδας, σύμφωνα
με τα στοιχεία του 2ου lockdown.

ΤΗΛΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

Ο Καραγκιόζης φούρναρης.

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΠΕΤΡΑΚΟΣ

Και ψεκασμένος και επίμονος.

ΦΟΡΕΜΑΤΑ ΑΠΟ ΔΕΡΜΑΤΙΝΗ

Κιμ Καρντάσιαν της σαγιονάρας, όλες.

ΕΝΑΣ ΑΚΡΙΒΗΣ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΙΒΑΝΚΑ ΤΡΑΜΠ

«Ήταν ένα είδος poster girl
μίας προεδρίας που είχε αναγάγει
το ξανθό σε εθνικό χρώμα».
(γράφει το Slate)

ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΗΚΕ Η ΠΩΛΗΣΗ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΙΑΤΙΚΩΝ ΣΤΟΛΙΔΙΩΝ ΣΤΑ ΣΟΥΠΕΡ ΜΑΡΚΕΤ

Ε όχι, κι εμείς οι μεγάλοι με τι
θα ξεχνιόμαστε; Ανακαλέστε τώρα!

ΘΕΛΟΥΝ ΝΑ ΠΟΥΛΗΣΟΥΝ ΣΕ ΚΑΙΡΟΥΣ ΚΑΡΑΝΤΙΝΑΣ

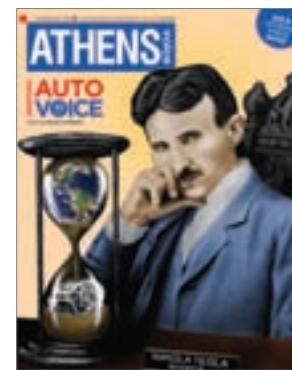
Αντιγράφω χωρίς καμία αλλαγή
το ΔΤ όπως έφτασε στο μείλι μου:
«...Ελπίζω να είστε πολύ καλά & ασφα-
λείς! Δύσκολες για όλους οι μέρες που
περνάμε αυτόν τον καιρό αλλά θα το περά-
σουμε και αυτό!!! Υπάρχουν μικρά πράγματα
που μπορούν να κάνουν την καθημερινό-
τητα μας λίγο πιο χαρούμενη & χρωματιστή
ακόμα και μέσα στο σπίτι!»
(Η εισαγωγή για να πουλήσουν... σαγιονάρες)

ΤΑ LOCKDOWN ΤΟΥ ΕΡΩΤΑ

Μην κατεβείτε στους δρόμους επειδή
δεν μπορείτε να συναντηθείτε
με τους αγαπημένους σας.
Μία είναι η συμβουλή και μου την έχει
δώσει, πριν εκατομμύρια χρόνια,
η γλυκιά μου η Μαλβίνα: «Δεν υπάρχει
πιο αλάθητος τρόπος από την απόσταση
για να εμπνεύσεις έρωτα».

Ο ΤΙΤΛΟΣ ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ


«Τηλεφώνημα - βόμβα της Τζένης
στον Κικίλια: Βασίλη γεννάω».



ΤΟ ΕΞΟΦΥΛΛΟ ΜΑΣ

Αυτή την εβδομάδα το σχεδιάζει ο
Γιώργος Χάλαρης. Γεννήθηκε στην
Αθήνα πριν από 36 χρόνια. Είναι καλ-
λιτεχνικά ανήσυχος τα τελευταία 20
χρόνια. Ο ήχος και η εικόνα είναι τα
μέσα που χρησιμοποιεί. Σπούδασε
στην Αγγλία Μουσική με τεχνολογία
και εργάζεται ως μηχανικός ήχου
μέχρι και σήμερα. Μέσω της άρτιας
αντίληψης που εξέλιξε στη διαχείρι-
ση και ανάπλαση του ήχου, μπόρεσε
να μεταφράσει την αισθητική του και
στα εικαστικά, μιας και λόγω φυσιο-
λογίας, ο ήχος και η εικόνα είναι επί
της ουσίας πανομοιότυπα φυσικά
φαινόμενα. Μήκη κύματος. Είναι αυ-
τοδίδακτος ζωγράφος, χρησιμοποιεί
κυρίως μολύβι και επικεντρώνεται
στον υπερρεαλισμό. Συνεπεία αυτού
ασχολείται και με τη φωτογραφία και
την επεξεργασία αυτής.





choose

ΔΙΝΟΥΜΕ ΟΛΗ ΜΑΣ ΤΗΝ ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ ΤΟΥ ΠΛΑΝΗΤΗ



ΔΕΠΑ
ΔΕΠΑ Εμπορίας Α.Ε.

Στη ΔΕΠΑ Εμπορίας δίνουμε όλη μας την ενέργεια για την προστασία του περιβάλλοντος. Με μία επένδυση άνω των € 3,2 δισ., φέραμε στην Ελλάδα το φυσικό αέριο, το πιο φιλικό προς το περιβάλλον από όλα τα ορυκτά καύσιμα, που μειώνει σημαντικά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Σήμερα, το φυσικό αέριο είναι η γέφυρα προς την απολιγνιτοποίηση και την ενεργειακή μετάβαση της χώρας και εμείς βγαίνουμε πάλι μπροστά, επενδύοντας σε καινοτόμες τεχνολογίες, που το φέρνουν σε κάθε γωνιά της Ελλάδας. Παράλληλα, αναπτύσσουμε εναλλακτικά και φιλικά προς το περιβάλλον καύσιμα, όπως το υδρογόνο και το βιομεθάνιο και επεκτείνουμε τη δραστηριότητά μας σε στρατηγικούς ενεργειακούς τομείς.

Γιατί στη ΔΕΠΑ Εμπορίας μάς γεμίζει ενέργεια το να στηρίζουμε την ανάπτυξη και την αειφορία.

ΕΝΕΡΓΕΙΑ ΠΟΥ ΜΑΣ ΠΑΕΙ ΜΠΡΟΣΤΑ.

Ο ΧΑΜΕΝΟΣ ΝΤΟΝΑΛΝΤ ΤΡΑΜΠ ΚΑΙ ΟΙ ΣΚΙΕΣ

Της ΣΩΤΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ - Εικονογράφηση: ΓΙΩΡΓΟΣ ΤΖΙΝΟΥΔΗΣ

Ό,τι καταπιέζει ο ορθολογικός μας εαυτός, το συνειδητό μας, λιμνάζει κάτω από την επιφάνεια» αποθηκεύεται στο ασυνείδητο, στις σκοτεινές γωνίες της ψυχής. Κι ύστερα, απρόβλεπτα σχεδόν, συμμετέχει στις αποφάσεις μας· ο εσωτερικός μας εαυτός αποκτά δυνατότερη φωνή απ' όσο πιστεύαμε ότι έχει. Ο Ντόναλντ Τραμπ έχασε τις εκλογές αλλά η ήττα του δεν άλλαξε το αμερικανικό υποσυνείδητο το οποίο, εν πολλοίς, ενσαρκώνει: παρότι, αν είμαστε τυχεροί, θα γίνει με τον καιρό μια ακόμα υποσημείωση της ιστορίας, ο Τραμπ εκπροσωπεί, μεγεθύνει και αποενοχοποιεί ισχυρές δυνάμεις και συναισθήματα στο εσωτερικό της αμερικανικής κοινωνίας – δυνάμεις και συναισθήματα που έχουν αντιστοιχίες σε όλες τις κοινωνίες.

Για παράδειγμα, στη Γερμανία, επί αιώνες, ενώ εξαμυμούνταν η ορθολογική σκέψη, στον χώρο του συλλογικού ασυνείδητου ενισχύονταν άγριες παγανιστικές δυνάμεις που διοικητέθηκαν και εκδηλώθηκαν μέσω του Χίτλερ. Η ιστορία είναι ζήτημα τύχης: αν δεν είχε υπάρξει ο Χίτλερ πιθανότατα αυτές οι σκιές των Γερμανών να είχαν φωτιστεί και διαλυθεί ή να είχαν παραμεριστεί ακόμα περισσότερο στα ψυχικά βάθη.

Όσο για τον Ντόναλντ Τραμπ, μετά από τέσσερα χρόνια αν όχι απεχθούς πολιτικής, τουλάχιστον απεχθούς ατομικής συμπεριφοράς, διατήρησε την εκλογική του βάση. Οι αιτίες είναι οι ίδιες του οι αδυναμίες, τα ελαττώματά του που καθρεφτίζουν τα αμερικανικά ελαττώματα, είτε τα παραδέχονται οι Αμερικανοί, είτε όχι: είτε τα θεωρούν ελαττώματα, είτε τα καμαρώνουν ως αρετές. Ο Ντόναλντ Τραμπ έδειξε απύθμενη άγνοια της ιστορίας, της γεωγραφίας, της γεωπολιτικής, της διπλωματίας· εγκωμίασε ακροδεξιούς συνωμοσιολόγους, είπε χονδροειδή ψέματα – κι όμως πολλοί

μορφωμένοι και μετριοπαθείς Αμερικανοί τον ψήφισαν. Έδειξε μισογυνία και πρόβαλε εικόνα αρσενικού νταή – κι όμως, το κοινό του είναι περίπου 44% γυναίκες. Δεν έκρυψε ότι είναι αμαρτωλός με τη βιβλική έννοια (υποπίπτει στα έξι τουλάχιστον από τα επτά θανάσιμα αμαρτήματα) – κι όμως ένα μεγάλο ποσοστό θρησκευομένων τον επέλεξε ξανά. Η απάντηση σ' αυτό το γιατί δεν είναι μονάχα η ευπιστία και η αγραμματοσύνη της μάζας. Ούτε το ότι ο Τραμπ εμφανίστηκε αρχικά ως ο ανεξάρτητος outsider που ήξερε το Σύστημα σαν την τσέπη του και μπορούσε να το εκκαθαρίσει από τη γραφειοκρατία και τις κομπίνες των πολιτικών και χρηματοπιστωτικών ελίτ.

Υπάρχουν βαθύτερες αιτίες, μερικές από τις οποίες είναι αληθινές, χειροπιαστές κατά κάποιον τρόπο, ενώ άλλες πρέπει να αναζητηθούν στον χώρο της φαντασίας και, όπως είπα, του συλλογικού ασυνείδητου. Μετά από δεκαετίες παγκοσμιοποίησης, έναν Αφροαμερικανό πρόεδρο, την ομοσπονδιακή νομιμοποίηση του γάμου των ομοφυλοφίλων, την άνοδο των γυναικών στην πολιτική, τη δημογραφική υποχώρηση των λευκών και την ισλαμική απειλή, πολλοί Αμερικανοί νιώθουν ότι χάνουν τη χώρα τους· ότι είναι ξένοι στον ίδιο τους τον τόπο. Επιπροσθέτως, με το κύμα της πολιτικής ορθότητας νιώθουν ότι τους αφαιρείται όχι μόνο η ελευθερία του λόγου και της έκφρασης, αλλά η ελευθερία των συναισθημάτων – σαν να μην τους επιτρέπεται πια να είναι αυτό που είναι.

Ο Ντόναλντ Τραμπ απευθύνθηκε στο συναίσθημα «Εμείς και Αυτοί» που είναι πολύ ισχυρό σε χώρες με παιδαριώδη στοιχεία στην εθνική τους ταυτότητα: χώρες με παρελθόν αποικιοκρατίας, χώρες που αυτοπροσδιορίζονται ως θύματα και χώρες, όπως οι ΗΠΑ, που φρονούν ότι είναι ανώτερες όλων. «Εμείς» είναι οι Αμερικανοί που νιώθουν ανασφαλείς και χρειάζονται προστασία μπροστά στην απειλητική παγκοσμιοποίηση που θόλωσε τα σύνορα, επέβαλε το ελεύθερο διεθνές εμπόριο και δημιούργησε το παγκόσμιο ψηφιακό χωριό. Δεν φαίνεται να παίζει ιδιαίτερο ρόλο το ότι

οι απειλές για τις ΗΠΑ δεν προέρχονται, λόγω χάρη, από το Μεξικό: το τείχος που μισο-έχτισε (και δεν ολοκλήρωσε) ο Ντόναλντ Τραμπ στα νότια σύνορα είναι ένα σύμβολο· μια αρχετυπική απάντηση στο υπαρξιακό άγχος και μια επιβεβαίωση του «Εμείς και Αυτοί». Μοιάζει κάπως με την απόκριση του Τζορτζ Μπους στο τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου: ενώ οι ένοχοι ήταν εκπρόσωποι του διεθνούς ισλάμ, οι ΗΠΑ επιτέθηκαν στο Ιράκ το οποίο δεν είχε καμία ανάμειξη. Υποτίθεται ότι η επίθεση, οποιαδήποτε ένοπλη εισβολή, θα έκανε καλό στην τραυματισμένη αμερικανική ψυχή την οποία καθουσαχάζει το φτωχό λεξιλόγιο, η φτωχή σκέψη, ο μανιαχισμός: Εμείς και Αυτοί, οι Καλοί και οι Κακοί.

Ο Τζορτζ Γ. Μπους απευθυνόταν στις αμερικανικές αξίες μιας παλιότερης εποχής, πριν από το φτηνό τηλεοπτικό glamour και τη λατρεία της διασημότητας. Ήταν αναχρονιστικός: ο αμαρτωλός που είδε τον Χριστό σε όραμα και επέστρεψε στον σωστό δρόμο. Ο Ντόναλντ Τραμπ προχώρησε ένα βήμα πιο κάτω: ένα βήμα πιο βαθιά στο σκοτάδι του συλλογικού ασυνείδητου, προβάλλοντας πολιτιστικές αξίες που έχουν διαστραφεί – όσο μεγαλύτερο τόσο καλύτερο, όσο ταχύτερο τόσο καλύτερο, όσο νεότερο τόσο καλύτερο, όσο περισσότερο τόσο καλύτερο –, μια μεταφορά για την απόκτηση αγαθών, για την αυτοκίνηση και για το σεξ. Ταυτοχρόνως, επιβεβαίωνε την αμερικανική αντίληψη της εξυπνάδας που σχετίζεται με την κοινωνική και οικονομική επιτυχία: στις ΗΠΑ δεν είναι τόσο διαδεδομένη η ευρωπαϊκή καχυποψία περί της ιδιοκτησίας-κλοπής, ούτε γίνεται συστηματική παραπομπή στη χριστιανική ταύτιση της φτώχειας με την εντιμότητα. Ο πλουτισμός είναι, παρά τις πουριτανικές ρίζες, μια από τις αξίες του αμερικανικού πυρήνα και δεν αντιπαραβάλλεται στην ηθική ακεραιότητα.

Επίσης, ο Τραμπ ήταν μια εξισορρόπηση του Ομπάμα, ενός διανοούμενου προέδρου που βρισκόταν στο αντίποδο του συλλογικού ασυνείδητου και είχε εγείρει μεγάλες ηθικές απαιτήσεις από τον αμερικανικό λαό. Ο Ομπάμα, η Χίλاري Κλίντον και ο Τζο Μπάιντεν απευθύνονται στο συνειδητό, στη λογική των ανθρώπων: ο Τραμπ απευθύνεται σε εκείνες τις περιοχές του νου στις οποίες ποντάρουν οι διαφημίσεις. Μοιάζει με τηλεοπτικό σποτ: είναι απλός, θεαματικός, δίνει μια υπόσχεση. Σαν τον Τζον Γουέιν πυροβολεί κι ύστερα κάνει τις ερωτήσεις· το απρόβλεπτο των κινήσεών του συμβάλλει στη θεαματικότητά του, σε μια μορφή τηλεθέασης. Το 2016, οι Αμερικανοί ανέτρεψαν μια διανοητική ηγεσία με μια παρορμητική, αν-ιστορική και ναρκισσιστική, εναντίον των διανοουμένων και των ιδεολογιών. Ο Τραμπ, όπως οι περισσότεροι Αμερικανοί, δεν διέπεται από κάποια ιδεολογία: πιστεύει σε ό,τι βγάζει σε πέρας μια δουλειά, σε ό,τι φέρνει κέρδος και νίκες. Αυτά τα χαρακτηριστικά είναι πάρα πολύ έντονα σε μεγάλο μέρος Αμερικανών που τρέφονται με την ιδέα του περιούσιου λαού ο οποίος καταναλώνει με έξαλλο ρυθμό υλικά αγαθά και ριάλιτι

σόου. Ακριβώς αυτά ήταν τα μηνύματα του Τραμπ ακόμα και πριν από την προεδρία: πλούτος, καλοπέραση και φήμη (φήμη εξαιτίας του πλούτου)· υγραιοπάθεια· ελευθερία γνώμης ακόμα κι όταν λείπει η γνωστική βάση, μαζί με μερικά άλλα που εμπνέουν στην κατηγορία των ηθικών παραπτωμάτων: υπεροψία, απληστία, μανία καταδίωξης, εριστικότητα, εκδικητικότητα, απουσία ενσυναίσθησης, απεριόριστη φιλοδοξία και εξίσου απεριόριστη χρήση οποιουδήποτε μέσου προκειμένου να επιτευχθεί το κέρδος και η νίκη. Το ότι ο Τραμπ ήταν και είναι bully, ψεύτης, φοροφυγιάς, κακοπληρωτής, τεμπέλης, σεξιστής, ανέντιμος επιχειρηματίας και παλιοχαρακτήρας δεν φαίνεται να επηρεάζει τους μισούς σχεδόν Αμερικανούς. Όπως πολλά δημόσια πρόσωπα έχει γίνει ίνδαλμα· στη λάμψη του προστίθεται τώρα μια «άδικη» ήττα για την οποία ίσως συνεργάστηκαν διάβολοι και εξωγήινοι. **A**

ΤΟ ΟΤΙ Ο ΤΡΑΜΠ ΗΤΑΝ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ BULLY, ΨΕΥΤΗΣ, ΦΟΡΟΦΥΓΑΣ, ΚΑΚΟΠΛΗΡΩΤΗΣ, ΤΕΜΠΕΛΗΣ, ΣΕΞΙΣΤΗΣ, ΑΝΕΝΤΙΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΑΣ ΚΑΙ ΠΑΛΙΟΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΔΕΝ ΦΑΙΝΕΤΑΙ ΝΑ ΕΠΗΡΕΑΖΕΙ ΤΟΥΣ ΜΙΣΟΥΣ ΣΧΕΔΟΝ ΑΜΕΡΙΚΑΝΟΥΣ



© SATURN DEVOURING HIS SON

5 ΚΡΙΣΙΜΑ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΕΣ ΕΚΛΟΓΕΣ

Του ΑΓΗ ΠΑΠΑΓΕΩΡΓΙΟΥ

Ο ΠΙΟ ΕΠΕΙΣΟΔΙΑΚΕΣ, ΣΥΝΑΡΠΑΣΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΤΡΕΠΤΙΚΕΣ ΠΡΟΕΔΡΙΚΕΣ εκλογές της αμερικανικής ιστορίας αποτελούν παρελθόν. Έπειτα από σχεδόν πέντε μέρες καταμέτρησης ψήφων, ο Τζο Μπάιντεν εκλέχθηκε πρόεδρος αντικαθιστώντας τον Ντόναλντ Τραμπ – και περιορίζοντάς τον, αυτόν και όλα όσα εκπροσώπησε, σε μία μόλις θητεία. Από τις 21 Ιανουαρίου του 2021 η εποχή Τραμπ θα αποτελεί παρελθόν.

Όμως, αρκετά από τα συμπεράσματα των αμερικανικών εκλογών φέρνουν προβληματισμό. Η χώρα είναι σχεδόν ισόποσα διχασμένη ανάμεσα σε δύο αντικρουόμενες κοσμοθεωρίες – οι οποίες ξεπερνάνε τα όρια της πολιτικής και ιδεολογικής αντιπαράθεσης – ενώ η εντυπωσιακή ταύτιση των Ρεπουμπλικάνων με τον Τραμπ μετέτρεψε τον θρίαμβο που περίμεναν οι Δημοκρατικοί σε μια αρκετά αγχωτική νίκη. Το τέλος των εκλογών βρίσκει την Αμερική πληγωμένη και τη Δύση μπερδεμένη με το τέρας που μεγάλωσε μέσα της αθόρυβα και καλά κρυμμένο από τα φώτα, δοκιμάζοντας πλέον ανοικτά τις αξίες και τη συνοχή της.

Οι «ντροπαλοί ψηφοφόροι» του Τραμπ

Το πρώτο κρίσιμο στοιχείο των εκλογών είναι η απόκλιση των προβλέψεων από τα πραγματικά αποτελέσματα. Θα πει κάποιος πως οι έρευνες έβιασαν τον νικητή, όμως οι διαφορές ανάμεσα σε Μπάιντεν και Τραμπ ήταν πολύ μικρότερες από τις αναμενόμενες. Ενδεικτικά, ο θρίαμβος του Τραμπ στη Φλόριδα, η άνετη επικράτησή του σε Αϊόβα, Οχάιο και Τέξας, η εντυπωσιακή του επίδοση στις swing states που έχασε οριακά αλλά και η συνολική διαφορά του από τον Μπάιντεν, που σταμάτησε στο -3% αντί για το -9%, αποδεικνύουν πως το εκλογικό σώμα έκρυβε δυναμικές που οι δημοσκοπικοί δεν κατάφεραν να εκτιμήσουν σωστά. Αυτό βέβαια απέχει πολύ από την πεποίθηση πως οι δημοσκοπήσεις είναι άχρηστες ή στημένες – όπως λατρεύει να φωνάζει η alt-right –, όμως σίγουρα οι φετινές εκλογές, σε συνδυασμό με εκείνες του 2016, αποτελούν απόδειξη πως χρειάζεται μια επιστημονική επαναπροσέγγιση σε ό,τι αφορά τις εκτιμήσεις για το μέγεθος και τη συμπεριφορά του μέρους εκείνου του εκλογικού σώματος που κρύβει πως φλερτάρει με τον εθνολαϊκισμό, είτε ένοχα, είτε περήφανα.

Η οικονομία και η «woke» κουλτούρα

Πέρα όμως από τους «ντροπαλούς ψηφοφόρους» του Τραμπ, οι Αμερικάνοι ψήφισαν με κύριο γνώμονα την οικονομία και όχι την πανδημία, παρά τις 235.000 των θυμάτων της στις ΗΠΑ. Η πεποίθηση του εκλογικού σώματος πως ο Τραμπ είναι ικανότερος να διαχειριστεί την οικονομία σε σχέση με τον Μπάιντεν εξηγεί σε ένα ποσοστό τα πολύ μεγαλύτερα νούμερά του από αυτά που προβλέπονταν, ενώ δεν υπάρχει αμφιβολία πως αν η Covid-19 δεν γονάτιζε την αμερικανική οικονομία ανακόπτοντας την εντυπωσιακή αναπτυξιακή της πορεία στα χρόνια του Ρεπουμπλικάνου προέδρου, τότε το αποτέλεσμα των εκλογών ίσως να ήταν πολύ διαφορετικό. Ένας λόγος που ο Τραμπ έχασε οριακά τις εκλογές – παρότι απέτυχε πλήρως να αντιμετωπίσει την πανδημία – είναι η διαχρονική τάση του αμερικανικού εκλογικού σώματος να κοιτάζει πρώτα την οικονομία, κάτι που δεν αναμένεται να αλλάξει, και που ενδέχεται να δυσκολέψει τον Μπάιντεν.

Όμως, η εντυπωσιακή επίδοση του απερχόμενου προέδρου οφείλεται και στα culture wars. Είναι ξεκάθαρο πως οι περισσότεροι Αμερικάνοι δεν αγοράζουν δικαιωματισμό, ενώ παρά τη δολοφονία του Τζορτζ Φλόιντ, την έξαρση του BLM κινήματος και την ενίσχυση της LGBTQ+ κοινότητας, η φασαρία των social justice warriors στα αριστερά των Δημοκρατικών περισσότερο ενοχλεί τους μετριοπαθείς, παρά τους προσκαλεί στο Δημοκρατικό κόμμα. Η εκ του ασφαλούς μεταμοντέρνα άρνηση του καπιταλισμού, η υστερία της πολιτικής ορθότητας και οι υπερπλουστευμένες εμμονές της πολιτικής ταυτοτήτων δεν περνάνε πλειοψηφικά στις ΗΠΑ – και ο Τραμπ το κατάλαβε νωρίτερα απ' όλους. Για αυτό έκανε τα πάντα ώστε να ταυτίσει τον Μπάιντεν με τη λούμπεν πλευρά του κόμματός του, για αυτό τουίταρε ανοικτά υπέρ του Μπέρι Σάντερς όσο είχε ελπίδες να κερδίσει τον Μπάιντεν και για αυτό πούλησε ψυχοπολεμικό αντισοσιαλισμό στη Φλόριδα με επιτυχία – και χωρίς κανέναν απολύτως ενδοιασμό.

Η στρατηγική του Τραμπ πέτυχε, ακόμα και αν εκείνος έχασε. Χρησιμοποιώντας την έμφαση του Μπάιντεν στις κοινωνικές παροχές και τον φανατισμό της woke κουλτούρας εναντίον των Δημοκρατικών στο σύνολό τους, ο απερχόμενος πρόεδρος αύξησε το πολιτικό του κεφάλαιο και έδωσε στους μετριοπαθείς Ρεπουμπλικάνους έναν λόγο για να παραμείνουν πιστοί στο κόμμα τους, ακόμα και αν οι μισοί τον αποστρέφονται σε προσωπικό επίπεδο. Η διαφανόμενη επικράτησή τους στην κούρσα της Γερουσίας, αλλά και οι επιμέρους νίκες τους σε εκείνη του Κογκρέσου, επιβεβαιώνουν πως η οικονομική και κοινωνική ατζέντα των Ρεπουμπλικάνων εξακολουθεί να αποτελεί σχεδόν κυρίαρχο ρεύμα.

Το φαινόμενο Τραμπ

Σε κάθε περίπτωση, το φαινόμενο Τραμπ δεν θα ξεφτίσει εύκολα. Η στάση του μπροστά στην ήττα, η αυτοανακήρυξή του σε νικητή και οι αβάσιμες κατηγορίες περί νοθείας είναι ενδεικτικές της ιδιοσυγκρασίας του αλλά και εκείνης αρκετών

οπαδών του. Στο τέλος, η πραγματικότητα πάντα κερδίζει: όμως, ποτέ στο αμερικανικό παρελθόν δεν υπήρξαν τόσο πολλοί που θύμωσαν τόσο μαζικά εναντίον της, ενώ η φασαρία που κάνουν δεν μπορεί πλέον να αγνοηθεί. Το κρίσιμο επόμενο βήμα είναι να εξηγήσουμε τη μαζικότητα αυτής της συμπεριφοράς.

Το φαινόμενο Τραμπ ίσως να είναι τελικά η μεγαλύτερη απόδειξη πως φτάσαμε στο Τέλος της Ιστορίας. Ο Φράνσις Φουκουγιάμα έγραψε το 1992 πως η φιλελεύθερη δημοκρατία αποτελεί το τέλος της ιστορικής εξέλιξης των κοινωνικών συστημάτων, επικρατώντας του κομμουνισμού και του φασισμού. Όμως, όπως σωστά προέβλεψε, η φιλελεύθερη δημοκρατία θα δοκιμαζόταν πλέον εκ των έσω, με τον λαϊκισμό και την πολιτική σήψη να αποτελούν τους μεγαλύτερους κινδύνους. Το φαινόμενο Τραμπ επιβεβαιώνει πως ο παρωχημένος διχασμός του 20ού αιώνα ανάμεσα σε αντιμαχόμενες πολιτικές φιλοσοφίες, αντικαθίσταται σταδιακά στον 21ο από μια σύγκρουση κοσμοθεωριών η οποία βασίζεται πολύ περισσότερο στο θυμικό των πολιτών που αντιλαμβάνονται την πραγματικότητα διαφορετικά, παρά στην κοινωνική τους τάξη. Σήμερα ο Φουκουγιάμα πιστεύει πως η εποχή της «μετά-αλήθειας» και της άρνησης των περιορισμών και των δεδομένων της πραγματικότητας αποτελεί μια κρίσιμη εσωτερική απειλή για τη φιλελεύθερη δημοκρατία: το φαινόμενο Τραμπ το επιβεβαιώνει, ειδικά καθώς ο εκφραστής του οδεύει προς την έξοδο του Λευκού Οίκου.

Ο αμερικανικός απομονωτισμός και η Δύση

Τέλος, οι εκλογές του 2020 αποδεικνύουν πως ο αμερικανικός απομονωτισμός δεν έχει πτηθεί. Από την ώρα που έκλεισαν οι αμερικανικές κάλπες, ο κόσμος παρακολουθεί την εξέλιξη της ψηφοφορίας στις ΗΠΑ, αγωνιώντας για την επόμενη μέρα της αμερικανικής εξωτερικής πολιτικής. Σωστά: ο τετραετής απομονωτισμός του Τραμπ απομάκρυνε την Αμερική από τους παραδοσιακούς της συμμάχους πολιτικά, εμπορικά, αμυντικά και πολιτισμικά, βλέποντάς τους περισσότερο σαν business partners σε ένα μοντέλο συναλλακτικής εξωτερικής πολιτικής. Έτσι, η νίκη του Τζο Μπάιντεν εκφράζει την πιθανότητα επαναπροσέγγισης σε ένα επίπεδο που τουλάχιστον θα μοιάζει με το προ-τετραετές status quo, όμως η επίδοση του Τραμπ δεν αφήνει περιθώριο εφησυχασμού.

Στο πρώτο τέταρτο του 21ου πρώτου αιώνα οι ΗΠΑ δεν μοιάζουν πια τόσο στην πανταχού παρούσα υπερδύναμη του 20ού. Οι αμερικανικές εκλογές απέδειξαν πως οι Αμερικάνοι ψηφίζουν με κύριο γνώμονα την εσωτερική τους πολιτική, αφήνοντας στο περιθώριο τα εξωτερικά ζητήματα – ακόμα και αν πολλοί δεν καταλαβαίνουν πως τα δύο είναι αλληλένδετα. Έτσι, δεν πρέπει να υπολογίζουμε πως ο αμερικανικός απομονωτισμός θα επιστρέψει στη λήθη της ιστορίας: ποιος ξέρει άλλωστε τι θα δούμε από τους Ρεπουμπλικάνους σε τέσσερα χρόνια, ειδικά αν η κυβέρνηση Μπάιντεν αποτύχει στην εξωτερική πολιτική. Η αποχώρηση των ΗΠΑ από γεωπολιτικά σταυροδρόμια όπου είχε την υπεροχή, η εμπειρία των αμερικανικών πολέμων και οι ταλαιπωρημένες σχέσεις τους με τους υπόλοιπους Δυτικούς της συμμαχίας πιθανότατα θα διορθωθούν σε έναν βαθμό επί Μπάιντεν.

Όμως, το μέλλον ίσως κρύβει την επιστροφή του αμερικανικού απομονωτισμού στις επόμενες εκλογές, σε μια εποχή που η Δύση πιθανότατα θα εξακολουθεί να χρειάζεται όσο περισσότερη συνοχή μπορεί να βρει.

Η αξιοπρέπεια και το μέλλον

Θεωρητικά, οι ΗΠΑ επιστρέφουν σε μια κανονικότητα. Ένας έμπειρος πολιτικός αναλαμβάνει το τιμόνι της χώρας, με την αμερικανική προεδρία να ανακτά ήδη λίγη από την αίγλη και την αξιοπρέπεια που στερήθηκε τα τελευταία χρόνια. Όμως, το μέλλον του Μπάιντεν στην Προεδρία είναι γεμάτο προκλήσεις τόσο στο εσωτερικό, όσο και στο εξωτερικό της χώρας. Ο Τζο Μπάιντεν ήταν ο σωστός υποψήφιος καθώς αποδείχτηκε πολιτικά ικανός να διαχειριστεί τις εύθραυστες εσωκομματικές ισορροπίες και απαιτήσεις στην κούρσα, ενώ η έκθεσή του στα μάτια του εκλογικού σώματος δεν επέτρεψε στον Τραμπ να πείσει πως ανακάλυψε τον σοσιαλισμό στα γεράματα. Όμως, ως πρόεδρος θα πρέπει να ακροβατήσει ανάμεσα σε ένα τέτοιο μοντέλο διακυβέρνησης ώστε να μπορεί να δουλέψει με τη Γερουσία – την οποία εξωτερικοί παρατηρητές αποδοκίμασαν – αλλά και να κρατήσει τη βάση του κόμματός του ενωμένη: αυτό θα είναι πολύ δυσκολότερο από την εκλογή του. Από την άλλη, οι Ρεπουμπλικάνοι βρίσκονται αντιμέτωποι με μια υπαρξιακή πρόκληση. Η αγχωτική νίκη του Μπάιντεν απέδειξε την εκπληκτικά μεγάλη απήχηση όλων όσων πρεσβεύει ο Τραμπ, με τον παραδοσιακό αμερικανικό συντηρητισμό των Ρεπουμπλικάνων να χάνει την εσωκομματική μάχη απέναντι στην αμετροπεία και τον αυταρχισμό του απερχόμενου προέδρου. Έχοντας κατά πάσα πιθανότητα-εξασφαλίσει τουλάχιστον δύο χρόνια πλειοψηφίας στη Γερουσία, αλλά και την απόλυτη κυριαρχία στο Ανώτατο Δικαστήριο, οι Ρεπουμπλικάνοι πρέπει να αποφασίσουν πώς θα διαχειριστούν την πολιτισμική πλέον επιρροή του σύντομα πρώην προέδρου, επιλέγοντας αν θα παραμείνουν «το κόμμα του Λίνκολν» – ή του Ρόναλντ Ρήγκαν και του Μιτ Ρόμνεϊ – ή αν θα σφικταγκαλιάσουν την καλή προσωπικότητα του Ντόναλντ Τραμπ, συμβάλλοντας περισσότερο στον διχασμό των ΗΠΑ, και πιθανώς να κερδίσουν ξανά στο μέλλον την ενότητα της Δύσης. **Α**

ΣΤΟ ΠΡΩΤΟ ΤΕΤΑΡΤΟ ΤΟΥ 21ου ΠΡΩΤΟΥ ΑΙΩΝΑ ΟΙ ΗΠΑ ΔΕΝ ΜΟΙΑΖΟΥΝ ΠΙΑ ΤΟΣΟ ΣΤΗΝ ΠΑΝΤΑΧΟΥ ΠΑΡΟΥΣΑ ΥΠΕΡΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ 20ου



ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ ΟΝΕΙΡΟ

Του ΡΩΜΑΝΟΥ ΓΕΡΟΔΗΜΟΥ

[Η Τριλογία του Νέου Κόσμου: μέρος 1ο]

Η παγκόσμια ισχύς δεν είναι μόνο ζήτημα στρατιωτικής υπεροχής ή επιθετικής εξωτερικής πολιτικής (η Σοβιετική Ένωση, μετέπειτα η Ρωσία, και τώρα και η Κίνα διαθέτουν και τα δύο). Δεν είναι καν μόνο θέμα οικονομικής ανάπτυξης ή τεχνολογικής πρωτοπορίας (η Κίνα τα διαθέτει πλέον και αυτά). Η ιστορία και η θεωρία των διεθνών σχέσεων μας διδάσκει ότι, για να κυριαρχήσει μια μεγάλη δύναμη, σε συνδυασμό με τους τρεις παράγοντες της στρατιωτικής ισχύος, της οικονομικής ευμάρειας και της τεχνολογίας, απαιτείται και ένα κρίσιμο τέταρτο στοιχείο: η πολιτισμική επιρροή.

Οι ΗΠΑ πλήρωσαν με το αίμα εκατοντάδων χιλιάδων παιδιών τους στους δύο Παγκοσμίους Πολέμους, και με τους φόρους των πολιτών τους (Σχέδιο Μάρσαλ, NATO) την προάσπιση της ελευθερίας, της ασφάλειας και της ευημερίας στην Ευρώπη. Και με τη σειρά του, ο «ελεύθερος κόσμος» στη Δύση, αλλά και αλλού, δέχθηκε και επένδυσε συναίσθημα στη μεταπολεμική πρωτοκαθεδρία των Ηνωμένων Πολιτειών ακριβώς λόγω της πολιτισμικής ταύτισης με τις ιδρυτικές αξίες και τον τρόπο ζωής του Νέου Κόσμου.

Ποιες ήταν οι αξίες αυτές; Η πίστη στην ελευθερία, τα πολιτικά δικαιώματα, το σύστημα δικαιοσύνης και το κράτος δικαίου, η ισότητα και η επιτυχής ενσωμάτωση διαφορετικών κοινοτήτων, η διάκριση και ανεξαρτησία των εξουσιών και του Τύπου -ένα μοντέλο καπιταλισμού που (για μεγάλο χρονικό διάστημα) επέτρεπε την κοινωνική κινητικότητα και την ευημερία της μεσαίας τάξης, η επιχειρηματική, πνευματική και δημιουργική αριστεία στα πανεπιστήμια, στις επιχειρήσεις, στις τέχνες, η επένδυση και η ανάπτυξη στις υποδομές, στις μητροπόλεις, στις επιστήμες, στην εξερεύνηση του διαστήματος, η αναζήτηση της ευτυχίας του ατόμου πέραν των ασφυκτικών δεσμών του κράτους και, κυρίως, του παρελθόντος. Η Αμερική ήταν πάντα το μέλλον.

Το Αμερικανικό Όνειρο – η αρχή ότι αν δουλέψεις σκληρά, θα πετύχεις, θα αποκτήσεις μια καλύτερη ποιότητα ζωής – μεταδόθηκε σε όλο τον κόσμο, αρχικά μέσω των στούντιο του Χόλιγουντ, μετά μέσω της τηλεόρασης και των διαφημιστικών εταιρειών της Λεωφόρου Μάντισον στο Μανχάταν, και εν τέλει, από το 1990 και μετά, μέσω των εταιρειών τεχνολογίας και της Σίλικον Βάλεϊ. Όλοι χρειαζόμαστε ένα όνειρο, ένα όραμα το οποίο να ξεπερνάει τα όρια του μικρόκοσμού μας και του φυσικού κύκλου του σώματός μας. Η φαινομενικά αφελέης αισιοδοξία, το χαμόγελο που θυμίζει διαφήμιση οδοντόκρεμας, η εξωστρέφεια και η αυτοπεποίθηση, η αέναη φιλοδοξία/απληστία για ακόμη περισσότερα – περισσότερα υλικά, περισσότερες εμπειρίες, περισσότερη ζωή – η έμφυτη τάση για εξερεύνηση, για επέκταση, για ανταγωνισμό, για την επιτυχία, για τη διάκριση, για την επιβίωση... Το όραμα του Νέου Κόσμου διαδόθηκε και υιοθετήθηκε γιατί κωδικοποίησε τα πιο βασικά ένστικτα της ανθρώπινης φύσης. Στις ασύλληπτα έρημες, αχανείς εκτάσεις της Αγρίας Δύσης ζει

ακόμη η υπόσχεση της ελευθερίας - της ελευθερίας από τους άλλους ανθρώπους, από τα δεσμά του σώματος, η ελευθερία από την έννοια και την κλίμακα του εφικτού. Στην απόκοσμη Κοιλάδα του Θανάτου (Death Valley) υπάρχουν ακόμη τα ίχνη από τα καρβάνια των πιονιέρων, στον παλιό αυτοκινητόδρομο Route 66 που διατρέχει τη μισή χώρα σε απέραντες ευθείες, εγκαταλελειμμένα βενζινάδικα και μοτέλ κάποτε εξυπηρετούσαν όσους άφησαν το Σικάγο για να κυνηγήσουν το όνειρό τους στην Πόλη των Αγγέλων, στις εγκαταλελειμμένες πόλεις-φαντάσματα υπάρχουν μόνο τα ξύλινα κτίρια των χρυσοσθέρων, στα σμιλεμένα από τον χρόνο, τον ήλιο, το νερό και τον αέρα φαράγγια της Αριζόνα, του Κολοράντο και της Γιούτα αποκτάς μια διαφορετική αντίληψη της κλίμακας των πραγμάτων, της Γης και του Σύμπαντος, του χώρου και του χρόνου, στην έρημο της Νεβάδα, όταν οδηγάς σε έναν στενό δρόμο που κόβει σαν κλωστή μήκους εκατοντάδων χιλιομέτρων τον πιο αχανή, απόκοσμο τόπο που έχεις δε ποτέ σου, μακριά από τους πάντες και τα πάντα, γίνεσαι ένα με το άπειρο, βιώνεις μια πνευματική εμπειρία που σε αναγκάζει να επανακαθορίσεις τον ρόλο σου και να έρθεις αντιμέτωπος με τα απλότερα αλλά και δυσκολότερα ερωτήματα που έχει αρθρώσει ο άνθρωπος. Δεν μπορείς να καταλάβεις την Αμερική – δεν μπορείς να καταλάβεις πλήρως την ανθρώπινη φύση – αν δεν βρεθείς τόσο μόνος σε ένα τόσο αχανές μέρος.

Στις άλλες γωνιές της χώρας αυτής, οι φουτουριστικές μητροπόλεις των αστικών κέντρων – η Νέα Υόρκη, η Βοστώνη, το Σικάγο, το Σαν Φρανσίσκο – έγιναν μοντέλα συνύπαρξης διαφορετικών κοινοτήτων απ' όλο τον κόσμο: καρβάνια Αγγλων, Σκοτσέζων, Ολλανδών, Σκανδιναβών που σταδιακά μετοίκησαν στον Νέο Κόσμο, κοινότητες Αφροαμερικανών των οποίων οι πρόγονοι ήταν σκλάβοι που μετά διεκδίκησαν και κατέκτησαν, με αίμα και θυσίες, την ελευθερία και την ισότητα, έζησαν δίπλα στους πρώην αφέντες τους, χιλιάδες Εβραίοι και Αρμένιοι που στις αρχές και τα μέσα του 20ού αι. εγκατέλειψαν εν μία νυκτί τα σπίτια τους κυνηγημένοι, αναζητώντας μια νέα εστία, εκατοντάδες χιλιάδες Ιταλοί, Ιρλανδοί, Έλληνες, Βιετναμέζοι που στριμώχτηκαν σε υπερωκεάνια καράβια, αφήνοντας πίσω τους τις οικογένειες και τις ρίζες τους για να ξαναχτίσουν από το μηδέν τη ζωή τους στη Γη της Επαγγελίας. Μόνο από το 1892 μέχρι το 1924 δώδεκα εκατομμύρια μετανάστες έφτασαν στη Νέα Υόρκη μέσω του κέντρου υποδοχής και ελέγχου στη Νήσο Έλις (το «Νησί της Ελπίδας»).

Αυτή η βιοπάλη και αυτή η επιτυχής συνύπαρξη πολιτισμών δεν είναι θεωρητικά σχήματα. Το Αμερικανικό Όνειρο δεν το συναντάς (μόνο) στο μυθικό σπίτι των προαστίων με το γκαράζ, τον κήπο, τα δύο παι-

διά και το σκυλί. Το συναντάς πρωτίστως στην ελληνοαμερικανική κοινότητα του Lowell στη Μασαχουσέτη, έναν από τους πυρήνες της Βιομηχανικής Επανάστασης, όπου μετανάστες δούλευαν στα εργοστάσια κλωστοϋφαντουργίας και στο (συγκλονιστικό) Tenement Museum της Νέας Υόρκης, στις παλιές εργατικές πολυκατοικίες του Lower East Side στις οποίες στοιβάζονταν οι μετανάστες με στερήσεις και αντιξοότητες. Στα ξύλινα κουφάρια και τις ταπεσαρίες των διαμερισμάτων αυτών νιώθει την υγρασία και τη βιοπάλη των οικογενειών που δούλευαν νυχθημερόν για ένα καλύτερο αύριο. Σαν από ώσμωση, το μανάβικο του Βιετναμέζου, το μακαλάικο του Κινέζου και το εστιατόριο του Έλληνα έχουν γίνει ένα, η υφή του μητροπο-

λιτικού αστικού τοπίου είναι ενιαία, κρύβει μέσα της πανέμορφη ποικιλομορφία, αλλά είναι ενιαία. Δεν μπορείς να καταλάβεις την Αμερική – δεν μπορείς να καταλάβεις πλήρως την ανθρώπινη φύση – αν δεν αναγκαστείς να επιβιώσεις και να συνυπάρξεις σε μια τέτοια μητρόπολη. Υπάρχουν κι άλλες Αμερικές. Η Αμερική των αμέτρητων εκκλησιών και ναών, των συνδέσμων, οργανώσεων και ενώσεων – γειτόνων, γονέων και κηδεμόνων, μειονοτήτων, χομιστών και καινοτόμων, ομάδων πίεσης και ομάδων συμφερόντων, ένα μωσαϊκό τοπικών συλλόγων και μια κοινωνία ενεργών πολιτών που ο Αλέξις ντε Τοκβίλ μελέτησε και θεωρούσε ότι αποτελεί το θεμέλιο της δημοκρατικής πολιτείας.

Οι ΗΠΑ δεν ήταν ποτέ «ένα ακόμη κράτος» σαν όλα τα άλλα. Ήταν ένα κράτος-πείραμα, ένα κράτος-χωνευτήρι, ένα κράτος-παράδειγμα, μια ομοσπονδία πολιτειών, η κάθε μία με τον δικό της χαρακτήρα, ένα «κογκρέσο» κοινοτήτων που, παρά τις τεράστιες οικονομικές, πολιτισμικές, γλωσσικές, θρησκευτικές και αξιακές διαφορές τους, παρά την ταραχώδη ιστορία τόσο στο εσωτερικό (καταστροφή κοινοτήτων ιθαγενών, δουλεία, Εμφύλιος, πολιτικές δολοφονίες, σκάνδαλα), όσο και στις χώρες καταγωγής τους, εντάσσονταν και υποτάσσονταν σε ένα εθνικό αφήγημα, σε ένα πολιτικό σώμα: E pluribus unum («Από πολλούς, ένας»), το εθνικό μοτίβο απ' το 1782 και μετά. Το Σύνταγμα, οι θεσμοί του

κράτους – ο πρόεδρος, η κυβέρνηση, το Κογκρέσο, το Ανώτατο Δικαστήριο – και, απ' τα μέσα του 20ού αιώνα και μετά, τα μεγάλα τηλεοπτικά δίκτυα, διατήρησαν τη συμβολική και ουσιαστική ενότητα της εθνικής αυτής κοινότητας.

Υπάρχει ακόμα αυτή η κοινότητα; Επιβιώνουν οι ιδρυτικές αξίες; Μαξ αφορά ακόμα το Αμερικανικό Όνειρο; Και, αν όχι, τι μπορεί να το αντικαταστήσει; Γιατί ο Τραμπ πήρε φέτος τις περισσότερες ψήφους που έχει πάρει ποτέ προεδρικός υποψήφιος, πλην του Μπάλντεν; Μπορεί ο Μπάλντεν να σώσει την ψυχή της Αμερικής και να σταματήσει την παρακμή της Δύσης;

Συνεχίζεται την επόμενη εβδομάδα με το 2ο μέρος. **A**

ΤΟ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΟ ΟΝΕΙΡΟ ΔΙΑΔΟΧΗΤΗΚΕ ΚΑΙ ΥΙΟΘΕΤΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΟΛΟ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΓΙΑΤΙ ΚΩΔΙΚΟΠΟΙΗΣΕ ΤΑ ΠΙΟ ΒΑΣΙΚΑ ΕΝΣΤΙΚΤΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΦΥΣΗΣ



ΦΩΤΟ: ©ΕΥΡΟΚΙΝΗΣΗ/ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΟΝΤΑΡΙΝΗΣ



ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΣ

Τι ακριβώς είναι οι ΜΕΘ;

Ένας από τους κορυφαίους Εντατικολόγους της χώρας μάς ξεναγεί στις Μονάδες Εντατικής Θεραπείας
Της ΔΗΜΗΤΡΑΣ ΓΚΡΟΥΣ



ΑΕΝ ΕΞΗΓΕΙΤΑΙ ΕΥΚΟΛΑ ΠΩΣ γίνεται να έχουμε δευτερες σκέψεις, όταν η επαφή με τον κορωνοϊό SARS-CoV2, αν νοσήσουμε ή αν τον μεταφέρουμε σε κάποιον που νοσήσει, μπορεί να μας οδηγήσει σε οδυνηρές καταστάσεις. Καλύτερα να μην έχουμε την εμπειρία να νοσηλευτούμε με πνευμονία σε θάλαμο ή να χρειαστούμε διασωλήνωση σε Μονάδα Εντατικής Θεραπείας, εμείς ή κάποιος δικός μας. Η αγωνία μας αν έχουμε αρκετές ΜΕΘ, αν αξιοποιήσαμε τους μήνες αυτούς για να τις ενισχύσουμε, δεν απαντάει στο ζήτημένο, που είναι να μη φτάνουμε εκεί. Γιατί κανένα σύστημα Υγείας στον κόσμο δεν μπορεί να τα βάλει με την πανδημία σε καιρό πολέμου, μας εξηγεί ένας από τους κορυφαίους Εντατικολόγους της χώρας, ακαδημαϊκός, με πλούσια, πολυετή εμπειρία στο πεδίο της έρευνας και της κλινικής. Ο κ. Δημήτρης Γεωργόπουλος, Καθηγητής Εντατικής στο Πανεπιστήμιο Κρήτης και Διευθυντής Μονάδας της Πανεπιστημιακής Κλινικής Εντατικής Θεραπείας στο ΠΙΑΓΝΗ, το Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο στο Ηράκλειο, γνωρίζει όσο λίγοι τις Μονάδες Εντατικής Θεραπείας, τα διαχρονικά προβλήματα, τις ελλείψεις, την τεράστια συμβολή τους στο σύστημα Υγείας, αλλά και πού βρισκόμαστε σε σχέση με την πανδημία. Και μας δίνει όλη την εικόνα που ισως μας βοηθήσει να συνειδητοποιήσουμε πόσο πρέπει να είμαστε προσεχτικοί και να τηρούμε τα μέτρα, για να προστατεύσουμε και να προστατευτούμε.

Η βασική ιδέα για αυτή τη συνέντευξη ήταν ότι οι περισσότεροι από εμάς δεν έχουμε καταλάβει τι ακριβώς είναι οι ΜΕΘ. Νομίζω πως είστε ο κατάλληλος άνθρωπος για να μας εξηγήσετε. Έτσι είναι, ο περισσότερος κόσμος δεν γνωρίζει τι είναι οι ΜΕΘ και είναι σημαντικό να το καταλάβει. ΜΕΘ, λοιπόν, είναι ένας χώρος όπου έχουμε τη δυνατότητα να υποστηρίξουμε με πολύπλοκα μηχανήματα τη λειτουργία διαφόρων οργάνων.

Με μία βασική προϋπόθεση, ότι υπάρχει αναστρέψιμος παράγων της βλάβης που έχει ο ασθενής. Αυτό εκ των πραγμάτων αποκλείει τους ασθενείς που δεν έχουν αναστρέψιμη βλάβη. Δεν ισχύει ότι η Εντατική είναι ένας χώρος όπου πεθαίνουν οι άρρωστοι, στην Εντατική οι άνθρωποι βασικά έρχονται για να ζήσουν. Άρα ένας ασθενής, για παράδειγμα, με μεταστατικό καρκίνο τελικού σταδίου που έχει covid-19 δεν πρέπει να μπει στη ΜΕΘ. Αν οι ΜΕΘ λειτουργούσαν όπως έπρεπε, η θνητότητα θα ήταν περίπου 14-15% -ειδικότερα για τους ασθενείς με COVID-19 το ποσοστό αυτό μπορεί να φτάνει 25-30% γιατί ο ιός κάνει ένα σύνδρομο με μεγαλύτερη θνητότητα. Αυτό που θέλω να τονίσω όμως είναι ότι όταν οι ΜΕΘ δεν λειτουργούν σωστά και νοσηλεύουν ασθενείς με μη αναστρέψιμη νόσο το σύστημα πιέζεται, ενώ αυξάνεται πολύ η θνητότητα, αύξηση που εν πολλοίς είναι ψευδής.

Η σωστή λειτουργία των ΜΕΘ έχει να κάνει και με την απόφαση για το ποιοι μπαίνουν; Το ποιοι μπαίνουν πρέπει να το αποφασίζουν οι γιατροί, αλλά είναι κάτι που εξαρτάται και από τις κοινωνίες. Στην Αμερική αποφασίζεται εξ ολοκλήρου από τους γιατρούς, στις μεγάλες ευρωπαϊκές χώρες το ίδιο, όμως στις μεσογειακές χώρες όπως η δική μας, η κοινωνική πίεση παίζει σημαντικό ρόλο για το ποιος θα μπει στις Μονάδες Εντατικής Θεραπείας. Όπως καταλαβαίνετε το θέμα πια εκεί δεν είναι ιατρικό. Συμβαίνει συχνά να συζητάμε με τις οικογένειες ασθενών και να μας λένε θέλουμε να κάνετε τα πάντα, και όταν τους εξηγούμε ότι δεν μπορούμε να κάνουμε τα πάντα να μην μπορούν να το δεχθούν. Δηλαδή ένας ασθενής με μεταστατικό καρκίνο τελικού σταδίου και αναπνευστική ανεπάρκεια δεν πρέπει να μπει στη ΜΕΘ και όλες οι προσπάθειες των γιατρών πρέπει να επικεντρωθούν στην ανακούφιση του ασθενούς από τα συμπτώματά του (π.χ. ανακούφιση από τη δύσπνοια). Η εισαγωγή στη ΜΕΘ απλώς θα παρατείνει τη διαδικασία του θανάτου και αυτό είναι μη ηθικό και κακή ιατρική πρακτική. Ο αριθμός των κρεβατιών έχει να κάνει λοιπόν και με την πίεση που έχουν οι γιατροί να βάλουν στη ΜΕΘ περιστατικά που δεν πρέπει να μπου.

Ο αριθμός των κρεβατιών ΜΕΘ, μια που το αναφέρετε, είναι κάτι που συζητιέται έντονα αυτό τον καιρό. Μένει κανείς με την εντύπωση ότι όλους αυτούς τους μήνες δεν προετοιμαστήκαμε αρκετά, όπως θα έπρεπε, για να ενισχυθεί το σύστημα Υγείας και ειδικά οι Μονάδες Εντατικής Θεραπείας, με αποτέλεσμα να μην έχουμε κλίνες για αυτούς που θα τις χρειαστούν. Κοιτάζετε, το πρόβλημα αυτό δεν είναι καινούργιο. Σήμερα, ωστόσο, έχουν γίνει κάποια πράγματα που η κοινωνία επίσης δεν τα έχει καταλάβει. Πάντα το άγχος το δικό μας, πριν την πανδημία COVID-19, ήταν αν θα έχουμε κρεβάτια κατά τη διάρκεια της ημέρας. Και όχι μόνο εμείς, στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο Κρήτης, η Αθήνα είχε κάθε μέρα αναμονή για ΜΕΘ 20 με 30 άτομα, όταν είχαμε συνολικά περίπου 550 κρεβάτια. Προσωπικά, δουλεύω 30 χρόνια σε μονάδα εντατικής θεραπείας και ποτέ δεν είχα δει σημαντική αύξηση κρεβατιών στη μονάδα μας, αλλά και γενικά σε όλη την Ελλάδα. Σήμερα, μέσα σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα, η δική μας μονάδα αύξησε τα κρεβάτια από 12 σε 16 από τον Μάρτιο, και μέσα σε 2-3 μήνες θα προσθέσει άλλα 11, σύνολο 27 κρεβάτια. Όλη η Ελλάδα έχει αυτή τη στιγμή 1.013 κρεβάτια ΜΕΘ, εάν μου το έλεγαν αυτό πριν από 2 χρόνια θα σκεφτόμουν πως κάτι τέτοιο δεν μπορεί να γίνει. Δεν έχει αναδειχθεί αυτό. Και δεν με ενδιαφέρει καθόλου ποιος το έκανε, ποιοι πολιτικοί, αυτό που λέω είναι ότι τους τελευταίους μήνες συνέβη μια τρομακτική κινητοποίηση σε όλη τη χώρα. Διπλασιάσαμε τις κλίνες, είμαστε πια στον μέσο όρο της Ευρώπης, δηλαδή από 5-6 κλίνες ανά 100.000 πληθυσμό έχουμε ανέβει περίπου στις 10-11. Η Γερμανία είναι βέβαια στις 36 με 40 κλίνες, δεν το συζητάμε, αλλά οι περισσότερες χώρες της Ευρώπης έχουν πια περίπου τους ίδιους αριθμούς με μας.

Δηλαδή, μας λέτε, δεν ισχύει ότι δεν έχει ενισχυθεί το σύστημα Υγείας; Και ότι η πανδημία του κορωνοϊού κινητοποίησε κράτος και ιδιώτες ώστε να γίνει κάτι που έπρεπε να είχε γίνει εδώ και καιρό; Δεν σας το λέω εγώ, τα νούμερα το λένε. Ήμουν υπεύθυνος για το θέμα των δωρεών στην Κρήτη, σας πληροφορώ ότι οι δωρεές ήταν

απίστευτες, όχι μόνο στις κλίνες ΜΕΘ, και στα μηχανήματα... Την άλλη εβδομάδα θα ξεκινήσουν να χτίζουν την καινούργια μονάδα που θα κάνει το Ίδρυμα Νιάρκος, έχουν τελειώσει οι μελέτες, αυτά τα 11 επιπλέον κρεβάτια που σας είπα. Και τα 4 κρεβάτια που προστέθηκαν από τον Μάρτιο δεν είναι μικρός αριθμός, είναι 33% αύξηση, και τον Ιανουάριο θα πάμε στα 27 από τα 16 που είμαστε τώρα, δεν ξέρω αν καταλαβαίνετε τι σημαίνει αυτό. Το ίδιο έγινε και στα άλλα νοσοκομεία της χώρας. Έχει ενισχυθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό το σύστημα Υγείας όσον αφορά τις ΜΕΘ. Και να τονίσουμε και κάτι ακόμα, το να μπου στο σύστημα αυτά τα κρεβάτια δεν είναι απλό. Για να ανοίξουν αυτές οι κλίνες στο Πανεπιστημιακό (4 και 11, σύνολο 15) πρέπει να έχουμε νοσηλευτικό προσωπικό (ήδη έχει έρθει ένας αριθμός νοσηλευτών από την άνοιξη), πρέπει να έχουμε γιατρούς, χθες διορίστηκαν 6 γιατροί. Αυτά λοιπόν είναι οι αριθμοί που δείχνουν ποια είναι η κατάσταση. Και θα σας το ξαναπώ, δεν με ενδιαφέρει ποιος τα έκανε, με ενδιαφέρει ότι η χώρα αντέδρασε. Και μακάρι να τα αυξήσουμε κι άλλο τα νούμερα, να φτάσουμε τη Γερμανία, αυτό όμως δεν είναι απλό.

Είναι κι αυτό κάτι που δεν συνειδητοποιούμε, ότι το πρόβλημα με τις ΜΕΘ είναι να έχουν το κατάλληλο προσωπικό. Δεν υπάρχουν έμπειροι νοσηλευτές για να ενισχύσουν τις ΜΕΘ των νοσοκομείων μας; Σε εμάς τον Μάρτιο ήρθε νοσηλευτικό προσωπικό. Ανοίξαμε τα κρεβάτια με τη βοήθεια των πιο έμπειρων νοσηλευτών, σήμερα όμως οι καινούργιοι έχουν πια την εμπειρία που χρειάζεται. Όταν μιλάμε για νοσηλευτές ΜΕΘ, είναι ένας κρίσιμος παράγοντας που επηρεάζει σημαντικά την έκβαση της πορείας του ασθενούς. Κανονικά στη Γερμανία ή τη Σουηδία σε κάθε κρεβάτι αντιστοιχεί ένας νοσηλευτής ανά βάρδια, ο κάθε άρρωστος δηλαδή έχει τον δικό του. Δεν γίνεται ένας νοσηλευτής ΜΕΘ να έχει 10 ασθενείς, όπως συμβαίνει στα άλλα τμήματα. Εμείς, όπως και άλλες ευρωπαϊκές χώρες, δεν μπορούμε να το κάνουμε αυτό, μπορούμε να έχουμε ικανό αριθμό νοσηλευτών το πρωί, αλλά το βράδυ, επειδή ο αριθμός δεν είναι πολύ μεγάλος, ένας νοσηλευτής μπορεί να έχει δύο ασθενείς στην καλύτερη περίπτωση.

Και μόνο φωτογραφία να δει κανείς από ένα δωμάτιο Εντατικής Θεραπείας καταλαβαίνει πως οι νοσηλευτές πρέπει να έχουν τρομερή εξειδίκευση. Μόνιτορ, μηχανήματα, σωληνάκια, υψηλός τεχνολογικός εξοπλισμός τον οποίο ο νοσηλευτής πρέπει να γνωρίζει, να συλλέγει δεδομένα, να τα ερμηνεύει... Και να επεμβαίνει κιόλας, αν χρειαστεί. Αν ένας νοσηλευτής στην Εντατική δει ότι ο αναπνευστήρας έχει πρόβλημα θα πρέπει να επέμβει μέχρι να έρθει ο γιατρός, ή μπορεί και μόνος του να δώσει τη λύση. Πρέπει να είναι πολύ καλά εκπαιδευμένοι. Αλλά, με αφορμή αυτό, να πούμε και κάτι ακόμα που δεν λέγεται. Δηλαδή, δεν γίνεται ο νοσηλευτής στη ΜΕΘ να έχει τις ίδιες απολαβές με τον νοσηλευτή ενός οποιαδήποτε τμήματος, όπου η ευθύνη βέβαια του ενός δεν έχει καμία σχέση με την ευθύνη του άλλου. Αυτό δεν συμβαίνει σε ευνομούμενα κράτη. Δεν υπάρχει ο οριζόντιος μισθός, και νομίζω είναι κατανοητό γιατί. Το ίδιο ισχύει και για τους γιατρούς. Θα σας δώσω ένα παράδειγμα. Ένας γιατρός σε μονάδα Εντατικής που θα κάνει εφημερία, όταν τελειώσει θα έχει γράψει περίπου 12 με 13 χιλιόμετρα μέσα στη ΜΕΘ και θα είναι άπνους, δεν θα έχει κοιμηθεί καθόλου 24 ώρες. Τουλάχιστον σωματικά, λοιπόν, θα είναι εξουθενωμένος. Αυτό στα υπόλοιπα κράτη έχει φυσικά αντίκρισμα, οι μισθοί των γιατρών πάνε ανάλογα με την ειδικότητα. Στην Ελλάδα, είναι ταμπού αυτή η συζήτηση, τα πάντα να είναι οριζόντια, αλλά τότε για ποιο λόγο να πάει κάποιος στην Εντατική όταν θα παίρνει τα ίδια χρήματα με κάποιον ο οποίος θα έχει μια ειδικότητα που τουλάχιστον η σωματική κόπωση (αλλά όχι μόνο) θα είναι πολύ μικρότερη; Θα πάνε μόνο κάποιιοι που η ειδικότητά της Εντατικής τους έλκει (υπάρχουν και τέτοιοι!). Η χώρα όμως δεν μπορεί να πάει έτσι μπροστά, πρέπει να δώσουμε κίνητρα σε ειδικότητες που είναι πολύ βασικές και ο κορωνοϊός αυτό το έδειξε. Έχουμε τεράστια έλλειψη Εντατικολόγων. Για παράδειγμα, από τους 6 γιατρούς

που ήρθαν στο νοσοκομείο μας κανένας δεν είναι ειδικευμένος, κάποιοι έχουν μόνο μικρή εμπειρία σε ΜΕΘ. Δεν υπάρχουν πολλοί ειδικευμένοι Εντατικολόγοι, και χωρίς κίνητρα το πρόβλημα θα μεγαλώνει συνεχώς. Είναι κρίσιμο το κράτος να αλλάξει την πολιτική του.

Θα μας πείτε συγκεκριμένα για τους ασθενείς με Covid-19 που μπαίνουν στην Εντατική; Οι ασθενείς με Covid-19 αναπτύσσουν ένα σύνδρομο που εμείς οι Εντατικολόγοι το ξέρουμε πάρα πολύ καλά. Λέγεται σύνδρομο οξείας αναπνευστικής δυσχέρειας (acute respiratory distress syndrome, ARDS) και το έχουν 15-20% των ασθενών στην Εντατική (εκτός ασθενών με covid-19). Το σύνδρομο μπορεί να προέλθει από πολλές αιτίες, όπως πνευμονία, τραύμα, εγκεφαλική βλάβη... Το κάνει λοιπόν και η λοίμωξη από SARS-COV2, οι ασθενείς με COVID-19 μπαίνουν στη ΜΕΘ εξαιτίας του. Το σύνδρομο αυτό έχει ως χαρακτηριστικό ότι είναι πολύπλοκο στην αντιμετώπισή του, χρειάζεται συγκεκριμένες γνώσεις, και αν δεν είσαι πολύ προσεκτικός στο τι θα κάνεις θα αυξήσεις τη θνητότητα. Αυτό έπαθαν στη Νέα Υόρκη και στην Ιταλία, όπου λόγω της πληθώρας των περιστατικών που έμπαιναν στην Εντατική με COVID-19 δεν είχαν την πολυτέλεια να έχουν γιατρούς εξειδικευμένους για τους ασθενείς. Η Νέα Υόρκη δημοσίευε θνητότητες 88%, όταν οι αντίστοιχες στη χώρα μας ήταν περίπου 40%. Όταν αυξάνουν πολύ τα κρούσματα αυξάνουν και οι εισαγωγές, και καμία χώρα δεν διαθέτει Εντατικολόγους για τόσο μαζικά περιστατικά καθημερινά, με αποτέλεσμα να χρησιμοποιούνται γιατροί άλλων ειδικοτήτων που δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν αυτό το πολύπλοκο σύνδρομο. Το ίδιο συνέβη και στην Ιταλία, η θνητότητα ήταν 67%. Σε σύστημα υγείας που δεν πιέζεται, η θνητότητα ασθενών με COVID-19 που νοσηλεύονται σε ΜΕΘ είναι περίπου 30%. Όταν το σύστημα υγείας πιεστεί η θνητότητα αυξάνεται δραματικά.

Δηλαδή, μπορεί να υπάρχουν κρεβάτια για τους ασθενείς με COVID-19, αλλά να μην υπάρχει κατάλληλο προσωπικό για να τους φροντίσει σωστά; Ακριβώς. Και εμείς π.χ. είμαστε σε θέση σε συνθήκες «πολέμου» να μπορούμε να αναπτύξουμε 35-40 κρεβάτια, και να βάλουμε μέσα 40 ασθενείς με COVID-19. 3 ή 4 γιατροί όμως δεν μπορούν να δουν 40 ασθενείς. Πατή εμείς για 16 κρεβάτια, έχουμε 3 ειδικούς Εντατικολόγους το βράδυ, καταλαβαίνετε την αναλογία. Όμως μην αρχίσουμε τώρα να λέμε πράγματα που δεν γίνονται, δεν γίνεται να έχουμε τόσοους Εντατικολόγους, η επιδημία θα φύγει, τι θα γίνουν μετά; Για αυτό σε τέτοιες έκτακτες συνθήκες πηγαίνουμε σε λύσεις που να μην είναι οι ενδεικνυόμενες, αλλά έτσι συμβαίνει στον πόλεμο, και η νόσος COVID-19 ένας πόλεμος είναι.

Πείτε μας λίγο για τους ασθενείς που μπαίνουν στην Εντατική. Κοιτάζτε, οι περισσότεροι ασθενείς που μπαίνουν με αυτό το σύνδρομο πρέπει να διασωληνωθούν και να υποστηριχθούν με αναπνευστήρα για αρκετές ημέρες. Ιδιαίτερα τις πρώτες ημέρες οι ασθενείς δεν έχουν συνείδηση μια και είναι υπό καταστολή. Όμως από τη στιγμή που διασωληνωθεί κάποιος τα προβλήματα μετά είναι πάρα πολλά. Οι άρρωστοι αυτοί, εκτός των άλλων, μετά την έξοδό τους από τη ΜΕΘ συνήθως έχουν γενικευμένη μυϊκή αδυναμία που μπορεί να τους ταλαιπωρήσει μήνες ή και χρόνια, ενώ υποφέρουν από μετατραυματικό στρες και γνωσιακή δυσλειτουργία, επιπλοκές που ελαττώνουν σε σημαντικό βαθμό την ποιότητα της ζωής τους. Και θα πρέπει να κάνουν μια titάνια προσπάθεια για να τα καταφέρουν να φτάσουν σε ένα επίπεδο που ήταν πριν.

Συνειδητοποιούμε άραγε όλη αυτή την περιπέτεια στην οποία μπορεί να βρεθούμε και συμπε-

ριφερόμαστε έτσι ανέμελα; Για να μη μιλήσουμε για αυτούς που αρνούνται την κατάσταση... Καμιά φορά που βλέπω στις ειδήσεις ανθρώπους που λένε δεν πιστεύω στον κορωνοϊό, αυτό είναι κάτι που με ξεπερνά. Δεν ξέρω τι να πω, πραγματικά, και σίγουρα δεν γνωρίζουν τι είναι η Εντατική. Η Εντατική είναι ένας χώρος που δίνει ζωή, βεβαίως, ένας χώρος που μπαίνεις για να ζήσεις, όταν φεύγεις όμως από τη ΜΕΘ η προσπάθεια επανόδου στην κοινωνική ζωή μπορεί να είναι επίπονη και μακροχρόνια. Αλλά θέλω να πω και κάτι ακόμα. Προσωπικά θεωρώ ότι η Εντατική είναι ο πιο αισιόδοξος χώρος του νοσοκομείου μετά το μαιευτήριο. Στο μαιευτήριο γεννιέται μια ζωή, στην Εντατική η θνητότητα από το 100% πέφτει στο 20% περίπου. Είναι ο μόνος χώρος που η θνητότητα ελαττώνεται σε τέτοιο μεγάλο βαθμό. Βέβαια με την προϋπόθεση που σας είπα πριν, ότι πληρούν οι ασθενείς τα κριτήρια για να μπου στον χώρο αυτό. Η Εντατική λοιπόν είναι ένας χώρος που δίνει ζωή.

Τώρα με το lockdown πιστεύετε θα έχουμε αποτελέσματα; Θα αποτρέψουμε να πάθουν ασφυξία οι ΜΕΘ ώστε να μην αυξηθεί το ποσοστό θνητότητας; Είναι κάτι που θέλω να το πιστεύω, αν και δεν σας κρύβω ότι ανησύχησα τις τελευταίες μέρες, με τον κόσμο που ξεχύθηκε έξω, να πάνε να ψωνίσουν, να πάνε στα μπαρ, να κάνουν πάρτι. Όχι μόνο στην Ελλάδα, το ίδιο συνέβη και στο εξωτερικό. Αυτό φοβάμαι πως θα έχει αντίκτυπο στις επόμενες εβδομάδες.

Πάντως το lockdown, με βάση και τα όσα μας είπατε, δεν φαίνεται να σχετίζεται με τον αριθμό των ΜΕΘ. Δηλαδή, με τέτοια εκθετική αύξηση των κρουσμάτων, αν είχαμε 4πλάσιες ΜΕΘ θα έπρεπε να πάρουμε τα μέτρα σε 10 μέρες από τώρα. Αν δεν κάνει lockdown θα έχεις πολύ περισσότερους θανάτους, ανεξάρτητα από τον αριθμό των ΜΕΘ, κι αυτός είναι ένας πολύ σκληρός δείκτης. Και όχι μόνο αυτό, αλλά περίπου το 50% των ασθενών που μπαίνουν στη ΜΕΘ είναι κάτω από 65 ετών. Δεν ισχύει δηλαδή ότι στις ΜΕΘ μπαίνουν μόνο οι ηλικιωμένοι. Το lockdown είναι αναμφίβολα ανεξάρτητο από τον αριθμό κλινών ΜΕΘ, το έκανε άλλωστε η Γερμανία που έχει πολύ μεγάλο αριθμό. Βέβαια η Γερμανία πιέζεται τώρα από Βέλγιο και Γαλλία, γιατί φέρνουν περιστατικά από εκεί. Αλλά δεν έχει καμία σχέση το ένα με το άλλο, και βέβαια όσο μεγαλώνει ο αριθμός των κρουσμάτων θα φτάνουν στη ΜΕΘ και μικρότερες ηλικίες. Έστω κι αν οι μεγάλες ηλικίες είναι αυτές που αυξάνουν σημαντικά τον κίνδυνο θανάτου.

Αλλά ακόμα και να μη φτάσεις στη ΜΕΘ, πάλι οδυνηρό είναι, όπως διαβάζουμε από μαρτυρίες ανθρώπων που έμειναν πολλές μέρες στον θάλαμο... Συνήθως η πνευμονία είναι η επιπλοκή που μας οδηγεί στο νοσοκομείο όταν νοσησούμε από COVID-19, και η πνευμονία δεν είναι εύκολο να αντιμετωπιστεί. Θα έχεις δύσπνοια, η δύσπνοια είναι ένα σύμπτωμα που είναι πολύ βασανιστικό για τον άρρωστο, κι επίσης από τη στιγμή που έχεις μία λοιμώδη νόσο δεν θα έχεις επισκεπτήρια, άρα θα είσαι μόνος σου. Οι ασθενείς όταν βγαίνουν από το νοσοκομείο είτε νοσηλεύτηκαν είτε όχι σε ΜΕΘ, αυτό που λένε πως δεν μπορούσαν να αντιμετωπίσουν είναι η μοναξιά που ένιωθαν. Η μοναξιά είναι φοβερό συναίσθημα. Αλλά ναι, κάποιος με πνευμονία νοσηλεύεται 10 μέρες στο νοσοκομείο, σκεφτείτε πως δεν θα δει κανέναν δικό του, και θα τον επισκέπτονται μόνο νοσηλευτικό και ιατρικό προσωπικό και αυτοί με μάσκες και ολόσωμες στολές. Αλλά ούτε και η νοσηλεία στο σπίτι είναι απλή, όπου πάλι πρέπει να είναι σε απομόνωση ενώ τα συμπτώματα μπορεί να ταλαιπωρήσουν τον ασθενή για αρκετές ημέρες και η κούραση με την παραμικρή άσκηση, χαρακτηριστική της νόσου COVID-19, θα κρατήσει 2 και 3 εβδομάδες. **A**

Η διαχρονική κόντρα του Μπάιντεν με την Τουρκία

Από το εμπόργκο όπλων του 1975, στο Express του Μεσονυκτίου και τη Χούντα του Εβρέν το 1980

Του ΝΙΚΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ

Υπάρχει μία παλιά λαϊκή ρήση στην Τουρκία η οποία χρησιμοποιείται όταν ο αγρότης της Ανατολίας θέλει να επισημάνει πως υπάρχει απόλυτη σύγχυση. «Τα ίχνη του σκύλου μπερδεύτηκαν με τα ίχνη του αλόγου» λένε οι Τούρκοι. «At izi, it izine karisti», τουρκιστί. Αυτή την έκφραση χρησιμοποιούν από την Κυριακή το βράδυ στην Άγκυρα οι πολιτικοί παρατηρητές περιγράφοντας το πολιτικό κλίμα που επικρατεί μετά την παραίτηση του υπουργού Οικονομικών και γαμπρού του Ερντογάν, του Αλ Μπαϊράκ. Άλλωστε και ο ίδιος ο «γαμπρός» αναφέρθηκε στην ίδια φράση μέσω της ανάρτησής του στο Instagram με την οποία δημοσιοποίησε την παραίτησή του.

Ο λα βεβαίως έχουν να κάνουν με την εκλογή του Τζο Μπάιντεν και τις επερχόμενες αλλαγές των συσχετισμών στην Ουάσινγκτον. Την Πέμπτη το βράδυ στο Σαράι της Άγκυρας τα πνεύματα ήταν τεταμένα. Ο Ερντογάν είχε αλληπάλληλες τηλεφωνικές επικοινωνίες με τον γαμπρό του. «Πες μου. Είναι αλήθεια αυτά που λένε; Έχουμε ή δεν έχουμε τα διαθέσιμα των 100 δισεκατομμυρίων δολαρίων, όπως με είχατε διαβεβαιώσει;» Το ερώτημα είναι αγωνιώδες. Η απάντηση είναι οδυνηρή. Ο υπουργός Οικονομικών της Τουρκίας από την άλλη άκρη της τηλεφωνικής γραμμής είναι υποχρεωμένος να παραδεχτεί πως τα διαθέσιμα στην Κεντρική Τράπεζα της Τουρκίας έχουν εξανημιστεί. Για την ακρίβεια το Ταμείο είναι στο μείον 40 δισ. Δηλαδή όχι μόνο έχουν ξοδευτεί τα 100 δισ. δολαρίων, που ήταν η απόλυτη δικλείδα ασφαλείας του κράτους, αλλά ήδη η Τουρκία χρωστά 40 δισ. δολάρια για να ισοσκελίσει το ταμείο. Συνολική χασούρα 140 δισεκατομμυρίων.

Την Παρασκευή το πρωί ο Ερντογάν αντιλαμβάνεται πως η νίκη του Μπάιντεν είναι μάλλον σίγουρη. Αντιλαμβάνεται επίσης πως η ιδιότυπη ασυλία την οποία απολάμβανε το περιβάλλον του στην Ουάσινγκτον οδεύει προς το τέλος της. Η «αμαρτωλή σχέση» του γαμπρού του με τον γαμπρό του Τραμπ, τον περίφημο Jared Kushner, διά της οποίας σχέσεως όλα ήταν εφικτά κατά την προηγούμενη περίοδο, αναγκαστικά παύει να υφίσταται. Τα σκάνδαλα με τον χρυσό του Ιράν, τη Halk Bank, τα Panama Papers και κυρίως τα αρχεία της Μάλτας όπου είχαν φακελωμένο το προεδρικό περιβάλλον της Τουρκίας, ο πρώην πρωθυπουργός Πί-

ντιρίμ και πολλοί ανώτατοι αξιωματούχοι, είναι σίγουρο πλέον πως θα ακολουθήσουν την οδό των αποκαλύψεων με ό,τι αυτό συνεπάγεται.

Το Σάββατο που μας πέρασε ο Ερντογάν απολύει τον κεντρικό του τραπεζίτη Murat Uysal. Την Κυριακή 8 Νοεμβρίου υποβάλλει την παραίτησή του ο γαμπρός του και άρα η οικονομία της Τουρκίας μένει ακέφαλη. Περιέργως τη Δευτέρα τα ξημερώματα οι χρηματαγορές της Ασίας αντιδρούν θετικά στην αποχώρηση Αλ Μπαϊράκ. Η τουρκική λίρα «τσιμπάει» ένα 1,5%. Η αποχώρηση της «Μαφίας της Άγκυρας» από την ηγεσία της οικονομίας λειτουργεί, ως φαίνεται, κατευναστικά. Στην Ουάσινγκτον οι οπαδοί του Μπάιντεν έχουν κατέβει στους δρόμους και πανηγυρίζουν.

Το μυαλό του Ερντογάν γυρίζει μερικά χρόνια πίσω το 2011. Μόλις έχει εγχειριστεί και αναρρώνει στην κατοικία του στο Σκούταρι. Είχε διαγνωστεί με καρκίνο του εντέρου. Ο πρώτος άνθρωπος που τον επισκέπτεται είναι ο Τζο Μπάιντεν. Υπάρχει μία φωτογραφία, η πρώτη φωτογραφία με τον Ερντογάν μετά την έξοδό του από το νοσοκομείο. Όπου ο αμερικανός πολιτικός είναι με τις κάλτσες, χωρίς παπούτσια μέσα το σπίτι, όπως επιβάλλουν τα έθιμα στην Τουρκία.

Θυμήθηκε και το 2016 και μια άλλη επίσκεψη του Μπάιντεν όπου κατά την άφιξη του αμερικανού αντιπροέδρου είχε στείλει στο αεροδρόμιο έναν βοηθό νομάρχη για να τον υποδεχτεί. Τέτοια περιφρόνηση είχε δείξει. Δεν μπορούσε να ξεχάσει πως το 2013 ήταν ο Μπάιντεν που είχε επισκεφθεί το Κάιρο και είχε συζητήσει με τον φίλο του τον Μόρσι, τον «Αδελφό Μουσουλμάνο». Τότε ο Αμερικανός είχε προειδοποιήσει τον ισλαμιστή ηγέτη της Αιγύπτου να μην προχωρήσει σε μεταρρυθμίσεις

ισλαμιστικού τύπου. Ο Μόρσι δεν τον άκουσε. Λίγους μήνες αργότερα, ένας στρατηγός, κάποιος Σίσι, κατέβαζε τον στρατό στους δρόμους. Ο Σίσι έγινε πρόεδρος της Αιγύπτου. Ο Μόρσι πήγε στη φυλακή. Οι Τούρκοι εξορίστηκαν από την Αίγυπτο. Ο Ερντογάν έχασε την ευκαιρία να επιβάλει το δήθεν light Islam υπό την ηγεμονία του στον Αραβικό Κόσμο. Ο Τζο Μπάιντεν και η ομάδα του απορρίπτει κάθε συζήτηση περί «Αδελφών Μουσουλμάνων». Αποκλείουν κάθε συνεννόηση με το λεγόμενο «πολιτικό Ισλάμ». Ο Ταγίπ Ερντογάν έχει αναλά-

Η ΝΕΑ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΘΑ ΖΗΤΗΣΕΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΕΡΝΤΟΓΑΝ ΝΑ ΕΓΚΑΤΑΛΕΙΨΕΙ ΤΟΥΣ ΤΖΙΧΑΝΤΙΣΤΕΣ ΣΤΗ ΣΥΡΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΣΥΜΜΑΧΟΥΣ ΤΟΥ ΣΤΗ ΛΙΒΥΗ. ΝΑ ΑΥΤΟΚΤΟΝΗΣΕΙ ΠΟΛΙΤΙΚΑ, ΔΗΛΑΔΗ.



Κείμενο-Φωτό: ΘΑΝΑΣΗΣ ΚΑΡΑΤΖΑΣ

Αθήνα, τελευταία εβδομάδα πριν από το lockdown

Όλα τα δείγματα υπήρχαν. Όπως ακριβώς και στις σχέσεις. Αυξανόμενα κρούσματα, περίεργες λύσεις, αντιδράσεις, ωράριο Αγγλίας, άτσαλοι υπέρμαχοι και διάφοροι αρνητές της μάσκας, επαναφορά προσώπων για την επίλυση, απογοήτευση, κούραση, φοβία, και κερασάκι ένα ευάλωτο σύστημα υγείας.

Οι πρώτες ανακοινώσεις για το κλείσιμο της εστίασης και των θεαμάτων έστειλε μαζικά σχεδόν τον κόσμο στα -γνωστά μας πλέον και ως social media- κάγκελα. Ακουλούθησαν με τρόμο τα τελευταία ποτά, τελευταία φαγητά, η τελευταία παράσταση... που χαρά δεν είχαν. Έπινα αριστερά και δεξιά κάτι απαράδεκτα καραντινοφλέρτ που όμως λειτουργούσαν αφήνοντας προσδοκίες για τις επόμενες μέρες. Έπεσε πολύ αχ-βαχ πάνω σε χοντρές γουλιές τζιν εκείνο το βράδυ της Δευτέρας.

Τρεις μέρες και έναν σεισμό μετά, ανακοινώθηκε το αναμενόμενο sequel, «The lockdown 2». Το παράθυρο για τις τελευταίες ετοιμασίες ήταν δυο μέρες. Αυτό που ακολούθησε ήταν κυριολεκτικά μια γενική παράκρουση. Ξεχύθηκαν όλοι για προμήθειες. Στους δρόμους γινόταν της τρελής. Τρεις ώρες Πετράλωνα-Σύνταγμα. Η πιο άναρχη συμπεριφορά που μπορεί κανείς να σκεφτεί. Τα κόκκινα και τα στοπ ήταν απλές ενδείξεις και οι νέες βρισιές προβάρονταν. Κάπου στη λεωφόρο Αθηνών δύο οδηγοί βρίζονται με μάτια πεταγμένα «Κάτσε εδώ πάνω, ρε μαλάκα (ένταση 10, χειρονομία κωλοδάχτυλο), θα σε γ@μήσω, ρε μαλάκα και θα παρακαλάς να κάνουμε μαζί καραντίνα».

Πιο κάτω, ουρά σε κατάσταση ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών ειδών. Οποιος έβγαίνε κρατούσε μια στοίβα από κουτιά. Στην Ερμού ουρές και κόσμος μέχρι επάνω, σε γιορτινή φάση και shopping attitude. Οι πλανόδιοι μουσικοί, με νχεία, ήταν ανά δυο μέτρα να θυμίζουν κολλητές καφετέριες που παίζουν στο τέρμα τις μουσικές τους. Πλατεία Συντάγματος, κλασική Πρωτοχρονιά. Πιο κάτω, πλατεία Καραϊσκάκη, είχαν πέσει δακρυγόνα και γύρω γύρω στέκονταν τα μποτιλιαρισμένα αυτοκίνητα στο επικό αυτό roundabout. Η επιστροφή συνεχίστηκε με τα πόδια. Αναγκαστικά. Ήταν μία από τις πιο παρανοϊκές εβδομάδες με κάθε βεβαιότητα.

ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΤΑΡΛΟΥ

Ο σπουδαίος σκηνοθέτης μιλάει για τη «Μεγάλη χίμαιρα» του παππού του Καραγάτση, τους γονείς του, το θέατρο και την ποίηση, για τις ένδοξες στιγμές του Θεάτρου Πορεία, τους ηθοποιούς του και το γιατί διάλεξε αυτό το επάγγελμα, αλλά και για τα χρόνια της ευμάρειας και τις αποτυχίες της μικρής μας χώρας.

Την οικογενειακή μου ιστορία την ξέρει ο κόσμος, ούτως ή άλλως, γιατί ο Καραγάτσης είναι ένα δημόσιο πρόσωπο εδώ και πολλές δεκαετίες – υπάρχει το αρχείο Καραγάτση, δεν περίμεναν από εμένα να την ανακαλύψουν. Εγώ προσωπικά προσπάθησα μόνο να τη φωτίσω με τη δική μου καλλιτεχνική ματιά. Ο παππούς μου ονόμασε τη μητέρα μου Μαρίνα, γεννήθηκε λίγο μετά την έκδοση της “Μεγάλη Χίμαιρα”, δεν νομίζω ότι υπήρχε όμως καμία πρόθεση ταύτισης με την πρωίδα. Σήμερα γενικά φαίνεται να υπάρχει ένα ενδιαφέρον για τη λογοτεχνία και για τα ήδη αναγνωρισμένα της δημιουργήματα. Αυτό επιβεβαιώθηκε και με την παράσταση της Χίμαιρας ή του “Πούγκερμαν”, παρόλο που η γλώσσα του θεάτρου είναι πάντα αντίπαλος της λογοτεχνικής γλώσσας.

Ο πατέρας μου ήρθε ως απλός τουρίστας στη δεκαετία του '60 από την Αμερική. Υπήρξε πολύ γνωστός καλλιτέχνης και ζωγράφος τη δεκαετία του '70, απέκτησε φίλους από το κίνημα της Αθηναϊκής Σχολής που πίστεψε στην ελληνικότητα, ανάμεσά τους ο Πάννης Τσαρούχης, η Νίκη Καραγάτση, ο Γιώργος Μανουσάκης, και ελληνοποιήθηκε. Έζησε 15 συναπτά έτη στην Ελλάδα, εδώ και 35 χρόνια όμως ζει στην Αμερική στο Colorado, ως ζωγράφος.

Πέρασα στη Φιλοσοφική, νέος έγραφα κάποια ποιήματα επηρεασμένος από τη συναναστροφή μου με τον Νίκο Καρούζο, αυτόν τον ποιητή με την πολύ έντονη προσωπικότητα που με βοήθησε να καταλάβω πρακτικά πόσο ακραίο πράγμα είναι να είσαι καλλιτέχνης. Βέβαια εκείνος ζούσε κάθε μέρα ακραία, σύμφωνα με τη δική του κοσμοθεωρία -εγώ δεν μπορούσα να το κάνω στον βαθμό αυτόν- αλλά με βοήθησε να καταλάβω τις δικές μου ιδιαιτερότητες και χαρακτηριστικά, να πιστέψω σε κάτι, να γράψω. Αν κάτι λείπει από το ελληνικό θέατρο είναι η ποίηση. Και ποίηση δεν είναι μόνο το να γράφεις. Υπάρχει και η ποιητική καθημερινότητα. Είναι κάποια πράγματα που κάναμε με τον Καρούζο που δεν περιγράφονται. Δεν ήταν παρακμιακός, όπως ο κόσμος φαντάζεται, αλλά ένας συνειδητός κοσμοκαλόγηρος. Ένιωθε ότι μόνο ζώντας έτσι, σαν πλάνητας της αθηναϊκής μεγαλούπολης, θα εδικαιούτο να λέει ότι είναι ποιητής, κι αυτό είναι ένα πολύ ισχυρό παράδειγμα για ένα παιδί 17 ετών. Από την άλλη, υπήρχε η ατμόσφαιρα του σπιτιού μου, γιατί ζούσα με μια μητέρα που ήταν κόρη συγγραφέα

και είχε και η ίδια μεγάλη καλλιτεχνικότητα, και δύο ζωγράφους, τη γιαγιά μου και τον πατέρα μου, που η ζωή τους ήταν συνυφασμένη με εικόνες. Με έτρεχαν στα μουσεία και θυμάμαι πως βαριόμουν, σήμερα όμως σκέφτομαι πόσα πράγματα που τότε μισούσα να βλέπω, τα έχω εσωτερικεύσει και τώρα τα χρησιμοποιώ στη σκηνοθεσία μου. Η εικόνα έχει εξίσου μεγάλη σημασία με την αληθινή επικοινωνία.

Το θέατρο Πορεία είναι ένα ιστορικό θέατρο, με την έννοια της διάρκειας, και αυτό είναι περίεργο στην Ελλάδα όπου πολύ λίγοι χώροι μες στον χρόνο έχουν κρατήσει την ιδιότητά τους. Στη χώρα μας δεν συναντάμε θέατρα, όπερες, εστιατόρια ή μπαρ 100 ετών. Το Πορεία ξεκίνησε το 1961 ως θέατρο, από εκεί πέρασαν καινοτόμοι καλλιτέχνες και σκηνοθέτες, όπως ο Δαμιανός, ο Τριβιζάς, ο Παπαβασιλείου και τόσοι άλλοι. Είναι ενδιαφέρον που ενώ το 2000, σε μια ριζική ανακαίνιση, έμεινε μόνο το κέλυφος και τα καμαρίνια, ενώ άλλαξε πλήρως η διάταξη της πλατείας και η σκηνή από ιταλική υπερυψωμένη ταπεινώθηκε, και δημιουργήθηκε ουσιαστικά ένα μεταβαλλόμενο Black box, δεν άλλαξε η σχέση του με το κοινό που πάντα είχε την αίσθηση της εγγύτητας με τους ηθοποιούς. Παρέμεινε σταθερό στην ποιότητα δεδομένου ότι από δω έχουν περάσει πάρα πολλοί σημαντικοί σκηνοθέτες, όπως ο Γκραουζίνις, η Ρενάτε Τζετ, ο Χουβαρδάς, ο Λιβαθινός, ο Καλαβριανός και πολλοί ακόμα. Το “Δάφνις και Χλόη” το 2005 το παρακολούθησαν 10.000 θεατές, καθόλου ευκαταφρόνητο νούμερο για εκείνη την εποχή. Παίχτηκαν έργα πολύ δύσκολα, ψυχολογικά και εικαστικά με κορύφωση τη “Μεγάλη χίμαιρα” που την παρακολούθησαν 100.000 θεατές. Υπήρξαν και παραστάσεις μικρότερης αποδοχής αλλά τότε δεν υπήρξε ροπή προς τη στείρα πρωτοπορία ή ερευνητικότητα που κάνει ένα θέαμα να είναι απροσπέλαστο.

Η οξυδέρκεια δεν συσχετίζεται με τη διάθεση να μειώσεις ή να ειρωνευτείς τον άλλον, ή την κοφτερή γλώσσα. Η συνύπαρξη της ευγένειας και της οξυδέρκειας απαγορεύει να γίνεις αγενής ή χυδαίος. Μονάχα όταν μπορείς να αυτοσαρκάζεσαι, μπορείς και να κάνεις χιούμορ με τους άλλους, αλλιώς έχεις αστοχίες και ζητάς συγγνώμη. Θεωρώ πολύ άσχημο να μειώνεις τους συνεργάτες σου. Πόσω δε μάλλον όταν είσαι αυτός που εμπνέει μια δουλειά. Πρέπει να είσαι συλλέκτης, αλεξικέραυνο και καθοδηγητής, όχι αυτός που μειώνει.

Η Αλεξάνδρα Αϊδίνη “χτυπιέται” στη σκηνή της “Μεγάλης Χίμαιρας”, ο Στάνκογλου δίνει τρίωρη παράσταση στον “Πούγκερμαν”, η Θάλεια Σταματέλου παίζει τυλιγμένη μόνο σε ένα σεντόνι τη στιγμή που οι θεατές φορούν πουλόβερ, η Κόρα Καρβούνη κολυμπά σε μία πισίνα έστω θερμαινόμενη. Δεν ανησυχώ για τέτοιου είδους “ταλαιπωρίες”, μόνο τη μηχανική δραστηριότητα που δεν έχει κάποιο σωματικό αντίκτυπο φοβάμαι, τις παραστάσεις που οι ηθοποιοί δεν χρειάζονται χρόνο μέχρι να συνέλθουν και να πάνε να πιούνε ένα κρασί. Ο χρόνος αυτός είναι απόδειξη ότι οι ηθοποιοί έζησαν κάτι κανονικά. Φοβάμαι το θέατρο που δεν συμβαίνει τίποτα. Εκεί ανησυχώ σφόδρα.

Δεν θέλω να παρευρίσκομαι όταν διαλύονται τα σκηνικά, πάω όταν πια σκάνουμε το επόμενο. Αισθάνομαι τεράστια ευγνωμοσύνη και περηφάνια στις περισσότερες παραγωγές, όταν όλοι οι συνεργάτες βιώνουν έναν δύσκολο αποχαιρετισμό. Το κινηματο-

γραφικό συνεργείο που συνεργαστήκαμε μες στην πανδημία σε 10 μέρες αισθάνθηκε μέρος μιας οικογένειας, αυτό μου δείχνει ότι όποιος μπαίνει εδώ μέσα νιώθει μέρος ενός φιλόξενου χώρου. Όταν μου το αποδίδουν, περισσότερο εκπλησσομαι παρά το θεωρώ δεδομένο. Δεν το επιδιώκω συνειδητά, αλλά όταν συμβαίνει είναι πολύ συγκινητικό. Μας το επιβεβαίωσαν και τα αμέτρητα μηνύματα των θεατών. Δεν είχα ιδέα ότι μπορεί να έχουμε τόσο μεγάλη επίδραση στις ψυχές των ανθρώπων και φάνηκε στην καραντίνα που ήμασταν όλοι πολύ ζορισμένοι, δεν περίμενα 800.000 άνθρωποι να πατήσουν ένα κουμπί που αφορά παράστασή μας.

Είμαι υπέρμαχος του τίποτα, για αυτό διάλεξα αυτό το επάγγελμα. Αδιαφορώ για κειμήλια, δεν έχω εμμονή να μείνει κάτι. Τίποτα να μη μείνει. Ούτε έργο ζωγραφικής, ούτε άγαλμα, ούτε Παρθενώνας, ούτε θέατρο, όπως λέει και ο Δημητριάδης, όλα θα γίνουν αυτό που είναι –στάχτη– και εμείς θα είμαστε αυτό που είμαστε – αν είμαστε. Αυτό που κάνουμε θα μείνει αναμμένο σε αυτές τις δύο ώρες που παίζεται πάνω στη σκηνή. Αυτό είναι το τρομακτικό, δεν είναι ο Παρθενώνας που θα κρατήσει και 3.000 χρόνια. Αυτό που κάνουμε εμείς σε δύο ώρες έχει την ίδια για μένα αξία με τον Παρθενώνα και δεν χρειάζεται να αποτυπωθεί σε κανένα βίντεο. Άσχετα αν γίνεται τώρα στην πανδημία κάτι για να το δουν και άτομα που δεν μπορούν να ταξιδέψουν, ανάπηροι, ομογενείς, είναι κατανοητό. Τίποτα δεν έχει νόημα όσο η προσωπική επαφή την ώρα που παίζεται το έργο – και όποιος κατάλαβε, κατάλαβε.

Επιλέγω έργα που να μην έχουν παιχτεί πολύ πρόσφατα ώστε να υπάρχει μια επιθυμία του κόσμου να τα δει, αλλά δεν αποφασίζω με στενή λογική. Δεν με πειράζει καθόλου να είναι κάτι χιλιοπαιγμένο, αρκεί να έχω κάποια ιδέα πάνω σε αυτό και να έχω οδηγηθεί λογικά από μία προηγούμενη παράσταση. Στο “Ευχαριστημένο” της Μαρίας Καραγάτση υπάρχει μεγάλη μαστοριά σαν η ίδια να συγκέντρωνε στοιχεία πολύ καιρό. Ήθελε να το γράψει νωρίτερα, στα 20 της, αλλά την απέτρεψε ο πατέρας της, ενώ ο Εμπεϊρίκος την ενθάρρυνε να το κάνει. Είναι μία προσωπική αφήγηση, μυθιστόρημα απολογισμού, συγχώρεσης και ταυτόχρονα ένα πολύ ενδιαφέρον λογοτεχνικό υβρίδιο που περιλαμβάνει στοιχεία μυθολογίας σε συνδυασμό με ντοκιμαντέρ, δημιουργώντας μία ιστορία πολύ ενδιαφέρουσα που το αποτέλεσμα δικαιώνει.

Πέρα από τον Καραγάτση που είχε υπάρξει κριτικός θεάτρου για ένα διάστημα, δεν υπήρχε μέλος της οικογένειάς μου που να έχει ασχοληθεί ενεργά με το θέατρο, άρα είμαι ο πρώτος. Και ίσως αυτό να είναι σωτήριο, διότι η έκφραση της καλλιτεχνικότητας που είχα, έγινε σε έναν τομέα όπου δεν είχα τον φόβο της σύγκρισης και μπορούσα να εκφραστώ πιο ελεύθερα. Οι δυνατότητές σου έχουν σχέση με το τι είσαι εσωτερικά σαν ακέραια ύπαρξη. Η ιστορία των δικών σου δεν είναι κάτι δεδομένο, δεν σημαίνει ότι επειδή κάποιος πρόγονός σου ήταν κάποιος θα είσαι και εσύ. Έχω γνωρίσει πολύ μεγάλες απογοητεύσεις, έχω χτίσει τη δική μου ιστορία και προσωπικότητα με κόπο. Αυτό το θέατρο έγινε με κόπο, απλά δεν το νιώθω ως κόπο. Έχω φάει και εγώ πολύ ξύλο για να δημιουργήσω τη δική μου ιστορία και προσωπικότητα. Είναι μέσα στο “αγροτικό” σου, πρέπει να το φας το ξύλο, μπορώ να πω ότι όλη η ζωή στην Ελλάδα είναι ένα αγροτικό και όταν πεθάνεις υπάρχουν δύο περιπτώσεις: να λένε αυτοί που σε μισούσαν τι καλός που ήσουν ή να λένε τι καλά που έφυγες. Τρίτη περίπτωση δεν υπάρχει.

«Είμαι υπέρμαχος του τίποτα»

Κείμενο-Φωτό: ΠΗΝΕΛΟΠΗ ΜΑΣΟΥΡΗ



Μεγαλύτερο σκοτάδι από αυτό της ύπαρξης δεν υπάρχει, αν το αντιληφθεί κανείς αυτό εγκαίρως μπορεί να δει την φλόγα, το φως που υπάρχει μέσα στην τέχνη, το οποίο μπορεί να είναι κάποιος προβολέας που φωτίζει τον ηθοποιό για κάποια λεπτά η κάποια ώρα. Η τέχνη είναι μία συνεχής προσομοίωση θανάτου και ταυτόχρονα μία απόδειξη αθανασίας. Μέσω αυτής της στιγμιαίας αποτύπωσης του εφήμερου, αυτής της ζωντανής θεατρικής επικοινωνίας, χωρίς ενδιάμεσα, χωρίς την κάμερα, είναι μία συνεχής ηρόβα θανάτου που όμως δημιουργεί την αίσθηση της ζωής άρα και της ελπίδας της αθανασίας. Γιατί αυτό που αποτυπώνεται σε μία σκηνή είναι κάτι που μένει εσαεί ως αποτέλεσμα μέσα μας αν σκεφτούμε ότι η ψυχή είναι το μόνο αιώνιο.

Η λειτουργία του θεάτρου είναι μία θρησκευτική λειτουργία, άρα μία προσδοκία Αναστάσεως. Πιστεύω ακράδαντα στο περιστέρι που έρχεται και κάθεται στον ώμο σου με τη μορφή της έμπνευσης που σε καθοδηγεί. Άνθρωποι που γνωρίζουμε είναι άνθρωποι που έχουμε ξαναδεί σε αυτή ή σε άλλη ζωή. Οπωσδήποτε υπάρχουν συμβάντα που είναι σημαδιακά, κάτι που μας καθοδηγεί, η μοίρα, ο Θεός, η ειμαρμένη, το πεπρωμένο. Το αφήνω να με καθοδηγεί χωρίς να πηγαίνω κόντρα. Το περιστέρι κάθεται σε όσους το αφήνουν να κάτσει, σε όσους το αναγνωρίζουν και καταλαβαίνουν τι είναι. Μπορεί να το αντιμετωπίσεις σαν ενόχληση, αν καταλάβεις όμως ότι είναι η θεία Έμπνευση θα το καλωσορίσεις. Δεν το καλείς ποτέ, του επιτρέπεις.

Όποτε έχουμε άγχος δεν πετυχαίνουμε κάτι, οι καλύτερες πρόβες που έχω κάνει ήταν αυτές που δεν επιδίωξα τίποτα, άφησα τους ηθοποιούς να παίξουν με το κείμενο, να δημιουργήσουν και έδωσα απλά την ατμόσφαιρα, τίποτε άλλο. Αυτό είναι για μένα το κλειδί, να μπορείς να επιτρέπεις, να μην καθοδηγείς με αυστηρό τρόπο αλλά να υπάρχουν έστω 5 λεπτά αληθινής επικοινωνίας του σκηνοθέτη με τους ηθοποιούς για να αντιληφθούν τι πρέπει να γίνει και να το δημιουργούν μόνοι τους.

Καλός ηθοποιός για μένα είναι ο αληθινός ηθοποιός που ασκεί το επάγγελμα με μία συγκεκριμένη ηθική και μία συγκεκριμένη πρόθεση. Οι ηθοποιοί μας επιλέγονται με γνώμονα τον ηθικό τους πυρήνα. Όχι ηθικολογικά, το αντίθετο. Θέλουμε να είναι το Πορεία ένας άλλος κόσμος από όλες τις απόψεις, ηθικής, μαγείας, ψυχαστηρίου, επικοινωνίας, ανταμοιβής των κόπων, μοιράσματος σε όλα τα επίπεδα. Ο εμπνευστής της προσπάθειας πρέπει να τα έχει όλα αυτά υπόψη του. Δύσκολη ισορροπία. Αυτή τη στιγμή εξαρτώνται τόσες οικογένειες, πρέπει να τους φροντίζουμε όλους σαν κόρη οφθαλμού, να μην αρρωστήσει κανείς και ταυτόχρονα να υπάρχει έμπνευση για να μπορείς να δουλέψεις. Ίσως αυτή η πανδημία να είναι η μεγαλύτερη δοκιμασία μας τα τελευταία πενήντα χρόνια τουλάχιστον. Η ανθρωπότητα δοκιμάζεται αλλά νομίζω ότι αυτό θα αφήσει ένα μεγάλο αποτύπωμα που αρχικά μοιάζει πολύ δυσάρεστο σε επίπεδο προσωπικής επαφής, αγγίγματος, φόβου, βίας, φτώχειας. Αλλά δεν μπορεί να συνεχιστεί και το πατάω επί πτωμάτων, ο ωχαδελφισμός, η εγωιστική κατάσταση παγκοσμίως. Α

INFO Όλες οι φετινές παραγωγές του Θεάτρου Πορεία θα παρουσιαστούν διαδικτυακά σε live streaming

www.athensvoice.gr
Διαβάστε όλο το κείμενο

Κύριλλος ΡΟΥΣΣΟΣ

τραγουδά με την καρδιά του

Ο γιος του Ντέμη Ρούσσου άφησε πίσω του τα decks των clubs και μιλάει αποκλειστικά στην ATHENS VOICE για το μουσικό ντεμπούτο του «Opening Night»

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗ



Μετά από δύο δεκαετίες εξερεύνησης της ηλεκτρονικής μουσικής ως DJ σε μερικά από τα μεγαλύτερα clubs, ο Κύριλλος Ρούσσος αποφάσισε να επιστρέψει στην Αθήνα και να αφήσει την ηλεκτρονική μουσική και την ταυτότητα του «Jareth Cole» εξερευνώντας τη μουσική του πλευρά ως τραγουδοποιός και στιχουργός. Το ντεμπούτο EP του, «Opening Night», που κυκλοφορεί από τη Minos EMI, a Universal Music Company, περιλαμβάνει το τραγούδι «When We Meet Again» με την τελευταία ηχογράφηση του πατέρα του, Ντέμη Ρούσσου, προκαλώντας εύλογα παγκόσμιο ενδιαφέρον. Ανοίγοντας ένα νέο κεφάλαιο στη ζωή του «ανοίγει» τον εαυτό του και ανατρέχει από τις πρώτες παιδικές αναμνήσεις του στο μέλλον, που σίγουρα ακούγεται ενδιαφέρον με τα τραγούδια του...

Γεννηθήκατε και μεγαλώσατε στο Παρίσι μέσα σε ένα σπίτι που υπήρχε, υποθέτω, πάντα μουσική. Πώς ήταν; Ποιο ήταν το πρώτο τραγούδι που αγαπήσατε;

Μεγάλωσα σε διαφορετικές πόλεις και χώρες, αφού μετακομίζαμε συχνά. Δεν ήταν απλά η μουσική στο σπίτι. Ήταν παντού η μουσική τα πρώτα χρόνια. Ο καθένας που γνωρίζαμε σχετιζόταν με τη μουσική βιομηχανία, από καλλιτέχνες μέχρι στελέχη εταιριών, όπου κι αν πήγαινα υπήρχε μουσική. Είναι λίγο δύσκολο να θυμηθώ το πρώτο τραγούδι που με άγγιξε σαν παιδί, αλλά με θυμάμαι να ακούω το «Electric Avenue» του Eddy Grant όταν κυκλοφόρησε στο Λονδίνο, δεν θα ήμουν μεγαλύτερος από 5-6 χρονών εκείνη την περίοδο, και αυτό το τραγούδι πραγματικά μου «τίναξε» τα μυαλά, ακόμα το αγαπώ.

Το ντεμπούτο EP σας «Opening Night» κυκλοφόρησε πριν λίγες μέρες; Πώς καταλήξατε στα 5 τραγούδια;

Δεν διαλέγω τα τραγούδια μου, αυτά με διαλέγουν. Καθένα από τα πέντε τραγούδια είναι πολύ προσωπικά για μένα. Το «When We Meet Again» και το «Uron A Home» έχουν να κάνουν με την απώλεια και τη θλίψη. Το «Reggae Dream» μιλά για το να είσαι ανοιχτός και να βάζεις ανθρώπους στη ζωή σου. Το «Who I Am» αναφέρεται στις ετικέτες ή τις κατηγοριοποιήσεις σαν «τύπος» προσωπικότητας από τις λανθασμένες αντιλήψεις της κοινωνίας. Το «On The Way Home» ήταν το πρώτο τραγούδι που ερμήνευσα ποτέ στη σκηνή. Έχει ένα πολύ vintage συναίσθημα η κυκλοφορία. Αντλήσαμε πολλή έμπνευση από την ποιότητα της παραγωγής και τη δυναμική των άλμπουμ που ηχογραφήθηκαν στα 60s, στα 70s και λίγη από εκείνα των 90s και προ-

σπαθήσαμε να δημιουργήσουμε εκ νέου, με το budget που είχαμε. Ήμουν αρκετά τυχερός ώστε να δουλεύω με αρκετά ταλαντούχους μουσικούς και ο συμπαγωγός μου κατάλαβε ακριβώς πού το πήγαινα με αυτά τα τραγούδια, οπότε είμαι πολύ χαρούμενος με το αποτέλεσμα.

Τι αγαπήσατε στο Παρίσι και τι αγαπάτε στην Αθήνα, όπου ζείτε τώρα;

Μετακόμισα στην Αθήνα εδώ κι αρκετά χρόνια και πάντα αγαπούσα το μέρος, αγαπώ πολύ το να βρίσκομαι κοντά στη θάλασσα. Το Παρίσι είναι μια απίθανη πόλη που θα περάσεις τον περισσότερο χρόνο σου έξω, υπάρχει πάντα κάτι να κάνεις ή να δεις, η μουσική και η τέχνη βρίσκονται παντού στους δρόμους. Μην αρχίσω να σου λέω για το φαγητό και το κρασί... είναι το Παρίσι, για όνομα του θεού! Η Αθήνα έχει γίνει επίσης πολύ ζωντανή και γίνεται μια πολιτισμικά πολυδιάστατη πόλη, σπουδαία για τέχνη και δημιουργικότητα. Είναι ένα ωραίο μέρος για να πας έξω για ποτό ή για ένα γεύμα, θα συναντήσεις ανθρώπους από όλο τον κόσμο στην Αθήνα, και το γεγονός πως έχουμε γενικά τόσο σπουδαίο καιρό και λιακάδα κάνει τη διαβίωση απλά καλύτερη. Η Αθήνα επίσης έχει μια πολύ ζωντανή μουσική σκηνή, υπάρχουν τόσο πολλές καλές μπάντες εδώ αλλά όχι αρκετοί μουσικοί χώροι κατά τη γνώμη μου.

Έχετε ζήσει ως DJ μεγάλες νύχτες στην clubbing σκηνή του Παρισιού και της Αθήνας. Τι σας έκανε να ανεβείτε στα decks;

Έπρεπε να βρω μια δουλειά. Σοβαρά τώρα, όταν ήμουν 12 χρονών μάλλον συνηθίζαμε να κάνουμε διακοπές στη Σκιάθο και εκεί ήταν ένα club που λεγόταν «BBC». Έγινα φίλος με

Είναι υπέροχο και τρομακτικό ταυτόχρονα να παρακολουθείς τα παιδιά σου να μεγαλώνουν και να αλλάζουν, να μαθαίνουν και να κάνουν λάθη

τον DJ εκεί μια βραδιά, ήταν τα τρελά 80s, ένας 12χρονος μπορούσε να βρεθεί σε μια ντισκοτέκ τότε, κι εκείνος άρχισε να μου δείχνει πώς να μιξάρω και με άφησε να τον ανοίγω για το υπόλοιπο του καλοκαιριού εκείνου. Το ερωτεύτηκα. Κι όταν μεγάλωσα κι άρχισα να συλλέγω μουσική και να βγαίνω σε clubs και bars, ήρθε το επόμενο βήμα, να δουλέψω ως DJ.

Το πιο περίεργο gig που έχετε ζήσει ως DJ ήταν...

Κάποιος χαζός promoter μου έκλεισε ένα DJίλκι σε ένα RnB club. Αυτό που πρέπει να καταλάβεις είναι πως κυρίως η συλλογή μου ως DJ αποτελούταν κυρίως από house και ηλεκτρονική μουσική γιατί τέτοιοι DJ ήμουν εκείνη την περίοδο. Δεν μου είπε πως ήταν RnB club και μπορείς να φανταστείς πώς με κοιτούσε ο κόσμος όταν άρχισα να παίζω. Σκεφτόμουν πως θα με δείρουν, και υπήρχε κιγκλιδίωμα γύρω από το booth για να προστατεύει τον DJ από το να του πετούν μπουκάλια μπίρας, έμοιαζε σαν σκηνή από την ταινία «The Blues Brothers», οπότε ναι, ανησύχησα. Ζήτησα από τον resident DJ να με καλύψει για 20 λεπτά κι έφυγα τρέχοντας για το σπίτι μου ώστε να αρπάξω ό,τι είχα σε hip hop και να επιστρέψω πίσω στα decks. Έπαιξα μερικά «ασφαλή» classics όλη τη νύχτα, οι άνθρωποι χόρεψαν και τελικά δεν με σκότωσαν. Εντέλει «δούλεψε» το πράγμα, αλλά εγώ δεν δούλεψα ξανά με τον συγκεκριμένο promoter!

Στο «Opening Night» συναντάμε το τραγουδι «When We Meet Again» με την τελευταία ηχογράφιση του πατέρα σας, Ντέμη Ρούσσο. Πότε και πώς προέκυψε αυτή η συνεργασία;

Ένα χρόνο πριν πεθάνει, ο μπαμπάς ηχογράφησε ένα τραγουδί με ένα ηλεκτρονικό τρίο από τη Γερμανία που ονομάζονται Loom, δύο από τα μέλη ήταν ιδρυτικά μέλη των Tangerine Dream. Ο Ντέμης ηχογράφησε τα φωνητικά εδώ στην Αθήνα και τα υπόλοιπα ολοκληρώθηκαν στη Γερμανία. Δύο χρόνια μετά τον θάνατό του δεν είχαν προχωρήσει με το κομμάτι και ήταν ο Rob Waters των Loom που επικοινωνήσε μαζί μου και μου είπε «κοίτα, έχω αυτό το τραγουδί που έχω ηχογραφήσει μαζί με τον Ντέμη, είναι κάτι που θα σε ενδιέφερε;». Του απάντησα «σίγουρα, στείλ' το, θα το ακούσω και θα σου πω τι σκέφτομαι». Το αρχικό τραγουδί ήταν πολύ διαφορετικό από το «When We Meet Again», ήταν γεμάτο συνθεσάιζερ και drum machines και είχε και διαφορετικό τίτλο. Ο Ντέμης τραγούδησε μόνο το μέρος που υπάρχει στο «When We Meet Again», το υπόλοιπο κομμάτι ήταν κυρίως instrumental αλλά άκουσα κάτι μέσα σε αυτό που θα μπορούσε να είναι ενδιαφέρον. Οπότε τηλεφώνησα στον Rob και του είπα «είναι πολύ ωραίο αλλά δεν υπάρχει τραγουδί εδώ. Ο Ντέμης τραγουδά μόνο μια γέφυρα και αυτό είναι. Δεν βλέπω πώς θα μπορούσαμε να το κυκλοφορήσουμε». Του ζήτησα τότε αν θα μπορούσα να πειραματιστώ με το τραγουδί, συμφώνησε, μου έστειλε τα κομμάτια και ξεκίνησε να δουλεύω. Έσβησα σχεδόν τα πάντα με εξαίρεση κάποια αρπάζ και φυσικά τη φω-

νή. Έγραψα μια νέα μπασογραμμή, τύπανα, πρόσθεσα κιθάρες και πιάνο και τότε προέκυψε ένα πραγματικό τραγουδί το οποίο είναι το σημείο που τραγουδώ. Είναι παράξενο συναίσθημα να τραγουδάς κάτι με κάποιον που δεν βρίσκεται πια με τη φυσική του παρουσία στο ίδιο δωμάτιο με εσένα. Αλλά όπως προανέφερα, αυτό είναι ένα τραγουδί για την αντιμετώπιση της απώλειας και ο τρόπος που κατέληξε να δουλευτεί ήταν ότι ένιωθα πως ο μπαμπάς ήταν εκεί τραγουδώντας, όχι δίπλα μου αλλά μάλλον πάνω από τον ώμο μου και γύρω μου, παρηγορώντας με καθώς τραγουδούσα τη θλίψη μου.

Τι κρατάτε από τη σχέση σας με τον Ντέμη Ρούσσο; Πώς ήταν σαν πατρική φιγούρα;

Ως πατέρας ήταν αυστηρός αλλά μου έδωσε επίσης μεγάλη ελευθερία για να είμαι ο εαυτός μου, αν και είχε πολύ δύσκολο χρόνο να με καταλαβαίνει μερικές φορές. Με πολλούς τρόπους είμαστε πολύ διαφορετικοί άνθρωποι. Αλλά με άλλους τρόπους είμαστε τόσο ίδιοι. Το βλέπω τώρα με τα παιδιά μου καθώς μεγαλώνουν και αναπτύσσουν την προσωπικότητά τους ως άτομα και τον τρόπο που το αντιμετωπίζω ως γονιός. Είναι υπέροχο και τρομακτικό ταυτόχρονα να παρακολουθείς τα παιδιά σου να μεγαλώνουν και να αλλάζουν, να μαθαίνουν και να κάνουν λάθη. Ως καλλιτέχνες ξέρουμε πώς να εκφράζουμε όλα αυτά τα συναισθήματα μέσω της τέχνης μας, καθώς οι άνθρωποι μολοντί είμαστε εύθραυστοι και αδέξιοι, μπορούμε εύκολα να κάνουμε ή να πούμε το λάθος πράγμα, το έκανα αυτό, το έκανε και μπαμπάς μου κατά καιρούς. Αλλά στο τέλος, αυτό που θυμάσαι περισσότερο για το άτομο είναι οι καλές στιγμές, και υπήρχαν πολλές επειδή τον αγάπησα και με αγάπησε. Ήταν ο μπαμπάς μου. Έμαθα πολλά από αυτόν και μου λείπει κάθε μέρα.

Τι σας φοβίζει πιο πολύ σε αυτή τη ζωή;

Η γυναίκα μου, όταν τσαντιστεί. Αυτό και τα αεροπλάνα, μισώ να πετάω.

Από όλους τους καλλιτέχνες που έχετε συναντήσει στη ζωή σας, ποιος σας έκανε μεγαλύτερη εντύπωση;

Αυτή είναι μια αστεία ιστορία. Ήμουν ίσως 13 χρονών και ήμασταν στην Αυστρία για τα Χριστούγεννα γιατί ο Ντέμης έκανε μια συναυλία εκεί. Οι U2 ήταν μια νέα μπάντα τότε και μόλις άρχισαν να κάνουν ένα διεθνές όνομα για τον εαυτό τους και έκαναν επίσης μια συναυλία στην Αυστρία εκείνη την εποχή. Ήρθαν στο ίδιο εστιατόριο που βρισκόμασταν για να φάμε ένα βράδυ και αφού τελειώσαμε το φαγητό και είμαστε έτοιμοι να φύγουμε, οι U2 σηκώθηκαν από το τραπέζι τους και ήρθαν στον μπαμπά μου, που ήθελε να τον γνωρίσουν γιατί μεγάλωσαν ακούγοντας τη μουσική του. Ο Ντέμης τους μίλησε για λίγο, πριν τους ευχηθεί καλή τύχη και τους καληνυχτίσει. Εντυπωσιάστηκα, όπως κι η αδερφή μου. Αλλά ο πατέρας μας και καθώς φεύγαμε στράφηκε σε εμάς και μου ρώτησε «Ποιοι, διάολο, είναι αυτοί οι τύποι;». Αργότερα έγινε θαυμαστής τους, όπως και όλοι οι υπόλοιποι. **A**

www.athensvoice.gr

Διαβάστε όλη τη συνέντευξη





► EKIBEN BOX - BIRDMAN



DELIVERY

Η ΠΙΟ **HOT** ΛΕΞΗ ΤΗΣ ΣΕΖΟΝ

ΖΟΥΜΕ ΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΠΟΥ DELIVERY ΚΑΙ TAKE AWAY

ΦΕΡΝΟΥΝ ΟΛΑ ΤΑ ΝΟΣΤΙΜΑ ΣΤΟ ΣΠΙΤΙ ΜΑΣ **ΤΗΣ ΝΕΝΕΛΑΣ ΓΕΩΡΓΕΛΕ**



► COOKOOVAYA



Αν στο προηγούμενο λοκντάουν μας παίρνανε τηλεφωνοζητώντας μας μαγιά ή αλεύρι για να φτιάξουν ψωμιά και γλυκά στο σπίτι, σε τούτο εδώ μας ζητάνε να είμαστε ανοιχτοί, να μην κλείσουμε κι έρχονται συνέχεια και ψωνίζουν. Ο κόσμος έχει ανάγκη να μας βλέπει ανοιχτούς». Ο **Γιάννης Πετρή** μαζί με τον **Κώστα Κωστάκη** είναι οι ιδιοκτήτες του **Α λα γκρεκ** (2110122071), του χαριτωμένου σποτ στο Χαλάνδρι που πουλάει σπιτικά και χειροποίητα γλυκά, πίτες, βουτήματα, μαρμελάδες, γλυκά κουταλιού, τσουρέκια και κρητικά καλτσούνια που φτιάχνει ο ίδιος ο Κώστας με υλικά που σχεδόν καθημερινά παραλαμβάνει από την Κρήτη, το νησί της καταγωγής του. «Ετσι κι εμείς αποφασίσαμε σ' αυτή τη δεύτερη φάση να παραμείνουμε ανοιχτοί, κάθε μέρα από τις 7.30 το πρωί μέχρι τις 5 το απόγευμα, και πραγματικά η κίνηση που βλέπουμε είναι μεγάλη. Δεν προσβλέπουμε στο κέρδος, τουλάχιστον όμως να μην καταστραφούμε».



▶ ΑΡΓΥΡΩ ΜΠΑΡΜΠΑΡΗΓΟΥ - ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ



▶ IT RESTAURANT

Η αλήθεια είναι πως το δεύτερο λοκντάουν μας βρήκε όλους πιο «έμπειρους» και προετοιμασμένους. Οι άνθρωποι της εστίασης και όλος αυτός ο χώρος που μας νοστιμίζει την καθημερινότητα, αφού στην πρώτη каранτίνα είδαν τις δουλειές τους να κατακρημνίζονται, στη δεύτερη πήραν την κατάσταση στα χέρια τους και αποφάσισαν οι περισσότεροι να δουλεύουν προσφέροντας πια τις υπηρεσίες και τα αγαθά τους όχι επιτόπου στα καταστήματά τους αλλά παρέχοντάς τα στο σπίτι μας μέσω delivery αλλά και take away. Όπως λένε οι περισσότεροι, το να συνεχίζουν τις δραστηριότητές τους έστω και με τα μαγαζιά τους κλειστά είναι κάτι που τους δίνει μια αίσθηση κανονικότητας, τους βοηθάει ψυχολογικά και φέρνει χρώματα στο ταμείο ικανά να καλύψουν κάποια έξοδα, να κρατήσουν τους εργαζόμενους στη θέση τους, να αντιμετωπίσουν καλύτερα τα πράγματα όταν η ζωή επανέλθει σε κανονικές συνθήκες. Από την άλλη, εμείς οι πελάτες-καταναλωτές μπορούμε να έχουμε χάσει τη «φυσική» επαφή με τα αγαπημένα μας στέκια αλλά τώρα πια με ένα τηλεφωνο ή με ένα κλικ στον υπολογιστή μπορούμε να χαρούμε όλα τα ωραία τους στο σπίτι. «Έχει τα μυστικά του το ντελίβερι», μας λέει ο **Ηλίας Μαμαλάκης**, παλιά καρβάνα στον χώρο, με τα «**Μπουκιά και Συχώριο**» του σε Ψυχικό (2114114040) και Κηφισιά (2108000110), να προμηθεύουν ζεστό σπιτικό φαγάκι –σε μια ακτίνα που ξεκινάει από τους Αμπελοκήπους και φτάνει μέχρι την Εκάλη–, όχι μόνο τώρα στην каранτίνα αλλά εδώ και χρόνια. «Πρέπει να είναι juicy, να κρατάει τα ζουμάκια του, να έχει καλή συσκευασία, να έχει προσιτή τιμή. Μεγάλη μάχη γίνεται με τις εταιρείες διανομής, παίρνουν μεγάλη προμήθεια αλλά με τις τωρινές καταστάσεις μπαίνουν κι άλλοι παίκτες στο παιχνίδι, όπως η Amazon που κάνει και στη χώρα μας διακίνηση food παραγγελιών, ο OTE, ενώ αναμένονται κι άλλες. Στο προηγούμενο λοκντάουν οι παραγγελίες είχαν μικρή πτώση, ο κόσμος μαγειρεύει πιο πολύ, τώρα από τις πρώτες μέρες έχουμε δει μια αύξηση περίπου 15%, πιστεύω πως θα ανέβει κι άλλο».

ΤΟ ΝΤΕΛΙΒΕΡΙ ΠΟΥ ΕΓΙΝΕ ΓΚΟΥΡΜΕ

Τον καιρό της каранτίνας στη μάχη του ντελίβερι έχουν μπει όχι μόνο οι «συνήθεις» ύποπτοι, δηλαδή πίτσα-σουβλάκι-μπέργκερ αλλά και πολλά καλά εστιατόρια. «Το είχαμε δει το έργο από την πρώτη каранτίνα» λέει η **Αργυρώ Μπαρμπαρήγου**, ιδιοκτήτρια του γνωστού ψαροεστιατορίου **Παπαδάκης** (2103608621), στο Κολωνάκι. «Είμαστε ανοιχτά για να αισθανόμαστε καλύτερα και για να έχουν οι εργαζόμενοι μας δουλειά. Φτιάχνουμε κάθε μέρα σπιτικό φαγητό, πάντα με φρέσκα υλικά. Πιάτα που μπορούν να πηγαίνουν με ντελίβερι, γιατί δεν μπορούν όλα... Φτιάχνουμε κότσι με πουρέ, γιουβαρλάκια, σαλάτες με σούπερ φρονιες, πιάτα για αυτούς που κάνουν διατροφή, ψάρι με χόρτα. Καθημερινά φτιάχνουμε πολλά πιάτα ημέρας, αν κάποιος θέλει ψάρι μεγάλο στη σχάρα μπορεί να μας το παραγγείλει δυο μέρες πριν και εμείς θα φροντίσουμε να πάει όπως πρέπει στην πόρτα του». Είναι ένα θέμα το fine dining και πώς μπορεί να γίνει η μεταφορά του από την κουζίνα του εστιατορίου στο

σπίτι, γι' αυτό και επιχειρηματίας με εστιατόριο «υψηλής γαστρονομίας» στην περιοχή του κέντρου μου λέει: «Δεν είμαστε ακόμη έτοιμοι για ντελίβερι, όμως πάνω σ' αυτό δουλεύουμε γιατί έτσι όπως πάνε τα πράγματα με τον κορωνοϊό, αυτή η κατάσταση θα τραβήξει σε μακρό, οπότε πρέπει όλοι να στραφούμε και σ' αυτό. Φυσικά αλλάζοντας το μενού μας σε κάτι πιο «καθημερινό», ντελίβερι και fine dining δεν έχουν καλές σχέσεις».

Παρόλα αυτά ο **Χριστόφορος Πέσκιας** έστησε το **Different & Different The Box**, ένα μαγικό κουτί μέσα στο οποίο κλείνει όλη τη μαγειρική του τέχνη και στη στέλνει στο σπίτι. Μπορείς να παραγγείλεις στο differentndifferent@gmail.com μέσα από ένα πληθωρικό μενού πιάτα που αγγίζουν την τελειότητα, να τα παραλάβεις αυθημερόν ή να κάνεις παραγγελία 2 μέρες πριν για ένα πιο tailor made μενού, αν θέλεις κάτι ιδιαίτερο. Ο **Άρης Βεζενές**, έχει αρχίσει από το καλοκαίρι την αποστολή του **Ekiben**, το οποίο είναι ένα, και πάλι, κουτί, εμπνευσμένο από τα boxes που πωλούνται στην Ιαπωνία με ατομικά γεύματα. Μέσα του περιέχει όλα τα νόστιμα του **Birdman** που σου έρχονται φτιαγμένα με εξαιρετικές πρώτες ύλες και

στη σωστή θερμοκρασία (fb: ekiben Athens).

Με παραλαβή από το κατάστημα καθώς και με ντελίβερι μπορεί κανείς να γευτεί και τα πιάτα του άλλου του εστιατορίου του **Vezene** (2107232002), πίσω από το Χίλτον. Το διεθνούς φήμης και σούπερ fine dining **Matsuhisa** είναι από τα πρώτα που μπήκαν στον χορό του ντελίβερι και μπορεί να σου στείλει στο σπίτι ένα δείπνο υψηλών προδιαγραφών και μάλιστα με πανάκριβα πολυτελή αυτοκίνητα (www.matsuhisaathens.com).

Η ομάδα των «4», ο **Βαγγέλης Λιάκος**, ο **Σπύρος Λιάκος**, ο **Περικλής Κοσκινάς** και ο **Μάνος Ζουρνατζής** μπορεί να κατέβασαν ρολά στο Base Grill και στο ψαροφαγικό Τραβόλα, διατηρούν όμως ανοιχτά το **Hoocut** (2103240026), προμηθευόντάς μας ακτύπητα σουβλάκια αλλά και την **Cookoovaya** (2107235005), προσφέροντάς 2 μενού «διαφορετικών ταχυτήτων». Το ένα περιλαμβάνει πιάτα του κλασικού μενού του εστιατορίου ενώ ετοιμάζουν να προσφέρουν και ένα πιο «στα μέτρα σου» μενού κατόπιν συνεννόησης και παραγγελίας.

▶ TAKE N BAKE - MARATHOS.GR



▶ FRANKIE





HOUSE OF WINE

ΓΕΥΜΑΤΑ ΓΙΑ ΟΛΗ ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ

Σαν έτοιμος από καιρό δηλώνει και ο **Δημήτρης Χριστοφορίδης** με τα εστιατόριά του **Frankie** και **Nice 'n' Easy**. «Και στα δύο Frankie (frankierestaurant.gr), Κολωνάκι και Νέα Ερυθραία είχαμε ήδη ντελίβερι και στο πρώτο λοκντάουν πήγαμε καλά. Έτσι αποφασίσαμε να προσφέρουμε και το μενού των Nice 'n' Easy (nicenpeasy.gr), σε Κολωνάκι και Κηφισιά με ντελίβερι. Στέλνουμε από το πρωί, πρωινά, χυμούς, brunch και όλα μας τα πιάτα σε συσκευασίες bio κρατώντας όλα τα μέτρα ασφαλείας».

Πρωινά, brunch και πολλά πιάτα προσφέρει και το γνωστό σε όλους **It** (itrestaurant.gr). Με ανοικτό το ντελίβερι αλλά και το κατάστημα της Σκουφιά για on the go, κάθε μέρα από τις 12 το πρωί μέχρι τις 11 το βράδυ, μπορεί να μας προμηθεύσει από καφέ, σάντουιτς, vegan και vegetarian προτάσεις μέχρι πιάτα ημέρας, «έντεχνα» και πειραγμένα, αλλά και πιο καθημερινά όπως φασολάκια κι άλλα λαδερά, κοκκινιστό κρέας που κυρίως ζητάνε οι εργαζόμενοι στα γραφεία του κέντρου.

Το αγαπημένο **Άμα Λάχει** της Καλλιδρομίου (2103845978), προσαρμόζεται κι αυτό στα νέα δεδομένα και με ντελίβερι μπορεί να σου στείλει τα περισσότερα από τα πιάτα του από το πρωί μέχρι το βράδυ. «Εχουμε κάνει το μενού μας πιο "εστιατορικό", δηλαδή όχι μόνο μεζέδες αλλά και πολλά μαγειρευτά όπως σουπες, κόκκορα με κοντρό μακαρόνι, αλλά μεγάλη γκάμα έχουμε και σε πρωινά και brunch, πίτες χωριάτικες, γαλατόπιτες, τηγανίτες, αυγά» μας λέει ο ιδιοκτήτης του **Αλέξανδρος Παπαδόπουλος**.

ΣΤΕΙΛΕ ΜΟΥ ΤΑ ΚΑΛΥΤΕΡΑ

Στις μέρες μας μεγάλη άνθηση γνωρίζουν και όλα εκείνα τα μικρά ή μεγαλύτερα μαγαζιά που μπορούν να σου στείλουν είτε έτοιμο μαγειρεμένο σπιτικό φαγητό για... άμεση απόλαυση είτε τα υλικά για να τα μαγειρέψεις μόνος σου. Μιλώντας με την κυρία **Ελένη Δρόσου** από το **marathos.gr** που χρόνια προμηθεύει με σπιτικό φαγητό όλη την Αθήνα, μαθαίνω πως υπάρχουν έτοιμα φαγητά, ταψιά take n' bake, δηλαδή παραγγέλνεις, σου έρχεται, και το μόνο που έχεις να κάνεις είναι να το ψήσεις να το φας ζεστό ζεστό, αλλά και meal kits όπου ζητάς το φαγητό της αρεσκείας σου, λες και αριθμό μερίδων και σου έρχεται κουτί με όλα τα υλικά μεριδοποιημένα καθώς και οδηγίες ώστε να μαγειρέψεις μόνος σου.

Δόξες μεγάλες κατά πώς φαίνεται ζουν και τα χασάπικα αλλά και τα μανάβικα στις γειτονιές τα οποία τις μέρες του λοκντάουν δεν σταματούν να κάνουν «παραδόσεις κατ' οίκον». Τα μανάβικα μάλιστα έχουν τα περισσότερα εξελιχθεί σε μικρά deli καθώς δεν αρκούνται μόνο στη συνήθη τους μανάβικη, την οποία έχουν εμπλουτίσει ακόμη και με τα πιο δυσχεύετα ζαρζαβατικά -aka παστινάκι, λίστι και ντομάτες «τί-

γρης»-, αλλά πολύ συχνά μπορούν να σε εφοδιάσουν και με λοιπά προϊόντα μικρών παραγωγών, όπως ρύζια, τυριά, κάποια αλλαντικά, ζυμαρικά, φρέσκα αυγά και ψωμιά από όλη την Ελλάδα.

Ο **Στέλιος Χαρκιολάκης**, που διατηρεί το γνωστό στους foodies μανάβικο **Το Μποστάνι** (2177080091) στο Παγκράτι, μας λέει: «Στην προηγούμενη καραντίνα έγινε το σώσε! Μας παίρνανε τηλεφώνω για παραγγελίες από όλη την Αθήνα, μέχρι και από τον Γέρακα! Ντελίβερι ζητάνε συνήθως οι μεγαλύτερες ηλικίες, οι foodies έρχονται από το μαγαζί». Στο Μποστάνι, διάσημο για τη μεγάλη ποικιλία του, θα βρεις από γλυκοπατάτες μέχρι φρέσκο κουρκουμά, εξυπηρετεί με διανομές όλο το Παγκράτι, με ελάχιστη παραγγελία τα €12.

ΚΑΙ ΤΟΥ ΠΟΥΛΙΟΥ ΤΟ ΓΑΛΛ

Και δεν είναι μόνο αυτά. Με ένα τηλεφώνημα ή ένα κλικ στο λάπτοπ μπορείς να παραγγείλεις για το σπίτι χειροποίητο φύλλο για ζύμες, φρέσκα ζυμαρικά για να κάνεις τις δικές σου μακαρονάδες, γοντιακά μαντί, γαλλικά πατέ και φουαγκρά. Το πολύ καλό **Veritable** του Αλαίν Παροντί στο Νέο Ψυχικό (Α. Σικελιανού 8, 2111829109), είναι κάθε μέρα ανοικτό και προσφέρει με take away όχι μόνο τα υπέροχα έτοιμα πιάτα του αλλά και σπιτικά φτιαγμένα σολομό granlax με 3 τρόπους, πατέ, φρούα γκρα, λουκάνικα, σπιτικές τερίν, μουραδέλα αγγιγούρουνου με τρούφες, καταπληκτικά τυριά αλλά και ωραία γαλλικά κρασιά.

Τώρα που είπα κρασιά με χαρά να θυμηθώ και την κουβέντα που είχα με τον **Τάσο Πικούνη** από το επίσης πολύ γνωστό **House & Wine** (www.houseofwine.gr, 2106773315): «Παρότι τα μαγαζιά της εστίασης, που είναι και ο βασικός μας πελάτης, είναι κλειστά, βλέπουμε τεράστια αύξηση από ιδιώτες. Στο πρώτο λοκντάουν είχαμε αύξηση πωλήσεων 45%! Πελάτες που ήρθαν και έμειναν. Εχουμε και φυσικό κατάστημα στο Χαλάνδρι αλλά τώρα η μεγαλύτερη κίνηση γίνεται online. Διαθέτουμε μια τεράστια γκάμα με 850 περίπου ετικέτες ελληνικών κρασιών και άλλες 350 περίπου διεθνείς. Κοντά σε αυτά και πολλά ποτά, αποστάγματα, πολλά και σπάνια ούισκι».

Αυτά λοιπόν, και σίγουρα η προσπάθεια όλων είναι τεράστια ώστε και σε μας να μη λείψει τίποτα αλλά και οι συναφείς επιχειρήσεις να συνεχίσουν να ζουν περιμένοντας τις καλύτερες μέρες. Και να σκεφτούμε μάλιστα ότι δεν έχουν έρθει τα Χριστούγεννα και τα ρεβεγιόν, όπου πολύ θα ήθελα να μας έβλεπα όλους έξω αλλά κάτι με κάνει να αμφιβάλλω, και φαντάζομαι ότι τότε είναι που θα δούμε τους πάντες να μας στέλνουν τα πάντα κατ' οίκον... Τρέχω μάλιστα να παραγγείλω γιατί μαθαίνω ότι βγήκαν τα πρώτα χριστουγεννιάτικα γλυκά, μελομακάρονα και κουραμπιέδες και άλλα πολλά, και ο φίλος μου **Στέλιος Παρλιάρος** με τη **Sweet Alchemy** του στέλνει κι αυτός ντελίβερι και σε λίγη ώρα θα τα έχω στο σπίτι! **A**



ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΣ ΠΕΣΚΙΑΣ - DIFFERENT BOX



ΑΛΛΑ ΓΚΡΕΚ



ΤΟ ΜΠΟΣΤΑΝΙ

AUTONOVOICE

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΟΣ ΘΩΜΑΣ Κ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ

Ο ηλεκτρισμός είναι η νέα θρησκεία στην αυτοκίνηση και ο αποδημών προ πολλού Νικόλα Τέσλα είναι ο πολιούχος άγιός της...



EDITORIAL

ON THE ROAD AGAIN

Παρακολουθώ από κοντά τα τεκταινόμενα του εξηλεκτρισμού στο global automotive field και αισθάνομαι σαν την εποχή που ο Χριστιανισμός σαν η νέα θρησκεία ισοπέδωνε στο διάβα του τα πάντα. Ακόμα και τις φωνές διαμαρτυρίας ότι καταργεί δεδομένα, ανατρέπει την ημερήσια επόπαιξη της λίμνης, ακόμα και ότι καταστρέφει. Και παρατηρώ και σήμερα το τι γίνεται με την ηλεκτροκίνηση. Μία θύελλα, που προηγουμένω της δεν έχει υπάρξει, η οποία παρασέρνει και κονιορτοποιεί στο διάβα της αντιδράσεις για το πόσο πράσινη είναι, για το πόσο πραγματικά αποδοτική στην οδηγική ευχαρίστηση, αλλά και για το πόσο –ούσα σε νηπιακή κατάσταση ακόμη– μπορεί να μας δώσει απρόσκοπτα την ελευθεριότητα των μετακινήσεων που ευαγγελίστηκε και αφειδώς πρόσφερε το

αυτοκίνητο ως ανακάλυψη στη ζωή του ανθρώπου.

Είναι λογικό ότι πολλά δεν είναι καλώς κρινόμενα, το ethical code πολλών οργανισμών θα δοκιμασθεί –κυρίως στον τρόπο εξόρυξης και εκμετάλλευσης των σπάνιων γαιών– η αυτονομία ακόμα υπόσχεται αλλά χρειάζεται δουλειά για να πείσει και διάφορα άλλα που, όπως συμβαίνει σε κάθε νέα (;) ανακάλυψη, περνάνε από συμπληγάδες αμφισβητήσεων.

Για τον δε προβληματισμό για το πόσο μπορεί να εξαπλωθεί σε ολική παγκόσμια κλίμακα η ηλεκτροκίνηση και αν μπορεί να βρεθεί ακόμα και στο πιο απομονωμένο χωριό της Ινδίας, υπάρχει η απάντηση. Η οποία είναι πολύ εύκολη και «εφιαλτική» για τους διώκτες των πνιίων.

Πρόσφατα, εν έτη 2020, βρέθηκα στην ορεινή Ναυπακτία στα σύνορα με Ευρυ-

τανία και Φωκίδα. Ξέρετε ότι ένα μεγάλο εμβαδόν πολλών τετραγωνικών χιλιομέτρων δεν έχει πρατήριο υγρών καυσίμων; Μάλιστα σε τέτοια έκταση που κάτοικοι ή επισκέπτες ζουν με το άγχος της έλλειψης βενζίνης ή diesel. Και όμως! Δείτε κάτι ενδιαφέρον: Κανένα χωριό, όσο ορεινό κι αν είναι στην Ελλάδα, αλλά και στο συντριπτικό σε επίπεδο γεωγραφικής κάλυψης μέρος της γης, δεν είναι χωρίς ρεύμα! Που σημαίνει ότι με λίγους ταχυφορτιστές και μερικά wallbox και εξελεγχμένες μπαταρίες σε αυτονομία, το άγχος της μετακίνησης θα είναι ανύπαρκτο.

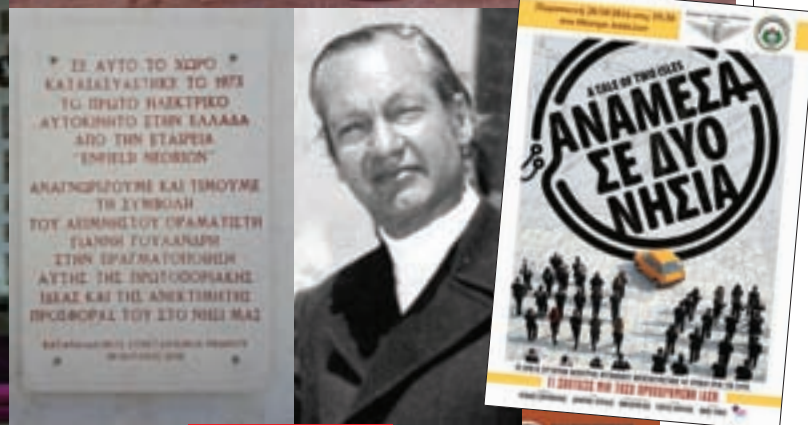
Ναι, λοιπόν. Ο εξηλεκτρισμός είναι η νέα θρησκεία της αυτοκίνησης και έχει και τον αδιαμφισβήτητο άγιό της. Μένει να βρούμε ημερομηνία εορτασμού...



Η ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ ΠΕΡΑΣΕ ΚΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, ΑΛΛΑ ΔΕΝ ΕΜΕΙΝΕ ΓΙΑ ΠΟΛΥ

Ματιές στα ορόσημα της ηλεκτροκίνησης και πώς αυτή έκανε κι ένα περιπετειώδες πέρασμα και από τη χώρα μας

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Το Enfield 8000 υπήρξε το πρώτο σύγχρονο ηλεκτρικό αυτοκίνητο ευρείας παραγωγής παγκοσμίως. Υπό συνθήκες, θα μπορούσε να είχε αλλάξει τη βιομηχανική μοίρα της Ελλάδας. Αλλά είχε την ατυχία να μη συναντήσει οραματιστές σαν τον ιδρυτή του στην άλλη πλευρά της όχθης...



Για να έχει νόημα ο τίτλος και το lead μας, να ξεκινήσουμε με την καταγεγραμμένη γενική ιστορία της ηλεκτροκίνησης. Κατά τις γραφές, τα ηλεκτρικά οχήματα εμφανίστηκαν για πρώτη φορά στα μέσα του 19ου αιώνα και μάλιστα είχαν απασχολήσει αρκετά το κοινό, μια και ένα ηλεκτρικό όχημα διατηρούσε το ρεκόρ ταχύτητας εδάφους έως το 1900. Το υψηλό κόστος όμως, η χαμηλή τελική ταχύτητα και η μικρή αυτονομία ηλεκτρικών οχημάτων μπαταρίας, σε σύγκριση με τα οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης του 20ού αιώνα, οδήγησαν σε παγκόσμια μείωση της χρήσης τους ως ιδιωτικού χαρακτήρα οχήματα. Όμως, τα ηλεκτρικά οχήματα συνέχισαν να χρησιμοποιούνται με τη μορφή εξοπλισμού για φορτοεκφόρτωση και μεταφορά εμπορευμάτων και δημόσιων μεταφορών – ιδίως σιδηροδρομικών οχημάτων.

Στις αρχές του 21ου αιώνα, το ενδιαφέρον για ηλεκτρικά και άλλα οχήματα εναλλακτικών καυσίμων έχει αυξηθεί λόγω της αυξανόμενης ανησυχίας για τα προβλήματα που σχετίζονται με τα οχήματα με υδρογονάνθρακες, συμπεριλαμβανομένης της ζημιάς στο περιβάλλον που προκαλείται από τις εκπομπές των ρύπων τους, αλλά και τις ραγδαίες βελτιώσεις στην τεχνολογία ηλεκτρικών οχημάτων.

Από το 2010, οι συνδυασμένες πωλήσεις όλων των ηλεκτρικών αυτοκινήτων και των φορτηγών κοινής ωφέλειας έφτασαν το 1 εκατομμύριο μονάδες που παραδόθηκαν παγκοσμίως μέχρι τον Σεπτέμβριο του 2016, και έφτασαν τα 3,3 εκατομμύρια μονάδες τον Δεκέμβριο του 2018. Ας δούμε εδώ κάτι ενδιαφέρον: Ο παγκόσμιος λόγος μεταξύ των ετήσιων πωλήσεων ηλεκτρικών αυτοκινήτων μπαταρίας και υβριδικών plug-in αυξήθηκε

από 56:44 το 2012 σε 74:26 το 2019. Από τον Μάρτιο του 2020, το Tesla Model 3 είναι το ηλεκτρικό επιβατικό αυτοκίνητο με τις καλύτερες πωλήσεις όλων των εποχών, με πάνω από 500.000 μονάδες.

Το ελληνικό δαιμόνιο

Πάντα θα υπάρχει τέτοιο και θα απαντάται σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης επειδή ακριβώς οι Έλληνες κουβαλάνε μέσα τους μίξη στοιχείων από Αριστοφάνη και Περικλή μέχρι και Μέγα Αλέξανδρο.

Η παρατολμία, το ρίσκο, η ξεροκεφαλιά, ο φθόνος, η βλακεία, και εντέλει η χαιρεκακία είναι στοιχεία που εμπεριέχονται στο εγχείρημα της κατασκευής ηλεκτροκίνητων οχημάτων. Οι αναφορές πάρα πολλές, τα άρθρα που έχουν γραφτεί για αυτό και τα ντοκιμαντέρ είναι αρκετά για να σας δώσουν πλήρη εικόνα για την προσπάθεια κατασκευής του **Enfield-Neorion 8000** στη Σύρο. Δεν θα μπω σε λεπτομέρειες γιατί έχω την εντύπωση ότι έχουν ειπωθεί πολλά για την απόπειρα του αείμνηστου εφοπλιστή **Γιάννη Γουλιανδρή** να δημιουργήσει εργοστάσιο παραγωγής ηλεκτροκίνητων οχημάτων στη Σύρο στις αρχές της δεκαετίας του '70.

Όπως πληροφορούμαστε από τις πλούσιες αναφορές σχετικά με το θέμα, στο διαδίκτυο, το Enfield-Neorion 8000 υπήρξε το πρώτο σύγχρονο ηλεκτρικό αυτοκίνητο ευρείας παραγωγής παγκοσμίως. Διέθετε εξαιρετική αεροδυναμική (με συντελεστή οπισθέλκουσας 0,29), μια και ο αεροδυναμικός συντελεστής του ήταν μικρότερος κι από μοντέλα της Porsche! Είχε καλαίσθητο σχεδιασμό, το πλαίσιο του ήταν αλουμινένιο (ενάντια στη διάβρωση), ενώ τα στάνταρ εσωτερικής σχεδίασης ήταν παρόμοια με τη Rolls Royce (π.χ.

δερμάτινα καθίσματα). Κυκλοφόρησαν δε δύο εκδόσεις του μοντέλου: το «Bicini» και το «Miner». Οι εκδόσεις Bicini και Miner ήταν ελληνικής σχεδίασης από τον σχεδιαστή Γ. Μιχαήλ, στηριζόμενες στα ίδια ηλεκτρομηχανολογικά μέρη, όμως ποτέ δεν πέρασαν από έλεγχο crash test. Το πρώτο αυτοκίνητο το οποίο κατασκευάστηκε στη Σύρο κυκλοφόρησε τον Οκτώβριο του 1973.

Όλα τα E8000 προωθήθηκαν στο Ηνωμένο Βασίλειο. Όπως πληροφορούμαστε από σωρεία άρθρων που αναζητήσαμε και βρήκαμε, η επίσημη αιτία που δεν έλαβε ποτέ έγκριση για την κυκλοφορία τους στην Ελλάδα ήταν η αδυναμία φορολόγησής τους... Τα στελέχη της εταιρείας έκαναν φιλότιμες προσπάθειες προώθησης της κυκλοφορίας τους και στην Ελλάδα, αλλά δεν υπήρξε απάντηση από πλευράς δημοσίου όσον αφορά τη φορολόγησή τους. Μάλιστα είχε γίνει κρούση σε εταιρείες του δημοσίου και την Ολυμπιακή Αεροπορία. Αλλά δεν ευδοχώθηκε ποτέ τέτοιο πλάνο, και ξεμείναμε με τις φωτογραφίες από τις σχετικές διαφημίσεις της εποχής...

Το υψηλό κόστος κτήσης του αυτοκινήτου, η μειωμένη αυτονομία του αλλά και η μεταβατική περίοδος από τη Χούντα στη Μεταπολίτευση ήταν οι κύριοι ανασταλτικοί παράγοντες που οδήγησαν στο λουκέτο του εργοστασίου του Enfield 8000.

Το πολιτικοοικονομικό παρασκήνιο, ωστόσο, κάνει λόγο για μία αντίφαση όσον αφορά την περίοδο παραγωγής και το ευρύτερο οικονομικό πλαίσιο της εποχής. Η περίοδος της κρίσης του πετρελαίου θα φάνταζε ιδανική για την ανάπτυξη ενός ηλεκτροκίνητου αυτοκινήτου. Και σε αυτό στόχευε ο Γουλιανδρής. Ωστόσο η κύρια επιχειρηματική δραστηριό-

τητα του εφοπλιστή ήταν τα τάνκερ, κάτι που ενδεχομένως να τον έφερε σε κόντρα με το πετρελαϊκό λόμπι. Και όταν έπρεπε να διαλέξει η πλάστιγγα να έγρειρε προς τα καύσιμα.

Ένα Enfield 8000 το οποίο αναζητήσε και βρήκε στη Βρετανία ο κ. Αλέξανδρος Μαρτζίδης που το ανακατασκεύασε με δικές του συντοπιστικές ενέργειες, και πλέον υπάρχει στο Βιομηχανικό Μουσείο Ερμούπολης.

Επιμύθιο

«Τι είχες Πάννη, τι είχα πάντα»... Αυτή είναι η πορεία μας ως έθνος. Πυροβολούμε τα πόδια μας μόλις δούμε κάποιος συμπατριώτης μας να δημιουργεί. Προσχήματα, βλακεία, ευθυνοφοβία, κολλημένα συνδικαλιστικά μυαλά, γραφειοκρατία, ασχετοσύνη και εντέλει γενική απροθυμία των κυβερνήσεων να δώσουν σάρκα και οστά σε μεγαλεπήβολα εγχειρήματα που έγιναν σε αυτό τον τόπο. Μια ματιά για το πόσα εργοστάσια συναρμολόγησης υπήρχαν στην Ελλάδα και γιατί σήμερα δεν υπάρχει κανένα, θα είναι αρκετή να κατανοήσει κανείς ότι ένας συνδυασμός των παραπάνω λόγων ήταν η αιτία να καθούσαν από τη χώρα μας δεκάδες τέτοια εργοστάσια.

Και για τους λόγους που τα διώξαμε εμείς, για αυτούς τους λόγους τα «αγκάλιασε» η Τουρκία, άλλες βαλκανικές χώρες, μέχρι και η Σλοβενία... Κλείνοντας θα σας προτείνω να αναζητήσετε στο Cosmote TV Plus την ταινία του συναδέλφου Μιχάλη Σταυρούπουλου «*Ανάμεσα σε δύο νησιά: Το ηλεκτρικό αυτοκίνητο της Σύρου*» και το σχετικό άρθρο του κ. Παναγιώτη Κουλουμπή στο διαδίκτυο, μια και αμφότερα χαρακτηρίζονται από τη σφαιρική, αμερόληπτη αλλά και αναλυτική προσέγγιση. **Α**

PEUGEOT USED CAR SELECTIONS

Επιλεγμένα Μεταχειρισμένα PEUGEOT σαν καινούργια
εντός 5ετούς εργοστασιακής εγγύησης.



Δωρεάν έξοδα μεταβίβασης & τελών κυκλοφορίας
Πιστοποιημένος έλεγχος ασφαλείας 20 ζωτικών σημείων
Δυνατότητα ανταλλαγής του παλιού σας αυτοκινήτου
Εντός 5ετούς εργοστασιακής εγγύησης
Σε όλες τις εκθέσεις του δικτύου Επίσημων Διανομέων Peugeot



ΜΟΤΙΟΝ & ΕΜΟΤΙΟΝ

PEUGEOT

ΕΠΙΣΗΜΟ ΔΙΚΤΥΟ PEUGEOT: ΑΤΤΙΚΗ / ΑΥΤΟ ΜΠΕΣΙΚΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑ - ΓΚΑΛΛΟ ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ & ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΑΥΤΟΟΝΕ ΜΑΡΟΥΣΙ - AVENUE ΚΑΛΛΙΑΝΤΑΣΗΣ ΓΛΥΦΑΔΑ & ΑΛΙΜΟΣ - ΚΟΥΤΛΑΣ CARS ΜΟΣΧΑΤΟ - RIVIERE ΧΑΝΙΑΔΑΚΗΣ ΑΘΗΝΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ / ΑΔΑΜΙΔΗΣ ΚΑΛΟΧΩΡΙ - ΓΙΑΝΝΙΡΗΣ ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ & ΠΥΛΑΙΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ - ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ / ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΤΖΗΜΟΠΟΥΛΟΣ ΚΟΖΑΝΗ - ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΣΕΡΡΕΣ - TRADE CAR ΒΟΓΙΑΤΖΑΚΗΣ & ΧΑΤΖΗΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΔΡΑΜΑ - ΑΦΟΙ ΙΩΑΝΝΙΔΗ ΚΑΒΑΛΑ - ΚΑΡΑΤΣΟΡΗΣ ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ - ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ / ΑΥΤΟ ΚΥΡΚΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΡΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑ - ΚΑΝΙΣΤΡΑΣ ΠΑΤΡΑ - ΛΟΥΜΙΤΗΣ ΠΥΡΓΟΣ - ΚΟΥΡΤΗΣ ΑΡΓΟΣ - ΣΤΕΡΕΑ / ΚΑΤΣΙΑΝΑΚΗΣ 1ο ΧΛΜ ΑΓΡΙΝΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ - ΑΥΤΟΚΑΡ ΚΑΡΕΛΛΗΣ ΛΑΜΙΑ - ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΛΙΒΑΔΕΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΙΑ / ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΔΟΥ ΒΟΛΟΣ - ΘΕΜΕΛΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑ - ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΛΑΡΙΣΑ - ΣΙΩΚΗΣ ΤΡΙΚΑΛΑ - ΗΠΕΙΡΟΣ / CITY CARS ΙΩΑΝΝΙΝΑ - ΧΡΙΣΤΟΦΙΔΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΑΙΓΑΙΟ / ΠΑΡΑΣΚΕΥΑ ΡΟΔΟΣ - ΜΥΡΣΙΝΙΑΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΚΑΤΣΟΥΡΗΣ ΣΑΜΟΣ - ΙΟΝΙΟ / CORFU GENESIS ΚΕΡΚΥΡΑ - ΠΑΣΤΡΑΣ ΖΑΚΥΝΘΟΣ - ΚΡΗΤΗ / ΜΥΛΩΝΑΚΗΣ ΧΑΝΙΑ - BEST CARS ΤΖΕΔΑΚΗΣ ΡΕΘΥΜΝΟ - ΤΗΛΕΜΑΧΟΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟ - ΦΡΟΝΙΜΑΚΗΣ ΑΓΙΟΣ ΝΙΚΟΛΑΟΣ - ΘΡΑΚΗ / ΚΕΡΑΜΙΤΣΗΣ ΚΟΜΟΤΗΝΗ - ΓΙΑΚΑΤΗΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ - ΜΗΤΣΟΛΙΔΗΣ & ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ ΟΡΕΣΤΙΑΔΑ

smart EQ Fortwo

We are all electric!

Με τη φράση «*We are all electric*», η **smart** μας συστήνει την έκδοση **EQ**, που πρωτοπορεί για ακόμα μια φορά. Πιο ανεξάρτητο, ανανεωμένο, φουτουριστικό και «καθαρό» από ποτέ, μια και διατίθεται πλέον μόνο σε ηλεκτροκίνητες εκδόσεις καταργώντας τους κινητήρες εσωτερικής καύσης.

Της **Ελένης Χελιώτη**

Κλείστε τα μάτια σας και σκεφτείτε ένα αυτοκίνητο πόλης... πώς το οραματιζόσαστε; Μικρό, ευέλικτο, γρήγορο, cute, κομψό; Δεν χρειάζεται να το πείτε. Σκέφτεστε ήδη το **smart**: ένα αστικό σύμβολο. Ένα αυτοκίνητο σταθμό στους πολυσύχναστους, θορυβώδεις, λατρεμένους δρόμους της Αθήνας μας. Ένα αυτοκίνητο που πρωτοπόρησε όταν για πρώτη φορά κόσμησε την πόλη μας, πρωτοπορεί για ακόμα μια φορά καθότι, πιο ανεξάρτητο, ανανεωμένο, φουτουριστικό και «καθαρό» από ποτέ, τα νέας γενιάς Fortwo και Forfour διατίθενται πλέον μόνο σε ηλεκτροκίνητες εκδόσεις καταργώντας τους κινητήρες εσωτερικής καύσης.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΥΝΑΙΣΘΗΜΑΤΩΝ

Πάντα αναζητούσα συνδυασμούς που δεν έβρισκα! Ομορφιά, πρακτικότητα, ευελιξία, άνεση, ευφάνταστο και λειτουργικό περιβάλλον, επιδόσεις... Ξεκίνησα και εγώ την πορεία μου αναζητώντας το φαινομενικά ανύπαρκτο. Τελικά αποδείχθηκε ότι δεν κυνηγούσα μάγισσες, γιατί η **smart**, εισάγοντάς με στην εποχή της ηλεκτροκίνησης, μου έδωσε σε μια άκρως ανανεωμένη και καλαίσθητη συσκευασία, όλα όσα αναζητούσα. Τώρα αναζητώ κάτι άλλο... Προσχήματα και δικαιολογίες για να καθυστερήσω να φτάσω στον εκάστοτε προορισμό μου: στο σπίτι, στους φίλους μου, στη δουλειά μου, στα μαγαζιά... για να οδηγώ το **smart** μου όσο περισσότερο γίνεται. Για να απολαμβάνω όλα όσα έψαχνα, και όλα όσα πλούσια προσφέρει το μικρό μου θαύμα. Αναρωτιέμαι πόσοι άλλοι βρίσκονται σαν και μένα σε όλο τον κόσμο, γιατί δεν εξηγείται αλλιώς. Όσοι από εμάς ψάχναμε όλα αυτά τα στοιχεία μαζί θα πρέπει τηλεπαθητικά να μεταφέραμε τις επιθυμίες μας στη **smart**, η οποία μας «άκουσε» και μπόρεσε να κάνει την ευχή μας πράξη. Τη φαντασία μας, πραγματικότητα.

Οι νύχτες μου πια φωτίζονται διαφορετικά: το νέο **Smart** φωτίζει τις διαδρομές με διαρκή αλλαγή της εικόνας των πίσω φώτων, ανάλογα με την απόσταση και τη γωνία που έχει ο εξωτερικός παρατηρητής από το αυτοκίνητο. Νέα και κοινά

είναι τα πίσω φωτιστικά σώματα που ειδικά στις ακριβές εκδόσεις τους με πυκνές φωτοδιόδους δημιουργούν ένα αισθητικό και οπτικό αποτέλεσμα βγαλμένο απευθείας από κάποιο μελλοντικό concept.

Πιο σημαντικό όμως όλων είναι η ασφάλεια, αυτή που μας επιτρέπει να απολαμβάνουμε όλα τα υπόλοιπα χωρίς άγχος και ανησυχία. Εκτός από τους αερόσακους οδηγού και συνοδηγού, όλα τα νέα μοντέλα **smart** διαθέτουν επίσης αερόσακο γονάτων για τον οδηγό, δύο αερόσακους λεκάνης/θώρακα στις πλάτες καθισμάτων οδηγού και συνοδηγού, αερόσακους κεφαλής στην επένδυση πόρτας και ενεργή υποβοήθηση πέδησης.

ΟΔΗΓΩΝΤΑΣ

Η ηλεκτροκίνητη οδηγική εμπειρία ανοίγει μια νέα διάσταση στην οδηγική απόλαυση, ενώ ο σχεδόν αθόρυβος ηλεκτροκίνητος φροντίζει ώστε τίποτα να μην επηρεάζει την οδηγική απόλαυση.

Το νέο, αμιγώς ηλεκτροκίνητο **smart** κινεί ένας ηλεκτροκίνητος μέγιστης απόδοσης 82 ίππων (60 kW) και ροπή 160 Nm, η κίνηση μεταφέρεται άμεσα στους πίσω τροχούς, ενώ η τελική ταχύτητα περιορίζεται ηλεκτρονικά στα 130 χλμ./ώρα. Στο φλέγον θέμα της αυτονομίας, η ονομαστική τιμή είναι 159 χλμ. κατά NEDC (133 χλμ. σε κύκλο WLTP), ενώ το έξυπνο cruise control και το σύστημα πλοήγησης που με μοτίβο ημιαυτόνομης οδήγησης κάνει το **smart** να φρενάρει όποτε μπορεί για ανάκτηση ενέργειας μέσω της πέδησης. Σύμφωνα με τα στοιχεία που αντλώ από το αρχείο μου, γνωρίζω ότι το **smart EQ fortwo** έχει κατανάλωση ρεύματος σε μικτό κύκλο: 19,3-17,0 kWh/100 χλμ και εκπομπές CO2 σε μικτό κύκλο: 0 γρ/χλμ.

Τέλος, όταν με το καλό επιστρέψω στο σπίτι ή το πρωί στο γραφείο μου, θα ασχοληθώ με τη φόρτισή του. Μπελάς; Όχι καλέ... Τα νέα **smart** μπορούν να φορτιστούν και με ταχυφόρτιστή 22 kWh που επιτρέπουν φόρτιση από το 10% μέχρι το 80% σε 40 λεπτά ανάλογα με την παροχή του δικτύου, ενώ σε οικιακό δίκτυο ένα 6ωρο είναι αρκετό για να γεμίσουν οι μπαταρίες ιόντων λιθίου ενεργειακής χωρητικότητας 17,6 kWh. Εναλλακτικά είναι διαθέσιμο και το οικιακό wallbox των 4,6 kW που μπορεί να φορτίσει από 10%-80% σε τριετήμιση ώρες. ●

Η **smart**, εισάγοντάς με στην εποχή της ηλεκτροκίνησης, μου έδωσε σε μια άκρως ανανεωμένη και καλαίσθητη συσκευασία, όλα όσα αναζητούσα. Τώρα αναζητώ κάτι άλλο... Προσχήματα και δικαιολογίες για να καθυστερήσω φτάσω στον εκάστοτε προορισμό μου: στο σπίτι, στους φίλους μου, στη δουλειά μου, στα μαγαζιά... για να οδηγώ το **smart** μου όσο περισσότερο γίνεται.







Ένας «Αλφίστα» στη χώρα της πρίζας!

Η τελειότητα δεν είναι χαρακτηριστικό της ανθρώπινης φύσης. Και γω άνθρωπος είμαι, γιατί να είμαι τέλειος; Σίγουρα εν μέσω οικονομικής δυσπραγίας και του Save the Earth παροξυσμού, μοιάζω με τη μύγα μες στο γάλα επιμένοντας να κάνω κατάθεση ψυχής άπαξ εβδομαδιαίως στο βενζινάδικο. Του **Σπύρου Σκουφιά**, χειρουργός ουρολόγος



-Καλημέρα αφεντικό. Γέμισέ το...
-Πάλι, ρε γιατρέ; Πολύ καίει το εργαλείο. Θα σε βάλει φυλακή!

-Και τι ήθελες να κάνω; Να τα τρώω στον τζόγο; Καλύτερα να μου τα τρώει η γριά Ιταλίδα...

-Πάρε ένα καινούριο από αυτά τα ηλεκτρικά να γλιτώσει το πορτοφόλι σου, να γλιτώσουμε και εμείς από τη σκατόφρατσα σου κάθε βδομάδα...

Και κάπως έτσι οι διπλωματικές μου σχέσεις με τον αντιπαθητικό βενζινά διακόπηκαν μια και καλή. Να σας πω την αλήθεια ποτέ δεν τον χώνεψα τον τύπο, κοίταζε το Alfa με ένα βλέμμα που αναρρωτιόμουν συνεχώς πόσες γαλάζιες χάντρες χρειαζόταν να προμηθευτώ για να αποκρούσω το μάτιασμα... Που θα μου πει εμένα ότι καίει πολύ το καμάρι μου. Λες και δεν το ήξερα από μόνος μου.... Βρε λες; Στην εποχή της ηλεκτροκίνησης, των υβριδικών παντός τύπου, της εξοικονόμησης ενέργειας, της προστασίας του περιβάλλοντος, εγώ εξακολουθώ να κυκλοφορώ με το βενζινοβόρο θηριάκι που μόλις κολλήσει στην κίνηση ή κινηθεί λιιίγο πιο σβέλτα, ο δείκτης της βενζίνης παίρνει φόρα, φόρα κατηφόρα.

Κοιτώντας τα πράγματα αντικειμενικά και αναλύοντας τα δεδομένα, η πραγματικότητα μπορεί να με κολλήσει στον τοίχο. Έπρεπε ήδη να το είχα στείλει για απόσυρση, ανακύκλωση, scrap και αποτέφρωση, και να έχω πάρει σβάρνα τις αντιπροσωπείες συλλέγοντας φυλλάδια και προσφορές για τον διάδοχο. Έναν διάδοχο που σίγουρα θα είναι πιο οικονομικός στη χρήση, λιγότερο απαιτητικός στη συντήρηση, φιλικότερος προς το περιβάλλον και σίγουρα πιο αποδεκτός από τον κοινωνικό μου περίγυρο (και το υπουργείο και την εφορία επίσης). Ο βασιλιάς πέθανε, ζήτω ο βασιλιάς! Αμ δε...

Η τελειότητα δεν είναι χαρακτηριστικό της ανθρώπινης φύσης. Και γω άνθρωπος είμαι,

γιατί να είμαι τέλειος; Δεν αναφέρομαι σε τάσεις αυτοκαταστροφής, αλλά σε απλές αδυναμίες. Σίγουρα εν μέσω οικονομικής... δυσπραγίας και του save the earth παροξυσμού, μοιάζω με τη μύγα μες στο γάλα επιμένοντας να κάνω κατάθεση ψυχής άπαξ εβδομαδιαίως στο βενζινάδικο. Η μυρωδιά της αμόλυβδης, το γουργουρητό του ρελαντί, το ουρλιαχτό κοντά στον κόφτη είναι ερεθίσματα που δεν προτιθέμαι να απωλέσω, τουλάχιστον όσο δεν είναι ποινικά κολάσιμα. Μετά βλέπουμε... Πες με οπισθοδρομικό, παλιομοδίτη ή αρχαιολάγνο. Πες με περιβαλλοντικά ανάλγητο. Δεν θα το πάρω προσωπικά....

Μεγάλωσα στη χρυσή δεκαετία του '90, τότε που το μωβ χαρτονόμισμα με τον Γεώργιο Παπανικολάου γέμιζε δυο ντεπόζιτα και μένανε και ρέστα για διόδια, καφέδες και τυρόπιτα για τον δρόμο. Θυμάμαι τον εαυτό μου να περιμέ-

νει καρφωμένος στο παράθυρο της κουζίνας μέχρι να δει την κόκκινη 75 Turbo του θείου να στρίβει από τη γωνία και να κουτροβαλάω τη σκάλα για την καθιερωμένη κυριακάτικη βόλτα. Θυμάμαι τις άπειρες βόλτες χωρίς προορισμό και σκοπό με το κυπαρισί Fiat Tipo, όταν πρωτοέπιασα το δίπλωμα οδήγησης στα χέρια μου και το 1400άρι Φιατάκι έμοιαζε Maserati στα μάτια μου. Τότε, που ως φοιτητής έκοβα από πάντου, μόνο για να βάζω βενζίνες.... Τότε που άρχισαν τα δύσκολα, τότε που η οικονομική κρίση έκοβε περιττά έξοδα και χαρακτήριζε πολυτέλειες πράγματα αυτονομία ως εκείνη τη στιγμή και γω έκανα δυο δουλειές για να ταϊζω και να συντηρώ το όχημα. Τώρα πλέον, σχεδόν 15 χρόνια μετά, μπορώ να πω με σιγουριά

πως όσο τα αναλογικά όργανα της Spider μου φτιάχνουν τη μέρα, όσο τα ρετρό χειριστήριά της με κάνουν να χαμογελάω και όσο το στροφάλισμα του βενζινοβόρου μοτέρ της διεγείρει τα επινεφρίδιά μου, τόσο εγώ θα επιμένω να τη φουλάρω 100άρα και να ανακαλύπτω λόγους για περισσότερη οδήγηση.

Η ζωή είναι γεμάτη σταυροδρόμια και επιλογές. Επιλογές που θα σε δικαιώσουν ή που θα σε κάνουν να μετανιώνεις την ώρα και τη στιγμή...

Ζυγίζεις τα θέλω και τα μπορώ σου και διαλέγεις ποια οδό θα ακολουθήσεις.

Και αφού το διαβολάκι με τη μάνικα της αμόλυβδης στο χέρι συνεχίζει να με τσιγκλάει χαμογλώντας χαιρέκακα, εγώ δεν έχω άλλη επιλογή από το να επιμένω να στηρίζω την επιλογή μου. Η εικοσάχρονη πλέον κατάμαυρη Ιταλίδα μου (μην κάνεις ατυχείς συνειρμούς, αν ήταν γυναίκα θα είχε βγει στη σύνταξη και όχι πρόωρη) αποτελεί μονόδρομο. Με συγκινεί, με ταλαιπωρεί, με τσαντίζει, με πληγώνει οικονομικά, με απογειώνει, με κάνει να μη βαριέμαι ποτέ! Μου δημιουργεί συναισθήματα, χαρούμενα ή όχι λίγη σημασία έχει για μένα... Δεν είναι άχρωμη, δεν είναι τέλεια, αλλά για μένα είναι η ομορφότερη του κόσμου. Είτε πηγαίνοντας αζημέρωτα νυσταγμένος στη δουλειά, είτε ταξιδεύοντας

Η μυρωδιά της αμόλυβδης, το γουργουρητό του ρελαντί, το ουρλιαχτό κοντά στον κόφτη είναι ερεθίσματα που δεν προτιθέμαι να απωλέσω, τουλάχιστον όσο δεν είναι ποινικά κολάσιμα. Μετά βλέπουμε.... Πες με οπισθοδρομικό, παλιομοδίτη, αρχαιολάγνο. Πες με περιβαλλοντικά ανάλγητο. Δεν θα το πάρω προσωπικά...

στην Εθνική, είτε στρίβοντας σβέλτα τον έρμη Μπράλο με κάνει να τη θέλω ακόμα πιο πολύ. Μέχρι το επόμενο βενζινάδικο που θα σταματήσω για να σβήσω τη δίψα της!

Μια ζωή βάζω βενζίνες... Αξίζει; Definitely YES, που λένε και στο χωριό μου.

-Αφεντικό, γέμισέ το! **A**



SKODA OCTAVIA GRAND COUPE**Η καλύτερη Octavia όλων των εποχών!**

Ένα συναρπαστικών χώρων οικογενειακό coupe με μοντέρνα σχεδίαση και καινοτόμες τεχνολογίες, διαθέσιμο από plug-in υβριδικά και ήπια υβριδικά (mild hybrid) κινητήρια συστήματα, μέχρι κινητήρες βενζίνης, πετρελαίου και φυσικού αερίου!

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Για τη Skoda, η Octavia ως best seller έχει τεράστια σημασία. Γι' αυτό και αναδιαμόρφωσε πλήρως το μοντέλο, με αποτέλεσμα σύμφωνα με την τσέχικη εταιρεία να είναι η καλύτερη Octavia όλων των εποχών, όντας ακόμα πιο ευρύχωρη, πρακτική και ακόμη πιο ασφαλής από ποτέ άλλοτε.

ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ

Εξωτερικά, η Octavia Grand Coupe παρά τις μεγάλες της διαστάσεις δείχνει πολύ αρμονική και δυναμική, ενώ παράλληλα, το κουπέ σχήμα εξασφαλίζει άριστη αεροδυναμική, η οποία με την σειρά της παίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομική κλίμακα του μοντέλου το οποίο είναι ακόμα μεγαλύτερο σε σχέση με το προηγούμενο. Η χωρητικότητα του πορτμπαγκάζ της Grand Coupe έχει χωρητικότητα 600 λίτρα, 10 περισσότερα από την προηγούμενη γενιά, τιμή απόλυτα εντυπωσιακή!

Η νέα σχεδιαστική γλώσσα της Skoda, ορίζει τη νέα φιλοσοφία στο εσωτερικό το οποίο συνδυάζει μεγάλους χώρους και εξαιρετική λειτουργικότητα με υλικά υψηλής ποιότητας και έξυπνες λεπτομέρειες.

Στο ολοκαίνουργιο εσωτερικό, η νέα Octavia διαθέτει νέο τιμόνι με δύο ακτίνες, προαιρετικά θερμαινόμενο. Αν παραγγελθεί ως πολυλειτουργικό, διαθέτει νέα κομπιά ελέγχου και κυλιόμενους διακόπτες που επιτρέπουν τον χειρισμό συνολικά 14 διαφορετικών λειτουργιών, με τον οδηγό να έχει πάντα τα χέρια του στο τιμόνι.

Ο επανασχεδιασμένος πίνακας οργάνων είναι αρ-

θρωτός και υλοποιείται σε διαφορετικά επίπεδα, με μία μεγάλη, ελεύθερη κεντρική οθόνη. Παράλληλα, νέα και μαλακά υλικά προσδίδουν στο εσωτερικό μία premium αύρα. Ο νέος περιβαλλοντικός -ambient- φωτισμός LED φωτίζει έμμεσα τις μπροστινές πόρτες, το ταμπλό και τα πόδια.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Στα συστήματα infotainment, η νέα Octavia έχει εξοπλιστεί με την πιο σύγχρονη έκδοση του αρθρωτού πίνακα ψυχαγωγίας και προσφέρει εξαιρετική συνδεσιμότητα. Υπάρχει επιλογή από τέσσερα διαφορετικά συστήματα infotainment τελευταίας γενιάς με οθόνες από 8,25 έως 10 ίντσες, ενώ το προηγμένο Virtual Cockpit διαθέτει οθόνη 10,25 ίντσών και είναι ακόμα φιλικότερο στον χρήστη. Ο οδηγός μπορεί να επιλέξει από τέσσερις διαφορετικές διατάξεις.

Όσον αφορά στην άνεση και την ασφάλεια, η νέα Octavia διαθέτει πολλά χαρακτηριστικά από οχήματα μεγαλύτερων κατηγοριών, με ένα ολόκληρο φάσμα νέων συστημάτων ασφάλειας και υποβοήθησης που υποστηρίζουν τον οδηγό. Εκτός από πέντε θύρες USB-C, διαθέσιμο είναι και το phone box για επαγωγική φόρτιση κινητών τηλεφώνων ενώ ένα υψηλής πιστότητας ηχοσύστημα της Canton εξασφαλίζει κορυφαία ακουστική εμπειρία για οδηγό και επιβάτες.

ΚΙΝΗΤΗΡΙΑ ΣΥΝΟΛΑ

Για πρώτη φορά, η σειρά περιλαμβάνει ένα plug in hybrid, την Octavia iV, καθώς και την Octavia RS iV. Στην Octavia iV, ένας βενζινοκινητήρας 1.4

TSI και ένας ηλεκτροκινητήρας παρέχουν συνδυασμένη ισχύ 204 ίππων (150 kW). Με τη χωρητικότητα των 37 Ah που παρέχει ενέργεια 13 kWh, η μπαταρία ιόντων λιθίου υψηλής τάσης επιτρέπει μια ηλεκτρική αυτονομία μέχρι 60 χλμ. στον κύκλο WLTP. Η ισχύς των κινητήρων κυμαίνεται από 110 έως 204 ίππους. Παράλληλα, με τα 17,7 κιλά φυσικού αερίου (CNG) στις δεξαμενές της, η Octavia G-TEC έχει αυτονομία έως και 523 χιλιόμετρα με CNG. Οι εκδόσεις e-TEC που είναι εφοδιασμένες με έναν από τους τελευταίους βενζινοκινητήρες 1.0 TSI της γενιάς EVO ή 1.5 TSI διαθέτουν ήπια υβριδική τεχνολογία, όταν είναι εξοπλισμένες με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων DSG και μπαταρία ιόντων λιθίου 48 Volt.

Οι πετρελαιοκινητήρες 2.0 TDI EVO εφαρμόζουν μια νέα επεξεργασία καυσαερίων «διπλής δοσολογίας», όπου η έγχυση του AdBlue γίνεται μπροστά από τους δύο καταλυτικούς μετατροπείς, οι οποίοι είναι διατεταγμένοι ο ένας μετά τον άλλο. Τέλος, η νέα Octavia είναι το πρώτο μοντέλο της Skoda με τεχνολογία shift-by-wire για τη λειτουργία του DSG, η οποία μεταδίδει ηλεκτρονικά την επιλεγμένη από τον οδηγό ταχύτητα στο κιβώτιο.

Στα διαθέσιμα κινητήρια συστήματα, η τέταρτη γενιά της Octavia, διαθέτει το Dynamic Chassis Control, που επιτρέπει στον οδηγό να πα-

ραμετροποιεί στοιχεία του αυτοκινήτου όπως η ανάρτηση και το σύστημα διεύθυνσης, επιλέγοντας οδηγικά προφίλ μέσω του Driving Mode Select. Διαθέσιμη είναι επίσης και τετρακίνηση.

SIMPLY CLEVER

Φυσικά, ως ένα γνήσιο μοντέλο Skoda, η νέα Octavia Grand Coupe έχει πολλά Simply Clever χαρακτηριστικά που προσφέρουν ακόμα περισσότερη άνεση και ευκολίες στην καθημερινότητα.

Ανάμεσά τους πολλά νέα, όπως οι δύο θήκες αποθήκευσης smartphone στις πλάτες των μπροστινών καθισμάτων, το πακέτο Sleep, το οποίο κάνει το ντεμπουό του στην Octavia ως επιλογή, με δύο άνετα, μεγαλύτερα προσκέφαλα για στήριξη στα πίσω καθίσματα, συνοδευόμενα από μια κουβέρτα. Επιπλέον, νέα ανασυρόμενα σκιάδια για τα πίσω παράθυρα, μια πολυλειτουργική θήκη αποθήκευσης – για ένα παλτό, για παράδειγμα – κάτω από το κάλυμμα πίσω πόρτας, ηλεκτρικές κλειδαριές ασφαλείας για τα παιδιά και πολλά άλλα.

Η τιμή της νέας Skoda Octavia αρχίζει από τις 19.500 ευρώ για την έκδοση Octavia Grand Coupe Ambition 1.0 TSI 110 PS, ενώ παρέχεται δυνατότητα απόκτησης με το πρόγραμμα Skoda One και με άτοκη χρηματοδότηση. Η νέα Octavia καλύπτεται από εγγύηση 4 ετών ή 60.000 χλμ. για τα μηχανικά μέρη. ●

Αποκαλύπτει την τελευταία γενιά της εγκαίρως για την 60ή επέτειό της, η Skoda έκανε ένα σημαντικό βήμα μπροστά. Η Octavia συνέβαλε σε μεγάλο βαθμό στη θετική ανάπτυξη της εταιρείας και της μάρκας τις τελευταίες έξι δεκαετίες, συνεπώς η νέα γενιά θα παίξει τον ρόλο της στη διατήρηση αυτής της θετικής εξέλιξης διαχρονικά.





CITROËN C5 AIRCROSS SUV PLUG-IN HYBRID

Οικονομία και άνεση σε οικολογικό φόντο!

Η Plug-in υβριδική έκδοση του **C5 Aircross**, έρχεται στην ελληνική αγορά, για να ικανοποιήσει τις οικολογικές και οικονομικές ανησυχίες του σύγχρονου οδηγού, μηδενίζοντας τους ρύπους και ελαχιστοποιώντας το κόστος κίνησης.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Με ραγδαίο ρυθμό οι εναλλακτικές μορφές κίνησης στην παγκόσμια κινητικότητα κατακτούν ολοένα και περισσότερο την επιλογή του αγοραστικού κοινού, και θαρρείς πως ο κόσμος άρχισε να βλέπει τη θετικότητα του στόχου για περιορισμό της ατμοσφαιρικής ρύπανσης συνολικά. Και η αυτοκινητοβιομηχανία στο σύνολό της κινείται το ίδιο ταχύτητα να καλύψει αυτές τις απαιτήσεις. Και κάπου εδώ έρχεται η νέα πρόταση της Citroën, η οποία εξελίσσει ένα ακόμα βήμα παρακάτω τη δέσμευσή της για εξηλεκτισμό της μάρκας σε μεγάλο εύρος έως το 2023. Και η πρόταση αυτή ακούει στο όνομα νέο C5 Aircross SUV Plug-in hybrid. Που σύμφωνα με τη μάρκα, το eco-comfort class SUV αυτό συνδυάζει άριστα οικονομία, άνεση & επιδόσεις με σεβασμό στο περιβάλλον.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Και αν ο περιορισμός του αποτυπώματος των ρύπων στην ατμόσφαιρα είναι ένας στόχος που είναι εξορισμού μακροπρόθεσμος, ο αγοραστής αναζητά –ακόμα πιο έντονα στις μέρες μας– τη βραχυ-

πρόθεσμη παράμετρο, που είναι η οικονομία στην τσέπη του. Σύμφωνα με τη Citroën, λοιπόν, το νέο C5 Aircross SUV Plug-in hybrid δίνει τη δυνατότητα ουσιαστικής απαλλαγής από την επίσκεψη στο πρατήριο βενζίνης, χάρη στην plug in υβριδική τεχνολογία την οποία ενσωματώνει, και η οποία με τη σειρά της δίνει τη δυνατότητα στον κάτοχό του να πραγματοποιεί όλες τις καθημερινές του μετακινήσεις αποκλειστικά σε ηλεκτρική λειτουργία, αξιοποιώντας την αυτονομία των 55 χιλιομέτρων (πρωτόκολλο WLTP) που προσφέρει η 13,2 kWh μπαταρία ιόντων λιθίου.

ΤΟ ΥΒΡΙΔΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ

Το νέο C5 Aircross SUV Plug-in hybrid κινούν από κοινού ή και ξεχωριστά ένας 4-κύλινδρος turbo βενζινοκινητήρας 1.6 λίτρων PureTech με ισχύ 180 ίππων, προδιαγραφών Euro 6, που συνδυάζεται με έναν ηλεκτρικό κινητήρα 80 kW (περίπου 109 ίππων), ο οποίος είναι εγκατεστημένος μεταξύ του βενζινοκινητήρα και του εξηλεκτρισμένου e-EAT8 αυτόματου κιβωτίου ταχυτήτων 8 σχέσεων. Η κίνηση μεταδίδεται στους εμπρός τροχούς, η συνδυασμένη ισχύς του συστήματος φτάνει τους 225 ίππους, ενώ η ροπή τα 320 Nm – χαρακτηριστικά που εγγυώνται, από τη μία, ασφαλή προσαρμογές και, από την άλλη, κάτι περισσότερο στον

τομέα της απόλαυσης της οδήγησης (τον δικό της σημαντικό ρόλο εδώ παίζει η νέα πίσω ανάρτηση πολλαπλών συνδέσμων που λειτουργεί προς όφελος της οδικής συμπεριφοράς).

Ο οδηγός έχει τη δυνατότητα επιλογής της κίνησης είτε με τον συνδυασμό των δύο κινητήριων μονάδων, είτε αποκλειστικά με τον ηλεκτροκινητήρα, χωρίς μάλιστα εκπώσεις στον τομέα των επιδόσεων, αφού η διαθέσιμη ηλεκτρική ισχύς επιτρέπει τις άνετες και οικονομικές μετακινήσεις στην πόλη. Σε αυτή τη λειτουργία περιορίζεται και ο θόρυβος, για τον οποίο έχουν ληφθεί επιπλέον μέτρα, όπως τα ηχομονωτικά εμπρός κρύσταλλα, ενώ παράλληλα με δεδομένες τις μηδενικές εκπομπές CO2 κατά τη λειτουργία αυτή, η υβριδική έκδοση του C5 μπορεί να εισέρχεται σε ζώνες περιορισμένης κυκλοφορίας, που είναι ανοικτές μόνο για τα οχήματα μηδενικών ρύπων - ZEV (Zero Emissions Vehicles).

ΦΟΡΤΙΣΗ

Και επειδή η ηλεκτροκίνηση πρέπει να χαλαρώνει και όχι να αγχώνει τον οδηγό, η φόρτιση της μπαταρίας είναι τώρα ευκολότερη (από 2 έως 7 ώρες το αργότερο) και μπορεί να προγραμματιστεί προκειμένου να επωφεληθεί κανείς από το μειωμένο τιμολόγιο του ρεύματος, χρησιμοποιώντας είτε την κεντρική οθόνη αφής στο ταμπλό του αυτοκινήτου, είτε την εφαρμογή για κινητά «My Citroën». Σε κάθε περίπτωση η παρουσία του βενζινοκινητήρα εγγυάται ότι δεν θα μείνετε ποτέ στον δρόμο από μπαταρία, ενώ δίνει και τη δυνατότητα πραγματοποίησης μεγάλων ταξιδιών, ακόμα και απρόβλεπτων, στη διάρκεια των οποίων πολύτιμος σύντροφος αποδεικνύονται τα 20 συστήματα υποβοήθησης της οδήγησης που διαθέτει το νέο επαναφορτιζόμενο υβριδικό Citroën. Μεταξύ δε αυτών, ιδιαίτερος χρήσιμος είναι το Highway Driver Assist (υποβοήθηση κίνησης σε αυτοκινητόδρομο), ένα σύστημα αυτόνομης οδήγησης επιπέδου 2.

ΑΝΕΣΗ

Αδιαπραγμάτετο στοιχείο για τα μοντέλα της Citroën, τα οποία έχουν την τύχη, το χάρισμα ή αν θέλετε το πλεονέκτημα να διαθέτουν σε οδηγό και επιβάτες τα σπάνιας άνεσης καθίσματά τους που αποτελούν πλέον σημείο αναφοράς για όλα τα μοντέλα της μάρκας. Γνωστά ως Advanced Comfort, έχουν την εντυπωσιακή ικανότητα να φιλτράρουν τις ανωμαλίες του οδοστρώματος και να προσφέρουν μεγάλη άνεση στην οδήγηση, προσφέροντας μια εξαιρετική εμπειρία μετακίνησης για όλους τους επιβάτες, αφού καθιστά το ταξίδι, κυριολεκτικά ξεκούραστο!

Αξίζει να σημειωθεί ότι και στην plug-in υβριδική έκδοσή του, το SUV C5 Aircross εξακολουθεί να είναι το καλύτερο μοντέλο της κατηγορίας από άποψη δυνατοτήτων διαμόρφωσης, αξιοποιώντας στο έπακρο τα τρία αυτόνομα, συρόμενα, ρυθμιζόμενα και αναδιπλούμενα πίσω καθίσματα. Ενώ χάρη στην έξυπνη αποθήκευση της μπαταρίας υψηλής τάσης κάτω από τα πίσω καθίσματα, οι διαθέσιμοι χώροι δεν επηρεάστηκαν, με το νέο μοντέλο να διαθέτει ένα εξαιρετικά μεγάλο πορτμπαγκάζ 460 έως 600 λίτρων (ανάλογα με τη θέση των καθισμάτων), κάτι που αποτελεί ρεκόρ για την κατηγορία των plug-in υβριδικών C-SUV. ●

Το νέο C5 Aircross SUV Plug-in hybrid σηματοδοτεί την ενεργειακή στροφή της Citroën η οποία μέχρι το 2023 θα διαθέτει ηλεκτρικές εκδόσεις στο 80% της γκάμας της, ενώ το 2025 όλα τα μοντέλα της θα συνοδεύονται από κάποια εν γένει ηλεκτρική έκδοση.





RENAULT
Passion for life

All-new CLIO

The best Clio ever



- | Οθόνη αφής 9.3", η μεγαλύτερη ωφέλιμη επιφάνεια θέασης στην κατηγορία
- | 391lt, ο μεγαλύτερος χώρος αποσκευών στην κατηγορία
- | Κορυφαίοι κινητήρες βενζίνης, diesel & LPG
- | Προηγμένα Συστήματα Ασφαλείας **Renault Easy Drive** & Συνδεσιμότητας **Renault Easy Connect**

**TEOREN
MOTORS AE**
B. N. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΑΣ RENAULT & DACIA
Έδρα-Εκθεση-Service: Λ. Τατοΐου 93, Μεταμόρφωση, 144 51, τηλ. 210 5706850
Διοίκηση-Εκθεση-Service: Λ. Κηφισού 138-140, Περιστέρι, 121 31, τηλ. 210 5706860
ΑΡ. Γ.Ε.ΜΗ.: 008087901000

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



Ο ΝΤΟΝΑΛΝΤ ΤΡΑΜΠ ΚΑΙ Η ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Πιθανότατα, μαζί με την παραξενιά που φέρνουν τα ηλεκτροκίνητα, οι Αμερικανοί νιώθουν να χάνουν τον ρομαντισμό των αυτοκινητοδρόμων με τα συχνά funky βενζινάδικα που αποτελούν μέρος της επίπλωσης του τοπίου

Της Σώτης Τριανταφύλλου

ΤΟ 2016 Ο ΝΤΟΝΑΛΝΤ ΤΡΑΜΠ ΕΞΕΛΕΓΗ ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΣΧΕΣΗ να ενισχύει την παραδοσιακή παραγωγή προϊόντων, τις εργοστασιακές θέσεις εργασίας και προπάντων τον «παγκόσμιο κόμβο» της αυτοκινητοβιομηχανίας στις μεσοδυτικές πολιτείες. Η επιτυχία των αυτοκινήτων συμβολίζει την αμερικανική οικονομική ευρωστία και το ιδεώδες του ατομισμού: η ευρωπαϊκή αμφισβήτηση της αυτοκίνησης δεν έχει φτάσει στις αμερικανικές ακτές.

Στη διάρκεια της προεδρίας του ο Ντόναλντ Τραμπ περιέγραψε την αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία ως ξέφρενα αναπτυσσόμενη και το Μίσιγκαν ως την Εδέμ των μεγάλων επενδύσεων, αποδίδοντάς τες στη μείωση του corporate tax και στην προσωπική διαπραγματευτική του ικανότητα, στο ταλέντο του να προσελκύει επενδυτές. Πριν από λίγες μέρες, στις προεκλογικές συγκεντρώσεις έλεγε ότι οι συνομιλίες του με τον Ιάπωνα πρωθυπουργό Σίνζο Άμπε (που παραιτήθηκε προσφάτως) οδήγησαν στη δημιουργία πέντε νέων εργοστασίων στην ευρύτερη περιοχή του Ντιτρόιτ: στην πραγματικότητα, έγιναν τέσσερις ιαπωνικές επενδύσεις για κυψέλες καυσίμων και μία για κατασκευή αυτοκινήτων· οι σχετικές αποφάσεις είχαν ληφθεί πριν από την εκλογή του Ντόναλντ Τραμπ. Πρόκειται για την κοινοπραξία της Honda και της General Motors στο Μπράουνστοουν που, στην ουσία, φτιάχνει μπαταρίες απασχολώντας εκατό εργαζομένους: η εν λόγω επένδυση είχε ανακοινωθεί το 2013.

Ο απερχόμενος πρόεδρος επανέλαβε πολλές φορές ότι δεν είχε χτιστεί εργοστάσιο αυτοκινήτων τα τελευταία σαράντα δύο χρόνια

κι ότι κατά την προεδρία του η αυτοκινητοβιομηχανία άνθισε. Όμως, τόσο η Volvo όσο και η Mercedes-Benz δημιούργησαν καινούργια εργοστάσια ήδη από το 2015, και μάλιστα στη Νότια Καρολίνα, όχι στο Μίσιγκαν, το οποίο, μετά από πολυετές κύμα ανεργίας και εγκατάλειψης, έχει ανακάμψει, ενώ η Νότια Καρολίνα χρειάζεται βιομηχανική τόνωση. Το 2006 η General Motors (που σημαίνει Chevrolet, Buick, GMC, Cadillac και Holden) έχτισε εργοστάσιο συναρμολόγησης ελαφρών οχημάτων στην περιοχή του Λάνσινγκ: η κρίση που κλόνισε την αμερικανική αυτοκινητοβιομηχανία στη δεκαετία του 1980 είχε ήδη ξεπεραστεί από πολύ παλιότερα με διαδοχικές συγχωνεύσεις όπως της Fiat-Chrysler, με τη δημιουργία συγκροτημάτων παραγωγής Jeep στο Τολίντο και προπάντων με τον προσανατολισμό στα υβριδικά και στα ηλεκτρικά. Κι αυτό παρά τη σχετική μείωση της κατανάλωσης η οποία, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς του Ντόναλντ Τραμπ, κορυφώθηκε κατά τη διάρκεια της προεδρίας του: στην πραγματικότητα, η παραγωγή και οι πωλήσεις μειώθηκαν από το 2016 και ακόμα περισσότερο από τότε που άρχισε η πανδημία.

Ο παράγοντας ηλεκτροκίνηση

Όσο για τα ηλεκτροκίνητα, η προεδρία Ομπάμα είχε στηρίξει την παραγωγή και τη χρήση τους με χαμηλή φορολογία και με κίνητρα όπως ελεύθερο πάρκινγκ και απρόσκοπτη είσοδο στη λωρίδα κυκλοφορίας των οχημάτων πολλών επιβατών (λεωφορεία, pooling κτλ). Χωρίς ωστόσο εντυπωσιακά αποτελέσματα. Κι όμως, η ηλεκτροκίνηση θα μπορούσε να συμβάλει στο σχέδιο των ΗΠΑ να

αποκτήσουν πλήρη αυτάρκεια σε πετρέλαιο χρησιμοποιώντας άλλες μορφές ενέργειας. Πιθανότατα, μαζί με την παραξενιά που φέρνουν τα ηλεκτροκίνητα, οι Αμερικανοί νιώθουν να χάνουν τον ρομαντισμό των αυτοκινητοδρόμων με τα συχνά funky βενζινάδικα που αποτελούν μέρος της επίπλωσης του τοπίου: στις αρχές της δεκαετίας του 1980, όταν άρχισαν να καταργούνται τα κλασικά αμερικανικά αυτοκίνητα και να παίρνουν ευρωπαϊκή μορφή, ήταν πολύ πιο πρόθυμοι να υιοθετήσουν τη νέα τεχνολογία και το νέο ντιζάιν. Το 2011 τα ηλεκτροκίνητα αντιπροσώπευαν 0,14% της αμερικανικής αγοράς, έφτασαν το 0,75% το 2014, μειώθηκαν στο 0,66% το 2015, ενώ το 2017 αντιπροσώπευαν το 1,13%, το 2018 το 2,1 και σήμερα κυμαίνονται γύρω στο 1,9% με μεγαλύτερο καταναλωτή την Καλιφόρνια, όπου το 2019 υπήρχαν 670.000 ηλεκτρικά plug-in. Το μπεστ-σέλερ είναι το Tesla και δεύτερο το Chevrolet. Τα υπόλοιπα ακολουθούν ασθμαίνοντας –Nissan, Ford, Toyota, BMW– αν και οι τιμές δεν ξεπερνούν τα 10.000 δολάρια ενώ ισχύουν ακόμα οι φορολογικές διευκολύνσεις του Ομπάμα, παρότι ο Τραμπ είναι εχθρικός σε οτιδήποτε σχετίζεται με το περιβάλλον. Τον τελευταίο χρόνο η αμερικανική ηλεκτροαυτοκινητοβιομηχανία έχει στραφεί στον στρατό ελπίζοντας ότι σταδιακά θα αντικαταστήσει τον στόλο του με plug-in.

Αυτοκινητοβιομηχανία και πανδημία

Κατά τη διάρκεια της προεδρίας Τραμπ, δημιουργήθηκαν δύο εργοστάσια συναρμολόγησης –ένα Toyota/Mazda στην Αλαμπάμα

Ο Τραμπ ήταν τυχερός ως προς το ότι η αυτοκινητοβιομηχανία πήγαινε πολύ καλά από πριν – η αμερικανική εξάρτηση από το αυτοκίνητο και το σχεδόν ανύπαρκτο κίνημα εναντίον της αυτοκίνησης συμβάλλουν στην ανθεκτικότητα του τομέα – αλλά ήταν άτυχος ως προς τη συγκυρία της πανδημίας



(2018) και ένα της Fiat-Chrysler στο Μίσιγκαν (2019)–, ενώ ανακοινώθηκαν τέσσερις επενδύσεις αλλά δεν χτίστηκαν εργοστάσια: το 2017 η Renault-Nissan-Mitsubishi ανακοίνωσε τη δημιουργία δύο σταθμών ηλεκτρικής τροφοδότησης οχημάτων στο νοτιοανατολικό Μίσιγκαν και την επένδυση 41 εκατομμυρίων στο North American Tech Center. Η Toyota ανήγγειλε ότι θα επεκτείνει τη μονάδα δοκιμών αυτόνομων οχημάτων. Το 2018 η Subaru ανακοίνωσε επένδυση 48 εκατομμυρίων σε «τεχνολογικό κέντρο» με την προοπτική να δημιουργηθούν εκατό νέες θέσεις εργασίας. Ο Ντόναλντ Τραμπ προσπαθεί να αποσπάσει επαίνους για διαδικασίες που απλώς συνεχίζονται από την αρχή της δεκαετίας του 2000 και οφείλονται στην ίδια την αυτοδιόρθωση του συστήματος της αυτοκινητοβιομηχανίας καθώς και στις νέες τεχνολογίες.

Στη δεκαετία 2014-2016, δηλαδή προτού εκλεγεί, σημειώθηκε πραγματική άνθηση: επεκτάσεις εργοστασίων, καινούργιες μονάδες και ανανέωση του εργοστασιακού εξοπλισμού. Οι επενδύσεις αυτής της διετίας που υπολογίζονται σε 315 εκατομμύρια απέδωσαν πάνω από 2.500 θέσεις εργασίας. Κατά την προεδρία του –αντλή τις πληροφορίες από το επίσημο ερευνητικό πρόγραμμα CAR– οι επενδύσεις στην αυτοκινητοβιομηχανία ήταν περίπου 174 εκατομμύρια με 285 νέες θέσεις εργασίας.

Ο Τραμπ ήταν τυχερός ως προς το ότι η αυτοκινητοβιομηχανία πήγαινε πολύ καλά από πριν – η αμερικανική εξάρτηση από το αυτοκίνητο και το σχεδόν ανύπαρκτο κίνημα εναντίον της αυτοκίνησης συμβάλλουν στην ανθεκτικότητα του τομέα – αλλά ήταν άτυχος ως προς τη συγκυρία της πανδημίας. Πριν από την πανδημία, από

το 2017 μέχρι τον περασμένο Φεβρουάριο, η αυτοκινητοβιομηχανία παρουσίασε ανάπτυξη 5,2%, αλλά η ανάπτυξη της κατά την προεδρία του Ομπάμα ξεπερνούσε το 11%. Δεν πρόκειται για κάποιο ρεκόρ: το οικονομικό κλίμα είναι σίγουρα ευνοϊκό, η οικονομία φαίνεται δυναμική, αλλά είχε τα ίδια χαρακτηριστικά από το τέλος της χρηματοπιστωτικής κρίσης του 2008 όταν η παραγωγή αυτοκινήτων είχε φτάσει στο ναδίρ μετά από πτωτική πορεία δέκα ετών.

Το 2016, στις ΗΠΑ πουλήθηκαν 17,6 εκατομμύρια αυτοκίνητα και μέχρι το 2019 οι πωλήσεις παρέμειναν περίπου σταθερές με ελαφρώς φθίνουσα τάση που δεν ερμηνεύεται με αποκλειστικά οικονομικούς όρους. Το διακύβευμα της αμερικανικής αυτοκινητοβιομηχανίας δεν εξαρτάται από την πολιτική των προέδρων, αλλά από τις διεθνείς συμφράξεις, συγχωνεύσεις και προπάντων από τη ζήτηση στις αναπτυσσόμενες χώρες.

Προβληματισμοί

Το μείζον πρόβλημα για τις ΗΠΑ παραμένει το έλλειμμα εισαγωγών-εξαγωγών αυτοκινήτων και ανταλλακτικών: το 2016 ήταν 196,5 δις· σήμερα είναι 209 δις. Ο Τραμπ δεν προχώρησε στην επιβολή φόρου 25% που είχε προαναγγείλει για τα εισαγόμενα, παρότι μπορούσε: τα δύο πρώτα χρόνια της προεδρίας του είχε μαζί του το Κογκρέσο· οι Ρεπουμπλικανοί στηρίζουν τον βιομηχανικό προστατευτισμό και αντιτίθενται στις διεθνείς συμφωνίες ελεύθερου εμπορίου. Το δεύτερο πρόβλημα, που συνυφίνεται με τη γενικότερη στροφή της οικονομίας στις ανεπτυγμένες χώρες, είναι η συρρίκνωση ή η

στασιμότητα των θέσεων εργασίας στον δευτερογενή τομέα: στην αρχή της προεδρίας Τραμπ 617.000 άτομα στο Μίσιγκαν απασχολούνταν στη βιομηχανία και στις σχετικές αλυσίδες παραγωγής· μετά από μικρές διακυμάνσεις οι εργαζόμενοι στη βιομηχανία είναι σήμερα 623.000 – πριν από είκοσι χρόνια ήταν 890.000 και πριν από τριάντα, λίγο προτού η βιομηχανία ψηφιοποιηθεί, ήταν πάνω από ένα εκατομμύριο. Η πτωτική τάση είναι σαφής παρά την αύξηση του πληθυσμού: αναπόφευκτα, έχει συμπαρασύρει την αυτοκινητοβιομηχανία η οποία είναι φειδωλή στις προσλήψεις – το ωρομίσθιο, 24,42 δολάρια, θεωρείται υψηλό συγκριτικά με άλλους τομείς. Εξάλλου, η μεταλλουργία γενικότερα τείνει να προβαίνει σε απολύσεις. Προσφάτως, η AK Steel έκανε περικοπές 350 θέσεων εργασίας στο Ντίρμπιν, ενώ πέρυσι έκλεισε το εργοστάσιο στη μητροπολιτική περιοχή του Ντιτρόιτ απολύοντας 1.500 άτομα.

Η αμερικανική Ford βρίσκεται σήμερα στην πέμπτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης, η κορεατική Hyundai-Kia στην τέταρτη, η General Motors (μετά την πώληση της Opel στη γαλλική PSA) στην τρίτη, η Toyota στη δεύτερη και η γερμανική Volkswagen, που συνήλθε από το σκάνδαλο Dieselgate, παραμένει η δημοφιλέστερη αυτοκινητοβιομηχανία στον κόσμο. Εξάλλου, μιας και τα εργοστάσια έχουν παγκοσμιοποιηθεί και διασκορπιστεί σε όλο τον κόσμο (η General Motors κατασκευάζει το Blazer στο Μεξικό και, όπως η Ford, διατηρεί εργοστάσιο στην Κίνα) είναι πολύ δύσκολο να συνδέσει κανείς την υγεία της αυτοκινητοβιομηχανίας με τη γενικότερη υγεία της οικονομίας: η εποχή που ό,τι ωφελούσε την General Motors ωφελούσε και τις ΗΠΑ έχει περάσει. **Α**

Η OPEL ΣΤΗΝ ΕΠΟΧΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ!

Η Opel συνεχίζει τη συστηματική και γρήγορη ηλεκτροδότηση της γκάμας των επιβατικών αλλά και των ελαφρών επαγγελματικών της οχημάτων

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Ο «εκδημοκρατισμός» της ηλεκτροκίνητης αυτοκίνησης είναι ταυτόσημη έννοια με τις προοδευτικές επιλογές της Opel, η οποία πλέον περνάει σε μία εντελώς νέα εποχή έχοντας σαν ουσιαστικό σύμμαχο την πλούσια όσο και πολύτιμη κληρονομιά της.

Το αμιγώς ηλεκτροκίνητο **Corsa-e** και το **Grandland X Plug-In Hybrid4** κυκλοφορούν στην αγορά από το πρώτο τρίμηνο του 2020. Το οικογενειακό **Zafira-e Life** van θα ακολουθήσει στο εγγύς μέλλον ως καθαρά ηλεκτρική έκδοση, και το εντελώς νέο **Mokka**, το οποίο αντιπροσωπεύει το μελλοντικό σχεδιασμό της μάρκας Opel όπως κανένα άλλο όχημα, θα είναι επίσης διαθέσιμο ως πλήρως ηλεκτρική έκδοση **Mokka-e** από την αρχική του κυκλοφορία στην αγορά. Οι ηλεκτρικές εκδόσεις του Opel **Combo Life**, **Combo-e Life** και **Combo-e Van** και του εντελώς νέου Opel **Astra** θα ακολουθήσουν επίσης το επόμενο έτος. Στόχος αυτής της νέας, εξηλεκτρισμένης εποχής, που συντελείται με τη συνεπή «ηλεκτρική επίθεση», είναι η Opel να μειώσει σημαντικά

τις εκπομπές CO₂ σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν. Ενδεικτικά η μάρκα είχε ήδη μειώσει τις μέσες εκπομπές ρύπων του στόλου της κατά 20 γραμμάρια έως το τέλος του 2019 σε σύγκριση με το τέλος του 2018. Επιπλέον, το πρώτο εξάμηνο του 2020, η Opel κατάφερε να μειώσει τις εκπομπές CO₂ των οχημάτων της στη Γερμανία κατά 13,5% σε σύγκριση με την ίδια περίοδο του προηγούμενου έτους. Ας δούμε μερικούς από τους πιο πρόσφατους εκπροσώπους αυτής της σημασιολογικής επιλογής της Opel.

OPEL GRANDLAND X HYBRID4

Είναι το πρώτο plug-in υβριδικό ηλεκτρικό της γερμανικής μάρκας, το οποίο συνδυάζει την ισχύ ενός υπερτροφοδοτούμενου βενζινοκινητήρα 1.6 λίτρων και δύο ηλεκτροκινητήρων, παράγο-

ντας συνολικά 221kW (300 ίππους). Στην Ελλάδα, το τετρακίνητο μοντέλο διατίθεται με ανώτερο εξοπλισμό στην έκδοση Exclusive στην τιμή των 49.900 ευρώ. Να σημειώσουμε εδώ ότι οι αγοραστές του Grandland X Hybrid4 επωφελούνται από τη νομοθεσία που προβλέπει μηδενικό φόρο παροχής σε είδος, εφόσον το όχημα εκπέμπει λιγότερο από 50 γραμ. CO₂ και η λιανική τιμή προ φόρων δεν ξεπερνά τις 40.000 ευρώ.

Το σύστημα κίνησης του Grandland X Hybrid4 περιλαμβάνει έναν τετρακύλινδρο βενζινοκινητήρα άμεσου ψεκασμού 1.6 λίτρων, 147 kW/200 ίππων (πρωτόκολλο WLTP), ειδικά προσαρμοσμένο για υβριδική χρήση. Ένα σύστημα ηλεκτροκίνησης με δύο ηλεκτροκινητήρες (εμπρός: 81kW/110 ίππων, πίσω: 83kW/113 ίππων), με κίνηση και στους τέσσερις

τροχούς και μπαταρία ιόντων λιθίου 13,2 kWh. Ο εμπρός ηλεκτροκινητήρας είναι συνδεδεμένος με ένα οκτατάχυτο, αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων. Ο δεύτερος ηλεκτροκινητήρας, ο μετατροπέας και το διαφορικό είναι ενσωματωμένα στον πίσω άξονα, παρέχοντας ελκτική πρόσφυση σε όλους τους τροχούς, ανάλογα με τις απαιτήσεις. Τέλος, να σημειώσουμε ότι το Opel Grandland X Hybrid4 μπορεί να καλύψει έως 59 km αμιγώς με ηλεκτροκίνηση.

OPEL CORSA-E

Η έκτη γενιά Corsa διατίθεται και με το αμιγώς ηλεκτροκίνητο μοντέλο με ηλεκτρική αυτονομία έως 337 χλμ. (WLTP2) και είναι το μοντέλο με το οποίο η Opel επέλεξε το δημοφιλέστερο μοντέλο της μάρκας για να φέρει την ηλεκτροκίνηση στο ευρύ κοινό.

Η μπαταρία 50 kWh μπορεί να φορτιστεί στο 80% της χωρητικότητάς της (ταχεία φόρτιση) σε 30 λεπτά, υποστηρίζει όλες τις επιλογές φόρτισης –μέσω καλωδίου, επιτοίχιου πίνακα ή ταχυφορτιστή– ενώ καλύπτεται από οκταετή εγγύηση. Η κατάσταση φόρτισης μπορεί να ελέγχεται μέσω της εφαρμογής «myOpel», με σκοπό τη βελτιστοποίηση του χρόνου και του κόστους φόρτισης, σε όλες τις περιπτώσεις.

Επιπλέον, η αυτονομία μπορεί να προσαρμόζεται από τον οδηγό, ο οποίος έχει στη διάθεσή του τρία προγράμματα οδήγησης, Normal, Eco και Sport. Το σύστημα κίνησης του Corsa-e συνδυάζει οδήγηση μηδενικών ρύπων με μέγιστη οδηγική απόλαυση. Με ισχύ 100kW (136hp) και μέγιστη, άμεσα διαθέσιμη, ροπή 260 Nm, επιτυγχάνει αξιοσημείωτη απόκριση, ευελιξία και δυναμικές επιδόσεις. Όμως η Opel δεν σταμάτησε εδώ.

Προχώρησε ακόμα παρακάτω, λανσάροντας το Corsa-e Rally, γινόμενη έτσι ο πρώτος κατασκευαστής στον κόσμο που προσφέρει ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο για αγώνες ράλι.

OPEL ZAFIRA-E LIFE

Ενδεικτικό της προσέγγισης της Opel για την ηλεκτροκίνητη έκδοση του Zafira, είναι ότι το αποκαλεί «ηλεκτρικό σαλόνι σε τροχούς»! Το Zafira-e Life είναι ένα ηλεκτρικό όχημα πολλαπλών θέσεων στην κορυφή της γκάμας με αυτονομία 330 ή 230 χλμ (WLTP) στο οποίο έως 9 άτομα ταξιδεύουν με μηδενικούς ρύπους. Ο ηλεκτροκινητήρας των 100kW (136 ίππων) διαθέτει ροπή 260Nm ενώ υπάρχει η δυνατότητα από ποικίλες επιλογές φόρτισης, μια και ο πελάτης επιλέγει μπαταρία 75 ή 50kWh ανάλογα με τις απαιτήσεις του. Το «Ηλεκτρικό Σαλόνι σε Τροχούς» διαθέτει ηλεκτρικές συρόμενες πόρτες, αφαιρούμενα δερμάτινα καθίσματα, πανοραμική οροφή και προσφέρει στους επιβαίνοντες ολοκληρωμένη φιλοσοφία ασφάλειας μέσα από τα πολυάριθμα συστήματα υποστήριξης οδηγού που αυξάνουν την προστασία των επιβατών. Η Opel θα προσφέρει το Zafira-e Life σε τρία μήκη, το καθένα ειδικά διαμορφωμένο σύμφωνα με τις απαιτήσεις των πελατών και με δυνατότητα μεταφοράς έως εννέα ατόμων. ●



LIKE IT? DRIVE IT.



ΑΠΟΚΤΗΣΕ ΤΩΡΑ ΤΟ ΔΙΚΟ ΣΟΥ FİAT, ΑΠΟ 9.990€.
ΟΦΕΛΟΣ ΕΩΣ 4.000€ · 5 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ



fiat.gr

*Η τιμή 9.990€ αφορά το FİAT PANDA EASY 1.2 69hp. Το μέγιστο όφελος των 4.000€ αναφέρεται στο 500 Cabrio 1.2 POP, το οποίο περιλαμβάνει 3.700€, συν το όφελος επέκτασης εγγύησης.



ΝΕΟ HYUNDAI KONA ELECTRIC

Το πρώτο αμιγώς ηλεκτρικό compact SUV της ευρωπαϊκής αγοράς!

Το ολοκαίνουργιο **Hyundai Kona Electric** επιτρέπει στους πελάτες να συνδυάσουν τις δύο ταχύτερα αναπτυσσόμενες τάσεις αυτοκινήτων: ηλεκτροκίνηση και σιλ SUV.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Πριν μιλήσουμε για την ηλεκτρική έκδοση του Hyundai Kona, να ξεκαθαρίσουμε ότι πρωταρχικά, βασικά και καθοριστικά, αυτό που μας εντυπωσίασε ήταν η μεγάλη του αυτονομία. Πράγμα που χρόνο με τον χρόνο βελτιώνεται στα αμιγώς ηλεκτροκίνητα οχήματα, αλλά έχει ιδιαίτερη αξία να δούμε πώς το Kona επιτυγχάνει εντυπωσιακά νούμερα στο πεδίο αυτό. Το ολοκαίνουργιο Hyundai Kona Electric είναι η τελευταία προσθήκη στη μάρκα που ενισχύει την ηγεσία της εταιρείας στον τομέα των οικολογικών αυτοκινήτων. Συνδυάζει δε με άριστο τρόπο τη δυναμική τάση των SUV με την ολοένα και αυξανόμενη αποδοχή των ηλεκτρικών αυτοκινήτων. Η Hyundai είναι η πρώτη μάρκα στην Ευρώπη που διαθέτει ένα πλήρως ηλεκτρικό compact SUV.

ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ

Το Hyundai Kona Electric διαθέτει μοντέρνο εξωτερικό σχεδιασμό με κλειστή μάσκα στο εσωτερικό, δεσπόζει η ειδική κεντρική κονσόλα με την έξυπνη λειτουργία του shift-by-wire, και αν αναρωτιέστε τι είναι αυτό, θα σας πούμε ότι πρόκειται για ένα σύστημα με πιεζοδιακόπτες οι οποίοι ουσιαστικά εκτελούν χρέη επιλογέα ταχυτήτων... μια και η κεντρική κονσόλα/γέφυρα του Kona Electric συνδυάζει τα κουμπιά P, N, D και R με τον επιλογέα shift by wire, και ακριβώς από κάτω βρίσκεται ένας επιπλέον μεγάλος χώρος για προσωπικά αντικείμενα. Ο καινούργιος πλήρως ψηφιακός πίνακας οργάνων των 7,0 ιντσών εμφανίζει στοιχεία όπως ταχύμετρο, επίπεδο φόρτισης της μπαταρίας, ροή ενέργειας και επιλογή κίνησης. Ανάλογα με την επιλογή κίνησης, το χρώμα

του φόντου και οι ενδείξεις προσαρμόζονται προκειμένου να παρέχουν πάντα τις πιο σημαντικές και χρήσιμες πληροφορίες. Επιπρόσθετα, το head-up display (HUD) προβάλλει τις σχετικές πληροφορίες ακριβώς στο οπτικό πεδίο του οδηγού.

Στην εξερεύνηση του μοντέλου, στεκόμαστε στο ότι διαθέτει πλειάδα νέων τεχνολογιών και παρέχει ευχάριστη ατμόσφαιρα στην καμπίνα βελτιστοποιώντας την εξοικονόμηση ενέργειας, συνδυάζει πρακτικότητα και ευρυχωρία και είναι κατάλληλο για καθημερινή χρήση, ενώ παράλληλα

διαθέτει την ευρεία γκάμα των ενεργών χαρακτηριστικών ασφαλείας Hyundai SmartSense.

Ο καινούργιος πλήρως ψηφιακός πίνακας οργάνων των 7,0 ιντσών εμφανίζει στοιχεία όπως ταχύμετρο, επίπεδο φόρτισης της μπαταρίας, ροή ενέργειας και επιλογή κίνησης. Ανάλογα με την επιλογή κίνησης, το χρώμα του φόντου και οι ενδείξεις προσαρμόζονται προκειμένου να παρέχουν πάντα τις πιο σημαντικές και χρήσιμες πληροφορίες.

Τέλος να σημειώσουμε ότι το Kona Electric διαθέτει μεγάλο χώρο αποσκευών με χωρητικότητα που κυμαίνεται από 332 έως 1.114 λίτρα, καθιστώντας το ιδιαίτερα πρακτικό στην καθημερινή χρήση.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Το Hyundai Kona Electric διατίθεται με δύο εκδόσεις κινητήρων, προσφέροντας στους αγοραστές του έναν από τους ισχυρότερους ηλεκτροκίνητους. Συγκεκριμένα, η έκδοση με τη μεγάλη μπαταρία των 64 kWh έχει αυτονομία 449 χιλιομέτρων (μικτός κύκλος κατά WLTP) και 619 χιλιομέτρων εντός πόλης, με μέγιστη απόδοση 204 ίππους / 150 kW και ροπή 395 Nm. Με το 0-100 κλμ./ώρα να ολοκληρώνεται σε 7,9 δευτερόλεπτα, το Kona Electric παρέχει μια πραγματική fun-to-drive εμπειρία οδήγησης. Αντίστοιχα, με την πιο μικρή μπαταρία χωρητικότητας 39 kWh, μπορεί να καλύψει με μια μόνο φόρτιση έως και 305 χιλιόμετρα (μικτός κύκλος κατά WLTP) καθώς και 453 χιλιόμετρα εντός πόλης. Εδώ ο ηλεκτροκίνητος αποδίδει 136 ίππους / 100 kW και την ίδια πανίσχυρη ροπή 395 Nm.

Η φόρτιση της μπαταρίας ιόντων λιθίου έως και το 80% της χωρητικότητάς της διαρκεί περίπου 54 λεπτά με τη χρήση ταχυφορτιστή συνεχούς ρεύματος (DC) 100 kW, ενώ με τον ενσωματωμένο φορτιστή των 7,2 kW, η φόρτιση με εναλλασσόμενο ρεύμα (AC) διαρκεί έως 9 ώρες και 35 λεπτά για πλήρη φόρτιση (0%-100%) της μεγάλης μπαταρίας 64kWh και 6 ώρες και 10 λεπτά για τη μπαταρία 39kWh.

Τέλος, οι οδηγοί μπορούν επίσης να φορτίσουν το αυτοκίνητό τους σε μια κοινή οικιακή πρίζα χρησιμοποιώντας το καλώδιο

ICCB. Η θύρα φόρτισης βρίσκεται στη μάσκα του αυτοκινήτου, δίπλα στο λογότυπο Hyundai.

Το Hyundai Kona Electric έχει τιμή εκκίνησης τα 37.990 ευρώ στην έκδοση Premium 39kWh και είναι «καθαρή» τιμή, δεν περιλαμβάνει δηλαδή κανένα όφελος κρατικού προγράμματος για την ηλεκτροκίνηση. ●

Εάν θέλετε να συμμετάσχετε στην επανάσταση του ηλεκτρικού αυτοκινήτου, αλλά δεν θέλετε να χάσετε οφέλη που προσφέρει ένα παραδοσιακό SUV –όπως το πρακτικό εσωτερικό και την υψηλή θέση οδήγησης– δεν έχετε παρά να ρίξετε μια ματιά στο Hyundai Kona Electric.





ΤΟΣΟ ΜΟΝΑΔΙΚΟ ΟΣΟ ΕΣΥ!



NEO CITROËN C3



12 Συστήματα Υποβοήθησης Οδήγησης
97 Συνδυασμοί Εξατομίκευσης
Οικονομικοί & Αποδοτικοί Κινητήρες
PureTech & BlueHDi
Advanced Comfort Καθίσματα
Προβολείς Τεχνολογίας LED

ΑΠΟ
12.900€
ΜΕ 5 ΧΡΟΝΙΑ ΕΓΓΥΗΣΗ

Η τιμή αφορά στην έκδοση C3 1.2LT 83PS, Flair και περιλαμβάνει όρους προαιρετικού προγράμματος.

INSPIRED
BY YOU

2 χρόνια εργασιακή εγγύηση συν 3 χρόνια επέκταση εργασιακής εγγύησης.
Μικτή κατανάλωση και εκπομπές CO2 Citroën C3: από 3,2 έως 4,7 lt/100km και από 86 gr/km έως 107 gr/km.

www.citroen.gr





ΝΕΟ TOYOTA YARIS HYBRID Ready to go με το «μεγάλο μικρό»

Στην πόλη, το νέο **Yaris** μπορεί να λειτουργεί με μηδενικές εκπομπές ρύπων, όπως ένα αμιγώς ηλεκτρικό όχημα, αλλά χωρίς το άγχος της επαναφόρτισης. Έξω από αυτήν, θα απολαύσετε οδήγηση!

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Η νέα γενιά **Yaris** είναι ένα αυτοκίνητο που έχει σχεδιαστεί για να κινείται ευέλικτα στην κυκλοφορική συμφόρηση της πόλης, αλλά και να σου προσφέρει ευχαρίστηση σε αυτοκινητοδρόμους ή σε ορεινούς, ακόμα και σε στενούς αστικούς δρόμους. Η ποιότητα κύλισης και η ευελιξία του είναι τα ατού του, αλλά όλα αυτά τα «οφείλει» στην πρώτη εφαρμογή της φιλοσοφίας Toyota New Global Architecture –TNGA– σε μικρό αυτοκίνητο, με την αρθρωτή πλατφόρμα GA-B, πάνω στην οποία πρόκειται να «χτιστεί» μια σειρά νέων μοντέλων. Η πλατφόρμα GA-B είναι πρωταρχικός παράγοντας για τις δυναμικές επιδόσεις του **Yaris**, προσφέροντας χαμηλό κέντρο βάρους και πολύ μεγαλύτερη αντοχή αμαξώματος. Επίσης, έχει επιτρέψει στους σχεδιαστές να δημιουργήσουν ένα πιο ξεχωριστό αυτοκίνητο με δυναμική εμφάνιση, αλλά και με ελκυστική και απόλυτα δική του ταυτότητα.

ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ

Το τέταρτης γενιάς **Yaris** έχει δεχθεί χωρίς αμφιβολία όλες εκείνες τις αλλαγές που ζήταγαν κατά καιρούς οι αγοραστές του, οπότε βλέποντας το νέο μοντέλο αντιλαμβάνεσαι ότι χωρίς δυσκολία θα το χαρακτήριζες ως το πλέον όμορφο **Yaris** όλων των εποχών! Υπάρχει όμως και κάτι άλλο. Η σαφής επίδραση στο τελικό του



σχέδιο από την αγωνιστική έκδοση του **Yaris** που συμμετέχει στο WRC. Αν αναρωτιέστε «πώς και γιατί» να σας πούμε ότι το αγωνιστικό κομμάτι έχει πολύ μεγάλο penetration στο DNA της Toyota και σήμερα αυτό εκφράζεται με τον καλύτερο τρόπο μέσα από την προσέγγιση σε αυτό του νυν προέδρου της Toyota, Akio Toyoda, με το motorsport γενικότερα, και τη σχέση του με τα ράλι ειδικότερα.

Η νέα γενιά του **Yaris**, που είναι σχεδιασμένο και εξελιγμένο για την Ευρώπη, επιστρέφει στη φιλοσοφία «μεγάλο μικρό» που ενέπνευσε την πρώτη γενιά του μοντέλου. Ενώ πολλά μοντέλα της κατηγορίας B έχουν γίνει σταδιακά μεγαλύτερα σε μήκος, το νέο **Yaris** είναι μικρότερο από το τρέχον

μοντέλο. Ωστόσο, αν και το συνολικό μήκος έχει μειωθεί ελάχιστα κατά 5mm, το μεταξόνιο έχει αυξηθεί κατά 5 εκατ., δημιουργώντας πρόσθετο χώρο στην καμπίνα και φυσικά στο πορτμπαγκάζ που πλέον έχει χωρητικότητα 286 λίτρα. Μάλιστα, στην υβριδική έκδοση, η μπαταρία είναι τοποθετημένη κάτω από το πίσω κάθισμα για να μην κλέβει χώρο από το πορτμπαγκάζ.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Έμφορτο τεχνολογιών το νέο **Yaris** σε κάθε επίπεδο: ασφάλεια, συνδεσιμότητα, «επικοινωνία» με τον οδηγό, και ένα σωρό συστήματα υποστήριξης και ενημέρωσης οδηγού και επιβαίνοντων. Είναι δε το μοναδικό μοντέλο στην κατηγορία B που



διατίθεται προαιρετικά με έγχρωμο head-up display 10". Επίσης, όλα τα νέα μοντέλα **Yaris** επιτρέπουν ομαλή, ασύρματη ενσωμάτωση smartphone μέσω Apple CarPlay και Android Auto, ώστε οι χρήστες να έχουν εύκολη πρόσβαση σε αγαπημένες εφαρμογές, χρησιμοποιώντας την κεντρική οθόνη πολυμέσων 8", ενώ είναι διαθέσιμος ασύρματος φορτιστής smartphone. Μάλιστα, μέσω της εφαρμογής MyToyota περιλαμβάνονται πρακτικές και χρήσιμες πληροφορίες για την Toyota, η λειτουργία «Send to car» επιτρέπει στον οδηγό να σχεδιάζει μία διαδρομή ενώ βρίσκεται εκτός αυτοκινήτου και να τη στέλνει στο σύστημα πλοήγησης.

Η ομπρέλα συστημάτων ενεργητικής ασφάλειας Toyota Safety Sense, που περιλαμβάνει προηγμένα συστήματα υποστήριξης οδηγού - Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) είναι παρούσα ενώ η λειτουργία του Pre-Collision System έχει αναβαθμιστεί, ανιχνεύοντας πεζούς την ημέρα και τη νύχτα και δικυκλιστές την ημέρα. Το νέο **Yaris** προσφέρει επίσης για πρώτη φορά στην κατηγορία το Intersection Turn Assistance, που αναγνωρίζει τον κίνδυνο σύγκρουσης με αντίθετα ερχόμενα οχήματα και πεζούς, όταν στρίβει σε μία διασταύρωση, ενώ κάτι πολύ σημαντικό βλέπουμε στη μακρά λίστα με τα τεχνολογικά καλούδια του αυτοκινήτου: Το νέο **Yaris** είναι το πρώτο μοντέλο στην κατηγορία B και στην Toyota που εφοδιάζεται με κεντρικό αερόσακο, ο οποίος αποτρέπει τη βίαιη πρόσκρουση του οδηγού πάνω στο συνοδηγό σε μία πλευρική σύγκρουση.

ΤΟ ΠΛΗΡΩΣ ΥΒΡΙΔΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ

Το νέο **Yaris** κινείται από τρεις 3-κύλινδρους ατμοσφαιρικούς βενζινοκινητήρες, ήτοι από τον 1.0 κ.εκ. απόδοσης 72 ίππων που διατίθεται με χειροκίνητο κιβώτιο 5 σχέσεων, τον 1.5 κ.εκ. 121 των ίππων που συνεργάζεται με χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων ή με αυτόματο CVT και τέλος με το υβριδικό σύνολο 1.5 κ.εκ. Hybrid συνδυαστικής απόδοσης 116 ίππων με αυτόματο κιβώτιο συνεχώς μεταβαλλόμενων σχέσεων CVT.

Σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι το νέο **Yaris** χρησιμοποιεί την τέταρτη γενιά υβριδικής τεχνολογίας της Toyota –n οποία μη λησμονούμε ότι είναι η εταιρεία που καθιέρωσε, αν όχι «επέβαλε», την υβριδική τεχνολογία– και βασικός στόχος ήταν η επίτευξη μεγαλύτερης οδηγικής απόλαυσης με ρυθμίσεις κατάλληλες για τους ευρωπαϊκούς δρόμους. Τέσσερα είναι βασικά εξαρτήματα του υβριδικού συστήματος του νέου **Yaris**: ο νέος κινητήρας Hybrid Dynamic Force που κάνει ντεμπούτο στο νέο μοντέλο, η νέα μπαταρία ιόντων λιθίου ελαφρύτερη κατά 12 κιλά, το νέο υβριδικό σύστημα μετάδοσης και η νέα μονάδα ελέγχου ισχύος του υβριδικού συστήματος. Τα οφέλη από την εξελιγμένη τέταρτη γενιά της υβριδικής τεχνολογίας Toyota, είναι η χαμηλή κατανάλωση, χαμηλότεροι ρύποι και αναβαθμισμένη λειτουργία στο πρόγραμμα ηλεκτροκίνησης με υψηλότερες ταχύτητες και μεγαλύτερη αυτονομία. Ενδεικτικά, η νέα τέταρτη γενιά υβριδικού συστήματος αποδίδει 116 ίππους, με κατανάλωση μόλις 2,9 l/100 χλμ. και εκπομπές CO2 64 γρ./χλμ. (NEDC).

TIMES

Οι τιμές του νέου Toyota **Yaris** αρχίζουν από τις 13.770 ευρώ για το 1.0 και το υβριδικό 1.5 από 17.335 ευρώ. Αξίζει εδώ να σημειώσουμε ότι η ελληνική αντιπροσωπεία διατήρησε την τιμολογιακή της πολιτική χαμηλά παρά το γεγονός ότι το μοντέλο έχει αναβαθμιστεί συνολικά και ουσιαστικά, προκειμένου να καταστεί ενδιαφέρον τόσο για τον υποψήφιο αγοραστή, όσο και για να διατηρήσει πλεονέκτημα απέναντι στον ανταγωνισμό. ●

BLUE OR GREEN?

THE ANSWER IS BLUE = GREEN

Τα τελευταία χρόνια, αυτά τα δύο χρώματα είναι επίκαιρα σε πολλούς τομείς της ζωής μας, πόσο μάλλον στην αυτοκίνηση



Στην τεχνολογία τα χρώματα αυτά κατοχυρώνουν δύο έννοιες: **A. τη χρήση ηλεκτρικής ενέργειας που έχει παραχθεί από καθαρές πηγές (ηλιακή ή αιολική) B. τη φιλικότητα προς το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη του πλανήτη μας.**

Οι μεταφορές ανθρώπων και αγαθών που καταναλώνουν το μεγαλύτερο μέρος της παραγόμενης ενέργειας στη γη, θα πρέπει να εναρμονιστούν με τα παραπάνω χρώματα, αν θέλουμε να συνεχίσουμε να υπάρχουμε σαν νοήμον είδος.

Για να γίνει κατανοητή η ηλεκτροκίνηση θα πρέπει να δώσω μερικά σημαντικά ονόματα, ορισμούς και τα σημαντικά χρονικά σημεία.

• **Nikola Tesla.** Εφευρέτης της ηλεκτρογεννήτριας, του εναλλασσόμενου ρεύματος και του ηλεκτρικού κινητήρα.

• **Ο ηλεκτροκινητήρας και η ηλεκτρογεννήτρια** ουσιαστικά είναι η ίδια συσκευή, μια που χαρακτηρίζονται από αντιστρέψιμη λειτουργία. Δηλαδή ένας κατάλληλος ηλεκτρικός κινητήρας, αν του δοθεί περιστροφική κίνηση, παράγει ηλεκτρική ενέργεια στα σημεία τροφοδοσίας του. Και φυσικά το αντίστροφο! Ωραίο ε; Η ιδέα του Νικόλα για τον ηλεκτροκινητήρα ξεκίνησε από την αρχή της έλξης και της απώθησης των πόλων των μαγνητών. Έφτιαξε λοιπόν ένα κυλινδρικό κέλυφος που γέμισε την περιφέρειά του με 4 κουλούρες καλωδίου (πηνία / ηλεκτρομαγνήτες) απέναντι η μία στην άλλη. Όταν έδινε ηλεκτρικό ρεύμα σε δύο απέναντι κουλούρες καλωδίου δημιουργούσε έναν μαγνήτη που η μια μεριά ήταν ο Βόρειος πόλος και η άλλη ο Νότιος. Στη μέση του κυλίνδρου έβαλε έναν άξονα που κατά μήκος του είχε έναν φυσικό μαγνήτη (ρότορα). Όταν οι κουλούρες των καλωδίων δεν ήταν συνδεδεμένες με ηλεκτρική πηγή, ο άξονας ήταν ακίνητος. Όταν όμως φόρτιζε δύο κουλούρες, οι ηλεκτρομαγνήτες απωθούσαν τους ομότιμους πόλους του μαγνήτη του ρότορα και ο άξονας έκανε περιστροφική κίνηση. Μετά φόρτιζε τα άλλα δύο πηνία και οι ηλεκτρομαγνήτες ασκούσαν έλξη στους πόλους του μαγνήτη του ρότορα και έκανε ακόμα ένα μέρος περιστροφικής κίνησης. Φτιάχνοντας ένα έξυπνο σύστημα διακόπτη για τη ρευματοδότηση των πηνίων/ηλεκτρομαγνητών κατάφερε να κάνει τον ρότορα να περιστρέφεται κανονικά 360 μοίρες. Αυτή λοιπόν είναι η απλή μορφή του ηλεκτροκινητήρα (ρότορας

εσωτερικά, στάτορας εξωτερικά).

• **Μπαταρία.** Το μαγικό κουτί που αποθηκεύει ηλεκτρική ενέργεια.

• **Ο ελεγκτής ταχύτητας** του μοτέρ (Controller).

• **Ο φορτιστής της μπαταρίας.**

Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΠΡΟΒΕΣΕΩΝ

Έχοντας τεχνολογικά δημιουργήσει όλα τα παραπάνω υλικά, ο άνθρωπος τα χρησιμοποίησε πρώτα για πολεμικούς σκοπούς. Η πρώτη αποδεδειγμένη ηλεκτροκίνηση μεγάλου μέσου εφαρμόζεται στα υποβρύχια κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο.

Η έρευνα και η ανάπτυξη για την ηλεκτροκίνηση τα χρόνια μετά τον ΔΠΠ βρήκαν δυσκολίες από τα πετρελαϊκά συμφέροντα. Παρόλα αυτά σήμερα έχουμε τα παρακάτω αποτελέσματα:

1. Ηλεκτροκινητήρες υψηλής απόδοσης, αναστρέψιμους, με σχετικά μικρό όγκο και βάρος.

2. Ανάπτυξη μπαταριών με κύριο συστατικό το λίθιο. Αυτό σημαίνει ότι για την ίδια ενέργεια που αποθηκεύαμε σε μπαταρίες μολύβδου, τώρα μπορούμε να την αποθηκεύσουμε σε μπαταρίες λιθίου με κατά πολύ μικρότερο όγκο και βάρος.

• **Ενεργειακή πυκνότητα μπαταρίας οξέος μολύβδου:** 80 Wh/Lt

• **Ενεργειακή πυκνότητα μπαταρίας ιόντων λιθίου:** 250 Wh/Lt

• **Ενέργεια ανά κιλό μπαταρίας οξέος μολύβδου:** 30 Wh/kg

• **Ενέργεια ανά κιλό μπαταρίας ιόντων λιθίου:** 150 Wh/kg

3. Ταυτόχρονα βλέπουμε να βελτιώνονται ταχύτητα οι ελεγκτές στρωφών (το γκάζι στην καθομιλουμένη), οι αυτοματισμοί για την εν κινήσει φόρτιση των μπαταριών και οι φορτιστές των μπαταριών. Άρα η συνταγή είναι έτοιμη και ο πλανήτης εισέρχεται στην «Εποχή του Λιθίου».

ΟΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΙΣΜΟΙ

Οι προβληματισμοί για την εφαρμογή της Ηλεκτροκίνησης στη μετακίνηση (γη, θάλασσα, αέρα) είναι κοινοί και είναι οι παρακάτω:

• **Ασφάλεια** • **Αξιοπιστία** / **Αντοχή στον χρόνο** • **Αυτονομία** • **Κόστος.**

Το θέμα της ασφάλειας αφορά κυρίως στις μπαταρίες που υπάρχουν στα αυτοκίνητα, πλοία, αεροπλάνα. Η αστάθεια του υλικού του λιθίου σε περίπτωση υπερθέρμανσής του ή πιθανής πρόσκρουσης - παραμόρφωσης και έκθεσης στο οξυγόνο είναι ο κύριος προβληματισμός.

Σε αυτό το θέμα, οι εταιρείες ηλεκτρικών αυτοκινήτων χρησιμοποιούν τα «δύοκαμπτα» πατώματα

Κείμενο: **Νίκος Δωρόπουλος**

Ηλεκτρολόγος σκαφών



Οι μεταφορές ανθρώπων και αγαθών που καταναλώνουν το μεγαλύτερο μέρος της παραγόμενης ενέργειας στη γη, θα πρέπει να εναρμονιστούν με τα παραπάνω χρώματα, αν θέλουμε να συνεχίσουμε να υπάρχουμε σαν νοήμον είδος.

των αυτοκινήτων σαν αποθήκες χιλιάδων μπαταριών. Τα πατώματα/αποθήκες, στατιστικά και μετά από μελέτες, έχουν τις μικρότερες καταπονήσεις σε συγκρούσεις. Παράλληλα εφαρμόζουν πολλαπλά ηλεκτρονικά συστήματα παρακολούθησης και διαχείρισης μπαταριών που μεγιστοποιούν την ασφάλεια χρήσης των μπαταριών χωρίς υπερθερμάνσεις.

Επίσης, η ανάπτυξη της τεχνολογίας στο θέμα των μπαταριών χρόνο με τον χρόνο τις καθιστά ακόμα πιο ασφαλείς και «αδρανείς» σε εξωτερικούς παράγοντες.

Στη θάλασσα, στα μεγάλα πλοία, οι μπαταρίες βρίσκονται σε επιφανειακά απορριπτόμενα (σε περίπτωση κινδύνου) κοντέινερ. Στα μικρά σκάφη ελαχιστοποιείται ο σοβαρός κίνδυνος πρόσκρουσης και μηχανικής καταπόνησης των μπαταριών. Τέλος τα ηλεκτρονικά συστήματα ασφάλειας είναι παρόμοια με των αυτοκινήτων.

ΤΟ ΜΕΓΑΛΕΙΟ ΤΗΣ ΑΠΟΤΗΤΑΣ

Για το θέμα της αξιοπιστίας και της αντοχής στον χρόνο, σε όλα τα μέσα (γη, θάλασσα, αέρα), η ηλεκτροκίνηση με λίγα λόγια είναι ο εφιάλτης του κλασικού μηχανικού. Οι ηλεκτροκινητήρες είναι πολύ απλές μηχανές που αποτελούνται από δύο μέρη: τον **ρότορα** που στο κέντρο του βρίσκεται ο άξονας περιστροφής (κίνησης) και τον **στάτορα** που είναι ο μηχανισμός που περικλείει τον ρότορα. Αυτά τα δύο μέρη ενώνονται μεταξύ τους με δύο ρουλεμάν. Ελάχιστα μέρη τριβής και κίνησης σε σχέση με κινητήρες εσωτερικής καύσης (που αποτελούνται από: τρόμπα και σύστημα τροφοδοσίας καυσίμου, σύστημα ελέγχου καυσίμου και ανάφλεξης, σύστημα χρονισμού εισαγωγής καυσίμου και εξαγωγής καυσαερίων, θαλάμους καύσης με σύστημα εμβόλων συζευγμένων σε στρόφαλο με αντίβαρα, σύστημα λίπανσης όλων των προηγούμενων με αντλία λαδιού, σύστημα ψύξης όλων των παραπάνω με εναλλάκτη θερμότητας με υγρό μέσο κ.λπ.). Νομίζω ότι η διαφορά είναι εμφανής. Είναι προφανές ότι πιθανότητες βλαβών σε ηλεκτρικά οχήματα είναι χαμηλές προς ελάχιστες.

Η προληπτική συντήρηση συνήθως περιορίζεται σε αναβάθμιση λογισμικού, συντήρηση κλιματισμού, τακάκια φρένων πολύ αραιά, γιατί το φρενάρισμα γίνεται αναστρέφοντας τα μοτέρ σε γεννήτριες οπότε τα τακάκια και οι δισκόπλακες χρησιμοποιούνται κατά το 20%.

Για το θέμα της αυτονομίας στην ηλεκτροκίνηση, η τεχνολογία έχει τον πρώτο λόγο, συνεπώς έτσι βλέπουμε τα τελευταία πέντε χρόνια μεγάλες αλλαγές στη χωρητικότητα των μπαταριών. Επίσης έμμεσα στο θέμα της αυτονομίας παίζει ρόλο και ο χρόνος φόρτισης των μπαταριών, ο οποίος έχει πάρει φθίνουσα πορεία αλλά έχει ακόμα δρόμο εξελίξης.

Στη θάλασσα το θέμα της αυτονομίας είναι πολύ πιο διαχειρίσιμο, μια που υπάρχουν μεγαλύτεροι χώροι αποθήκευσης μπαταριών και σε κάποιες περιπτώσεις το παραπάνω βάρος είναι θεμιτό.

Για το θέμα του κόστους στην ηλεκτροκίνηση, θα πρέπει να πούμε ότι είναι σαν τον γάμο... Δηλαδή, είναι θέμα συμβιβασμών. Η τεχνολογία είναι καινούρια -state of the art- και δεν παρουσιάζει φθορές, δεν απαιτεί κόστος συνεργείων, δεν απαιτεί κατανάλωση χρόνου για συντηρήσεις, η χρήση είναι εντελώς φιλική στο περιβάλλον, αθόρυβη, ανακυκλώσιμη, καθαρή και τελευταία επιδοτήσιμη. Από την άλλη, χρειάζεται να βάλεις καλά το χέρι στην τσέπη αλλά σε πολλές περιπτώσεις όχι απαγορευτικά. Ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο ή σκάφος δεν είναι όνειρο πια. **A**



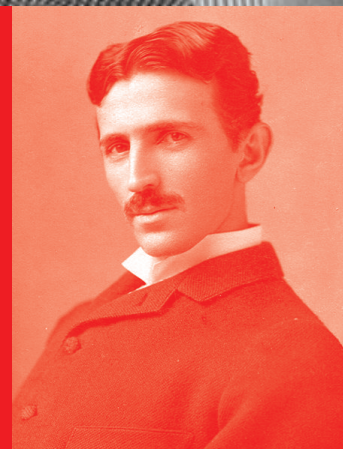


Εάν οποιοσδήποτε μπορεί να αντλήσει ενέργεια... πού θα βάλουμε τον μετρητή; Αυτό με ρώτησε πριν αποσύρει τη χρηματοδότηση του Wardencllyffe, είπε με ζοφερό ύφος κοιτώντας το άπειρο



Εάν διάλεγα σήμερα να πάρω μια συνέντευξη από μια διαχρονική προσωπικότητα της επιστήμης, θα ήταν ο **Nikola Tesla**, ο άνθρωπος που εφηύρε το αέριο. Τον συνάντησα σε ένα έγχρωμο όνειρο στην ακμάζουσα Αθήνα μας!

Της **Ελένης Χελιώτη**



Ποιος είστε επιτέλους, κύριε TESLA;

Είμαστε στο κέντρο. Είναι μια ηλιόλουστη φθινοπωρινή ημέρα. Τον συναντώ στο πλέον ιστορικό café του κέντρου της Αθήνας, μια καθημερινή στις 9 το πρωί. Σκέφτηκα να τον πάω κάπου πιο μοντέρνα, αλλά νομίζω θα εκτιμήσει το κλασικό. Έχω ήδη φροντίσει και έχω ζητήσει να υπάρχουν 18 πεσέτες στο τραπέζι. Ερχόμενος είναι το πρώτο πράγμα που παρατηρεί και μειδίαει με ευχαρίστηση. Είναι πανύψηλος, κάτι το οποίο γνώριζα ήδη, αλλά η όλη παρουσία του προκαλεί δέος. Είναι γύρω στα 45, στο απόγειο της εφευρετικής του διάνοιας. Στο απόγειο της ζωής του, της καριέρας του, της φήμης του.

Έχω ετοιμάσει διάφορες ερωτήσεις να του κάνω, επιλεγμένες με προσοχή, μετά από εκτενή και ενδελεχή έρευνα. Κι όμως, τη στιγμή που κάθεται απέναντί μου και με κοιτάει με αυτό το βλέμμα, όλες μου οι ερωτήσεις καθίστανται ανούσιες. Δεν επιθυμώ να κατευθύνω τον λόγο του. Με κοιτάζει στωικά. Δεν τον παραξενεύει η σιωπή μου. Βλέπω έναν σερβιτόρο με την άκρη του ματιού μου να κοντοστέκεται με απορία πριν έρθει να πάρει την παραγγελία μας. «Εναν διπλό Αμερικάνο», λέω. Ο κύριος Τέσλα με κοιτάει, κλείνει ελαφρά τα μάτια όπως κάνουμε όταν δεν φοράμε τα γυαλιά μας, διερωτώμενος ίσως τι ακριβώς είναι αυτό, και χωρίς να στρέψει το βλέμμα του προς το παλικάρι που μπερδεύεται ολοένα και περισσότερο στην παρουσία μας, λέει «το ίδιο».

Γνωρίζοντας την αγάπη του (και μεταγενέστερη εμμονή του) για τον αριθμό, έχω στοιχίσει ευλαβικά 3 τέλεια ξυμένα μολύβια δίπλα στο σημειωματάριό μου. Αν και είναι σχετικά νωρίς η βουή της πόλης αφυπνίζεται και μας περιβάλλει. Αγνωστώντας όλη μου την προετοιμασία αποφασίζω να του κάνω την πρώτη και ίσως μοναδική σημασίας ερώτηση:

«Ποιος είστε επιτέλους, κύριε Τέσλα;» Με κοιτάει ανέκφραστος. Εκείνη την ώρα έρχεται ο σερβιτόρος μας. Αφήνει γρήγορα τους καφέδες και ένα κομμάτι κέικ ανάμεικτο και φεύγει.

«Ενδεχομένως να μην έχετε διαβάσει τη βιογραφία μου».

«Σαφώς και τη διάβασα».

«Τότε γνωρίζετε ποιος είμαι, όπως και τι έχω κάνει».

«Ωραία», εκπνέω και κλείνω τα μάτια μου για 2 δευτερόλεπτα. Ανοίγοντάς τα του λέω «πείτε μου τότε, τι είστε;» Χαμογελάει.

«Η απάντηση σε αυτό, κυρία Χελιώτη, είναι σύνθετη, και πολύ φοβάμαι χρονοβόρα». Δεν απαντώ, παρά συνεχίζω να τον κοιτάω κατάματα. «Πολύ καλά», μου λέει και πίνει την πρώτη γουλιά καφέ. «Μου είπατε ότι διαβάσατε για εμένα. Αναρωτιέμαι όμως εάν είδατε και τις ταινίες στις οποίες προσπαθούν να μετενσαρκώσουν ότι γνωρίζουν για εμένα». «Ναι, βέβαια. Όλες».

«Ποια πιστεύετε ότι είναι η πιο ακριβής απόδοση;»

«Με ότι γνωρίζω για εσάς θα έλεγα ένας επιλεκτικός συνδυασμός. Στην όλη εικόνα, στο στήσιμο, στην προφορά, τον λόγο και τη δυναμική της παρουσίας, ο David Bowie στο "The Prestige" υπήρξε κάτι παραπάνω από εξαιρετικός. Ωστόσο, στην περσινή ομώνυμη ταινία "Tesla" ο Ethan Hawke νομίζω πως μπόρεσε να αποδώσει την πιο αντικοινωνική, παράξενη, νευρική και ευάλωτη πλευρά σας, αν και η ταινία καθαυτή ομολογώ με απογοήτευσε λίγο».

«Πόσο πιστεύετε ότι μπορούμε πραγματικά να γνωρίζουμε έναν άλλον άνθρωπο, και δη ένα ιστορικό πρόσωπο;» με ρωτάει κοιτώντας με επίμονα.

«Εναν απλό άνθρωπο ίσως ικανοποιητικά, ένα ιστορικό πρόσωπο πιθανόν λίγο περισσότερο λόγω προσωπικής μαρτυρίας ή στοιχείων που βρέθηκαν στην κατοχή του. Στη δική σας περίπτωση, μιας διάνοιας, ενός ανθρώπου του οποίου το μυαλό εφνύρε και κυριολεκτικά φώτισε τον 20ό αιώνα, φοβάμαι ελάχιστα. Τι είναι αυτό που μας φέρνει πιο κοντά στο να σας γνωρίσουμε; Ότι η μητέρα σας, αν και αγράμματη, ήταν εφευρέτης; Ότι παρατήσατε το πανεπιστήμιο, ξοδέψατε όλα σας τα χρήματα στον τζόγο και πάθατε νευρικό κλονισμό; Ότι πήγατε στην Αμερική με λίγα σεντς στην τσέπη και οράματα των εφευρέσεών σας στο μυαλό έτοιμα προς υλοποίηση; Ότι από το να συνεχίσετε να δουλεύετε για τον Thomas Edison προτιμήσατε να παραιτηθείτε μετά από μόλις 6 μήνες και να περάσετε ένα χρόνο να σκάβετε χαντάκια για να ζήσετε; Ότι παραμείνατε πιστός στο όραμά σας καθ' όλη τη διάρκεια της ζωής σας παρά τις αντιξοότητες και την έλλειψη οράματος των συνεργατών σας; Ότι σκίσατε το συμβόλαιο που είχατε με τον Westinghouse το οποίο θα σας εξασφάλιζε απολαβές εφόρου ζωής λόγω δικαιωμάτων από τη χρήση των πατεντών σας επειδή σας κλάφτηκε ότι αυτό γονατίζει οικονομικά την επιχείρησή του; Ότι ο απώτατος στόχος σας ήταν η ασύρματη και δωρεάν επικοινωνία και παροχή ενέργειας σε παγκόσμιο επίπεδο για όλους τους ανθρώπους και κανείς δεν θέλησε να σας βοηθήσει να τον πραγματοποιήσετε; Ότι ενώ ουσιαστικά εφνύρατε το ραδιόφωνο το 1896 και δημοσιεύσατε όλα τα σχετικά σχεδιαγράμματα, τον Δεκέμβριο του 1901 ο Marconi ήταν αυτός που χρησιμοποιώντας τουλάχιστον 4 δικές σας πατέντες έστειλε το πρώτο ασύρματο μήνυμα μεταξύ Βρετανίας και Καναδά και πήρε το Νόμπελ το 1909; Ότι το ανώτατο δικαστήριο των ΗΠΑ θυμήθηκε λίγους μήνες μετά τον θάνατό σας, το 1943, να θεωρήσει άκυρη την πατέντα του Marconi και να ονομάσει εσάς τον "πατέρα" του ραδιοφώνου;»

Κάπου εδώ με σταμάτησε, σπκλώνοντας ελαφριά το χέρι του. Είχα, ίσως, πει πολλά.

«Τι συνέβη τον Νοέμβριο του 1915;»

«Εννοείτε όταν οι New York Times λανθασμένα δημοσιοποίησαν ότι ήταν να λάβω το Βραβείο Νόμπελ και να το μοιραστώ με... αυτόν (Edison);»

«Ναι».

«Ευτυχώς η είδηση ήταν ψευδής... Πείτε μου», με ρωτάει με τόπο από λίγο, «τι απέγινε ο πύργος μου;»

«Ο Wardencllyffe;»

«Μάλιστα».

«Θα θυμάστε ότι κατεδαφίστηκε το 1917 για λόγους ασφαλείας στο ξεκίνημα του 1ου Παγκοσμίου Πολέμου αλλά τα θεμέλια έμειναν ως είχαν. Το 2012 ξεκίνησε μια καμπάνια άντλησης κεφαλαίων για την αποκατάστασή του, η οποία βρίσκεται ακόμα σε εξέλιξη». Φώτισε το πρόσωπό του. Μείναμε λίγα λεπτά σιωπηλοί.

«Έχετε πολλά περιστερία στην πόλη σας», μου λέει μετά από λίγο. «Γι' αυτό καθυστέρησα να έρθω να σας συναντήσω, καθόμουν και τα χάζεα».

«Περάσατε από τη Βουλή μπροστά;»

«Ναι», μου είπε και χαμογέλασε. Ήπια μια γουλιά καφέ ακόμα. «Εάν οποιοσδήποτε μπορεί να αντλήσει ενέργεια... πού θα βάλουμε τον μετρητή; Αυτό με ρώτησε πριν αποσύρει τη χρηματοδότηση του Wardencllyffe», είπε με ζοφερό ύφος κοιτώντας το άπειρο.

«Ο J.P. Morgan», του απάντησα.

«Ναι. Δεν θα καταλάβω ποτέ τους ανθρώπους, πόσο μάλλον την επιλεκτική "τύφλωση" που τους διακατέχει μπροστά σε κάτι μεγάλο. Το να μην είσαι ικανός να οραματιστείς, μπορώ στοιχειωδώς να το κατανοήσω. Η διανοητική στασιμότητα είναι και αυτή ένα είδος πανδημίας. Η ανικανότητα όμως να "δεις" κάτι που φωτίζει μπροστά σου... με ξεπερνά».

«Θα σας στεναχωρήσω, αλλά οι παράγοντες που συνέβαλαν στην τύφλωση, όπως πολύ σωστά την ονομάζετε, των τιτάνων βιομηχανίας τότε, παραμένουν πολύ φοβάμαι οι ίδιοι: εγωισμός, απληστία, ξερολιισμός». Έγνεφε καταφατικά ενώ μιλούσα. «Ωστόσο, θα ήθελα να σας ρωτήσω την άποψή σας για τον κύριο Elon Musk».

«Αυτός που έδωσε στην εταιρία του το όνομά μου;»

«Μάλιστα».

«Παράξενη φιγούρα. Τον συμπαθώ».

«Θα τον καλούσατε σε ένα από εκείνα τα επικά πάρτι που διοργανώνετε τότε και επιδεικνύατε τις εφευρέσεις σας;»

«Σαφώς! Αν και πιστεύω ότι εν προκειμένω θα είχε και αυτός να μου δείξει πράγματα».

«Γνωρίζεται για τα σχέδιά του και τις φιλοδοξίες του με την εταιρία SpaceX;»

«Ναι, κάτι διάβαζα τις προάλλες. Θα ήθελα να τον βοηθήσω...»

«Μα...» ξεκίνησα να λέω και με σταμάτησε πάλι κατανώνοντας. «... "Εάν σταματούσαμε και εξαλείφαμε από τον βιομηχανικό μας κόσμο το αποτέλεσμα της δουλειάς του κυρίου Τέσλα, οι τροχοί της βιομηχανίας θα έπαυαν να στρέφονται, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τα τρένα μας θα σταματούσαν, οι πόλεις μας θα ήταν σκοτεινές και οι μύλοι μας θα ήταν αδρανείς και νεκροί. Το όνομά του σηματοδοτεί μια εποχή στην πρόοδο της ηλεκτρολογικής επιστήμης". Θυμάστε αυτά τα λόγια του Behrend όταν σας ανένευε το Μετάλλιο Edison το 1917;»

«Σαν χθες. Γλυκόπικρα λόγια».

«Πατί;»

«Για όλα όσα ακολούθησαν».

Παρέμεινα σιωπηλή. Μετά όμως θυμήθηκα κάτι.

«Όπως κάποτε είπατε όμως, "αφήστε το μέλλον να πει την αλήθεια και αξιολογήστε τον καθένα σύμφωνα με το έργο και τα επιτεύγματά του. Το παρόν είναι δικό τους. Το μέλλον, για το οποίο έχω πραγματικά εργαστεί, είναι δικό μου". Βρίσκεστε στο μέλλον. Κοιτάζετε γύρω σας. Είναι όλο δικό σας».

Χαμογέλασε ξανά. Οι καφέδες μας είχαν τελειώσει. Το κέικ ανέγγιχτο. Είχα μία τελευταία ερώτηση. Έβγαλα από την ατζέντα μου και του έδειξα την εικόνα μιας χρυσής σφαίρας.

«Έχετε δει την τέφρα σας;»

«Ναι» μου είπε αγγίζοντάς την. «Είναι το αγαπημένο μου σχήμα».



PEUGEOT 208

Πώς να αντισταθείς σε τέτοια επίθεση ομορφιάς;

Με τα μοντέλα της κατηγορίας B να τυποποιούνται ολοένα και περισσότερο σε βάρος των χαρακτηριστικών της νεανικότητας και της ευχαρίστησης, η **Peugeot** ξεχωρίζει παρουσιάζοντας το νέο, σαγηνευτικό από κάθε άποψη **208**

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Η γραμμή και η εμφάνιση του αμαξώματος δεν υπαγορεύει πλέον τη χρήση του αυτοκινήτου! Και με βάση αυτό, «προοπερνώντας» τα κινητήρια σύνολα, τα χειροκίνητα ή αυτόματα EAT κιβώτια ταχυτήτων, ακόμα και την πρίζα φόρτισης του αμιγώς ηλεκτροκίνητου e208, δίνουμε βήμα σε τρεις ιστορίες νέων ανθρώπων που έγιναν μέλη της οικογένειας Peugeot 208!

ΙΣΤΟΡΙΑ 1n Η ΑΚΑΤΑΜΑΧΗΤΗ ΓΟΗΤΕΙΑ ΤΗΣ ΒΙΤΡΙΝΑΣ

«Να, αυτό είναι που σου 'λεγα», τον ακούω να λέει. «Αυτό το αυτοκίνητο βλέπω τώρα τελευταία, στο δρόμο, σε περιοδικά, εδώ στην αντιπροσωπεία κάθε φορά που περνάω για να πάω στη δουλειά». «Και; Τι είναι αυτό που σου έχει κάνει τόσο εντύπωση;» τον ρωτάει η κοπέλα του. «Καταρχάς οι

χαυλιόδοντες... το πόσο κομψό και ταυτόχρονα άγριο δείχνει! Πόσο μοντέρνο, σύγχρονο και φουτουριστικό, αλλά ταυτόχρονα τόσο πιστό στην παράδοση της μάρκας. Έχει τύχει να οδηγώ βράδυ, να κοιτάω στο καθρέφτη και να βλέπω τους χαρακτηριστικούς προβολείς του. Το έχω λιμπιστεί σου λέω...»

«Ε και γιατί δεν το παίρνεις;» του λέει εκείνη λες και είναι το πιο απλό πράγμα στον κόσμο. «Μα αυτό θα κάνω. Το έχω ήδη βάλει στόχο. Έχω επιλέξει τα χαρακτηριστικά που θέλω, το χρώμα, την έκδοση. Ήμουν εδώ πάλι χτες το πρωί. Ήρθα να το οδηγήσω... και αν και είχα υψηλές προσδοκίες... μπαίνοντας όμως... οδηγώντας το, τις ξεπέρασε όλες. Νιώθω ότι φτιάχτηκε για μένα». Εκείνη του χαμογέλασε, πέρασε το χέρι της μέσα από το δικό του, και οδηγώντας τον μακριά από την βιτρίνα είπε: «Θα έρθουμε μαζί να το πάρεις».

Η χρήση του αυτοκινήτου αλλάζει, η επιλογή νέων μορφών ενέργειας είναι μία καινούργια ευκαιρία, γι' αυτό το νέο Peugeot 208 προσφέρεται από το λανσάρισμά του, με τρεις εναλλακτικούς τρόπους κίνησης, βενζίνη, diesel ή ηλεκτρικό.

ΙΣΤΟΡΙΑ 2n ΕΝΑ ΜΙΚΡΟ ΣΕΝΤΟΥΚΙ ΜΕ ΘΗΣΑΥΡΟ

«Ναταλία;» την άκουσα να λέει με λαχτάρα στη φίλη της που περπατούσαν μαζί, «δεν θα πιστέψεις τι έγινε! Εδώ και λίγο καιρό ο πατέρας μου μου έλεγε ότι θέλει να μου πάρει δώρο ένα αυτοκίνητο για το πτυχίο μου, και μεταξύ μας στην αρχή δεν τον πολυπίστεψα. Λίγες εβδομάδες πριν, όμως, είδα μια μέρα στο τραπέζι προσφορές από 2-3 αντιπροσωπείες και τότε κατάλαβα ότι το είχε πάρει σοβαρά. Πριν προλάβω να δω ποια αυτοκίνητα σκεφτόταν τα μάζεψε και μου είπε, μην ασχολείσαι, θα είναι έκπληξη. Δεν σου κρύβω ότι με είχαν λίγο ζώσει τα φιδία».

«Έλα ρε συ, γιατί; Ο πατέρας σου έχει καλό γούστο». «Ναι, για τον εαυτό του, αλλά ξέρει εμένα τι μου αρέσει και τι θα ήθελα; Ξέρει τι θα πει νεανικό αυτοκίνητο με επιδόσεις, άνεση και χαρακτήρα; Τέλος πάντων, λέω "μη μιλάς", και αποφάσισα να τον εμπιστευτώ».

«Και; Τι έγινε καλέ τελικά; Μ' έχεις σκάσει;» της απαντάει η φίλη της με αγωνία και τα μάτια γουρλωμένα. Η πρώτη κοπέλα βγάζει από την τσέπη της ένα κλειδί αυτοκινήτου με το χαρακτηριστικό σύμβολο της Peugeot και χαμογελώντας το κουνάει μπροστά στη φίλη της σαν εκκρεμές. Πατάει το κουμπί και ακούγεται λίγα μέτρα πιο πέρα ένας ήχος.

«Ρε συ» της λέει σχεδόν συγκινημένη, «μου το πήρε σε πορτοκαλί, το αγαπημένο μου χρώμα!»

«Είναι τέλειο!!! Με γεια σου, ρε αγάπη, καλοτάξιδο! Κάτσε να στο ασημώσω!» Ανοίγουν τις πόρτες και αρχίζουν να το ψαχουλεύουν, όπως θα έκανες ένα μικρό σεντούκι με θησαυρό.

ΙΣΤΟΡΙΑ 3n Η ΑΞΙΑ ΤΗΣ ΠΑΡΕΑΣ

«Λοιπόν, σας έφερα εδώ σήμερα για έναν σκοπό! Έχω ετοιμάσει έναν φάκελο για τον καθένα από εσάς, και είναι μοναδικός. Δεν θα τον δείξετε ο ένας στον άλλον. Θα σας δώσω 10-15 λεπτά και μόλις τελειώσετε θα μου πείτε την άποψή σας όπως και την τελική σας επιλογή».

«Τι ψιφίζουμε, ρε συ Νίκο; Πρωθυπουργό; Αρχηγό ομάδας;» «Γιατί όλοι οι καφέδες μαζί σου, ρε άνθρωπε, πρέπει να έχουν ατζέντα;» Κοιταζόντουσαν όλοι μεταξύ τους και γελάγανε. «Σταματήστε τη γκρίνια, μωρε! Κερνάω εγώ τους καφέδες, και εσείς θα με βοηθήσετε να διαλέξω αυτοκίνητο!»

«Ααα τώρα μιλάς σωστά!» Είπε το ένα παλικάρι στα αριστερά του.

«Επιτέλους! Ένας σωστός σκοπός! Και άργησες φίλε, με αυτό το χρέπι που κυκλοφορείς τόσο καιρό!»

«Να σου πω» πετάγεται ο ξανθός της παρέας, «καμιά βόλτα θα μας πηγαίνεις ή τζάμπα σε βοηθάμε;» «Τζάμπα με βοηθάτε έτσι και αλλιώς, Χριστόφορε, οπότε κούλαρε και ξεκίνα να κοιτάς!»

«Καλά μη βαράς! Άντε να δούμε τι έχεις εδώ». Ξεκίνησαν όλοι λοιπόν, ο καθένας στη γωνία του, να εξετάζουν τους φακέλους που τους είχε δώσει ο φίλος τους. Μετά από κανένα δεκάλεπτο, είχαν τελειώσει την «ιερά εξέταση» και κλείνοντας τους φακέλους, τους έβαλαν μπροστά τους, έκασαν πίσω και περίμεναν. Όταν και ο Χριστόφορος τελείωσε, σήκωσε το χέρι με ειρωνικό ύφος και είπε «κύριε; Να μιλήσω πρώτος;»

«Θα το επιτρέψω». «Καταρχάς δεν ξέρω εάν έγινε λάθος αλλά μόνο ένα προσπεκτους μου έδωσες, ρε φίλε, του 208. Τι φάση;»

«Τι; Και εσύ το 208 είχες; Και εγώ!» είπε ο ξανθούλης. «Ρε Νίκο, μας τρολάρεις;»

Ο Νίκος άρχισε να γελάει αντικρίζοντας τα γεμάτα απορία και νεύρα πρόσωπά τους. «Ναι, έχετε όλοι το ίδιο! Το αυτοκίνητο επιλογής μου είναι ένα και μοναδικό. Θα το χτίσουμε όμως μαζί!» **A**



Θα μπορούσες να μιλάς για το νέο, ηλεκτρικό Corsa-e για ώρες...

Μπορείς να πεις πολλά πράγματα για το μέλλον. Και για την ηλεκτροκίνηση. Και εμείς στην Opel, έχουμε σίγουρα πολλά να πούμε για το νέο, ηλεκτρικό Corsa-e. Ας ξεκινήσουμε από αυτά που σε ενδιαφέρουν περισσότερο. Το νέο Opel Corsa-e εντυπωσιάζει με την **αυτονομία** του, που φτάνει τα **418 χιλιόμετρα εντός πόλης**, ενώ **φόρτιση 1 ώρας** αρκεί για να διανύσεις **50 χιλιόμετρα**. Ιδανικό για τις καθημερινές μετακινήσεις σου, χωρίς να υστερεί στα μεγάλα ταξίδια. Το ηλεκτρικό μας Corsa αποδίδει **136 άλογα** και φτάνει τα **50 χλμ/ώρα σε 2,8"**. Διαθέτει **sport αμάξωμα** και **3 προγράμματα οδήγησης**. Ο ηλεκτροκινητήρας του έχει χαμηλότερο κόστος συντήρησης και χρήσης από ό,τι ένας κινητήρας βενζίνης ή diesel. Επιπλέον, επωφελείται από τις διευκολύνσεις και τα κίνητρα απόκτησης που προσφέρει η πολιτεία, ενώ έχει **μηδενικά τέλη κυκλοφορίας** και **μηδενικό φόρο εταιρικής χρήσης**. Με συναρπαστική σχεδίαση και Γερμανική τεχνολογία αιχμής, το νέο Corsa-e είναι έτοιμο για το μέλλον. Γεμάτο καινοτομίες που συναντάς σε αυτοκίνητα μεγαλύτερης κατηγορίας, όπως πρωτοποριακοί προβολείς IntelliLux LED Matrix®, Automatic Cruise Control, Navi με έγχρωμη οθόνη αφής 10", ψηφιακός πίνακας οργάνων 7", κάμερα οπισθοπορείας 180° και πολλά περισσότερα. Είμαστε σίγουροι ότι θα λατρεύεις το Corsa-e! Κι αν είσαι ο τύπος που θέλει να μελετήσει κάθε λεπτομέρεια για το καινούργιο του αυτοκίνητο, συνέχισε να διαβάζεις: Κατανάλωση μικτού κύκλου: 16,5 – 16,8 kWh/100 km. Εκπομπές CO₂: 0 g/km. Αυτονομία έως 337 km (WLTP). Οι τιμές κατανάλωσης και εκπομπών CO₂ υπολογίζονται σύμφωνα με την Παγκόσμια Εναρμονισμένη Διαδικασία Δοκιμών Ελαφρών Οχημάτων (WLTP) σύμφωνα με τους κανονισμούς R (EC) No. 715/2007, R (EU) No. 2017/1153 and R (EU) No. 2017/1151. Οι τιμές που προκύπτουν από την καθημερινή χρήση μπορεί να διαφέρουν και εξαρτώνται από ποικίλους παράγοντες, όπως το προσωπικό στυλ οδήγησης, τα χαρακτηριστικά της διαδρομής, η εξωτερική θερμοκρασία, η χρήση θέρμανσης/κλιματισμού στο εσωτερικό του οχήματος. Μάθε περισσότερα στο www.opel.gr.

*Η τιμή περιλαμβάνει κρατική επιδότηση και όφελος απόσυρσης, βάσει των πρόσφατων εξαγγελιών της Κυβέρνησης για τα ηλεκτρικά οχήματα.

Από **€26.222***



**Αλλά είναι πολύ πιο fun
να το οδηγείς!**
NEO OPEL CORSA-e





BMW X1 & X2 PLUG-IN HYBRID

Ηλεκτροκίνητες & τετρακίνητες!

Η **BMW**, πρωτοπόρος σε παγκόσμιο επίπεδο στην κατηγορία των ηλεκτροκίνητων οχημάτων, συμπληρώνει την γκάμα των Plug-in υβριδικών μοντέλων της με την X1 xDrive25e και την X2 xDrive25e

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Τι αναζητά σήμερα ένας αγοραστής αυτοκινήτου το οποίο μοιράζεται για διαδρομές μέσα και έξω από την πόλη; Αναφερόμαστε στο γνωστό «daily use car» το οποίο εξυπηρετεί πολλαπλές ανάγκες των ιδιοκτητών τους. Στην πρώτη γραμμή των επιλογών είναι η οικονομία στη χρήση και η πρακτικότητα ενός οχήματος. Ως αγοραστής, ο κάθε ένας που γίνεται ιδιοκτήτης ενός αυτοκινήτου, έχει αρχίσει να βάζει στη φαρέτρα των επιλογών του την ευρέως διαδεδομένη πλα υβριδική τεχνολογία. Γιατί; Διότι με ένα plug-in hybrid αυτοκίνητο, έχει πάντα διαθέσιμη μεγάλη ιπποδύναμη, αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων και χαμηλή κατανάλωση καυσίμου.

Και κάπου εδώ, η BMW, πρωτοπόρος και καθοριστικός επενδυτής στο πεδίο της η-

λεκτροκίνησης, μεταξύ άλλων, λάνσαρε τα ευπώλητα X1 και X2 σε υβριδική έκδοση, ανοίγοντας έτσι ακόμα περισσότερο την γκάμα της.

Είναι χαρακτηριστικό ότι η BMW σκοπεύει να έχει πάνω από ένα εκατομμύριο οχήματα με ηλεκτροκίνηση στον δρόμο μέχρι το τέλος του 2021, οπότε το 25% των οχημάτων που πωλούνται από το BMW Group στην Ευρώπη αναμένεται να διαθέτουν ηλεκτρικό κινητήρα. Μέχρι το 2025, ο αριθμός αυτός έχει προγραμματιστεί να φτάσει το 33% και το 50% έως το 2030.

Η BMW X1 xDRIVE25E ΚΑΙ Η BMW X2 xDRIVE25E

Η BMW X1 xDrive25e, το δημοφιλέστερο premium SAV της ελληνικής αγοράς, εφοδιασμένο με την τελευταία γενιάς τεχνολογία eDrive, διατηρεί τα κορυφαία χαρακτηριστικά του και τα συνδυάζει



Η BMW σκοπεύει να έχει πάνω από ένα εκατομμύριο οχήματα με ηλεκτροκίνηση στον δρόμο μέχρι το τέλος του 2021, οπότε το 25% των οχημάτων που πωλούνται από το BMW Group στην Ευρώπη αναμένεται να διαθέτουν ηλεκτρικό κινητήρα. Μέχρι το 2025, ο αριθμός αυτός έχει προγραμματιστεί να φτάσει το 33% και το 50% έως το 2030.

με τις αρετές της ηλεκτροκίνησης. Διατίθεται ήδη στην αγορά, ενώ η BMW X2 xDrive25e θα είναι διαθέσιμη στο εγγύς μέλλον. Το plug-in υβριδικό σύστημα της νέας BMW X1 xDrive25e και της νέας BMW X2 xDrive25e αποτελείται από έναν 3-κύλινδρο βενζινοκινητήρα 1.5 λίτρων με BMW TwinPower Turbo Technology ενώ και τα δύο μοντέλα διαθέτουν ένα υβριδικό σύστημα τετρακίνησης.

Ο βενζινοκινητήρας έχει μέγιστη ισχύ 125 ίππους και μέγιστη ροπή 220Nm, μεταφέροντας την ισχύ του στους εμπρός τροχούς μέσα από ένα 6-τάχυτο αυτόματο κιβώτιο Steptronic. Ο ηλεκτρικός κινητήρας παράγει 95 ίππους και παρέχει ροπή 165Nm στους πίσω τροχούς μέσω μετάδοσης μίας ταχύτητας. Μαζί, ο κινητήρας εσωτερικής καύσης και ο ηλεκτρικός κινητήρας αποδίδουν από κοινού 220 ίππους. Η μέγιστη ροπή συστήματος και των δύο μονάδων κίνησης είναι 385Nm.

Η ηλεκτρική έκδοση της BMW X1 xDrive25e και της BMW X2 xDrive25e προσφέρει ενδιαφέρουσα εμπειρία ηλεκτροκίνησης για έως 52 χλμ. και 53 χλμ. αντίστοιχα (πρωτόκολλο WLTP) μέσω της μπαταρίας υψηλής τάσης μικτής χωρητικότητας 10 kWh (ωφέλιμη χωρητικότητα 8,8 kWh). Συνεπώς, οι καθημερινές διαδρομές μπορούν να πραγματοποιούνται απόλυτα οικονομικά, αθόρυβα και με μηδενικούς ρύπους, με ταχύτητες έως και 135 χλμ./ώρα (MAX eDrive). Και στο υβριδικό πρόγραμμα λειτουργίας (AUTO eDrive) η κίνηση μπορεί να πραγματοποιείται με χρήση αποκλειστικά της ηλεκτρικής ενέργειας, με τη διαφορά ότι από ένα επίπεδο ταχύτητας και πάνω (90 χλμ./ώρα) ενεργοποιείται και ο βενζινοκινητήρας.

Η πλήρης αναφόρτιση της μπαταρίας μπορεί να πραγματοποιηθεί σε 5 ώρες σε απλή οικιακή πρίζα ή σε 3,2 ώρες σε φορτιστή AC ισχύος 3,7 kW. Η φόρτιση της μπαταρίας μπορεί φυσικά να πραγματοποιηθεί και εν κινήσει από τον κινητήρα βενζίνης, αν ο οδηγός επιλέξει το ανάλογο πρόγραμμα οδήγησης (Save Battery). Η μέση κατανάλωση καυσίμου και στα δύο μοντέλα, σε περίπτωση υβριδικής λειτουργίας, είναι 1,7 λίτρα ανά 100 χλμ. (WLTP) και οι εκπομπές ρύπων CO2 περιορίζονται στα 39 γρ./χλμ. (WLTP).

Οι BMW X1 xDrive25e και X2 xDrive25e απαλλάσσονται από τον φόρο εταιρικής χρήσης και οι τιμές τους διαμορφώνονται ως εξής: X1 xDrive25e με λιανική τιμή προ φόρων: €33.657 (λιανική τιμή με φόρους: €44.270) και X2 xDrive25e με λιανική τιμή προ φόρων: €35.057 (λιανική τιμή με φόρους: €46.107)

Να σημειώσουμε εδώ ότι οι εκδόσεις «Business Advanced» που υπάρχουν και στα δύο μοντέλα με κορυφαίο εξοπλισμό και μηδενικό εταιρικό φόρο, διατίθενται με λιανική τιμή προ φόρων τις €39.950 (λιανική τιμή με φόρους: €52.522)

Τέλος να αναφέρουμε ότι η νέα BMW X1 xDrive25e και η νέα BMW X2 xDrive25e διαθέτουν ακουστική προστασία πεζών ως στάνταρ. Όταν οδηγείτε ηλεκτρικά με ταχύτητες έως και 30 χλμ./ώρα, παράγεται ένας ήχος σχεδιασμένος ειδικά για ηλεκτροκίνητα μοντέλα BMW για να ειδοποιεί άλλους χρήστες του δρόμου για το αυτοκίνητο που πλησιάζει. **A**



Νέο Hyundai i20. Human Ready.



Καινοτόμες τεχνολογίες 48V Hybrid Turbo με κιβώτιο Intelligent Manual Transmission.
Εντυπωσιακή ψηφιακή οθόνη οργάνων 10,25" και οθόνη πολυμέσων 8" με κάμερα οπισθοπορείας.
Κορυφαία συνδεσιμότητα, με Android Auto και Apple CarPlay για πρώτη φορά με ασύρματη σύνδεση.
Εξελιγμένη δέσμη τεχνολογιών ενεργητικής ασφάλειας S-10. Χώροι μεγαλύτεροι από ποτέ.
Αυτό είναι το νέο Hyundai i20.

hyundai.gr



5 ΕΤΗ
ΕΠΙΔΕΙΞΑΝΤΕΣ ΕΠΙΤΥΧΕΙΑ
ΧΩΡΙΣ ΟΡΙΟΧΛΗΜ

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



FIAT 500E

Αναγεννησιακός εξηλεκτρισμός!

Διαχρονικά το **Fiat 500** άλλαξε τα δεδομένα στον χώρο του αυτοκινήτου.

Η προσθήκη του νέου αμιγώς ηλεκτρικού 500 στην επιτυχημένη σειρά της Fiat έρχεται αυτή τη φορά για να αλλάξει σελίδα στην ηλεκτροκίνηση.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Οταν πίνεις έναν espresso έχεις το δικαίωμα να μεταφερθείς νοστά στην Τοσκάνη, στα πλακόστρωτα της Φλωρεντίας, στις κρήνες της Ρώμης ή στον παραλιακό δρόμο στη Cefalu της Σικελίας... Θα μπορούσε επίσης να κάνεις μια βόλτα από τη βόρεια ακτή της Σαρδνίας και να σταματήσεις για την επόμενη παραγγελία στο Caffe San Carlo στην ομώνυμη Piazza του Τορίνο.

Και με τι «όχημα» θα ταξιδέψουμε νοστά σε αυτά τα υπέροχα μέρη της Ιταλίας; Θα ρωτήσετε και με το δικίο σας... Όμως, αλήθεια τώρα: Χρειάζεται ερώτημα; Η επιλογή είναι εύκολη και αναντίρρητα η πλέον αντιπροσωπευτική διαχρονικά. Με το θρυλικό αυτοκίνητο που αποτελεί πηγή έμπνευσης από το 1957, και που σήμερα με τα μοναδικά χαρακτηριστικά του δρομολογεί τις αλλαγές της επόμενης δεκαετίας.

Αναφερόμαστε στο νέο αμιγώς ηλεκτροκίνητο Fiat 500, το οποίο με ξεχωριστό στυλ, έξυπνες επιλογές και μοναδικές λύσεις εξατομίκευσης θα προσφέρει μια νέα οπτική στο θέμα της ηλεκτροκίνησης, αποτελώντας μία από τις πλέον προσιτές επιλογές αμιγούς ηλεκτρικού αυτοκινήτου.

Στα highlights του μοντέλου να πούμε ότι είναι η πρώτη φορά στην κατηγορία που ένα ηλεκτρικό μοντέλο θα είναι διαθέσιμο σε τρεις εκδόσεις αμαξωμάτων, hatchback, cabrio και 3+1 (με ανάστροφα ανοιγόμενη πόρτα στη δεξιά πλευρά του μοντέλου), αλλά και για πρώτη φορά που ο αγοραστής θα μπορεί να επιλέξει το επίπεδο αυτονομίας του αυτοκινήτου του.

Η σχεδιαστική προσέγγιση του νέου αμιγώς ηλεκτρικού 500 αποτελεί φυσική εξέλιξη του σχεδίου με το οποίο ο Dante Giacosa δημιούργησε το πρώτο 500, ένα μοντέλο που σήμερα αποτελεί έκθεμα του Μουσείου Μοντέρνας Τέχνης της Νέας Υόρκης,

Οικείο και παράλληλα εντελώς νέο, το ηλεκτρικό 500 διατήρησε τα βασικά σχεδιαστικά χαρακτηριστικά του θρυλικού μοντέλου εξελισσόντάς τα σε ένα νέο επίπεδο που χαρακτηρίζεται από τις νέες εξελίξεις στον τομέα της συνδεσιμότητας και βέβαια της αρχιτεκτονικής ενός αμιγώς ηλεκτρικού μοντέλου. Το ξεχωριστό στυλ του νέου ηλεκτρικού 500 ήδη έχει κερδίσει τους ειδικούς του χώρου, κατακτώντας το βραβείο Red Dot Design Award 2020. Παράλληλα το νέο μοντέλο είναι υποψήφιο

και στο θεσμό Car Of The Year του 2021, κορυφαία διάκριση που έχει κατακτήσει και η υπάρχουσα γενιά του μοντέλου.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Η νέα πλατφόρμα του ηλεκτρικού 500 σχεδιάστηκε ειδικά για το συγκεκριμένο μοντέλο και συνδυάζεται με έναν ηλεκτροκίνητο απόδοσης ανάλογα με την έκδοση 70 kw (95 ίπποι) ή 87 kw (118 ίπποι) που εξασφαλίζει άμεση απόκριση και εξαιρετικά καλές επιδόσεις (0-100χλμ./ώρα σε 9" ή

9,5" ανάλογα με την έκδοση).

Ανάλογα με την έκδοση που θα επιλέξει ο αγοραστής, η αυτονομία είναι 180 ή 320 χιλιόμετρα, με βάση το νέο αυστηρότερο πρωτόκολλο WLTP. Τα επίπεδα αυτονομίας αυξάνονται σημαντικά ξεπερνώντας τα 460 χλμ. σε χρήση αμιγώς σε αστικές συνθήκες. Το κυριότερο είναι πως το ηλεκτρικό 500 μέσα σε μόλις 5 λεπτά μπορεί να φορτιστεί με αρκετή ενέργεια που θα του εξασφαλίσει 50 χλμ. διαδρομών. Παράλληλα σε συνδυασμό με το γεγονός ότι σε μόλις 35 λεπτά το ποσοστό φόρτισης μπορεί να φτάσει στο 80%, το ηλεκτρικό 500 ουσιαστικά απαλλάσσει τον χρήστη από το άγχος της διαδικασίας φόρτισης.

Οι έξυπνες λύσεις συνεχίζονται και μέσω των διαθέσιμων επιλογών λειτουργίας που περιλαμβάνουν και την πρωτοποριακή λειτουργία «Shepa», όπου το αυτοκίνητο προσαρμόζει τη λειτουργία του και προτείνει στον οδηγό τη βέλτιστη διαδρομή ώστε να φτάσει στον προορισμό του με βάση τη διαθέσιμη αυτονομία. Ακόμα μια πρωτιά στην κατηγορία είναι η δυνατότητα αυτόνομης οδήγησης επιπέδου 2, χαρακτηριστικό που έγινε εφικτό χάρη στην εφαρμογή μιας σειράς προηγμένων συστημάτων υποβοήθησης της οδήγησης (ADAS).

Να σημειώσουμε εδώ ότι η Fiat εξέλιξε έναν μοναδικό πρωτότυπο, με ρετρό πινακίδες ηλεκτρικό ήχο, που κάνει το 500e να ξεχωρίζει και δίκαια!

TIMES

Η οικογένεια του νέου ηλεκτρικού Fiat 500 θα είναι διαθέσιμη στην ελληνική αγορά από τον προσεχή Δεκέμβριο με τιμές που θα ξεκινούν από τις 19.970 ευρώ. Οι τιμές περιλαμβάνουν το όφελος που προκύπτει από τα κίνητρα που προσφέρει το κράτος για την αγορά αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων.



Τα νέα ήπια υβριδικά 500 & Panda Launch Edition

Τα εμβληματικά αυτοκίνητα πόλης αλλά και περιπέτειας γίνονται υβριδικά και προσθέτουν μια πινακίδα «πράσινου στυλ» στην εμφάνισή τους. Το 500 εγκαινιάζει την υβριδική του πορεία με το αποκλειστικό χρώμα αμαξώματος «πράσινο Dew» και τη μείωση κατανάλωσης καυσίμου έως και 20%, ενώ το Panda από απλός φίλος σας γίνεται τώρα «και» ο οικολογικός φίλος σας. Και αυτό χάρη στις αποκλειστικές επενδύσεις καθισμάτων από νήμα Seaqual, ένα 100% ανακυκλωμένο υλικό που παράγεται εν μέρει με την ανακύκλωση πλαστικών που περιυπαλούνται από τη θάλασσα, αλλά και χάρη στο νέο ήπιο υβριδικό κίνητηρα. Συμμετέχετε έτσι στη βελτίωση του περιβάλλοντος μειώνοντας τις εκπομπές ρύπων και την κατανάλωση καυσίμου και απολαμβάνετε όλα εκείνα τα οφέλη που αποτελούν προνόμιο των κατόχων υβριδικών οχημάτων. ●





ALWAYS A
BETTER WAY



NEO RAV4. ALL SUV. ALL HYBRID.

Το νέο Toyota RAV4 5ης γενιάς αποπνέει το πνεύμα της απόλυτης ελευθερίας. Το εμβληματικό μοντέλο – πρώτο παγκοσμίως σε πωλήσεις στα SUV – εξελίσσεται σε ένα εξαιρετικά στιβαρό και καθαρόαιμο SUV, παραμένοντας πιστό στο DNA του. Η μοναδική ικανότητα του Off-Road σε συνδυασμό με την εκλεπτυσμένη High Power Hybrid φύση του, θα μεταμορφώσουν την κάθε σας διαδρομή σε μια συναρπαστική εμπειρία.

www.toyota.gr

Ωραίο είναι το ποδήλατο, ε; Άσχημο θα 'ταν να του βάλουμε και έναν κινητήρα στο πλάι; Και τι θα έλεγες εάν το κάναμε e-bike; Είναι επίσημο: Τα ηλεκτρικά ποδήλατα είναι εδώ και ήρθαν για να μείνουν. City, mountain, road, trekking, crosstrail, touring, adventure, cruiser, αγωνιστικά, συμβατικά ή αναδιπλούμενα, λογίων παραλλαγές κυκλοφορούν εκεί έξω, και αν μπορείς να φανταστείς το μοντέλο των ονείρων σου, τότε ασφαλώς υπάρχει.

Η δίψα για τη δημιουργία καινούργιων πραγμάτων που ανταποκρίνονται στις ανάγκες του σήμερα φέρνει στο προσκήνιο έναν όλο και πιο διαδεδομένο τρόπο μετακίνησης, ο οποίος προσφέρει πολλαπλά ευεργετήματα. Ενώ το πρόγραμμα «Κινούμαι ηλεκτρικά» του Υπουργείου Ενέργειας και Περιβάλλοντος δεν θα μπορούσε να έχει εγκαινιάσει σε καλύτερο χρονικό σημείο, καθώς οι αιτήσεις επιδότησης ξεπερνούν τις 6.500 από τα τέλη Αυγούστου έως σήμερα, στοιχείο ενδεικτικό για τη μεγάλη ανταπόκρισή του στη χώρα μας. Τι είναι ακριβώς ωστόσο το e-bike, σε ποιους απευθύνεται και πού οφείλεται η έκρηξή του;

Η μαγεία του ηλεκτρικού ποδηλάτου έγκειται στο ότι προσφέρει όλα όσα διαθέτει ένα τυπικό ποδήλατο, με μια κρίσιμη παράμετρο: Κάνει το πεντάλ προσβάσιμο σε θεαματικά ευρύτερο κύκλο ανθρώπων και μάλιστα με πολλούς διαφορετικούς τρόπους. Όμοια με τα κανονικά ποδήλατα, τα e-bikes μπορούν να οδηγηθούν αυτόνομα, έχοντας παράλληλα ενσωματωμέν

μπαταρία και ηλεκτροκινητήρα, ο οποίος υποβοηθά την κίνηση πολλαπλασιάζοντας τη δύναμη που ασκούμε στα πετάλια. Χρειάζεται μηδενική υποβοήθηση προκειμένου να αθληθείς; Τσεκ. Θέλεις αυτό το κάτι έξτρα που συχνά εύχεσαι στις μεγάλες ανηφόρες ή τις μακρινές αποστάσεις; Τσεκ. Είσαι στο δρόμο για το γραφείο ή το ραντεβού και θα προτιμούσες να αποφύγεις τους ανεπιθύμητους λεκέδες του ιδρώτα; Τότε το e-bike είναι το προτιμητέο σου μέσο.

Με το κυκλοφοριακό να παραμένει στις γνωστές τερατώδεις του διαστάσεις και την πανδημία να αποτρέπει τον συνωστισμό των μέσων μαζικής μεταφοράς, το e-bike προκύπτει ως η ασφαλέστερη επιλογή μετακίνησης και παράλληλα σαν σημαντικότερη υπόσχεση ενός ποιοτικότερου τρόπου ζωής: Δεν αντιμετωπίζει προβλήματα συμφόρησης, απαιτεί μηδαμινό χώρο στάθμευσης, έχει τη δυνατότητα να κινείται εκτός οδικού δικτύου, δεν μολύνει με κανένα τρόπο το περιβάλλον, εξασκεί, τονώνει ψυχολογικά και τέρπει τον οδηγό του. Ζωή (ηλεκτρικό) ποδήλατο, πράγματι.

Οδηγός αγοράς για ηλεκτρικά ποδήλατα

Τα e-bikes διαθέτουν ενσωματωμένο ηλεκτρικό μοτέρ και μπαταρία, τα οποία προσφέρουν υποβοήθηση και διακρίνονται σε δύο βασικές κατηγορίες, αυτά που έχουν την υποβοήθηση στο σύστημα του πεντάλ και αυτά που έχουν την υποβοήθηση στον πίσω τρο-

ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΠΟΔΗΛΑΤΟ

Το μέλλον είναι τώρα

Η νέα τάση στη μετακίνηση είναι fit, οικολογική και κατακτά τους δρόμους

Του **Δημήτρη Καραθάνου**

χό. Η ισχύς των μοτέρ καθορίζεται από τη νομοθεσία κάθε χώρας και συνήθως είναι μεταξύ 200 και 250W, ενώ η ταχύτητα περιορίζεται στα 25 χιλιόμετρα ανά ώρα με νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτός είναι ο λόγος που οι οδηγοί των ηλεκτρικών ποδηλάτων δεν χρειάζονται άδεια και δίπλωμα. Αρκεί να αναλογιστεί κανείς ότι η μέση ταχύτητα κίνησης ενός αυτοκινήτου στην πόλη είναι τα 28 χιλιόμετρα.

Η μπαταρία το σημαντικότερο, σε συνδυασμό με το μοτέρ, τμήμα της τεχνολογίας των e-bike. Η ισχύς που αποδίδουν οι μπαταρίες των e-bike είναι από 200 έως 550W. Πρακτικά, όσο περισσότερη είναι η ισχύς τόσο μεγαλύτερη αυτονομία έχει το ηλεκτρικό ποδήλατο. Η επαναφόρτιση των μπαταριών γίνεται μέσω φορτιστή ο οποίος διατίθεται με το ποδήλατο. Ο χρόνος φόρτισης εξαρτάται από τη χωρητικότητα της μπαταρίας και συνήθως κυμαίνεται μεταξύ τριών και πέντε ωρών, ενώ έχουν χρόνο ζωής περίπου χιλίων κύκλων πλήρους φόρτισης - εκφόρτισης.

Οι τιμές των e-bikes ξεκινούν από τα διακόσια ευρώ και ξεπερνούν, ανάλογα με το μπάτζετ και τις απαιτήσεις σας, το ποσό των έξι χιλιάδων. Όσο για την επιδότηση, η πλατφόρμα του Υπουργείου Ενέργειας και Περιβάλλοντος είναι ενεργή και δίνει ποσοστό 40% επί της αξίας και με μέγιστο ποσό τα 800 ευρώ για την αγορά ηλεκτρικού ποδηλάτου, μέσω της δράσης «Κινούμαι ηλεκτρικά». Ο κόσμος αλλάζει, συχνά προς το καλύτερο. Το e-bike σου δίνει το σύνθημα: Move forward! ●





Thera°PEARL®
A NEW DEGREE OF RELIEF™

αποτελεσματική αποθεραπεία με τη βοήθεια της κρυοθεραπείας!



Η παγοκύστη THERA°PEARL®
για το γόνατο **ανακουφίζει**
τους μύες και την άρθρωση
μετα την επίπονη άσκηση
προστατεύοντας από
μελλοντικούς τραυματισμούς.

ΒΡΕΙΤΕ ΤΟ ΣΤΑ ΦΑΡΜΑΚΕΙΑ



TP-ADV1-1-10/2020

Chiesi
People and Ideas for tomorrow's healthcare

Πλ. Γερουλάνου & Ρένου Πόγγη 1, 174 55 Άλιμος, Αθήνα
Τηλ: 210 61 79 763, Fax: 210 61 79 786

www.therapearl.gr TherapearlGreece therapearlgreece

«ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΓΕΙΑΣ ΚΑΙ Ο ΕΘΝΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΦΑΡΜΑΚΩΝ ΣΥΝΙΣΤΟΥΝ:
ΔΙΑΒΑΣΤΕ ΠΡΟΣΕΚΤΙΚΑ ΤΙΣ ΟΔΗΓΙΕΣ ΧΡΗΣΗΣ- ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΕΙΤΕ ΤΟ ΓΙΑΤΡΟ Ή ΤΟ ΦΑΡΜΑΚΟΠΟΙΟ ΣΑΣ»

ΓΚΑΜΑ SKODA SUV

Ένα πέπλο δράσης και άνεσης στη διάθεσή σας!

Η δυναμική παρουσία της Skoda στα SUV είναι έντονη με τα μοντέλα της **Kodiaq, Karoq** και **Kamiq** να καλύπτουν ένα τεράστιο εύρος απαιτήσεων στην κατηγορία, δίνοντάς σου τη δυνατότητα να ζήσεις ελεύθερα την κάθε στιγμή

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



Συνεπής στη ραγδαία αύξηση

των αναζητήσεων του αγοραστικού κοινού στα αυτοκίνητα της κατηγορίας SUV/Crossover, η Skoda «γέμισε» τη φαρέτρα της με τρία μοντέλα που διατίθενται με πληθώρα κινητήρων, επιπέδων εξοπλισμού και δυνατοτήτων. Και μην ξεχνάτε τις Simply Clever λύσεις που προσφέρει το καθένα από αυτά. Ας περιηγηθούμε στην γκάμα αυτή.



KODIAQ

Πρόκειται για ένα όχημα ελεύθερου χρόνου της Skoda, με premium χαρακτήρα, το οποίο είναι μεγαλύτερο σε διαστάσεις, σε σχέση με τον ανταγωνισμό της κατηγορίας, ενώ προαιρετικά προσφέρεται και ως επταθέσιο, με μια τρίτη σειρά αναδιπλούμενων καθισμάτων, όντας το πρώτο 7-θέσιο Skoda στην ιστορία της μάρκας!

Στο Kodiaq συναντούμε ένα πλήρες πακέτο infotainment, συστημάτων ασφαλείας και συστημάτων πληροφόρησης, επικοινωνίας και ψυχαγωγίας ενώ διαθέσιμες είναι και υπηρεσίες συνδεσιμότητας, μέσω του συστήματος Skoda Connect, για την παροχή πληροφοριών, την πραγματοποίηση κλήσεων ανάγκης, την εξ αποστάσεως παρακολούθηση της κατάστασης του αυτοκινήτου κ.λπ. ενώ όλα «χειρίζονται» από μία οθόνη αφής μεγέθους από 6,5 έως και 8,0". Αξιοσημείωτη η πρακτικότητα του μοντέλου, μια και υπάρχουν «αμέτρητες έξυπνες λύσεις» στη διάθεση των επιβαίνόντων. Βασικό χαρακτηριστικό ο τεράστιος χώρος αποσκευών, ο οποίος στην πενταθέσια διαρρύθμιση φτάνει τα 720 λίτρα. Στην 7-θέσια έκδοση φτάνει τα 630 λίτρα όταν τα καθίσματα είναι αναδιπλωμένα, ενώ όταν αυτά είναι όρθια ο χώρος αποσκευών περιορίζεται στα 270 λίτρα. Πάντως η πίσω σειρά καθισμάτων μετακινείται, κατά 18 εκατοστά, κατά τον διαμήκη άξονα

Το Kodiaq διατίθεται με τον 1.5 TSI ACT βενζινοκινητήρα των 150 ίππων με απενεργοποίηση των κυλίνδρων, τόσο με 6-άρι χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων όσο και με αυτόματο DSG 7 σχέσεων, και με τον diesel 2.0 TDI 150 και 200 ίππων, ενώ η έκδοση RS αποδίδει 240 ίππους. Στις δίλτρες TDI εκδόσεις διατίθεται και με τετρακίνηση.

Σε επίπεδο τιμών, η έκδοση Ambition 1.5 TSI ACT 150ps με τον δωρεάν εξοπλισμό Executive αξίας €2.000 που περιλαμβάνει, στοιχίζει 24.900 ευρώ με άτοκνη χρηματοδότηση με το πρόγραμμα απόκτησης Skoda One.



KAROQ

Το Skoda Karoq είναι ένα κόμπακτ SUV με σύγχρονη φιλοσοφία σχεδίασης, μεγάλη γκάμα κινητήρων, σύγχρονες τεχνολογίες και σημαντικούς χώρους. Δημιουργήθηκε για να καλύπτει όλες τις ανάγκες της οικογένειας, της εργασίας, της καθημερινότητας και του ελεύθερου χρόνου. Πέρα από το πραγματικά άνετο εσωτερικό η ποιότητα κατασκευής του, η πρακτικότητα και η λειτουργικότητά του ενισχύονται τόσο από την πληθώρα τεχνολογιών όσο και από τον προσεκτικά μελετημένο εξοπλισμό του.

Το πορτμπαγκάζ έχει χωρητικότητα 521 λίτρων, ενώ με αναδιπλωμένα τα πίσω καθίσματα η χωρητικότητα αυξάνεται στα 1.630 λίτρα. Μάλιστα σε συνδυασμό με τα VarioFlex τρία ανεξάρτητα πίσω καθίσματα που μπορεί να αφαιρεθούν πλήρως ή το καθένα μεμονωμένα, το SUV μετατρέπεται σε βαν με μια μέγιστη χωρητικότητα 1.810 λίτρων.

Το Karoq προσφέρει πολλά συστήματα υποβοήθησης οδηγού που προέρχονται από μεγαλύτερες κατηγορίες, οπότε υπάρχει διαθέσιμο ένα ευρύ σύνολο συστημάτων ασφαλείας που προσφέρουν προστασία για τους πεζούς και διατηρούν απόσταση ασφαλείας από τα προπορευόμενα οχήματα.

Το Skoda Karoq διατίθεται με πέντε κινητήρες: δύο βενζίνης και τρεις πετρελαίου με απόδοση από 115 έως 190 PS.

Η τιμή του Skoda Karoq 1.0 TSI 110 ίππων αρχίζει από τα 19.900 ευρώ, ενώ ο αγοραστής μπορεί να ωφεληθεί δωρεάν τον εξοπλισμό Exclusive που περιλαμβάνει rain assist, κάμερα οπισθοπορείας και αυτόματο διζωνικό κλιματισμό, με όφελος 1.500 ευρώ και άτοκνη χρηματοδότηση Skoda One. Η προσφορά ισχύει για την έκδοση Ambition 1.5 TSI ACT 150ps με πακέτο Exclusive.



KAMIQ

Το Kamiq είναι το τρίτο μοντέλο που πρόσθεσε η Skoda στο χαρτοφυλάκιο των SUV της. Με τον ιδιαίτερο σχεδιασμό, τα υπερσύγχρονα συστήματα υποστήριξης και ενημέρωσης, τον γενναίο χώρο και τα πολυάριθμα χαρακτηριστικά Simply Clever, το νέο Kamiq ικανοποιεί εξίσου τις ανάγκες τόσο των οικογενειακών όσο και των προσανατολισμένων προς ένα νεανικό τρόπο ζωής πελατών της.

Η αυξημένη απόσταση από το έδαφος, οι δυναμικές λεπτομέρειες και οι μεγάλοι τροχοί των 16 έως 18 ιντσών προσδίδουν στο Skoda Kamiq μια δυναμική εμφάνιση, ενώ είναι το δεύτερο Skoda που διαθέτει την καινούργια φιλοσοφία σχεδίασης του εσωτερικού, με επικεφαλής σχεδιασμού και σε αυτό το μοντέλο τον «δικό μας», Δημήτρη Δαρκούδη! Το πορτμπαγκάζ έχει χωρητικότητα 400 λίτρων, η οποία μπορεί να αυξηθεί στα 1.395 λίτρα με την αναδίπλωση του πίσω καθίσματος.

Το Kamiq διατίθεται με δύο κινητήρες βενζίνης TSI με χωρητικότητα 1.0 ή 1.5 λίτρων, ο πρώτος απόδοσης 95 ή 116 ίππων, και ο δεύτερος 150 ίππων. Ο πετρελαιοκινητήρας TDI 1.6 λίτρων αποδίδει 116 PS. Εναλλακτικά υπάρχει και ο 1.0 G-TEC των 90 ίππων, ο πρώτος κινητήρας που λειτουργεί με φιλικό προς το περιβάλλον φυσικό αέριο (CNG) σε SUV της Skoda. Το Kamiq G-TEC καίει σε μεικτή διαδρομή 3,4 kg/100 χλμ. (ισοδυναμούν με σχεδόν 3 ευρώ/100 χλμ. με τιμή CNG 0,834 €/kg), ενώ οι εκπομπές CO2 είναι 95 γρ./χλμ.

Προαιρετικά είναι διαθέσιμο και με το Sport Chassis Control, ενώ το ηλεκτρονικά ελεγχόμενο διαφορικό XDS+ προσφέρεται στάνταρ και βελτιώνει την πρόσφυση των εμπρός κινητήριων τροχών.

Η τιμή του Skoda Kamiq αρχίζει από τις 16.500 ευρώ και άτοκνη χρηματοδότηση Skoda One. ●



Η σειρά των SUV της Skoda έχει ένα κοινό χαρακτηριστικό στοιχείο. Στο τέλος της ονομασίας των μοντέλων συναντούμε το γράμμα «Q». Επίσης όλες οι ονομασίες, Kodiaq, Karoq και Kamiq προέρχονται από τη γλώσσα των Inuit, ανθρώπων που ζουν στον βόρειο Καναδά και τη Γροιλανδία.



Η ΤΕΧΝΗΤΗ ΝΟΗΜΟΣΥΝΗ ΣΤΗ ΓΑΣΤΡΕΝΤΕΡΟΛΟΓΙΑ

Τεχνολογία αιχμής στο νέο **Ενδοσκοπικό Τμήμα του ΙΑΣΩ**



Ενδοσκοπικό Τμήμα ΙΑΣΩ:
Από αριστερά οι Διευθυντές Δανδάκης, Ιωάννης Τυρμπάς, Διευθυντές Α΄ Γαστρεντερολογικής Κλινικής Επεμβατικής Ενδοσκόπησης ΙΑΣΩ και ο Νίκος Ανυφαντής, Διευθυντής Β΄ Γαστρεντερολογικής Ηπατολογικής Κλινικής ΙΑΣΩ

Σε ένα σπουδαίο όπλο στη φαρέτρα της ιατρικής αναδεικνύεται η τεχνητή νοημοσύνη, η οποία πλέον έχει σημαντικές εφαρμογές στους περισσότερους τομείς. Στη γαστρεντερολογία ειδικά, η εκπληκτική πρόοδος που έχει επιτευχθεί στον τομέα της Ενδοσκόπησης τα τελευταία χρόνια, συμπληρώνεται τώρα με τη χρήση και της Τεχνητής Νοημοσύνης, η οποία είναι αποτέλεσμα εφαρμογών που χρησιμοποιούν σύνθετους αλγόριθμους για να υποστηρίξουν την ανθρώπινη εμπειρία και να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα των Ενδοσκοπίων.

Πώς λειτουργεί αυτό; Η τεχνητή νοημοσύνη δίνει τη δυνατότητα στον Ενδοσκόπο να εντοπίζει πολύποδες στο παχύ έντερο, ακόμα και μικροσκοπικούς, οι οποίοι χαρακτηρίζονται πρώιμα όσον αφο-

ρά στον ιστολογικό τους τύπο, αλλά και στο βάθος της διήθησης στο τοίχωμα του εντέρου. Με αυτό τον τρόπο ο Ενδοσκόπος υποβοηθείται στην πρώιμη διάγνωση, ώστε να λάβει αποφάσεις, σε πραγματικό χρόνο, για τον τρόπο αντιμετώπισης του ασθενούς.

Το επόμενο διάστημα αναμένονται πρωτόκολλα που θα βοηθήσουν τους Ενδοσκόπους στον εντοπισμό, μελέτη και χαρακτηρισμό:

- Του οισοφάγου Barrett και του καρκίνου οισοφάγου
- Του γαστρικού καρκίνου
- Στην παρακολούθηση των ιδιοπαθών φλεγμονωδών νοσημάτων του εντέρου
- Στην ενδοσκοπική κάψουλα.

Σε κάθε περίπτωση, η τεχνητή νοημοσύνη δεν ήρθε για να αντικαταστήσει τον

έμπειρο Ενδοσκόπο. Πέρα όμως από ένα πρόσθετο και εντυπωσιακό όπλο στη φαρέτρα ενός σύγχρονου Ενδοσκόπου, η συγκεκριμένη τεχνολογία μπορεί να διαδραματίσει έναν πολύ σημαντικό ρόλο, εκτός των άλλων, τόσο στην εκπαίδευση των νέων Ενδοσκόπων, όσο και στη μεταφορά της πείρας που έχει συσσωρευτεί.

Η τεχνητή νοημοσύνη στο νέο Ενδοσκοπικό Τμήμα του ΙΑΣΩ

Στο νέο Ενδοσκοπικό Τμήμα του ΙΑΣΩ χρησιμοποιείται τεχνολογία αιχμής, με τα υπερσύγχρονα συστήματα ELUXEO της εταιρείας FUJIFILM, που ενσωματώνουν καινοτόμες και πρωτοποριακές τεχνολογίες. Η εικόνα υψηλής ευκρίνειας, η ηλεκτρονική μεγεθυντική χρωμοενδοσκόπηση με τα συστήματα LCI (Linked Color Imaging) και BLI (Blue Light Imaging) και

το νέο πρωτοποριακό ενδοσκοπικό λογισμικό τεχνητής νοημοσύνης CAD-EYE, αποτελούν παγκοσμίως το πλέον σύγχρονο και ολοκληρωμένο σύστημα ενδοσκοπικής απεικόνισης και είναι πλέον στη διάθεση του Ενδοσκοπικού Τμήματος του Ιασώ, συντελώντας στη βελτιστοποίηση της ποιότητας της ενδοσκόπησης του πεπτικού συστήματος.

Η χρήση των τεχνικών αυτών και κυρίως της τεχνητής νοημοσύνης αυξάνει σημαντικά την αξιοπιστία και τη διαγνωστική ακρίβεια της κολονοσκόπησης, συνεισφέροντας έτσι αποτελεσματικά στην πρόληψη του καρκίνου του παχέος εντέρου. Η λειτουργία του νέου αυτού Ενδοσκοπικού λογισμικού της τεχνητής νοημοσύνης, κατατάσσει το Ενδοσκοπικό Τμήμα της Κλινικής Ιασώ ανάμεσα στα πρωτοπόρα τμήματα στην Ελλάδα και την Ευρώπη που διαθέτουν και χρησιμοποιούν αυτή την τεχνολογία αιχμής.



NEA RENAULT CLIO HYBRID & RENAULT CAPTUR PLUG-IN HYBRID

Υβριδικές προτάσεις a la cart!

Η πρώτη γκάμα υβριδικών για όλους, ανάλογα με τις ανάγκες τους, είναι παρούσα και την προσφέρει η Renault! Το νέο **Clio Hybrid** και το νέο **Captur Plug-in Hybrid** φέρουν τεχνολογία, μέσα από τα εργαστήρια της Formula 1.

Του **Θωμά Κ. Ευθυρίου**

H Renault παρουσίασε τις νέες υβριδικές και plug-in υβριδικές εκδόσεις του νέου Clio Hybrid 140hp και του νέου Captur Plug-in Hybrid 160hp, αντίστοιχα, δίνοντας έτσι στους πελάτες τη δυνατότητα να επιλέξουν το κατάλληλο μοντέλο για τις δικές τους ανάγκες (μεγάλες αποστάσεις, αστική χρήση, πολλαπλού ρόλου κ.λπ.), ανάλογα με το είδος της τεχνολογίας που προτιμά ο καθένας, επιτυγχάνοντας ταυτόχρονα τον περιορισμό των εκπομπών του CO₂ και της κατανάλωσης, ακόμα και στα μεγάλα ταξίδια.

Η ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΥΒΡΙΔΙΚΩΝ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ E-TECH

Η Renault, ως πρωτοπόρος και ηγέτης στην ηλεκτροκίνηση –τον ακρογωνιαίο λίθο στη σημερινή και μελλοντική δέσμευση του Groupe Renault σχετικά με τη βιώσιμη αυτοκίνηση για τον καθένα– έχει ήδη προ-

λήσει πάνω από 300.000 αμιγώς ηλεκτρικά μοντέλα, ενώ εξελίσσει αδιάκοπα την τεχνολογία της, γεγονός που μεταφράζεται στη δημιουργία των δυναμικών και οικονομικών υβριδικών κινητήρων, τεχνολογίας E-Tech. Χάρη στη δουλειά που έχει γίνει πάνω στην ανάπτυξη, εκβάθρων, νέων υβριδικών κινητήρων, και όχι μόνο στην απλή προσαρμογή των παραδοσιακών κινητήρων εσωτερικής καύσεως με ηλεκτρικές δυνατότητες, η τεχνολογία E-Tech εξασφαλίζει: αποκλειστικά ηλεκτρική εκκίνηση, ευκολία οδήγησης και οικονομία σε όλες τις συνθήκες, χάρη στο «έξυπνο» multi-mode κιβώτιο ταχυτήτων και το αποτελεσματικό σύστημα ανάκτησης ενέργειας κατά το φρενάρισμα, αλλά και τη μεγάλη ικανότητα επαναφόρτισης της μπαταρίας. Όλα τα παραπάνω αποτελούν το επιστέγασμα της άριστης αξιοποίησης της εμπειρίας που έχει αποκτηθεί και από τη Formula 1.

Το νέο Clio Hybrid αξιοποιεί αυτή την παρακαταθήκη προσφέροντας τη δυνατότητα για κίνηση αποκλειστικά με ηλεκτρική ενέρ-

γεια σε ποσοστό 80% των αστικών μετακινήσεων, γεγονός που εξασφαλίζει μια οικονομία της τάξης του 40%, σε σχέση με έναν κινητήρα εσωτερικής καύσης, σε αστικό περιβάλλον κίνησης. Αντίστοιχα, το νέο Captur Plug-in Hybrid μπορεί να κινηθεί με 100% ηλεκτρική ενέργεια για 50 χιλιόμετρα, με μέγιστη ταχύτητα 135 χλμ./ώρα σε μικτές συνθήκες κίνησης (κύκλος WLTP) και μέχρι 65 ηλεκτρικά χιλιόμετρα στον αστικό κύκλο (WLTP πόλης).

ΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ΤΟΥΣ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ E-TECH

Οι κινητήρες Renault E-Tech hybrid και plug-in hybrid έχουν εξελιχθεί και κατοχυρωθεί σαν πατέντα της Renault Engineering. Χρησιμοποιούν τον νέας γενιάς βενζινοκινητήρα 1,6 λίτρου, ο οποίος έχει τροποποιηθεί

κατάλληλα για την περίπτωση. Ο συγκεκριμένος κινητήρας πλαισιώνεται από δύο ηλεκτροκινητήρες –ο ένας είναι τύπου HSG (High-Voltage Starter Generator)– και ένα σύγχρονο κιβώτιο ταχυτήτων χωρίς συμπλέκτη. Η συνεργασία των ηλεκτροκινητήρων και του κιβωτίου ταχυτήτων εξασφαλίζει την ομαλή λειτουργία των αλλαγών (τύπος σχεδίασης που είναι γνωστός για την καλύτερη οικονομία και προέρχεται κατευθείαν από την τεράστια εμπειρία της αγωνιστικής ομάδας της Renault F1).

Το νέο Clio Hybrid των 140 ίππων διαθέτει μία μπαταρία ισχύος 1,2 kWh (230V) που του εξασφαλίζει σημαντική εξοικονόμηση καυσίμου, μείωση εκπομπών του CO₂, με δυνατότητα 80% αμιγούς ηλεκτροκίνησης σε αστικό περιβάλλον. Η ανάκτηση ενέργειας κατά το φρενάρισμα –όπως και σε ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο– σε συνδυασμό με τη μεγάλη ικανότητα φόρτισης της μπαταρίας και τον υψηλό βαθμό οικονομίας του συστήματος E-TECH, συμβάλλουν στη επίτευξη της βέλτιστης εκμετάλλευσης της ενέργειας. Αμιγώς ηλεκτρικά, το νέο Clio E-TECH μπορεί να κινηθεί με ταχύτητες έως 70-75 χλμ.

Το Νέο Captur Plug-in Hybrid των 160 ίππων διαθέτει μπαταρία ισχύος 9,8 kWh (400V) που του εξασφαλίζει αυτονομία έως και 65 χλμ. με 100% ηλεκτροκίνηση σε αστικό περιβάλλον. Ο E-Tech Plug-in κινητήρας και η αυξημένη ισχύς της μπαταρίας (9,8 kWh και 400V) σημαίνει ότι το νέο Captur Plug-in Hybrid μπορεί να διανύσει 100% ηλεκτρικά, έως και 65 χιλιόμετρα σε συνθήκες αστικού περιβάλλοντος (WLTP πόλη). Δηλαδή, έχει τη δυνατότητα να κινείται χωρίς καθόλου καύσιμο, για μία ολόκληρη εβδομάδα σε καθημερινές διαδρομές, ενώ στη συνέχεια μπορεί

να ταξιδεύει εκτός πόλης τα Σαββατοκύριακα, χωρίς να προβληματίσει καθόλου τον οδηγό του για τη φόρτιση της μπαταρίας του. Για να επιτύχει τη μεγιστοποίηση της ηλεκτρικής αυτονομίας του, το αυτοκίνητο πρέπει να φορτίζεται τακτικά. Σε αντίθετη περίπτωση, ο κινητήρας E-TECH Plug-in λειτουργεί ως ενός συμβατικού full hybrid μοντέλου, με όλα τα πλεονεκτήματα αυτού του τύπου κίνησης. Ο συνδυασμός των δύο ηλεκτροκινητήρων, το multi-mode κιβώτιο ταχυτήτων και ο κινητήρας εσωτερικής καύσης προσφέρουν μια πληθώρα

επιλογών οδήγησης. Η εκκίνηση είναι 100% ηλεκτρική, καθώς το κιβώτιο ταχυτήτων δεν διαθέτει συμπλέκτη, άρα ο κινητήρας εσωτερικής καύσης δεν χρειάζεται να χρησιμοποιηθεί κατά την εκκίνηση. Την ίδια στιγμή, η τεχνολογία E-Tech βελτιστοποιεί την ενεργειακή εκμετάλλευση στη φάση της επιβράδυνσης και του φρεναρίσματος. ●





GUILT FREE!

Η ώρα της απενοχοποίησης των σχεδιαστών ήρθε. Η ηλεκτροκίνηση αποτέλεσε την αφορμή να βγουν από τα συρτάρια τους επαναστατικές ιδέες.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Ιδέες, που με τους κανονικούς σημερινούς ρυθμούς θα ήταν εξαιρετικά δύσκολο να αποκτήσουν «σάρκα και οστά», αν δεν πέρασαν κανά δυο δεκαετίες ακόμη... Ξέρετε, η ενοχή είναι μεγάλη υπόθεση. Αρχίζει από το πώς αισθάνεσαι ο ίδιος και φτάνει μέχρι να σου επιβάλλουν να αισθάνεσαι άσχημα οι άλλοι.

Στη σχεδιαστική παράμετρο χρειάστηκαν χρόνια για να γίνουν τολμηρά βήματα. Κι αυτό γιατί βασιλεύει μία μίξη αυτοενοχής μέσω ενός αόρατου, κληρονομικού ή επίκτητου (δεν έχει σημασία) συντηρητισμού που ελλοχεύει στο περιβάλλον μας και συχνά, αυτιστικά σχεδόν, τον κάνουμε μέρος της ζωής μας, γιατί μεταξύ άλλων, μας βολεύει.

Μας βολεύει γιατί δεν ξυπνάμε πάθη, γιατί αποφεύγουμε τις κόντρες και τις διαμάχες αλλά και γιατί χρειάζεται τεράστια αυταπάρνηση για να είσαι διαφορετικός. Όχι στα λόγια, αλλά στην πράξη.

Αν μία αόρατη κάψουλα μπορούσε να μας μεταφέρει στα γραφεία των σχεδιαστών αυ-



τοκινήτων και ένα βράδυ τα ψάχναμε χωρίς ενόχληση, θα μέναμε άφωνοι με τα σχέδια που θα βρίσκαμε σε αχρηστία.

Πιστέψτε το... οι σχεδιαστές από τη φύση τους, καλλιτέχνες όντες, δεν μπορεί να είναι συντηρητικοί.

Συντηρητικοί γίνονται από τις αποφάσεις που επιβάλλουν φοβικά marketing και κάπως έτσι η σχεδιαστική άνοιξη καθυστερεί.

Χρειάστηκαν οραματιστές για να τραβήξουν τον κόσμο μπροστά. Ο Έλληνας Αλέξανδρος Ισιγώνης με το Mini του, η αγγλίδα σχεδιάστρια και επιχειρηματίας Mary Quad που είναι συνδεδεμένη με τη διάδοση της μίνι φούστας, η ισπανός δομικός μηχανικός αρχιτέκτονας, γλύπτης και ζωγράφος Santiago Calatrava του οποίου τα κτίρια είναι γλυπτικές μορφές, συχνά μοιάζουν με ζωντανούς οργανισμούς, και ένα σωρό άλλοι σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης.

Το ίδιο και στους αυτοκινητιστικούς θύλακες, όπου τα επαναστατικά σχέδια συναγωνίζονται σε αριθμό τα βιβλία της Anais Nin.

Όπως δε όλοι μας, αναζητούμε ευκαιρίες να ξεδιπλώσουμε τη δημιουργία μέσα μας. Είναι πλέον αποδεκτό, ότι ο ραγδαίος ερχομός της ηλεκτροκίνησης, έλυσε –σε μεγάλο βαθμό– τα χέρια των σχεδιαστών και πλέον αρχίσαμε, τώρα, που ακόμα είναι νωπά τα βήματα, να έχουμε space εσωτερικά, με οθόνες αφής και τιμόνια κοσμήματα.

Αναφέρομαι σε αυτά τα δύο, γιατί πλέον ό,τι ξέρατε από διάφορα άλλα σκηνικά μέσα στην καμπύνα των αυτοκινήτων, ξεχάστε τα...

Παντού touch buttons, απουσία μοχλών ταχυτήτων και χειρόφρενου, απουσία ποτενσιόμετρων κ.ά.

Κουμπιά παντού. Οι ταχύτητες θα μπαίνουν με κουμπιά, η επιλογή των φωτιστικών το

ίδιο, αλλά και όλες οι ευαγείς λειτουργίες στο κόκπιτ.

Προσοχή! Ακόμα και οι διατάξεις αλλάζουν στον πίνακα οργάνων. Ο ηλεκτρισμός έδωσε το έναυσμα για περίεργα και φουτουριστικά ταμπλό, πολύχρωμα εσωτερικά, εργονομικές λύσεις, αλλά και επιπλέον χώρους, που θα έκαναν το κίνημα «in-car sex» να ξεκύνεται στους δρόμους αλαλάζοντας από ευχαρίστηση.

Βέβαια, σημερινές ριζοσπαστικές εικόνες που βλέπουμε σε μοντέρνες εκδόσεις, δεν είναι παρά αντιγραφή από αφιονισμένες ιδέες δεκαετιών πριν...



Είναι πλέον αποδεκτό ότι ο ραγδαίος ερχομός της ηλεκτροκίνησης, έλυσε –σε μεγάλο βαθμό– τα χέρια των σχεδιαστών και πλέον αρχίσαμε, τώρα, που ακόμα είναι νωπά τα βήματα, να έχουμε space εσωτερικά, με οθόνες αφής και τιμόνια κοσμήματα

Το περιβόητο Cybertruck, το pickup της Tesla, δεν είναι παρά αντιγραφή του αντίστοιχου που είχε εμφανιστεί στα αυτοκινητιστικά περιοδικά της δεκαετίας του '70.

Γιατί σήμερα και όχι τότε η εφαρμογή του στην παραγωγή;

Γιατί τότε, κάποιος –όπως και στις ημέρες μας– έκριναν ότι «ο κόσμος δεν είναι έτοιμος» να αποδεχθεί ριζοσπαστικά σχέδια...

Και ποιος καθοδηγεί τον κόσμο να σκεφτεί και να δράσει μοντέρνα;

Ο ίδιος, από μόνος του, ή

οι marketers;

Και φθάνουμε στην ιστορία με το αυγό και τον κόκορα.

Αλλά πλέον όλα αυτά είναι παρελθόν. Η σχεδιαστική άνοιξη είναι εδώ!

Ή λέτε σε μερικά χρόνια να αρχίσει και πάλι ο δωρικού τύπου κυβισμός, γιατί «κάποιοι» θα θεωρήσουν ότι ξεφύγαμε;

Μπρρρρρ... Δεν θέλω να το σκέφτομαι... **A**

Race For Nature

The E event
Electrification,
Environment
& Equality



Ο Extreme-E είναι ο αγώνας που στόχο έχει να ευαισθητοποιήσει όσο είναι δυνατόν περισσότερο την κοινωνία μας για τους κινδύνους της κλιματικής αλλαγής και τις καταλυτικές επιπτώσεις της στον πλανήτη μας

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**
Φωτό:
Extreme E, web

Ενα μελλοντικό όραμα, μια διαφορετική περιπέτεια που αναμένεται να αλλάξει σε μεγάλο βαθμό την προσέγγιση του μηχανοκίνητου αθλητισμού στο –εγγύς– μέλλον...

Μία πρωτότυπη ιδέα, ένα παράτολμο εγχείρημα, αλλά και εξαιρετική ιδέα. Ανάδοχός της, ο οραματιστής **Alejandro Arag**, ένας πάμπλουτος επιχειρηματίας, ο ιδρυτής και επικεφαλής της ηλεκτροκίνητης Formula E.

Στο πλευρό του, ο αγωνιστικός διευθυντής, ο Γαλλοβραζιλιάνος **Gil de Ferran**, πρώην οδηγός αγώνων ταχύτητας, δύο φορές πρωταθλητής Champ Car USA και νικητής του Indianapolis 500, ο οικολόγος-ερευνητής **David de Rothschild** και ο κινηματογραφιστής **Fisher Stevens**, όπου όλοι από τη σκοπιά τους στηρίζουν αυτό τον αγώνα, που αναμένεται να δώσει άλλη διάσταση σε επίπεδο θεσμού.

Ο **Extreme-E** είναι ένας αγώνας, υπό τη σκέπη της **FIA** και της **Unicef**, που στόχο έχει ως μεγαλύτερη συνεισφορά στην κοινωνία να ευαισθητοποιήσει όσο περισσότερο την κοινωνία μας για τους κινδύνους της κλιματικής αλλαγής και τις καταλυτικές επιπτώσεις της στον πλανήτη μας.

Ο **Arag**, επηρεασμένος –όπως δήλωσε ο ίδιος– καθοριστικά από τον ερευνητή θαλασσοών, **Jacques-Yves Cousteau**, συνέλαβε την ιδέα μιας σύγχρονης Οδύσσειας με ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα στα μήκη και πλάτη της γης. «Αυτός ο άνθρωπος έχει καθορίσει τη σκέψη μου σε ό,τι σχετίζεται με το τι μπορούμε να κάνουμε εμείς οι άνθρωποι για την προστασία του περιβάλλοντος. Τι πρέπει να διδαχθούμε, τι οφείλουμε να κάνουμε και πώς πρέπει να ευαισθητοποιήσουμε όλο και περισσότερο κόσμο στον πλανήτη μας».

Η ηλεκτρική Οδύσσεια

Η ιδέα του αγώνα είναι εντυπωσιακή. Όπως ανέφερε και ο βραβευμένος σερ **Ντέιβιντ Ατένμπορο**, ο διασημότερος αφηγητής σε ταινίες με θέμα την άγρια φύση, «δώδεκα ηλεκτροκίνητα off-road οχήματα θα ανταγωνίζονται σε ομάδες πλάι-πλάι, χωρίς θόρυβο και περιβαλλοντική επιβάρυνση, στις πιο απομακρυσμένες γωνιές του πλανήτη, σε ένα οικολογικό ταξίδι, με στόχο, μέσα από αυτή τη μορφή αγώνα για να σώσουν τον πλανήτη και τους κατοίκους του».

Ο αγώνας –που θα διεξαχθεί το 2021– θα διαδραματιστεί σε πέντε διαφορετικές περιοχές που κατά καιρούς έχουν εκπέμψει SOS σχετικά με τις οικολογικές καταστροφές που έχουν δεχθεί, αλλά και τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν τα οικοσυστήματά τους. Ενδεικτικό είναι ότι σύμφωνα με τους διοργανωτές, οι διαδρομές θα λαμβάνουν χώρα σε τοποθεσίες που πριν υπήρχαν δέντρα που κάρκιναν, ακτές που μολύνθηκαν, πάγοι που έλιωσαν, κ.λπ. Έτσι, τα ηλεκτροκίνητα SUV θα χωριστούν σε ομάδες κατά τα ποδοσφαιρικά πρότυπα και οι πρώτοι θα περνάνε στον επόμενο γύρο, μέχρι να έρθουν οι ημιτελικοί και ο τελικός και να έχουμε τον μεγάλο νικητή! Οι περιοχές που θα γίνουν αυτές οι δοκιμασίες είναι απλωμένες σε όλη την υφίπλη! Συγκεκριμένα οι ημερομηνίες έχουν ως εξής: **Desert X Prix** 19-21 Μαρτίου - Sharaan, AI-Ula, Σαουδική Αραβία **Ocean X Prix** 28-30 Μαΐου - Lac Rose, Ντακάρ, Σενεγάλη **Arctic X Prix** 27-29 Αυγούστου - Kangerlussuaq, Γροιλανδία **Amazon X Prix** 22-24 Οκτωβρίου - Santarem, Para, Βραζιλία, **Glacier X Prix** 10-12 Δεκεμβρίου - Patagonia, Αργεντινή

Πρωτοπορία παντού

Η παρουσίαση του εγχειρήματος στα media έγινε στο παλαιό επιβατηγό/οχηματαγωγό πλοίο **RMS Saint Helena**, που εκτελούσε δρομολόγια από την Ευρώπη προς το Capetown και το ηφαιστειογενές νησί Αγία Ελένη (που πήρε το όνομά της από την Αγία Ελένη της Κωνσταντινούπολης), εκεί όπου έμεινε εξόριστος –από το 1815 έως τον θάνατό του το 1821 που πέθανε– ο Μέγας Ναπολέων. Το ενδιαφέρον είναι ότι το καράβι αυτό μετασκευάστηκε και εξοπλίζεται σήμερα με ό,τι πιο σύγχρονο έχει να επιδείξει η παγκόσμια ναυσιπλοΐα. Μάλιστα, θα χρησιμοποιηθεί ως πλωτό Service Park, ή Floating Paddock όπως το αποκαλούν, μια και στα αμπάρια του θα μεταφέρονται, αλλά και θα επισκευάζονται, τα δώδεκα αγωνιστικά **Odyssey 21 E-SUV!** Το RMS St Helena πήγαινε αγαθά και μετέφερε ανθρώπους στο βρετανικό υπερπόντιο έδαφος της Αγίας Ελένης. Μετά τη δημιουργία αεροδρομίου στο νησί, μόλις το 2016, το πλοίο διέκοψε τα δρομολόγια του και στις 10 Φεβρουαρίου 2018 αναχώρησε για το τελευταίο της ταξίδι από την Αγία Ελένη στο Κέιπ Τάουν. Τον Οκτώβριο του 2018 επέστρεψε στο Ηνωμένο Βασίλειο και το 2019 άρχισε να μετασκευάζεται για να λειτουργήσει ως κινητή βάση για τον θεσμό Extreme E του αγώνα ηλεκτροκίνητων SUV.

Στο πλοίο θα τοποθετηθούν πανιά, και αερόστατο, που θα το μετακινούν στη θάλασσα με ταχύτητα 7 κόμβων, με σβηστές τις μηχανές, σε μία ενδεικτική προσπάθεια χρήσης των εναλλακτικών μορφών κίνησης και στα πλοία!

Μάχη διασημοτήτων!

Ως ένα άλλο ξεκίνημα της περιπέτειας **Paris-Dakar** που προσέλκυσε πολιτικούς, επιστήμονες, καλλιτέχνες και διάσημους να αγωνιστούν σε ακραίες συνθήκες, έτσι και το Extreme-E έχει καταστεί ήδη talk-of-the-universe.

Σταδιακά προσωπικότητες του μηχανοκίνητου αθλητισμού και άλλες διασημότητες προστίθενται στη λίστα των ενδιαφερομένων να συμμετάσχουν στον αγώνα. Στον οποίο να σημειώσουμε ότι τα πληρώματα θα είναι υποχρεωτικά μεικτά, θέλοντας έτσι να περάσει το μήνυμά της ισότητας και των ίσων ευκαιριών!

Ανάμεσά τους ο 60-χρονος αναγνωρισμένος σχεδιαστής της Formula 1, **Adrian Newey**, θα ηγηθεί της ομάδας Veloce στο Extreme E, αλλά και οι **Lewis Hamilton** και **Nico Rosberg** με δικές τους ομάδες.

Στο Extreme E θα συμμετάσχουν 12 ομάδες που θα συναγωνίζονται με ίδιων προδιαγραφών αυτοκίνητα, τα πλήρως ηλεκτρικά 4x4 SUV.

Επίσης πρόσφατα ανακοινώθηκε ότι περιβαλλοντικοί εμπειρογνώμονες από το Πανεπιστήμιο του Κέιμπριτζ θα ενταχθούν στην Extreme E για τη διεξαγωγή έρευνας και την αποκατάσταση περιοχών που έχουν ήδη καταστραφεί από την κλιματική αλλαγή.

Τέλος να σημειώσουμε ότι αγωνιστικός σύμβουλος της Extreme E είναι ο έξι φορές Παγκόσμιος Πρωταθλητής Ράλι, **Sebastien Ogier**, ο οποίος θα τη συμβουλεύσει για αθλητικά θέματα στο νέο πρωτάθλημα, που θα ακολουθήσει μετά την ολοκλήρωση της The Electric Odyssey, ο οποίος θα είναι παράλληλα και προεβουτής του θεσμού.



Το Extreme E είναι ένας συνδυασμός Raid και Rally Cross, σε πολύ διαφορετικά περιβάλλοντα με πληροφορίες τοποθεσίας μέσω GPS, και προσφέρει πολλές δυνατότητες για την ανάπτυξη ηλεκτρικών οχημάτων: συλλογή δεδομένων για ανατροφοδότηση σε αυτοκίνητα, σε τομείς όπως το λογισμικό και η ανάκτηση ενέργειας



Το αυτοκίνητο

Τα σχέδια για το πρώτο αυτοκίνητο είδαν τη δημοσιότητα από το 2018. Την επόμενη χρονιά ετοιμάστηκε το πρώτο πρωτότυπο και συνεργάστηκαν για αυτό εταιρείες που δίνουν τεχνολογία στην ηλεκτροκίνητη Formula E.

Το **Odyssey 21**, όπως ονομάζεται το αυτοκίνητο, ένα αμιγώς E-SUV, ζυγίζει 1.650 κιλά, διαθέτει δίδυμη ηλεκτροκίνητη μονάδα κατασκευασμένη από τη γαλλική εξειδικευμένη εταιρεία Spark Racing Technology που μεταφέρει την κίνηση στους τέσσερις τροχούς και αποδίδει 400kW, ήτοι 550 ίππους και επιταχύνει 0-100 χλμ/ώρα σε 4,5"! Οι δε μπαταρίες θα είναι ειδικού τύπου για να αντέχουν στις κακουχίες των διαδρομών, αλλά και στις ακραίες θερμοκρασίες. Ήδη, εννέα κατασκευαστές έχουν δείξει ενδιαφέρον να κατασκευάσουν τέτοια οχήματα, τα οποία θα είναι κοινών τεχνικών προδιαγραφών για όλους, μεταξύ τους δε είναι οι **Venturi, ABT/Cupra, Chip Ganassi Racing, HWA Racelab, Andretti United Extreme E, QEV Technologies, Team Techeetah, Hamilton X44, Rosberg Xtreme Racing, Veloce EV motorsport**, ενώ **Mercedes** και **Porsche** έχουν δείξει έντονο ενδιαφέρον για το μέλλον.

Στις αρχές του προηγούμενου μήνα έγιναν στη Νότια Γαλλία, στην περιοχή του Château de Lastours, εξαντλητικές δοκιμές των αυτοκινήτων, που οδήγησαν οι Patrik Sandell, Catie Munnings, Timmy Hansen, Andreas Bakkerud, Oliver Bennett, Jean-Éric Vergne, Jérôme d'Ambrosio, Sophia Floersch, Billy Monger και Valtteri Bottas. Ωστόσο σύμφωνα με πληροφορίες ένας αριθμός επιφανών οδηγών σε όλο το φάσμα του μηχανοκίνητου αθλητισμού πέρασε από το Château de Lastours και οδήγησε το αυτοκίνητο αλλά προτίμησε να μη δοθούν τα ονόματά τους στη δημοσιότητα.

Ανακεφαλαιώνοντας, όλες οι ομάδες «Extreme E» θα πρέπει να χρησιμοποιούν το ίδιο σύνολο τυποποιημένου εξοπλισμού, το οποίο δημιουργήθηκε και συναρμολογήθηκε από τον κατασκευαστή κινητήρων, Spark Racing Technology. Ο εξοπλισμός αυτός θα διαθέτει μια μπαταρία, κατασκευασμένη από τη Williams Advanced Engineering και την Continental, ενώ οι δοκιμές του πρωτότυπου ηλεκτρικού SUV έχουν ήδη ξεκινήσει. **A**

Τα ελαστικά

Δύο νέοι τύποι ελαστικών, ειδικά σχεδιασμένοι από την Continental, θα διατίθενται για τη σειρά των off-road αγώνων **Extreme E**. Σχεδιασμένα για τις πιο δύσκολες συνθήκες οδήγησης, τα νέα ελαστικά της Continental συνδυάζουν θερινή και χειμερινή τεχνολογία και θα «εξοπλίζουν» το αμιγώς ηλεκτροκίνητο αγωνιστικό off-road αυτοκίνητο, το οποίο θα κληθεί να αντιμετωπίσει ακραίες συνθήκες οδήγησης, σε μερικά από τα πιο απομονωμένα μέρη του κόσμου.

Οι αγώνες **Extreme E-SUV Odyssey 21** δεν θα μοιάζουν με τίποτα άλλο στον μηχανοκίνητο αθλητισμό. Η πρωτοποριακή τεχνολογία και ο σχεδιασμός των ελαστικών που έχει αναπτύξει η Continental έχουν οδηγήσει σε ένα αυτοκίνητο, ικανό για κορυφαίες επιδόσεις, στα πιο σκληρά περιβάλλοντα του πλανήτη.

Με τα υψηλής απόδοσης ελαστικά της σειράς Extreme E, η Continental θα προσφέρει στους αγωνιζόμενους πολύ μεγάλη πρόσφυση και επιτάχυνση, κορυφαίο φρενάρισμα και χειρισμό ακριβείας, σε κάθε είδους απαιτητικούς δρόμους, σκληρά εδάφη και μονοπάτια.

Κάθε ομάδα Extreme E θα λάβει δύο sets θερινών και χειμερινών ελαστικών, βελτιστοποιημένα για κάθε είδους πρόκληση, σε επίπεδο απόδοσης και ασφάλειας που απαιτείται από τα ηλεκτρικά SUVs.





The Road to Nowhere



Gas, Food, Lodging at Roy's



Ralph Gräf

Ένα φωτογραφικό road trip στη θρυλική Route 66

Μοναδικά καρέ από μια άλλη Αμερική, μέσα από τον φακό του γερμανού φωτογράφου **Ralph Gräf**

Του **Μάνου Νομικού**



The Gas Guards



Advertising with Edsel

Πολλά έχουν γραφτεί για τον ιστορικό αυτοκινητόδρομο Route 66, μια διαδρομή 3.940 χιλιομέτρων από το Σικάγο μέχρι το Λος Άντζελες, που διασχίζει τις πολιτείες Μισούρι, Κάνσας, Οκλαχόμα, Τέξας, Νέο Μεξικό, Αριζόνα. Ένα road trip με αυτοκίνητο που πολλοί έχουμε ονειρευτεί, εμβληματικό τοπόσημο της αμερικανικής λογοτεχνίας και της pop κουλτούρας, συνώνυμο της «απόδρασης», του λυρισμού, της περιπέτειας. Διασχίζοντας την «καρδιά» της Αμερικής, η Route 66 κατασκευάστηκε το 1926 αλλά ο χρόνος, οι νέοι σύγχρονοι αυτοκινητόδρομοι και η σκόνη την οδηγούν σταδιακά στην εξαφάνιση. Ο γερμανός καθηγητής μοριακής βιολογίας Ralph Gräf αγάπησε από μικρός τη φωτογραφία και μέσα από μοναδικά projects, βιβλία και σειρές φωτογραφιών, έχει αποτυπώσει μοναδικά καρέ από τη Route 66 στα ταξίδια του στην Αμερική. Μιλήσαμε μαζί του για τη εμπειρία του από τον ιστορική διαδρομή και τα άλλα -ευρωπαϊκά- φωτογραφικά του έργα.



δρόμο. Στο πρώτο ταξίδι το 2009 ταξίδεψα μέσα από το Κολοράντο, επηρεασμένος από τους ήρωες της «New Color Photography» της δεκαετίας του '70 (Eggleston, Shore, Sternfeld). Τράβηξα φωτογραφίες από εγκαταλελειμμένα βενζινάδικα, drive-in σινεμά, μοτέλ. Στο δεύτερο ταξίδι το 2016, ξεκίνησα από την Τουσόν της Αριζόνα. Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού σε γραφικούς παράδρομους, ξαφνικά βρέθηκα στην ιστορική διαδρομή Route 66 και αμέσως αποφάσισα να την ακολουθήσω. Είναι ίσως ο πιο διάσημος αυθεντικός αυτοκινητόδρομος στις ΗΠΑ από το 1926, διέσχιζε τη Σάντα Μόνικα της Καλιφόρνια και έφτανε ως πέρα το Σικάγο. Εντωμεταξύ έχει παρακαμφθεί από έναν πιο σύγχρονο αυτοκινητόδρομο και δίκτυο. Πολλές αναμνήσεις και απομεινάρια από τον δρόμο έχουν παραμείνει για να υπενθυμίζουν στον ταξιδιώτη το συναρπαστικό παρελθόν, όταν η χώρα αναπτυσσόταν για μακρινά ταξίδια με το αυτοκίνητο. Αν και μερικά παλιά ιστορικά μοτέλ και βενζινάδικα είναι ακόμα σε χρήση, τα περισσότερα είναι εγκαταλελειμμένα και σαπίζουν. Έκανε πάρα πολλή ζέστη, αλλά αυτό είχε και τα θετικά του, μια που κανείς άλλος δεν υπήρχε εκεί. Απόλαυσα τον απεριόριστο χρόνο και την ελευθερία που είχα για φωτογράφιση.

Πώς γεννήθηκε η αγάπη σας για τη φωτογραφία και πώς εξελίχθηκε; Η φωτογραφία άρεσε στον πατέρα μου, δούλεψε σε ένα εργοστάσιο με φακούς σαν οπτικός. Μου έδωσε την πρώτη κάμερα όταν ήμουν 8 χρονών. Σαν σήμερα, σχεδόν 40 χρόνια πίσω, στα 16, αγόρασα μια SLR με τα πρώτα λεφτά που κέρδισα δουλεύοντας. Στην αρχή έβγαζα φωτογραφίες για να κρατάω αναμνήσεις από ταξίδια και διακοπές αλλά αργότερα με γοήτευσε όλο και πιο πολύ η δυνατότητα ότι μπορώ να δημιουργήσω κάτι όμορφο με τη φωτογραφία. Στο διάστημα των σπουδών στη Βιολογία έβρισκα πολύ λίγο χρόνο για τη φωτογραφία, πέρα από τα ταξίδια. Ωστόσο, το 2006, όταν μετακόμισα από το Μόναχο εκεί που έζησα για περισσότερα από 20 χρόνια, στο Πότσδαμ, κοντά στο Βερολίνο, ως καθηγητής μοριακής βιολογίας στο Πανεπιστήμιο, όλο και περισσότερο ένιωθα την ανάγκη για κάτι πιο δημιουργικό, «αντίβαρο» στην επαγγελματική μου δουλειά. Ενθουσιασμένος ξεκίνησα να εξερευνώ το καινούριο μου περιβάλλον με μια κάμερα και σύντομα βρήκα νέους φίλους στο τοπικό κλαμπ φωτογραφίας. Με κάποιους από αυτούς ιδρύσαμε έναν σύλλογο, τον Photo Gallery Potsdam e.V. (www.fotogalerie-potsdam.de), για να προωθήσουμε την τέχνη της φωτογραφίας και να οργανώσουμε εκθέσεις. Από το 2008 έχω παρουσιάσει τα φωτογραφικά μου projects σε περισσότερες από 28 εκθέσεις. Πολλές φωτογραφίες κέρδισαν βραβεία ή ήταν στη λίστα των επικρατέστερων σε τοπικούς και διεθνείς διαγωνισμούς φωτογραφίας. Κάποιοι από αυτούς ήταν το Sony World Photography Award, όπου πήρα βραβείο στην κατηγορία travel με μία φωτογραφία από τη Route 66, το εθνικό γερμανικό βραβείο το 2017 ή το Siena «Creative Photo Award».

Πώς αποφασίσατε να ακολουθήσετε τον ιστορικό αυτοκινητόδρομο Route 66; Έχω πάει στην Αμερική πολλές φορές, συνήθως σε επιστημονικά συνέδρια. Δύο φορές είχα την ευκαιρία για πιο μακρά παραμονή σε road trip και καταγοητεύτηκα από τα πολλά αξιοθέατα δίπλα στον

Είναι το «πνεύμα» της Americana ακόμα ζωντανό εκεί ή χάνεται με το πέρασμα των χρόνων; Από τη στιγμή που πολλές πόλεις και χωριά κατά μήκος της ιστορικής Route 66 έχουν αποκοπεί από το «οξυγόνο ζωής» από τους τωρινούς διαπολιτειακούς αυτοκινητόδρομους και ο τουρισμός απλά συντηρεί κάποιους λίγους ανθρώπους, πολλά μέρη έχουν εγκαταλειφθεί. Και η εγκατάλειψη είναι το πρώτο στάδιο για την απόλυτη σήψη και παρακμή. Τα κεντρικά θέματα που έχω φωτογραφίσει παραπλεύρως της διαδρομής αρχίζουν και χάνονται γιατί τα περισσότερα κτίρια είναι φτιαγμένα από ξύλο.

Έχετε κυκλοφορήσει ένα βιβλίο και μια σειρά από φωτογραφίες με τίτλο «Brandenburg Unplugged». Βλέπετε κάποιες ομοιότητες των φωτογραφιών με αυτές από τη Route 66; Εγκατάλειψη, μικρές αγροτικές πόλεις, η επαρχία... Καλή παρατήρηση. Η κατάσταση κατά μήκος της ιστορικής Route 66 μου θύμισε κάπως τα νέα ομόσπονδα κρατίδια που δημιουργήθηκαν μετά την επανένωση της Γερμανίας. Εδώ, πολλά κτίρια, στρατώνες και εργοστάσια εγκαταλείφθηκαν αμέσως στις αρχές του '90 εξαιτίας της αποχώρησης των σοβιετικών στρατιωτικών δυνάμεων στη Γερμανία, της κατάργησης του στρατού NVA της Λαοκρατικής Δημοκρατίας της Γερμανίας και της κατακόρυφης πτώσης της βιομηχανίας. Τώρα, 30 χρόνια αργότερα, πέρα από την αισθητική τους αξία, αυτές οι φωτογραφίες είναι ντοκουμέντα μιας μετάβασης, δεδομένου ότι οι τοποθεσίες εκεί αλλάζουν γρήγορα, κτίρια ανακαινίζονται και χτίζονται νέα, άλλα κατεδαφίζονται ολοκληρωτικά.

Σε τι projects δουλεύετε αυτό το διάστημα; Συνεχίζω να δουλεύω πάνω στο «Brandenburg Unplugged». Σκέφτομαι για μία δεύτερη, μεγαλύτερη έκδοση του βιβλίου μου, με την πρώτη έκδοση σε περιορισμένα κομμάτια να είναι σχεδόν sold out. Επίσης, δουλεύω σε ένα παρόμοιο project με το όνομα «Anhalt Blues» για το γειτονικό ομόσπονδο κρατίδιο του Sachsen-Anhalt. ● graef-photography.de

Επιμέλεια:
ΤΑΝΙΑ ΔΕΛΗ

Style



Η Beyoncé φοράει adidas και τα σπάει

▶ Είναι από εκείνες τις γυναίκες που ό,τι και να φορέσουν θα δείχνουν το ίδιο glamorous, είτε είναι διαμάντια είτε είναι αθλητικά. Η ίδια το απόδειξε άλλωστε πρόσφατα όταν φωτογραφήθηκε για την βρετανική Vogue φορώντας διάφορα outfit, ανά-

μεσή τους και μια ολόσωμη κίτρινη φλούο φόρμα από την πρόσφατη συνεργασία της με την adidas στη συλλογή **adidas x IVY PARK**. Ρούχα, παπούτσια και αξεσουάρ που συνδυάζουν λειτουργικότητα και στιλ, σε μεγέθη για όλους.

GLAMAZON

Τι φορούσε η Κάμαλα;

Η μόδα δεν είναι «φούστα-μπλουζα». Ας μη γελιόμαστε, παίζουν μεγάλο ρόλο τα ρούχα στην πολιτική.

Της ΔΕΣΠΟΙΝΑΣ ΚΟΥΤΣΟΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ

Καρολίνα Χερέρα ήταν το κοστούμι της Κάμαλα Χάρις, της φρέσκιας αντιπρόεδρου των ΗΠΑ. Το σταυρωτό σακάκι που φορούσε, όταν στάθηκε στο πλευρό του εκλεγμένου πρόεδρου Τζο Μπάιντεν, στην πρώτη του ομιλία στο Τσέις Σέντερ στο Γουίλιμγκτον του Ντελαγουέαρ, κοστίζει 2.290 δολάρια και το παντελόνι 990 δολάρια. Το μπλείζερ απαιτεί λυγερή μέση, διότι είναι εφαρμοστό, το ίδιο και το ψηλόμεσο παντελόνι σε ίσια γραμμή. Η σύνθεση του εξαιρετικής ποιότητας κοστούμιού είναι αγνό παρθένο μαλλί 93%, 4% ελαστάν και 3% νάιλον. Δεν πρόλαβε να εκλεγεί η Κάμαλα και τα μίντια δεν σταματούν να ασχολούνται με το κομψό ντύσιμο της. Και το στιλ της. Υπάρχει και ιστοσελίδα που παρακολουθεί τα ρούχα που φόρεσε η Κάμαλα σε κάθε περίπτωση. Την είδαμε και με αθλητική περιβολή Nike, όταν της τηλεφώνησε ο Μπάιντεν και εκείνη ενθουσιασμένη του είπε «Τζο, τα καταφέραμε».

Το τριζάτο λευκό κοστούμι είναι από τη φετινή Resort συλλογή της Χερέρα. Ο καλλιτεχνικός διευθυντής του οίκου μόδας, Γουές Γκόρντον, δηλώνει τρελαμένος και λέει πως του θυμίζει την τελευταία σκηνή της ταινίας «The First Wives Club», όπου οι Ντάιαν Κίτον, Μπέτι Μίντλερ φορούν λευκά ταγιέρ και η Γκόλντι Χόουν λευκό κοστούμι. Είναι η σκηνή που οι τρεις λατρεμένες ηθοποιοί τραγουδούν και χορεύουν το «You don't own me». Νιώθουν ελεύθερες, επιτέλους.

Η Κάμαλα σέταρε το δικό της κοστούμι με ένα μεταξωτό πουκάμισο, στο χρώμα της σαμπάνιας, με φαρδύ φιόγκο στον λαιμό (russy bow), ένα ρολόι Καρτιέ (το αναγνώρισαν αυτοί που ξέρουν), σκουλαρίκια από καλλιερρημένα μαργαριτάρια και τα αγαπημένα της βραχιόλια. Μόνο οι nude γόβες της δεν έχουν αναγνωριστεί ακόμα. Αλλά σε τόσο σοβαρά ζητήματα είναι θέμα χρόνου.

Ας μη γελιόμαστε, τα ρούχα που φορούσε δεν έχουν να κάνουν μόνο με τη μόδα. Και δεν είναι απλά πολιτικό μάρκετινγκ, είναι πολιτική. Είναι μια φωτογραφία που θα βλέπουμε ξανά και ξανά, θα μείνει, οπότε εμπεριέχει, σαφώς, ένα μήνυμα. Το λευκό μαζί με το μωβ και το χρυσό, ήταν τα χρώματα-σύμβολα του κινήματος των σουφραζέτων. Συγκεκριμένα το λευκό «συμβόλιζε την ποιότητα του σκοπού τους». Και όπως είπε και η Χάρις εμφατικά, «θα είναι η πρώτη γυναίκα αντιπρόεδρος, αλλά όχι η τελευταία».

Παρόμοια επιλογή είχε κάνει και η Χίλαρι Κλίντον όταν έλαβε το χρίσμα των Δημοκρατικών για την Προεδρία των ΗΠΑ το 2016. Φόρεσε λευκό κοστούμι. Τα ρούχα, το στιλ, η μόδα είναι ένα μικρό κομμάτι αλλά σημαντικό, ιδίως στο «ξεκίνημα» μιας πολιτικής καριέρας. Το ίδιο ισχύει και για τους άνδρες (βλ. Μπαράκ Ομπάμα χωρίς γραβάτα και σπικωμένα μανίκια ή Τζορτζ Μπους τζούνιορ με καουμπόικο καπέλο). Επικοινωνείς κάποια πράγματα καλύτερα, και στην περίπτωση των γυναικών πολιτικών σε βλέπουν και εκατομμύρια γυναίκες οι οποίες μπορούν στο πρόσωπό σου να βρουν το πρότυπό τους.

Κι ενώ η Μελάνια, η οποία ήταν επαγγελματίας μοντέλο, επένδυε στην εξωτερική της εικόνα με ωραιότερες εμφανίσεις, η Χίλαρι μόνο όταν έγινε Πρώτη Κυρία, άρχισε σιγά-σιγά να δίνει σημασία στα ρούχα που φορούσε. Κατάλαβε ότι η μόδα είναι ένα χρήσιμο εργαλείο. Κάτι που επικοινωνούσε η θάτσερ με το εμβληματικό μάλλινο ταγιέρ της, το καλοκρεπασμένο μαλλί, τις πέρλες της και την κλασική handbag.

Σταθερό ντύσιμο έχει και η Άνγκελα Μέρκελ. Κοστούμι σε έντονα πολλές φορές χρώματα. Σε μουσταρδί, σε φουξία. Αλλά πάντα κοστούμι σε παρόμοιο κόψιμο. Για να μην ξεχάσω και την Μπριζίτ Μακρόν η οποία παραδίδει μαθήματα γαλλικής μόδας (την «κοπιάρουν» και στο σιριαλ «Emily in Paris»). Η μόδα λοιπόν είναι χρήσιμο πολιτικό εργαλείο, αλλά χωρίς μυαλό, προσόντα, ικανότητες, χαρίσματα, ευφυΐα και αυτό που λέμε nak, δεν λέει τίποτα.



BENETTON

Πουκάμισο Tom& Jerry με φιόγκο €79,95



VICHY

Make up σε μορφή πούδρας, Dermablend Covermatte



MAYBELLINE

Lip gloss με υαλουργικό οξύ



MOLESKINE

Σημειωματάριο €20,90



THE BODY SHOP

Bath bomb, από τη σειρά Festive Berry €5



ZOUMBOULAKIS GALLERIES

Ενημερωμένη έκδοση του δημοφιλούς βάζου D'après Piet Mondrian €120

SWATCH

Ρολόι Checkpoint red, από τη σειρά Big Bold Chrono, €135



KORRES

Τωντική λοσιόν με ρόδι



DR.MARTENS

Unisex μιστόκι 1460 Pascal Atlas €189 (www.drmartens.com)



SOPHIA ENJOY THINKING

Βάζο Venus, από τη σειρά Sophia Thinking Bauhaus από €79,90



CATRICE

Βερνίκι νυχιών, αποκλειστικά στα Advent Calendar 2020

Ακολουθήστε το LOOKmag στο Facebook για να κερδίσετε Advent Calendar με 24 προϊόντα



INTIMISSIMI

Εσώρουκα από τη σειρά Pied de Poule, σουτιέν €32,90/σλιπ €14,90



«Ποτέ μην αγοράζετε καλλυντικά από ένα κατάστημα εργαλείων»
-Miss Piggy



BIBΛIO

Επιμέλεια:
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΜΠΙΡΜΠΙΛΗ



«Berlin: Πρώτος θάνατος»
Εκδόσεις Jemma Press)
Σενάριο: Κυριάκος Αθανασιάδης
Σχέδιο: Νικόλας Κούρτης

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ /
ΕΚΔΟΣΕΙΣ /
ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ /
ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ

«BERLIN: ΠΡΩΤΟΣ ΘΑΝΑΤΟΣ»

Το ελληνικό neo-noir graphic novel

Μαύρος καπνός, μυστήριο, σκοτάδι. Καλωσορίσατε στην Μπερλίν. Οι δημιουργοί Κυριάκος Αθανασιάδης και Νικόλας Κούρτης μιλάνε για το neo-noir graphic novel.

Του ΜΑΝΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ

Καλωσορίσατε στην Μπερλίν... την πόλη όπου δεν ξημερώνει ποτέ. Μια πόλη όπου οι απέθαντοι συμβιώνουν με τους ζωντανούς. Μια πόλη που την έκταση της σήψης και της διαφθοράς της ξεπερνά μονάχα το αιώνιο σκοτάδι της. Μια πόλη που θα μπορούσε να είναι η Κόλαση, αν κάποιος είχε αντικαταστήσει τις φωτιές και τους λάκκους με το θειάφι με ασάλινους ουρανοξύστες και επιβλητικά κτίρια που ξεφυτρώνουν μέσα από το χάος της δαιδαλώδους ρυμοτομίας της. Μια πόλη των νεκρών ονείρων και των χαμένων ψυχών.

Μια τέτοια ψυχή είναι και ο Ράντολφ Κάρτερ, ιδιωτικός ντετέκτιβ για μικρούποθέςεις που μετά βίας τού εξασφαλίζουν τα απαραίτητα χρήματα για τα ποτά του στο Los Antiguos, το μπαρ όπου περνά τον περισσότερο καιρό του. Όταν όμως ένας μυστηριώδης πελάτης θα τον προσλάβει για μια υπόθεση που αρχικά μοιάζει να είναι μια απλή περίπτωση κλοπής και εξαφάνισης, ο Κάρτερ θα μπλεχτεί σε έναν ατέρμονο λαβύρινθο τρόμου και αίματος που οδηγεί μέσα από τα στενά δρομάκια και τις αγορές της Μπερλίν στο κατώφλι του άλλου κόσμου.

Το neo-noir graphic novel «Berlin: Πρώτος θάνατος» κυκλοφορεί από τις εκδόσεις Jemma Press, μία «σκοτεινή κατάδυση» στον κόσμο, στους χαρακτήρες, ήρωες και αντιήρωες της φανταστικής πόλης Μπερλίν. Πάνω από όλα όμως, είναι ένα graphic novel-έκκληση που «παντρεύει» το παραφυσικό με το neo-noir είδος και μπορεί άνετα να σταθεί και στη διεθνή αγορά.

Οι δημιουργοί του «Berlin», ο συγγραφέας Κυριάκος Αθανασιάδης και ο σχεδιαστής κόμικς Νικόλας Κούρτης, μιλάνε στην Athens Voice για τη νέα τους συνεργασία και την πόλη όπου δεν ξημερώνει ποτέ.

Πώς συναντήθηκαν οι δρόμοι σας για το graphic novel «Berlin»;

Νικόλας Κούρτης: Η γνωριμία μας μετράει δεκαετίες. Μοιραζόμαστε την ίδια αγάπη για τη λογοτεχνία, τα κόμικς, τον κινηματογράφο. Κάποιες μικρές ιστορίες μας είχαν εκδοθεί παλιά στη Βαβέλ. Πρόσφατα δημιουργήσαμε τη σειρά «Urban Stories», 11 δισέλιδα αυτοτελή κόμικς, που εκδόθηκαν στο περιοδικό The Book's Journal. Ήταν φυσική συνέχεια να εκφραστούμε σε μεγαλύτερο φορμά. Και μεγάλη τύχη που ενώθηκαν οι δρόμοι μας και με τον Λευτέρη Σταυριανό και την Jemma Press. Δεν θα μπορούσαμε να σκεφτούμε κάτι καλύτερο από αυτό.

Κυριάκος Αθανασιάδης: Πριν ακόμα από τα κόμικς στη Βαβέλ, ο Νικόλας είχε σχεδιάσει τα εξώφυλλα κάποιων βιβλίων μου, ενώ εικονογράφησε και μία νουβέλα που είχα εκδώσει το 2002. Ένα από εκείνα τα ασπρόμαυρα σχέδιά του, το χτύπησα τατουάζ την ίδια χρονιά, ψηλά στο μπράτσο. Οπότε, ναι, έτσι πάει: μετά τα δισέλιδα στο TBJ και κάποιες άλλες δουλειές σε μικρή φόρμα που κάναμε μαζί, η «Berlin» ήταν απλώς κάτι που έπρεπε να γίνει. Και βρήκε το καλύτερο σπίτι για να γεννηθεί.

Θα μπορούσε η πλοκή να εξελισσεται στη Θεσσαλονίκη ή Αθήνα και όχι στο Βερολίνο;

Νικόλας: Καταρχάς η Berlin δεν είναι το Βερολίνο. Είναι μια πόλη φανταστική, μια δυστοπική φουτουριστική «μεγάπολη», για την οποία, ο αναγνώστης τουλάχιστον, δεν γνωρίζει πολλά. Όχι, δεν θα μπορούσε να εξελισσεται στη Θεσσαλονίκη ή στην Αθήνα γιατί θέλαμε να δημιουργήσουμε έναν νέο κόσμο εξ αρχής. Μια tabula rasa πάνω στην οποία θα μπορούσαμε να γράψουμε ελεύθερα και χωρίς περιορισμούς.

Κυριάκος: Έτσι είναι. Μιλάμε για το μέλλον εδώ – για «κάποιο» μέλλον, κάποια fantasy εκδοχή του μέλλοντος, όμως με πολλά στοιχεία (το ντύσιμο, τα χτενίσματα, κάποια όπλα) δανεισμένα κυρίως από τον Μεσοπόλεμο, αλλά και από αλλού. Η Berlin είναι η Μητρόπολη των Τέα φον Χάρμπου και Φριτς Λανγκ, όπως έχει εξελιχθεί μέσα στον χρόνο και μέσα στις σελίδες όπου πρωταγωνιστούν παρόμοιες μητροπόλεις: η Gotham City, η Mega-City One, η Sin City. Αλλά και πάλι: δεν είναι αυτές – είναι εντελώς διακριτή. Όπως άλλωστε φαίνεται και στον «Πρώτο θάνατο». Και όπως θα φανεί και στη συνέχεια που φτιάχνουμε τώρα.

Ποιος είναι ο ντετέκτιβ Ράντολφ Κάρτερ και τι συμβολίζει ο χαρακτήρας του;

Νικόλας: Κυριάκο, πες εσύ.
Κυριάκος: Ναι, οκέι. Λοιπόν, ο Κάρτερ είμαστε ο Νικόλας κι εγώ. Στην Berlin πιθανότατα δεν εκδίδονται κόμικς – αλλά αν εκδίδονταν θα ήθελα πολύ να τα διαβάσω, οπότε αν ζούσαμε εκεί θα ήμασταν ντετέκτιβ. Το ελπίζω δηλαδή. Όχι ότι είναι ότι πιο εύκολο να κάνει κανείς, αλλά και ποιος δεν θέλει να παίξει τον ντετέκτιβ, και ειδικά έναν ντετέκτιβ που αναλαμβάνει υποθέσεις όπου υπερφυσικό, το μαγικό στοιχείο, και όταν η κεντρική του ηρωίδα, η femme fatale της Berlin, είναι μία υπερσέξι βρικολάκας; Α

www.athensvoice.gr

Διαβάστε όλη τη συνέντευξη



Σκοτεινή μου Βανέσα και Λολίτα: Εκλεκτικές συγγένειες

Του ΑΡΗ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ

Πριν λίγες μέρες διάβασα – με ολοένα αυξανόμενο ενδιαφέρον – το μυθιστόρημα «Σκοτεινή μου Βανέσα». Η συγγραφέας του, μια τριαντάρα Αμερικάνα, η Κέιτ Ελίζαμπεθ Ράσελ, έχει για ηρωίδα της μια 15χρονη μαθήτρια Λυκείου που ερωτεύεται τον καθηγητή της στη λογοτεχνία. Συνάπτει ανόσιες σχέσεις μαζί του με αποτέλεσμα να αποβληθεί από το σχολείο η πεπλανημένη νεαρά, όταν ο δεσμός της με τον καθηγητή γίνεται βούκινο σε μια βαθιά πουριτανική κοινωνία.

Όταν όλοι την ίδια στιγμή κατηγορούν τον εκμαυλιστή καθηγητή ως ανήθικο και εξοβελιστέο από τη σχολική κοινότητα, η Βανέσα τον υπερασπίζεται με σθένος. Για την ακρίβεια, υπερασπίζεται τον έρωτά της – ή όπως θα έλεγε ο ιερός Αυγουστίνος: Δεν αγαπούσα ακόμα, μα αγαπούσα ν' αγαπώ.

Είναι εύκολο να σαγηνευτεί μια μαθήτρια από τον καθηγητή της; Πανεύκολο, αν εκείνος ξέρει να χρησιμοποιήσει τα σωστά εργαλεία. Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ο καθηγητής – που σίγουρα κοιμάται με το «Ημερολόγιο ενός διαφθορέα» του Κίρκεγκορ κάτω από το μαξιλάρι του – διαλέγει τη Λολίτα του Ναμπόκοφ για το θεάρεστο έργο του.

Ποιος από εσάς που συνεχίζετε την ανάγνωση αυτού του κειμένου δεν έχει διαβάσει τη Λολίτα;

Η Λολίτα είναι ένα νυμφίδιο 13 χρόνων που μόλις αντιλαμβάνεται τον έρωτα του μεσήλικα καθηγητή Χάμπερτ Χάμπερτ για το άτομό της, αποφασίζει να τον ψήσει στις σκάρες των άνηθων φαντασιώσεών της. Ο δύστηνος καθηγητής ομολογεί ανερευθιάστα τον πλατωνικό του έρωτα για το μικρό κορίτσι, έναν έρωτα που τον οδηγεί να παντρευτεί τη χήρα μάνα της Λολίτας έτσι ώστε να εκμεταλλευτεί καλύτερα τη θέση του ως πατριός. Και είναι τόσο τυχερός που η γυναίκα του, ζεστή ακόμα από τη νυφική παστάδα, σκοτώνεται σε αυτοκινητικό δυστύχημα όταν ανακαλύπτει το πάθος του άθλιου ενήλικα για την άδολή της κόρη.

Αδολη! Χι, χι, χι (όπως θα ακουγόταν το γέλιο του Σκαρίμπα). Η Λολίτα αποπλανεί χωρίς αιδώ τον πατριό της. Ο Χάμπερτ Χάμπερτ δεν σχεδίαζε αρχικά να ενωθεί σαρκικά με το νυμφίδιο, όμως ποιος μπορεί να πει ότι σ' ένα νυμφίδιο;

Η σκοτεινή Βανέσα δεν είναι νυμφίδιο. Είναι μια συνειδητοποιημένη σύγχρονη δεκαπεντάρα που αγνοεί τις κοινωνικές συμβάσεις, επισκέπτεται τον καθηγητή της στο σπίτι του, βρίσκει μια πρόφαση να πλαγιάσει μαζί του και όταν αντιλαμβάνεται έκπληκτη (!!!) ότι σε λίγο θα χάσει την παρθενιά της, δηλώνει ότι πονάει... (μα, πώς αλλιώς, τέκνον μου;)

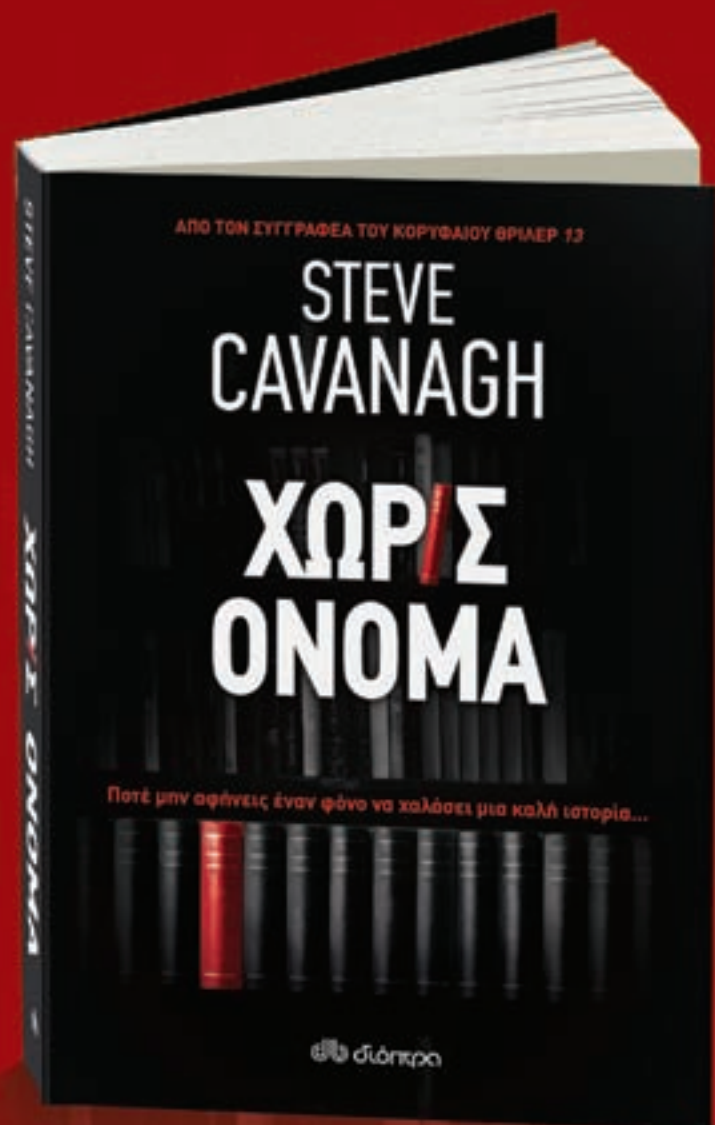
Η Λολίτα του Ναμπόκοφ δεν χρειάζεται συστάσεις – έχει μάλιστα γυριστεί δυο φορές ταινία. Η Σκοτεινή μου Βανέσα είναι ένα μυθιστόρημα που διάβασε απνευστί η κόρη μου (δεινή αναγνώστρια) και προκάλεσε ατέλειωτες συζητήσεις ανάμεσα σε μένα και μια συγγραφέα που αγαπώ. Χάρη στη Βανέσα έπιασα και διάβασα για μία ακόμη φορά τη Λολίτα.

Αν ζούσε ο Ναμπόκοφ, σίγουρα η Κέιτ Ράσελ θα τον ήθελε για καθηγητή της.



Κέιτ Ελίζαμπεθ Ράσελ, Σκοτεινή μου Βανέσα (εκδ. Ψυχογιός)
Βλαντιμίρ Ναμπόκοφ, Λολίτα (εκδ. Πατάκη)

ΑΠΟ ΤΟΝ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ
ΤΟΥ ΚΟΡΥΦΑΙΟΥ ΘΡΙΛΕΡ 13



Ίσως έκανα φόνο.

Κανείς δεν ξέρει πώς.

Πιστεύεις ότι με βρήκες;

Είσαι ο επόμενος.

ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΑ



Ηρακλής Λογοθέτης «Δάνειον έθνος»

Ένα ιλαροτραγικό επεισόδιο της Ελληνικής Επανάστασης

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΦΥΣΣΑ

Ο Ηρακλής Λογοθέτης είναι μια πολυδιάστατη προσωπικότητα της λογοτεχνίας και του θεάτρου. Συγγραφέας, μεταφραστής, κριτικός, σπούδασε οικονομικά αλλά προσανατολίστηκε νωρίς στη λογοτεχνία, τη φιλοσοφία, το θέατρο και τον κινηματογράφο. Συγγραφέας πολλών λογοτεχνικών και δοκιμιακών έργων έρχεται με το τελευταίο του βιβλίο «Δάνειον έθνος»: Ένα ιλαροτραγικό επεισόδιο της Ελληνικής Επανάστασης» να μάς θυμίσει μια ξεχασμένη ιστορία από τα χρόνια της Ελληνικής Επανάστασης.



Στην αφετηρία του βιβλίου σας «Δάνειον έθνος» («Σμίλη», Αθήνα 2020) βρίσκεται ένα σχετικά άγνωστο περιστατικό από τα χρόνια της Ελληνικής Επανάστασης. Ποιο είναι, συνοπτικά;

Το επεισόδιο εκτυλίσσεται το 1823 και αφορά την απόπειρα συνάψεως συμμαχικής συνθήκης μεταξύ της προσωρινής κυβερνήσεως των επαναστατημένων Ελλήνων και του Τάγματος των Ιπποτών του Αγίου Ιωάννου του Ιεροσολυμίτου.

Και πού το ανακαλύψατε;

Καμιά φορά το συρτάρι ενός σκεβρωμένου γραφείου μαγκώνει και δεν ανοίγει όσο κι αν προσπαθείς, μέχρι που κάποιος σεισμός το πετάει έξω. Το ίδιο συμβαίνει και με τα κλειστά βιβλία. Ανοίγουν μόνα τους μετά από τεκτονικές μετατοπίσεις συνειδησιακού χαρακτήρα. Τον Κωνσταντίνο Σάθα τον γνώριζα κυρίως από το Χρονικό του Γαλαξειδίου, που αυτός ανακάλυψε και εξέδωσε και οι Ιστορικές Διατριβές του, απ' όπου αλιέυσα το συγκεκριμένο επεισόδιο, ήρθαν στην επιφάνεια κυρίως από ενδιαφέρον για το πρόσωπο αυτού του παραγνωρισμένου ιστορικού. Αρχικά με συγκίνησε ο άνθρωπος που εγκατέλειψε την Ιατρική για τη μούσα της Ιστορίας, σπατάλησε την περιουσία του στην έρευνα και πέθανε εξοργιστικά ανυποστήρικτος από την Ελληνική Πολιτεία, τυφλός και εξασθλιωμένος, μέσα στην άδεια του κάμαρα, στο πολύβουο Παρίσι, κατά τον στίχο του Κώστα Ουράνη. Μετά άρχισε η τριβή με το ίδιο το κείμενο, και από τις πρώτες σελίδες αντιλήφθηκα ότι έπιασα λαυράκι, γιατί από την ιλαροτραγική εξέλιξη αυτού του διπλωματικού θρίλερ με τους Ιππότες προκύπτει ότι ο χαρακτήρας του Νεοέλληνα δεν έχει αλλάξει και πολύ. Με λυγισμένο προς τα πίσω το ένα πόδι είναι έτοιμος για κλωτσιά, όπως ο Μπαρμπαγιώργος, ή για δουλοπρεπή υπόκλιση, όπως ο Χατζηναβάτης. Άλλοτε παραμένει αισιόδοξα ερησοχασμένος κι άλλοτε τρέχει με το θάνατο στο στόμα σαν τρελός λαγός του Μίλτου Σαχτούρη.

Τι ήταν οι Ιππότες και ποιο πολιτικό βάρος είχαν στα χρόνια 1821-23; Ένα θρησκευτικό τάγμα ήταν, με αριστοκρατική δομή και στρατιωτικό χαρακτήρα. Γεννήθηκε στο δρόμο των σταυροφοριών, στο δρόμο για την Ιερουσαλήμ, και φέροντας τα σημάδια της γέννησής του, παρέμεινε πλανόδιο. Μετά την αποχώρησή τους από τους Αγίους τόπους, οι Ιππότες εγκαταστάθηκαν στη Ρόδο για διακόσια περίπου χρόνια, ως το 1522 που τους εξεδίωξε ο Σουλεϊμάν. Επόμενος σταθμός ήταν η Μάλτα ως το 1798, οπότε ο Ναπολέων την κατέλαβε αιφνιδιαστικά και έκτοτε παρέμειναν χωρίς κυρίαρχη έδρα, γιατί οι Εγγλέζοι πήραν πίσω το νησί από τους Γάλλους, αλλά, θεωρώντας το λάφυρο πολέμου, δεν το απέδωσαν ποτέ στους Ιππότες. Την εποχή που διαδραματίζεται το επίμαχο επεισόδιο το Τάγμα είναι απομεινάρει του λαμπρού του παρελθόντος. Βρίσκεται σε κατάσταση πτωχεύσεως και

έχει εξαντλήσει ανεπιτυχώς όλες τις προσπάθειες να ανακτήσει την κρατική του υπόσταση, οπότε οι Ιππότες αρπάζονται από την ευκαιρία της συμμαχίας με την Ελλάδα και ευελπιστούν τάζοντας λαγούς με πετραχήλια ότι οι Έλληνες θα τους παραχωρήσουν κάποιο νησί σε τιμή ευκαιρίας ενώ παράλληλα επιδιώκουν, από κοινού αρχικά, ένα δάνειο από την τράπεζα της Αγγλίας.

Ποιο είναι το ιστορικό πλαίσιο στο οποίο συντελείται αυτή η προσπάθεια για το υποτιθέμενο δάνειο; Προς τα τέλη του 1822 το κλίμα είναι εξαιρετικά δυσοίωνα. Η ελληνική επανάσταση βρίσκεται σε πολιτική καραντίνα, αφού η Ιερά Συμμαχία την έχει αποκηρύξει, και σε στρατιωτική αναδίπλωση στη νότια Ελλάδα, μια που το κίνημα στη Μολδοβλαχία και στη Μακεδονία έχει κατασταλεί. Οι επιτυχίες των Ελλήνων στη θάλασσα και η άλωση της Τριπολιτσάς επισκιάζονται από την καταστροφή της Χίου και τη συντριβή στη μάχη του Πέτα, ενώ τα οθωμανικά ασκέρια -μετά την εξουδετέρωση του Αλή Πασά- προελαύνουν ανεμπίδιστα. Την ίδια στιγμή, τα οικονομικά του Αγώνα είναι άθλια. Τα σεντούκια των καπεταναίων έχουν στερέψει από μονέδα, οι μισθοί των πληρωμάτων καθυστερούν και τα πολεμοφόδια εξαντλούνται. Η μόνη χαραμάδα φωτός προέρχεται από τη μόλις διαφαινόμενη τότε αλλαγή της αγγλικής στάσης και από την ελπίδα του δανείου.

Και τι απογίνει με το περιβόητο δάνειο; Εδώ αρχίζει το πανηγύρι, γιατί οι δύο πλευρές, οι Έλληνες και οι Ιππότες, παρότι επείγονται, ακολουθούν παρελκυστική πολιτική προσπαθώντας να αποκομίσουν περισσότερα ωφελήματα ο καθένας για τον εαυτό του. Οι Έλληνες αποφεύγουν να δεσμευτούν για το νησί που υποτίθεται ότι θα παραχωρήσουν και οι Ιππότες πιέζουν για να κρατήσουν το μεγαλύτερο μέρος από το ελπιζόμενο δάνειο, το οποίο μάλιστα αξιώνουν να συνομολογηθεί με εγγύηση ελληνικά εδάφη. Με δυο λόγια ο τσακωμός για τη μοιρασιά της κότας, με άφρονες ιλαροτραγικές σπιθές από τα μαχαιροπήρουνα, αρχίζει προτού τη σφάξουν. Επομένως οι παρ' ολίγου συνεταιριοί χωρίζουν και η μεταξύ τους συνθήκη ναυαγει, αφού οι Έλληνες, μόνοι και χωρίς τη συνδρομή των Ιπποτών, καταφέρνουν τελικά να εξασφαλίσουν ένα δάνειο, που κάθε άλλο παρά σωτήριο υπήρξε, αφού ελάχιστα συνέβαλε στην πολεμική προσπάθεια. Η πραγματική του αξία υπήρξε σκανδαλωδώς μικρή έναντι της ονομαστικής και το ποσό που μετά βίας έφτασε στην Ελλάδα διασπαρτίστηκε από τους προσκεκλημένους στην εξουσία, ενθάρρυνε τις φατριαστικές διαμάχες μεταξύ των οπλαρχηγών και αναρρίπισε τη φωτιά του εμφυλίου πολέμου. Έτσι πληρώσαμε για πλούσιο τραπέζι και χορτάσαμε με τα ίδια αποφάγια που λιγουρευόμαστε και σήμερα.

Σκεφτήκατε να βάλετε προσδιορισμό (π.χ. «δοκίμιο»), ή υπότιτλο (π.χ. «ιλαροτραγωδία»); Σκέφτηκα πράγματι, μου το πρότεινε άλλωστε ο εκδότης μου, ο Χρήστος Κουτσιούτης, ναβάλω ως υπότιτλο «Πλάγια ανάγνωση μιας μελέτης του Κωνσταντίνου Σάθα» ή «Αφρηγματικό δοκίμιο», με η πρώτη εκδοχή μου φάνηκε λειψή αφού θα έπρεπε να εξηγήσω την έννοια της πλάγιας ανάγνωσης και η δεύτερη παρεξηγήσιμη. Έτσι καθώς κινούμαι στα ρευστά όρια λογοτεχνίας και δοκιμίου και θεραπεύω, εδώ όπως και αλλού, ένα είδος που θα χαρακτήριζα σολωμικά μεικτό αλλά νόμιμο, προτίμησα να αφήσω τη φροντίδα μιας έτσι κι αλλιώς αμφίβολης κατατάξεως στην προσωπική οπτική του αναγνώστη. Συνέβη μάλιστα κάτι διασκεδαστικό: σε κεντρικό βιβλιοπωλείο τοποθέτησαν το Δάνειον Έθνος παρέα με τα δοκίμια και τα ιστορικά βιβλία, αλλά κατόπιν πήρε φύλλο πορείας για τα λογοτεχνικά ράφια -σε κάποιο άλλο συνέβη ακριβώς το αντίθετο. Βλέπουμε δηλαδή ότι και το Τμήμα Μεταγωγών ανάμεσα στα λογοτεχνικά είδη δεν λειτουργεί με ενιαία κριτήρια - και ευτυχώς, γιατί πιστεύω στη γονιμότητα της αμφισημίας.

Πώς δικαιολογείται ο τίτλος Δάνειον Έθνος; Από την πραγματικότητα ασφαλώς. Διότι πέρα από τα προφανή, ότι δηλαδή δεν δανειστήκαμε μόνο χρήματα αλ-

λά την ίδια μας την ανεξαρτησία με τη ναυμαχία του Ναυαρίνου, υπάρχουν δάνεια που καλύπτουν όλα τα πεδία. Η αντίληψή μας για μία εξιδανικευμένη αρχαιότητα προήλθε από τον γερμανικό κυρίως ρομαντισμό: τον Βίνκελμαν και τον Χαϊντεκριν, ενώ η ανάγνωση των λαϊκότροπων στοιχείων της παράδοσής μας και η αποτίμηση της γραφικότητας από τους εθνολόγους και τους λαογράφους μας βασίστηκε στην οπτική του Φίχτε. Η πρώτη συλλογή δημοτικών μας τραγουδιών (και η διεθνής αναγνώριση της αξίας τους) οφείλεται στον Φωριέλ και τυπώθηκε στο Παρίσι. Η ανασκαφική μας πρόταση για τα μνημεία της προκλασικής και κλασικής αρχαιότητας αρθρώθηκε με βάση το έργο και την εμπειρία των ξένων αρχαιολογικών σχολών. Οι πρώτοι γλύπτες και οι πρώτοι ζωγράφοι μας ανδρώνονται καλλιτεχνικά στην Ιταλία και στη Γερμανία: ο Προσαλέντης έρχεται από τη Ρώμη και ο Χαλεπιάς από το Μόναχο. Η ελληνική τυπογραφία αναπτύχθηκε στην ευρωπαϊκή περίμετρο και οι πρώτες κριτικές εκδόσεις των κειμένων της αρχαίας ελληνικής γραμματικής έγιναν στις ακροπόλεις της, στο Παρίσι και στο Λονδίνο, στη Λειψία και στην Οξφόρδη. Μερικές απ' αυτές τις επιδιράσεις τις αφομοιώσαμε δημιουργικά και σύμφωνα με το οικείο πνευματικό μας ήθος, ενώ άλλες (όσες αφορούν κυρίως τη δημόσια διοίκηση και την πολιτική μας σκέψη) παρέμειναν σε μεγάλο βαθμό αναφομοιώτες.

Στο βιβλίο σας, μετά από κάθε ψήγμα εξιστόρησης, ακολουθεί ένα σχολιαστικό μέρος σε αγκύλες, εκτενέστερο, σα να πρόκειται για δυο βιβλία που αλληλοσυμπλέκονται (μάλιστα σχόλια υπάρχουν και στα μέρη της εξιστόρησης). Ποια πεδία κυρίως και γιατί σχολιάζετε; Πρόκειται όντως για διπλό βιβλίο γιατί -καθώς δεν είμαι ιστορικός- χρησιμοποίησα το επεισόδιο, στο οποίο πυρηνικά αναφορικά επιδράσεων για τις οποίες μίλησα παραπάνω και η έλλειψη μιας ικανοποιητικής αντιπροτάσεως που θα αποτελούσε την προσφορά μας στον σύγχρονο ευρωπαϊκό πολιτισμό. Με απασχολούν τα σαθρά κομματικά μας ήθη, ο δεσποτικός χαρακτήρας της εκτελεστικής εξουσίας, η διάχισση πολιτική και Πολιτείας, η εστερφορητη παιδεία και η γλωσσοκτόνος σύγκρουση της λόγιας με τη δημοτική μας παράδοση. Προβλήματα που δεν λύνονται μόνο με τεχνικά μέσα, ούτε μπαζώνονται από την κυρίαρχη σε όλο το πολιτικό φάσμα οικονομίστικη αντίληψη, που υπόσχεται υλική ευημερία και προωθεί συνειδησιακή αφασία. Προβλήματα με δυο λόγια που, όσο χρονίζουν, τόσο η νεοελληνική μας ταυτότητα θα παραμείνει ανερχόμενη και θα τραμαλιζείται ανάμεσα σε τουριστικές αφίξεις, χρηματιστηριακές διακυμάνσεις και φούρνους μικροκυμάτων.

Ποιες σταθερές προκύπτουν από το βιβλίο σας ως ισχύουσες στα 200 σχεδόν χρόνια του ελληνικού κράτους; Είναι ευτύχημα που η κυκλοφορία αυτού του βιβλίου από τις διακεκριμένες για την υψηλή τους ποιότητα εκδόσεις Σμίλη συμπίπτει με την κορύφωση της προετοιμασίας για τον εορτασμό των διακοσίων χρόνων μετά την Ελληνική Επανάσταση του 1821. Αφρομγή για να δούμε αν ο καιρός που μας δόθηκε μετατράπηκε σε δημιουργική ευκαιρία διαρκείας ή πρόσκαιρη αρπαχτή και, κυρίως, για να αποφασίσουμε την αυριανή μας στάση. Αυτή η στάση θα κριθεί όχι μόνο από τις σταθερές που διακρίνουν τον νεοελληνικό μας βίο, αλλά και από τη δυνατότητα επανακαθορισμού των ορίων τους. Το ζήτημα είναι να συνθέσουμε την εορταστική μας προδιάθεση με την παραγωγική (όχι μόνο οικονομική αλλά και πνευματική) επάρκεια. Να μετατρέψουμε τα αβαθή σκιρτήματα οργής σε αντίσταση βάθους και διαρκείας απέναντι σε όσα μας πληγώνουν. Να επεκτείνουμε την κλειστοφοβική φροντίδα που δείχνουμε για το μικρό που σπύτι στον μεγάλο και ανοιχτό δημόσιο χώρο. Να εκπρέσουμε τον ατομιστικό ανταγωνισμό σε κοινοτικό συναγωνισμό. Να διαλύσουμε την ιστορική μνησικακία σε ρεύμα σύγχρονων επιτυχιών και να γυρίσουμε τον φθόνο σε δραστηκή επιδίωξη. Να αποτοξινωθούμε από τη μισαλλοδοξία και το εθνικιστικό δηλητήριο με το ελιξήριο μιας εξωστρεφούς εθνικής συνειδήσης που δεν αποδέχεται απλώς, αλλά υποδέχεται άλλους λαούς και δεξιώνεται άλλους πολιτισμούς ως ισότημους. Να υψώσουμε ένα μνημείο για εμάς παρά να σκάσουμε ένα τάφο για τους άλλους. **A**



Ηρακλής Λογοθέτης
«Δάνειον έθνος»
Εκδ. Σμίλη

www.athensvoice.gr
Διαβάστε όλη τη συνέντευξη

George Harrison: Ο καλύτερος Beatle!

☞ Την προηγούμενη εβδομάδα γράφαμε εδώ για το *Best Of...* του John Lennon και για τον νέο δίσκο του Paul McCartney που πρόκειται να κυκλοφορήσει πριν από τα Χριστούγεννα. Όμως ο πιο αγαπημένος από τους Beatles ήταν για μένα ο **George Harrison**. Τόσο τραγούδια όπως τα *Something*, *Here Comes The Sun*, *While My Guitar Gently Weeps*, που πιστεύα ότι ήταν από τα καλύτερα της μπάντας, όσο και η σχέση του με την ινδική κουλτούρα, του έδιναν μια πολύ ιδιαίτερη λάμψη για μένα. Μετά τη διάλυση των Beatles, αναφέρθηκε στα πολλά παράπονα που είχε – από τον McCartney, ιδίως, και στην κατάσταση που βίωνε: ένιωθε σαν ο Paul να τον κρατούσε “in the bag”, να μην τον άφηνε να εκφραστεί στα albums των Beatles. Στη συνέχεια, στη solo καριέρα του, ήρθαν μεγάλα τραγούδια, όπως τα *My Mind Set On You*, *Dark Sweet Lady* και πάνω απ’ όλα, το *Oh My Sweet Lord*. Το single αυτό ήταν το πιο επιτυχημένο single του 1971, έφτασε στο No. 1 των charts σε όλο τον κόσμο και... επανακυκλοφορεί στις 27 Νοεμβρίου, την Black Friday δηλαδή, με το ιδιαίτερο artwork που είχε όταν κυκλοφόρησε στην Αγκόλα και με flipside το *Isn't It A Pity* σε 1.600 αριθμημένα αντίτυπα. Δεν το χάνεις με τίποτα...

► Με τον **James Baldwin** δεν γνωρίστηκα μέσα από ένα βιβλίο αλλά μέσα από ένα film, το «*Δεν είμαι ο νέγρος σου*» του Raoul Peck, πράγμα όχι και τόσο συνηθισμένο, καθώς οι απογευματινές μου δραστηριότητες, σεμινάρια κ.λπ. δεν μου επέτρεπαν να πηγαίνω τόσο συχνά στον κινηματογράφο όσο θα ήθελα, ενώ τα βιβλία τα έψαχνα μανιωδώς. Από τα βιβλία του που έπιασα πρώτα ήταν το «*Φώναξέ το τα βουνά*», στη συνέχεια εντυπωσιάστηκα από το «*Κουαρτέτο του Χάρλεμ*» και τώρα διαβάζω το «*Av n Beale Street μπορούσε να μιλήσει*», που κυκλοφορεί από τις Εκδόσεις Πόλις σε μετάφραση Αλκιστρίας Τριμηπέρη. Ο Baldwin

έχει έναν έντονο κοινωνικό προβληματισμό, έχει απίστευτο πάθος για την αξιοπρέπεια της μαύρης φυλής, και ταυτόχρονα είναι ένας σπουδαίος λογοτέχνης, που δεν διστάζει να εξερευνήσει την ψυχή: «*Είναι συγκλονιστική η πρώτη φορά που συνειδητοποιείς ότι ένας ξένος έχει κορμί – η αναγνώριση ότι έχει κορμί τον καθιστά ξένο. Σημαίνει πως κι εσύ έχεις κορμί. Θα ζήσεις μέσα του για πάντα και αυτό θα αφηγηθεί με κάθε λεπτομέρεια όλη σου τη ζωή.*»

► Κάτι μου έλεγε το όνομα της **Sylvie Simmons** αλλά δεν μπορούσα να θυμηθώ τι. Έψαχνα να βρω πιθανές συμμετοχές της σε συλλογές ή συνεργασίες της με άλλους μουσικούς αλλά κάθε προσπάθεια απέβαινε άκαρπη. Κατέφυγα στο

internet και είδα ότι η βασική της ενασχόληση είναι να γράφει για μουσική σε περιοδικά όπως το *Q* και το *Mojó* και εφημερίδες, όπως οι *Times* και ο *Guardian*. Επιπλέον, έχει γράψει και αρκετά βιβλία, ανάμεσα στα οποία είναι και μια σπουδαία βιογραφία του Leonard Cohen. Ο θείος Frank (Zappa) έλεγε ότι η καριέρα του μουσικοκριτικού ανήκει κατά κύριο λόγο σε ατάλαντους wannabe μουσικούς, κατηγορία που θα μπορούσα να αποδεχτώ για τον εαυτό μου. Όμως η Sylvie, που κυκλοφόρησε πριν από μερικούς μήνες, στα πενήντα κάτι της, το *Blue On Blue*, καταφέρνει σ’ αυτό το album να γίνει συγκινητική με το μέτρια παιγμένο γιουκαλίτι της, με τη σπασμένη ερμηνεία της, με το ιδιαίτερο ύφος της, που είναι ατελές γι’ αυτό βαθύτατα ζεστό και υπέροχο blue.

► Αν η Sylvie Simmons μου θύμιζε, πέρα από τη Marianne Faithfull, μία από τις γυναίκες παρουσίες που αγάπησα ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια, αυτή είναι η νορβηγίδα **Ane Brun**. Η Ane δεν παίζει γιουκαλίτι, κουρδίζει όμως τόσο παράξενα την κιθάρα της, που η φωνή της πατάει πάνω τους δακτυλισμούς με τον ίδιο σχεδόν τρόπο που θα πατούσε πάνω στα ακόρντα που θα προέκυπταν από ένα γιουκαλίτι. Γράφει πολύ ιδιαίτερα τραγούδια και της αρέσει να κάνει μερικές απροσδόκτες διασκευές. Το *Changing Of The Seasons* είναι ο αγαπημένος μου δίσκος της αλλά και το ολοκαίνουργιο *After The Great Storm*, που αποτελεί μια στροφή επί το ρυθμικότερον στην καριέρα της, έχει εξαιρετικό ενδιαφέρον.

► Πρωτογνώρισα τον **Kevin Cummins** μέσα από το βιβλίο του, *Manchester, Looking For The Light Through The Pouring Rain* με φωτογραφίες των Joy Division, Fall, Happy Mondays, Stone Roses, μουσικών της πόλης αλλά και μουσικών που είχαν περάσει από το Manchester για μία ή περισσότερες συναυλίες. Τώρα, κυκλοφορεί το *While We Were Getting High: Britpop and the 90s* με φωτογραφίες των Oasis, Blur, Suede, Pulp, The Charlatans και πολλών άλλων. Είμαι βέβαιος ότι θα είναι το ίδιο επιτυχημένες. Από τους καλύτερους φωτογράφους στον χώρο της μουσικής...

P.S. Σήμερα, 12 Νοεμβρίου, κλείνει τα 75 του χρόνια ο μουσικός που με έκανε να αγαπήσω το rock: ο **Neil Young**. Έχω όλους του τους δίσκους, ακόμη κι εκείνους που θα ήταν καλύτερα να μην είχε βγάλει. Θα θυμάμαι κάθε λεπτομέρεια, μα πιο πολύ τον τρόπο που μπήκε στο σπίτι μου το *Comes A Time*, μόλις είχε κυκλοφορήσει, το 1978 και τη συναυλία του τον παγωμένο Ιούνιο του 2008 στο Δουβλίνο. Χρόνια πολλά, Neil!



Τζενάκι μου γλυκό, μόλις χώρισα μετά από 13 χρόνια σχέσης, παντρεμένοι με σύμφωνο συμβίωσης. Είναι δύσκολο, γιατί αγαπιόμασταν πολύ κι εγώ ακόμα αγαπάω πολύ. Μεγάλος έρωτας, μεγάλη αγάπη, όλα πολύ έντονα, πολύ δυνατά. Αν μάθεις όλη την ιστορία μου, βιβλίο γράφεις. Πονάει πολύ. Με έχει διαλύσει. Η ηλικία μου είναι 41. Όταν αγαπάς πολύ κι αυτό γκρεμίζεται, χάνεις τον κόσμο. Δεν ξέρω πώς να το αντιμετωπίσω. Υπήρχαν προβλήματα πολλά, αλλά ήταν μια σχέση που μια φορά στη ζωή σου έρχεται. Μοναδική... Έχω τόσα πολλά ακόμα να πω, αλλά δεν έχω κουράγιο. Δεν ξέρω αν θα το διαβάσεις αυτό το μήνυμα, πάντως σ’ ευχαριστώ.

Εγώ σε ευχαριστώ, που με εμπιστεύτηκες τόσο, ώστε να μου γράψεις. Δεν είσαι μόνη. Και δεν είσαι η μόνη. Όλοι έχουμε πονέσει από σχέσεις, που δεν θέλαμε να τελειώσουν. Και πόσο μάλλον εσύ, μετά από 13 ολόκληρα χρόνια μαζί. Δυστυχώς, δεν μου γράφεις το λόγο, που χωρίσατε. Ίσως και να μην έχει καμία σημασία πλέον. Αναλύσεις επί αναλύσεων. Είμαι σίγουρη ότι θα τα έχεις πει 1.000 φορές με τις κολλήτες σου. Αυτό που έχει τώρα σημασία είναι ότι πονάς. Και σου υπόσχομαι ότι θα πονάς. Και ότι αυτό θα πάρει χρόνο. Όσο χρόνο χρειαστείς, μέχρι να περάσεις όλα τα απαραίτητα στάδια του χωρισμού. (Μηράβο, Τζενάρα, μας έφτιαξες το κέφι.) Μέχρι τελικά να φτάσεις στην αποδοχή του. Και θα φτάσεις. Εγγυημένα. Όσο για το «μια φορά στη ζωή σου έρχεται», αυτό ξέρω ότι ξέρεις πως δεν είναι αλήθεια. Πώς να προεξοφλήσεις το μέλλον. Μέσα στο βαρύ χειμώνα, τόλμησε να αφήσεις ένα παραθυράκι ανοικτό.

ΜΑΝΕΚΕΝ ΤΖΕΝΗ!!! Αναφορικά με τη στήλη σου «Μίλα μου βρώμικα»... Ζηλεύω. Και ζηλεύω πολύ! Είμαι 21 χρόνων και είμαι εδώ και ένα χρόνο με το αγόρι μου. Δεν μου έχει δώσει κανένα δικαίωμα για να είμαι ειλικρινής, αλλά έχω μανία με το παρελθόν του. Μου έχει μιλήσει για τις σχέσεις που είχε, αλλά φροντίζει να μου δείχνει ότι είναι η πρώτη φορά που αισθάνεται έτσι με μια γυναίκα. Φοβόταν να ανοιχτεί και να επενδύσει συναισθηματικά. Κάνω το λάθος και ψάχνω μονίμως τις

ΜΑΝΕΚΕΝ ΤΖΕΝΗ!!! Αναφορικά με τη στήλη σου «Μίλα μου βρώμικα»... Ζηλεύω. Και ζηλεύω πολύ! Είμαι 21 χρόνων και είμαι εδώ και ένα χρόνο με το αγόρι μου. Δεν μου έχει δώσει κανένα δικαίωμα για να είμαι ειλικρινής, αλλά έχω μανία με το παρελθόν του. Μου έχει μιλήσει για τις σχέσεις που είχε, αλλά φροντίζει να μου δείχνει ότι είναι η πρώτη φορά που αισθάνεται έτσι με μια γυναίκα. Φοβόταν να ανοιχτεί και να επενδύσει συναισθηματικά. Κάνω το λάθος και ψάχνω μονίμως τις

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

προηγούμενες κοπέλες, που είχε κάποτε κάτι μαζί τους, και με πάνω να συγκρίνω τον εαυτό μου μαζί τους. Είναι άρρωστο, το ξέρω. Μπορεί να μου χαλάσει όλη την ημέρα από το πουθενά, αλλά δεν ξέρω πώς να το εξαλείψω. Δώσε μου τα φώτα σου!

Δεν είναι πολύ σπαστικό, που ορισμένες φορές ξέρουμε ότι κάτι που σκεφτόμαστε είναι εντελώς παράλογο, αλλά δεν μπορούμε να ηρεμήσουμε με τίποτα; Στην πραγματικότητα, αυτό που δεν μπορούμε να κάνουμε είναι να καθουσιάσουμε τον εαυτό μας. Να κάτσουμε με ηρεμία, να μας εξηγήσουμε με απλά λόγια την αλήθεια και να μας «αυτοπάρουμε» (δική μου λέξη) μια μεγάλη αγκαλιά. Είναι μαζί σου, γιατί θέλει να είναι μαζί σου. Δεν τον πιέζει κανένας, δεν υπογράφατε κανένα συμβόλαιο. Αν δεν σε ήθελε, θα ήταν με άλλη. So simple. Το θέμα μας, όμως, εδώ δεν είναι εκείνος, ούτε η συμπεριφορά του. Το θέμα μας είσαι εσύ. Εσύ που δεν πιστεύεις ότι είσαι υπεραρκετή και ψάχνεις τρόπους να σε μειώνεις, συγκρίνοντας σε με άλλες. Πώς να βγει κερδισμένη από μια σύγκριση, όταν ξεκινάς βάζοντας μείον στον εαυτό σου; Η μία θα είναι πιο ψηλή, η άλλη πιο αδύνατη, η τρίτη θα έχει πιο πολλά πτυχία και η τέταρτη καλύτερη δουλειά. Ποια απ’ όλες να ξεπεράσεις; Όλες; Να γίνεις η superwoman; Δεν γίνεται. Εγώ σου λέω ότι είσαι υπεραρκετή έτσι ακριβώς όπως είσαι. Μπορείς να το πιστέψεις;

2 απλές ερωτήσεις, βρε Τζένη μου! 1) Γιατί κάποιος γυρνάει στην πρώην του; και 2) το «μαζί της μπορώ να κάνω μια ήρεμη συζήτηση» είναι ένας αρκετά καλός λόγος για να επιστρέψει κανείς;

Μα τώρα είναι απλές αυτές οι δύο ερωτήσεις; Θα με τρελάνεις! Αυτές οι δύο ερωτήσεις έχουν απασχολήσει γενιές και γενιές κολλητών φιλενάδων.

Απάντηση Νο1: Γυρνάω στην/ον πρώην μου γιατί είμαι ανασφαλής, δεν έχω να ασχοληθώ με κάτι άλλο αυτή την περίοδο, κάναμε καλό σεξ και πού να τρέχεις να βρίσκεις γκόμενο εν μέσω πανδημίας, ξεκνάω τα αρνητικά της σχέσης μας και κρατάω μόνο τα highlights μέχρι να τα ξαναζήσω όλα από την αρχή και να τον ξαναχωρίσω, κάνουμε και οι δύο μια ειλικρινή προσπάθεια να δούλεψι η σχέση μας με αμοιβαίες ενήλικες υποχωρήσεις. Διαλέγεις και παίρνεις κατά περίπτωση. Μήπως ξέχασα κάτι; Μπα. Απάντηση Νο2: Είναι ένας φανταστικός λόγος. Ειδικά αυτή την περίοδο.

ΜΙΛΑ ΜΟΥ ΒΡΩΜΙΚΑ -Reloaded-
Της ΤΖΕΝΗΣ ΜΕΛΙΤΑ

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

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.

Μικρές αγγελίες

Σε γνωρίζω...

Αβαντάζ, 28χρονη εντυπωσιακά όμορφη Αρχιτέκτων-μηχανικός, από άριστη οικογένεια επιστημόνων, γλωσσομαθής, με καλλίγραμμα σώμα, οικονομικά ανεξάρτητη με μεγάλη ακίνητη περιουσία, επιθυμεί να γνωρίσει νέο έως 35 ετών. «Πάππας», Ομήρου 38, Κολωνάκι, 210 3620.147, www.pappas.gr

Αττική Οδός: μία κοινή πορεία, πολλές συναρπαστικές διαδρομές

Πορευόμαστε μαζί στον αυτοκινητόδρομο που κατέχει κορυφαία θέση στην εξυπηρέτηση και την οδική ασφάλεια.

Διασχίζουμε μαζί τα χιλιόμετρα μιας άρτιας υποδομής που μας φέρνει πιο κοντά στα αγαπημένα μας πρόσωπα, με άνεση και αξιοπιστία.

Μοιραζόμαστε τον αυτοκινητόδρομο, έχοντας προορισμό μας πάντα ένα φωτεινότερο μέλλον.

Μαρία Αρώνη
Επόπτρια στα Σημεία
Εξυπηρέτησης Συνδρομητών

Βασίλης Γερασίμου
Υπάλληλος Περιπολίας

Αττική Οδός.
Για εσάς, απλά ένας δρόμος.
Για εμάς, ένα έργο ζωής κι ευθύνης.



swatch[®] 
S W I S S M A D E

TIME IS WHAT
YOU MAKE OF IT



BIG
BOLD
CHRONO

SWATCH STORES: ΑΘΗΝΑ: ΣΥΝΤΑΓΜΑ, 210 3313833 | ΟΜΟΝΟΙΑ, 210 3213328 | ΜΑΡΟΥΣΙ: THE MALL, 210 6197472 | ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ: 2310 284988