

voice ATHENS

Chico Landi

102.5
ATHENS
VOICE
RADIO



ΑΦΙΕΡΩΜΑ

45
σελ.

AutoVOICE

Θφείλουμε να διατηρήσουμε το αυτοκίνητο ως μέσο ελευθερίας και απόλαυσης

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΟΣ ΘΩΜΑΣ Κ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ

ΤΟ ΠΙΟ **HOT** ΚΑΝΑΛΙ ΤΗΣ ΕΠΟΜΕΝΗΣ ΜΕΡΑΣ

ΔΕΣ ΓΙΑ ΝΑ ΣΩΘΕΙΣ

κινυotos

channel

ONASSIS
STEGI

10.06.2021

ΣΤΟ YouTube
ΤΟΥ ΙΔΡΥΜΑΤΟΣ ΩΝΑΣΗ
→ onassis.org

ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

MOVING BORDER

ΜΕ ΤΗ ΣΥΓΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ



Η συγχρηματοδότηση από το
επένδυση «Εδαφική Ευρωπαϊκή
της Ευρωπαϊκής Ένωσης



ATHENSvoice

Εκδότης-Διευθυντής Φώτης Γεωργελές

Σύμβουλος Έκδοσης
Σταυρούλα Παναγιωτάκη

Διευθύντρια Σύνταξης
Αγγελική Μπιρμπιλή

Γενική Διεύθυνση Διαφήμισης
Λουίζα Ναθαναήλ

Σύμβουλος Διοίκησης
Νικόλας Γαλανόπουλος

Art Director Φώτης Πεκλιβανίδης

Τεχνικός διευθυντής Βάιος Συντσίρμας

Υπεύθυνος Ύλης Τάκης Σκριβάνος
Επιμέλεια Ύλης Δήμητρα Γκρους

Διεύθυνση Web Δημήτρης Αθανασιάδης
Αρχισυντάκτης Γιάννης Τσάκαλος

Συντακτική ομάδα: Ν. Αμανίτης, Μ. Βελέντζας, Ντ. Βλαχοπούλου, Σ. Βλέτσας, Κ. Βνάτσιου, Ρ. Γεροδήμος, Ν. Γεωργελέ, Ι. Γκομούζα, Ν. Γεωργιάδης, Κ. Γιαννακίδης, Α. Γκόρου, Β. Γραμματικογιάννη, Β. Γρυπάρης, Θ. Ευθυμίου, Τ. Ζαραβέλα, Μ. Ζουμπουλάκη, Κ. Καϊμάκης, Κ. Καμπόσου, Δ. Καραθάνος, Α. Κεντριώτη, Β. Κορωναίος, Τζ. Μελιτά, Δ. Μαστρογιαννίτης, Β. Ματζάρογλου, Ελ. Μπεζιριάνογλου, Γ. Νένης, Δ. Παπαδόπουλος, Μ. Νομικός, Π. Παναγιωτόπουλος, Κ. Παναγοπούλου, Ν. Παπαηλιού, Γ. Παυριανός, Μ. Προβατάς, Τζ. Ρουσάκη, Α. Σκαράκη, Ζ. Σφυρή, Σ. Τριανταφύλλου, Zarastro, Σ. Τσιτσόπουλος, Γ. Φλωράκης, Ε. Χελιώτη, Γ. Ψύχας

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

Ατελιέ Sotos Anagnos
Εικονογραφήσεις art@athensvoice.gr
Φωτό: Θανάσης Καρατζάς,
Γιώργος Ζαρζώνης, Τάσος Βρεττός,
Έκτορας Δ. Βούτσας, Κώστας Αμοιρίδης,
Βαγγέλης Τάσης, Χρήστος Κισατζεκιάν,
Δημήτρης Κλεάνθης, Πέτρος Νικόλτσος

Digital Advertising Director Εύα Βαγγέλη

Advertising Manager Πέννη Κράλιοβιτς

Direct Market Advertising Managers
Μιχάλης Δρακάκης, Εύα Βαλαμβάνου

Υποδοχή Διαφήμισης Νίκη Σκαμάγκα
marketing@athensvoice.gr
Digital Traffic Manager Εύη Ταρνάρη

Διεύθυνση Λογιστηρίου Έφη Μούρτζη
Λογιστήριο Ουρανία Μιχάλη, Βασίλης Νάκος,
Μαίρη Λυκούση

Διαχωρισμοί - Εκτύπωση
«Καθημερινές Εκδόσεις ΑΕ»

Athens Voice S.A.
Χαρ. Τρικούπη 22, 106 79 Αθήνα
Σύνταξη: 210 3617.360, 3617.369
fax: 210 3632.317
Διαφημιστικό: 210 3617.530, fax: 210 3617.310
Athens Voice Radio 102.5: 210 3648. 213
Αγγελίες: 210 3617. 369
Λογιστήριο: 210 3617. 170

www.athensvoice.gr
Αν δεν βρίσκετε την Α.Β. στα σημεία διανομής,
μπορείτε να επικοινωνήσετε στα τηλέφωνα:

ATHENS!

210 3617.360, 210 3617.369
Κωδικός εντύπου: 7021
ISSN 1790-6164

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

ΑΝΑΚΛΕΤΕ ΤΑΥΤΟ ΤΟ ΤΥΠΟ



Όταν πας για τρία λεπτά στην τουαλέτα!
(αθηναϊκή σουβλακερί)

ΤΟ ΕΞΩΦΥΛΛΟ ΜΑΣ

Αυτή την εβδομάδα το σχεδιάζει ο **Damien Charles**. Είναι Automotive Illustrator, 45 ετών και ζει κοντά στο Παρίσι. Τα τελευταία 20 χρόνια, είναι σχεδιαστής εσωτερικών χώρων στον τομέα των αεροπορικών επιχειρήσεων και σκαφών αναψυχής. Έχει ήδη δημιουργήσει 2 βιβλία για τα Ράλι και ένα άλλο για την Ιστορία της Renault και της Alpine. Στο έργο του στο εξώφυλλο απεικονίζεται ο Francisco Sacco Landi (14 Ιουλίου 1907 - 7 Ιουνίου 1989), με Ferrari 166 SpyderCorsa, γνωστός ως Chico, οδηγός αγώνων από το Σάο Πάολο της Βραζιλίας.
Facebook - Damien Charles - @damiencharles75
YouTube - Damien Charles (Damien Charles Auto Art)

Info~DIET

Της ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ



ΕΙΔΑΜΕ ΚΟΥΡΕΝΤΖΗ ΝΑ ΔΙΕΥΘΥΝΕΙ ΜΠΕΤΟΒΕΝ ΣΤΟΥΣ ΔΕΛΦΟΥΣ

Τρεις υπερθετικοί σε μία πρόταση.



ΚΛΕΙΝΩ ΤΡΑΠΕΖΙ

Το νέο μαρτύριο της πόλης.

Η ΚΟΛΕΞΙΟΝ ΤΟΥ ΝΤΙΟΡ

Εδώ ξεπέρασε και το σκάνδαλο Προφίουμο.

SURVIVOR

Τσου, ρε Σάκη.

ΤΟ ΝΙΤΡΟ ΕΠΙΣΤΡΕΦΕΙ

Ξεβλάχμα plan b.

ΕΞΙ ΕΝΟΙΚΙΑ ΜΠΡΟΣΤΑ

Και όμως ζητήθηκε σε υποψήφιο ενοικιαστή. Σε λίγο θα μένουμε στις πυλωτές όλοι μαζί.

ΚΟΡΩΝΟ-ΠΑΡΤΙ ΣΤΙΣ ΒΙΛΕΣ ΤΗΣ ΜΥΚΟΝΟΥ

Ακούγεται ότι είναι ολόκληρο clubbing industry της Ίμπιζα από πίσω.

ΜΗΝ ΕΠΙΜΕΝΕΤΕ

Παραπάνω από 5 φορές κουδούνισμα τηλεφώνου χωρίς απάντηση – το κλείνεις. Αλλιώς, είναι παρενόχληση.

ΑΠΑΝΘΡΩΠΗ ΘΕΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΟΥ ΜΗΝΑ

Εργάτης στα επικείμενα έργα για το μετρό στην πλατεία Εξαρχείων.

ATHENS VOICES

★ ΛΟΓΙΑ ΠΟΥ ΑΚΟΥΣΤΗΚΑΝ
ΔΗΜΟΣΙΩΣ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ★

Σαββατόβραδο,
σε κεντρική γειτονιά της
Αθήνας, πολλά άτομα
ακούγονται να είναι μαζεμένα
σε διπλανό διαμέρισμα,
φασαρία, γέλια, φωνές,
μεταξύ αυτών ακούγεται
και το παρακάτω:

«Τώρα που έκανες
το εμβόλιο, έχεις τον ιό
και κολλάς».

Μήνυμα από ακροάτρια
του Athens Voice Radio 102,5:

«Πήγα στον οδοντίατρο
προχθές (μετά την πρώτη
δόση του εμβολίου).
Φοβόταν να με πλησιάσει
για να μην κολλήσει...»

(συνεχίζει:)

«...Με ρώτησε δε,
εάν οι γιατροί που με
εμβολίασαν μου έδωσαν
οδηγίες να αποφεύγω
τις επαφές με άλλους
ανθρώπους για να μην τους
κολλήσω, επειδή έκανα
το Astra. Εννοείται,
ΑΛΛΑΞΑ
ΟΔΟΝΤΟΓΙΑΤΡΟ».

(Δευτέρα πρωί)

«Θέλεις
να γεμίσουμε
πετραδάκια
ένα ποτήρι;»

(Τετράχρονα παίζουν στο
Πάρκο Ελευθερίας,
Βασ. Σοφίας, Κυριακή πρωί)

Νεαρή Φιλιππινέζα βγαίνει
από ένα Starbucks κρατώντας
έναν καφέ στο ένα χέρι
ενώ κουνάει το θριαμβευτικά
το άλλο χέρι, κρατώντας ένα
χαρτάκι και φωνάζοντας σε μία
παρέα 7-8 συμπατριωτών της
που κάθονται στα τραπεζάκια:

«Γκάις! Γουάι-φάιιιιιιι!»

(Starbucks Αμελοκλήπων,
Κυριακή πρωί)

Πελάτης σε σούπερ μάρκετ,
πλησιάζει στα τυριά: Παρακαλώ;
Χαβιάρι έχετε;

Υπάλληλος: Πού το θυμηθήκατε,
καλέ; Χαχα! Έχουμε, έχουμε.

(Αλεξάνδρας, Τρίτη μεσημέρι)

ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΕΝΕΣ

→ panikoval500@gmail.com

Η ΖΩΗ ΤΟΥ ΣΤΑΜΑΤΗ ΚΡΙΜΙΖΗ ΚΑΙ Η ΔΥΣΗ ΣΤΟΝ 21ο ΑΙΩΝΑ

Του ΡΩΜΑΝΟΥ ΓΕΡΟΔΗΜΟΥ



Διάβασα προχθές το βιβλίο-συνομιλία του Σταμάτη Κριμιζή με τον Μάκη Προβατά («Όλα σε μια ζωή: Από τον Ηλιο στον Γαλαξία», εκδ. Παπαδόπουλος). Το κείμενο που ακολουθεί δεν είναι βιβλιοκριτική. Το βιβλίο διαβάζεται μονορούφι και αξίζει να διαβαστεί – από ενήλικες και παιδιά. Ο Κριμιζής έχει έναν καταπληκτικό τρόπο να μιλάει για την επιστήμη του, για το ηλιακό μας σύστημα και για το σύμπαν, ακόμη και για τη θρησκευτική πίστη και την πιθανότητα επαφής με άλλες μορφές ζωής, μεταδίδοντας έννοιες και φαινόμενα με τρόπο προσίτο και κατανοητό στον μη ειδικό. Οι σκέψεις του Κριμιζή φέρνουν στο μυαλό τη φωτισμένη παρουσία του Καρλ Σέιγκαν (τον οποίο συχνά μνημονεύει) και τα συγκινητικά ερωτήματα που αναδείχθηκαν στην τηλεοπτική σειρά της δεκαετίας του 1980 «Cosmos», και στην ταινία «Επαφή» (1997) με την Τζόντι Φόστερ.

Ειδικά η περιγραφή του ταξιδιού των δύο Voyager, που άφησαν τη Γη το 1977 και, ξεπερνώντας τις πιο φιλόδοξες προσδοκίες, βγήκαν πρόσφατα από το ηλιακό μας σύστημα και μπήκαν στον διαστρικό χώρο, προκαλεί ανατριχίλα στον αναγνώστη. Γράφει ο Μάκης Προβατάς: «Το να συζητάω με τον Σταμάτη Κριμιζή, κορυφαίο επιστήμονα στον κόσμο, για τη ζωή του και την επιστήμη του, είναι έτσι κι αλλιώς μια εκπληκτική εμπειρία. Όμως το να μου δείχνει στο προσωπικό του λάπτοπ την επαφή του με τα δύο Voyager, τα μεγαλύτερα επιτεύγματα του ανθρώπου μέχρι σήμερα, είναι μια εντελώς διαφορετική αίσθηση: αγγίζει τα όρια της ευλογημένης στιγμής».

Ο Κριμιζής είναι ο μόνος επιστήμονας που έχει συμμετάσχει σε αποστολές προς όλους τους πλανήτες του Ηλιακού Συστήματος και ένας εκ των κορυφαίων προσωπικοτήτων της εξερεύνησης του διαστήματος, έχοντας λάβει τις ανώτατες τιμές από τη NASA και από την παγκόσμια ακαδημαϊκή και επιστημονική κοινότητα.

Το βιβλίο καλύπτει εξίσου την ουσία της δουλειάς του Κριμιζή, το αντικείμενο των ερευνητικών αποστολών του, όσο και την πορεία της καριέρας του: το πώς ξεκίνησε από ένα σχολείο στον Βροντάδο της Χίου εκτοξεύοντας ρουκέτες, και έφτασε να στέλνει ανιχνευτικά διαστημόπλοια στον Γαλαξία· το πώς έφτασε να ηγείται του Applied Physics Laboratory στο Johns Hopkins και του πώς και γιατί κέρδισε μάχες –επιστημονικές, διοικητικές,

πολιτικές– στην πορεία προς την κορυφή.

Αυτή η δεύτερη πτυχή του βιβλίου πυροδότησε έναν ειρμό σκέψεων για το κατά πόσον είναι εφικτό η σημερινή Δύση να παράξει και να υποστηρίξει έναν νέο Κριμιζή, έναν Κριμιζή για τον 21ο αιώνα. Το «Όλα σε μια ζωή» επιδέχεται μια δεύτερη, βαθιά πολιτική, ανάγνωση – από την οπτική γωνιά των ανθρωπιστικών και κοινωνικών επιστημών: των έμφυλων ρόλων, των διεθνών σχέσεων και της παγκοσμιοποίησης, των πολιτικών ιδεολογιών και της πολιτικής οικονομίας, και κυρίως των «παραδειγμάτων» (κατά τον Τόμας Κουν) σκέψης και μαζικών αξιών. Το φύλο (gender) είναι μια λεπτή κλωστή που διατρέχει την τροχιά της ζωής του Κριμιζή. Περιγράφει την κοινωνία του Βροντάδου ως μητριαρχική – με τους πατεράδες-ναυτικούς να λείπουν σε ταξίδια και τις μητέρες να κυβερνούν την οικογένεια και να διαμορφώνουν τους χαρακτήρες και τους ρόλους των παιδιών. Ο ρόλος της γυναίκας (της πεθεράς, της συζύγου, της γραμματέως, της αδελφής του στη Χίο) είναι μάλλον κρίσιμος παράγοντας και στην πορεία της ενήλικης ζωής του, λειτουργώντας ως ο υποστηρικτικός μηχανισμός, η υποδομή, που του επιτρέπει να αφοσιωθεί στην εργασία του: «Υπήρξα τυχερός γιατί όταν ήρθαν τα παιδιά μας βοήθησε πολύ η μητέρα της συζύγου μου, και έτσι είχα το μυαλό μου ήσυχο για να κάνω αυτά που χρειαζόνταν στη δουλειά μου. Αυτό ήταν πολύ βασικό για μένα. Επιπλέον, είχα ανθρώπους και στο Johns Hopkins που με αγαπούσαν και τους αγαπούσα και θα έκαναν οτιδήποτε για να με βοηθήσουν. Ακόμα και η γραμματέας που είχα, μια εξαιρετική κυρία που δυστυχώς πέθανε πριν από δύο χρόνια, καταλάβαινε τι χρειαζόμουν και το έκανε χωρίς καν να το ζητήσω. Από την άλλη τα καλοκαίρια, που συνήθως ταξίδευα ακόμη περισσότερο, με συνέδρια, εκτοξεύσεις διαστημοπλοίων και άλλα επαγγελματικά, έφερνα τους γιους μου στην αδελφή μου εδώ στη Χίο».

Όσοι έχουν λειτουργήσει ποτέ, έστω και για μικρό χρονικό διάστημα, πόσο μάλλον για μια ολόκληρη ζωή, στο κορυφαίο επίπεδο πνευματικής συγκέντρωσης και απόδοσης, αριστείας, απαιτήσεων, προσδοκιών και ανταγωνισμού – στο μόνο, δηλαδή, επίπεδο το οποίο είναι ικανό να παράξει γνώση, καινοτομία ή μακροκοινωνική αλλαγή με μαζικό αντίκτυπο και ιστορικό αποτύπωμα (χωρίς σε καμία περίπτωση αυτό να σημαίνει ότι η συνεισφορά όλων των υπολοίπων ανθρώπων σε όλα τα άλλα μικροεπίπεδα, μέχρι αυτό του ενός σπιτιού και της

μίας γειτονιάς, δεν είναι εξίσου κρίσιμη) – γνωρίζουν ότι τέτοια εργασία απαιτεί μονομανή αφοσίωση και την ύπαρξη ενός υποστηρικτικού περιβάλλοντος στο σπίτι. Αυτό το μοντέλο εργασίας μάλλον δεν είναι συμβατό ούτε με τους σύγχρονους έμφυλους και συζυγικούς ρόλους, ούτε με τη μετατόπιση προς μη-ιεραρχικές μορφές ομαδικής εργασίας, ούτε με την προσδοκία/απαιτήση που η σημερινή κουλτούρα δημιουργεί στο άτομο, του να είναι, δηλαδή, ταυτόχρονα τέλειος σύζυγος, γονέας, εργαζόμενος, φίλος και πολίτης.

Ο Κριμιζής μιλάει και για το πολιτικό και οικονομικό πλαίσιο στο οποίο αναπτύχθηκε το διαστημικό πρόγραμμα: τη μάχη των δύο υπερδυνάμεων κατά τη διάρκεια του Ψυχρού Πολέμου, τον έμφυτο ρόλο του ανταγωνισμού στην ανθρώπινη φύση, και τη σημασία της ελευθερίας: «Η πραγματική γνώση έχει σαν βασική και αναγκαία προϋπόθεση την απόλυτη ελευθερία επιδίωξής της. Δεν μπορείς να φτάσεις στην πραγματική γνώση μέσα από περιορισμούς. Μιλώ για οποιουσδήποτε περιορισμούς, και πολύ περισσότερο για τους πολιτικούς και τους θρησκευτικούς. Μέσα από τους περιορισμούς, γίνεται μια εκδίωξη της γνώσης, που τελικά είναι οπισθοδρόμηση». Και πάλι εγείρεται το ερώτημα του αν τα σημερινά πολιτικά, οικονομικά και πολιτισμικά συστήματα –τόσο στη Δύση, πόσο μάλλον στην Ανατολή– προστατεύουν την απόλυτη ελευθερία της επιστημονικής έρευνας, είτε λόγω ιδεολογικών αγκυλώσεων, είτε λόγω κόκκινων γραμμών εξαιτίας της ταυτόχρονης ανάγκης σεβασμού της ισότητας, της ποικιλομορφίας και των διαφορετικών πολιτισμών, είτε λόγω ηθικών φραγμών που τέθηκαν μετά τη συνειδητοποίηση του ότι η επιστημονική γνώση και εξέλιξη δεν συνεπάγεται αυτομάτως την κοινωνική πρόοδο και ευημερία, αλλά μπορεί να εργαλειοποιηθεί εξίσου ή και περισσότερο αποτελεσματικά από ολοκληρωτικές δυνάμεις.

Γι' αυτό και ο Κριμιζής προτάσσει την ανάγκη ελέγχου των ανθρώπινων ενστίκτων: «Δεν είναι δυνατόν να καταργήσεις την ανθρώπινη φύση [όπως προσπάθησε ανεπιτυχώς να κάνει η Σοβιετική Ένωση], απλά, επειδή είναι ατελής, πρέπει διαρκώς να προσπαθείς να τη χαλιναγωγήσεις στην κατεύθυνση κοινωνικών σκοπών που θα βοηθήσουν το σύνολο». Αυτό όμως απαιτεί, αφενός μεν, ρυθμιστικούς μηχανισμούς που ουσιαστικά θα περιορίσουν, έστω και μερικώς, την ελευθερία του ατόμου, αφετέρου διεπιστημονικά ερμηνευτικά πλαίσια από τις ανθρωπιστικές και κοινωνικές επιστήμες –πλάισια φιλοσοφικά, ηθικά, αξιακά– που σίγουρα μπαίνουν στα χωράφια της πολιτικής και ίσως αγγίζουν τα όρια της μεταφυσικής. Σε ένα αποκαλυπτικό σημείο του βιβλίου, ο Κριμιζής παραδέχεται ότι θα είναι πολύ πιο εφικτό στο μέλλον να αλλάξουμε την πορεία ενός αστεροειδή στο διάστημα, από το να αλλάξουμε τη λάθος γνώμη ανθρώπων στη Γη με βάση τα επιστημονικά δεδομένα.

Ακόμη, όμως, κι αν ξεπερνούσαμε τα εν μέρει εύλογα εμπόδια που θέτουν στην πορεία δημιουργίας ενός νέου Κριμιζή του 21ου αιώνα η σύγχρονη ηθική της εργασίας και οι έμφυλοι ρόλοι στη Δύση, το νέο πολιτικό, οικονομικό και διεθνές σύστημα, και η συνειδητοποίηση των ηθικών και μεταφυσικών διλημάτων που η επιστημονική πρόοδος είτε δημιουργεί, είτε δεν επιλύει, υπάρχει και ένα τελευταίο εμπόδιο (ίσως το πιο δύσκολο): η μετατόπιση της δυτικής κουλτούρας από τις κοινοτικές βεβαιότητες του μοντερνισμού στην ψηφιακή πολυδιάσπαση και τον ατομισμό του μεταμοντερνισμού. Ο Κριμιζής μεγάλωσε σε μία εποχή και σε μία κουλτούρα στην οποία το άτομο ήταν από την αρχή υποταγμένο στο κοινωνικό σύνολο (από τα είκοσι πέντε αγόρια στην τάξη του, οι είκοσι τρεις έγιναν καπετάνιοι)· μια (δυτική) κουλτούρα στην οποία έννοιες όπως αριστεία, αξιοκρατία, προκοπή, πρόοδος, επιτυχία, αναγνώριση, συνεισφορά, καθήκον, κοινό καλό, είχαν σχεδόν καθολική αποδοχή και ερμηνεία.

Κατά μια διαβολική ειρωνεία, το καύσιμο του τόσο σπουδαίου διαστημόπλοιου της ζωής του Κριμιζή δεν ήταν η ελευθερία και ο ανταγωνισμός του εργασιακού και πνευματικού του περιβάλλοντος –αυτά ήταν τα όργανα πλοήγησης– αλλά η συγκολλητική ουσία του κοινοτισμού: όχι μόνο η δική του πίστη σε κάποιες αξίες, αλλά και η γνώση (του) ότι και η υπόλοιπη κοινωνία αναγνώριζε τις ίδιες αυτές αξίες· ότι η θυσία του είχε νόημα, και για τους άλλους – και ότι αυτοί οι άλλοι το αναγνωρίζουν.

Πόσοι επιστήμονες ή διανοητές ή πολιτικοί μπορούν να το πουν αυτό στη Δύση σήμερα; **Α**

**Ο ΚΡΙΜΙΖΗΣ
ΜΕΓΑΛΩΣΕ ΣΕ ΜΙΑ
(ΔΥΤΙΚΗ) ΚΟΥΛ-
ΤΟΥΡΑ ΣΤΗΝ ΟΠΟΙΑ
ΕΝΝΟΙΕΣ ΟΠΩΣ
ΑΡΙΣΤΕΙΑ, ΑΞΙΟ-
ΚΡΑΤΙΑ, ΠΡΟΚΟΠΗ,
ΠΡΟΟΔΟΣ, ΕΠΙΤΥ-
ΧΙΑ, ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ,
ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ,
ΚΑΘΗΚΟΝ, ΚΟΙΝΟ
ΚΑΛΟ, ΕΙΧΑΝ
ΣΧΕΔΟΝ ΚΑΘΟΛΙΚΗ
ΑΠΟΔΟΧΗ ΚΑΙ
ΕΡΜΗΝΕΙΑ**

THE

ix3



ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΑΜΙΓΩΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ BMW SUV.

Η πρώτη BMW ix3 σηματοδοτεί μια νέα εποχή απόλυτης οδηγικής απόλαυσης με μηδενικούς ρύπους, κορυφαίες επιδόσεις και προηγμένες τεχνολογίες συνδεσιμότητας. Αποκτήστε τη με κρατική επιδότηση έως €6.000 με το πρόγραμμα «Κινούμαι Ηλεκτρικά».

Μάθετε
περισσότερα



Περισσότερα στο www.bmw.gr και στο Δίκτυο Επίσημων Εμπόρων BMW.
Κατανάλωση ενέργειας (kWh/100 km): 18,6 - 19,0 - Εκπομπές CO₂ σε συνδυασμένο κύκλο (g/km): 0

#bornelectric

Η ΥΠΟΘΕΣΗ ΜΙΛΑ ΣΤΟΝ ΚΑΘΡΕΦΤΗ ΤΗΣ ΓΑΛΛΙΑΣ

Πώς μια 16χρονη βρέθηκε να ζει με αστυνομική προστασία

Της ΣΩΤΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Η υπόθεση Μιλά είναι η ιστορία ενός κοριτσιού με, νομίζω, ναρκισσιστική διαταραχή που έχει φωτίσει τόσο την παθολογία των κοινωνικών δικτύων όσο και γενικότερα την παθολογία της γαλλικής κοινωνίας – μέρος της οποίας πασχίζει να μην υποταχθεί στο Ισλάμ. Στις 18 Ιανουαρίου 2020 η τότε 16χρονη Μιλά, ένα πλάσμα των social media όπως πολλά παιδιά της ηλικίας της, απώθησε το διαδικτυακό φλερτ κάποιου μουσουλμάνου ο οποίος πήρε κατάκαρδα την απόρριψη και βάλθηκε να την αποκαλεί λεσβία καθυβρίζοντας συλλήβδην τις λεσβίες. Η Μιλά αντέδρασε αναρτώντας βίντεο στο Instagram όπου με τη σειρά της καθύβριζε το Ισλάμ: το αποτέλεσμα ήταν να δεχθεί δεκάδες χιλιάδες μηνύματα μίσους μεταξύ των οποίων υπήρχαν απειλές για βιασμό, βασανιστήρια (κατά προτίμηση ανασκολοπισμό) και φόνο. Η κατάσταση έφτασε σε τέτοιο παροξυσμό ώστε η Μιλά δεν μπορούσε πια να πηγαίνει στο σχολείο, ούτε να κυκλοφορεί στον δρόμο.

16χρονα. Εν πάση περιπτώσει, ζήτησε συγγνώμη για το γλωσσικό της ιδίωμα («θρησκεία του κώλου»), αλλά το βίντεό της, προτού αφαιρεθεί από το Ίντερνετ, είχε 35 εκατομμύρια views και 50.000 σχόλια-προειδοποιήσεις για τον επικείμενο βίαιο θάνατό της. Όλες οι προσωπικές της πληροφορίες (τόπος κατοικίας κτλ) αφαιρέθηκαν από το Διαδίκτυο και η μικρή βρέθηκε απομονωμένη σε άγνωστο μέρος με αστυνομική προστασία όλο το 24ωρο. Έχει ήδη χάσει δύο σχολικές χρονιές τόσο επειδή είναι ανεπιθύμητη σε οποιοδήποτε λύκειο όσο και επειδή η παρουσία της σε δημόσιο χώρο είναι επικίνδυνη για την ίδια και για όλους γύρω της. Το Υπουργείο Παιδείας παρέμεινε αδρανές και πολλοί κατηγορούν την κυβέρνηση ότι δεν στήριξε τη Μιλά: δεν είναι ακριβώς αλήθεια, αλλά γενικά επικρατεί η γνωστή δειλία και το «ναι μεν αλλά».

Στο μεταξύ, στο Twitter εμφανίστηκαν, όπως αναμενόταν, τα hashtags «#JeSuisMila» και «#JesuispasMila». Σήμερα υπολογίζεται ότι η Μιλά δέχεται καμιά τριανταριά απειλές για τη ζωή της ανά λεπτό, μολονότι από τον περασμένο Φεβρουάριο έχουν προσαχθεί δύο ανήλικοι ισλαμιστές, ένας 23χρονος κηπουρός — ο οποίος καταδικάστηκε σε τρία χρόνια με

αναστολή «για απειλές βιασμού και φόνο» — και άλλα 11 άτομα 18-29 ετών από διάφορα μέρη της χώρας τα οποία κατηγορήθηκαν για «παρενόχληση». Η έρευνα συνεχίζεται αλλά βεβαίως δεν μπορούν να προσαχθούν 50.000 άτομα.

Αυτό που έχει μεγαλύτερο ενδιαφέρον είναι οι αντιδράσεις για την υπόθεση της Μιλά. Ο εκπρόσωπος του Γαλλικού Συμβουλίου Μουσουλμανικής Πίστης (CFCM), Abdallah Zekri, δήλωσε ότι η Μιλά «θερίζει ό,τι έσπειρε. Πήγαινε γυρεύοντας [...] καλά να πάθει», ενώ η υφυπουργός Εσωτερικών Marlène Schiappa του επετέθη λέγοντας ότι «αυτά δεν είναι λόγια θρησκευτικού ηγέτη». Σύμφωνα με περυσινή έρευνα του IFOP, το 53% στήριζε τη Μιλά αλλά πολλοί από την αριστερά, όπως η Ségolène Royal, και από τις γκέι οργανώσεις κράτησαν απόσταση για να μην ταυτιστούν με την άκρα δεξιά που τη στήριζε για τους δικούς της λόγους. Πάντως, ο Εμανουέλ Μακρόν τόνισε ότι στη Γαλλία επιτρέπεται η κριτική στις θρησκείες κι ότι δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι η Μιλά είναι μια έφηβη· δεν μπορούμε να την κρίνουμε σαν ενήλικη. Τέλος, η εφημερίδα Figaro, έγραψε ότι «μάλλον έχουμε τρελαθεί κι ότι πλέον δεν σεβόμαστε ούτε το δικαίωμα της ελευθερίας του λόγου, ούτε την κοσμική φύση του γαλλικού κράτους» καταλήγοντας ότι «έχουν περάσει κάμποσοι αιώνες από τότε που φανατικοί πιστοί οποιασδήποτε άλλης θρησκείας θα αντιδρούσαν με παρόμοιο τρόπο στη βλασφημία». Με τη Figaro συμφώνησαν εκκοσμικευμένες μουσουλμάνες όπως η Zohra Bitan και η Zineb El Rhazoui, που πρόσθεσαν ότι «η Μιλά δεν είναι μόνη», καθώς και ο εκπρόσωπος της Επιτροπής Κοσμικής Δημοκρατίας (CLR) Jean-Pierre Sakoun που είπε ότι «αυτή η υπόθεση δείχνει την επιμονή του Ισλάμ να καθυποτάξει το σώμα και το πνεύμα των γυναικών». Βγαίνοντας από το δικαστήριο την περασμένη Πέμπτη η Μιλά είπε «ότι ο φόβος πρέπει επιτέλους να αλλάξει στρατόπεδο»: δεν θα μπορούσα να συμφωνήσω περισσότερο· όπως έχω γράψει επανειλημμένα, στη Γαλλία έχουμε σκύψει το κεφάλι σε όλα τα καπρίτσια του Ισλάμ. Θα πρότεινα ωστόσο στη Μιλά τα εξής: να μάθει να αναπτύσσει επιχειρήματα με ευπρεπή τρόπο· να αποφεύγει διαλόγους με φονταμενταλιστές ακόμα κι αν είναι ψηφιακοί· και προπάντων να εγκαταλείψει τα ηλεκτρονικά δίκτυα όπως πιστεύω ότι πρέπει να κάνει κάθε άνθρωπος που σέβεται τον εαυτό του. Τέλος, αν έχει κάποια σημασία η συμβουλή, θα πρότεινα στη Μιλά να μη ντύνεται στο δικαστήριο όπως ντύνεται στα κλαμπ του χιπ-χοπ. Je suis Mila επειδή je ne suis pas Mila: το να «είσαι Μιλά» όταν ταυτίζεσαι με τη Μιλά έχει ελάχιστη αξία· αξία προσλαμβάνει όταν αναγνωρίζεις το δικαίωμα του άλλου να έχει τη γνώμη του και να τη διατυπώνει όπως μπορεί. **A**

**JE SUIS MILA
ΕΠΕΙΔΗ JE NE
SUIS PAS MILA:
ΤΟ ΝΑ «ΕΙΣΑΙ
ΜΙΛΑ» ΟΤΑΝ
ΤΑΥΤΙΖΕΣΑΙ ΜΕ
ΤΗ ΜΙΛΑ ΕΧΕΙ
ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΑΞΙΑ·
ΑΞΙΑ ΠΡΟΣΛΑΜ-
ΒΑΝΕΙ ΟΤΑΝ
ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΕΙΣ
ΤΟ ΔΙΚΑΙΩΜΑ
ΤΟΥ ΑΛΛΟΥ
ΝΑ ΕΧΕΙ ΤΗ
ΓΝΩΜΗ ΤΟΥ**

Με το πέρασμα των εβδομάδων η υπόθεση πήρε εθνική εμβέλεια και διάφοροι πολιτικοί, δημοσιογράφοι και διανοούμενοι πήραν θέση: η γαλλική κοινή γνώμη διχάστηκε για μια ακόμη φορά ανάμεσα σε όσους επιμένουν στην ελευθερία του λόγου και στο γεγονός ότι στη Γαλλία ότι η βλασφημία δεν είναι κολάσιμη πράξη, και σε όσους έκαναν λόγο για ρητορική μίσους και ισλαμοφοβία. Μέσα στον ορυμαγδό των ΜΜΕ και των κοιμητικών διαξιφισμών, η Μιλά βρέθηκε κατηγορούμενη για «προτροπή στη ρατσιστική βία», ενώ ταυτοχρόνως η αστυνομία ξεκίνησε έρευνα για να εντοπίσει εκείνους που την απειλούν στο Διαδίκτυο. Μπροστά στην κατακραυγή που ακολούθησε για την ενοχοποίηση της Μιλά («και κερατάς και δαρμένος») το πρώτο σκέλος της

υπόθεσης αποσύρθηκε, και τον Νοέμβριο του 2020, καθώς οι απειλές συνεχίζονταν και κλιμακώνονταν, η αστυνομία κινητοποιήθηκε στα σοβαρά και βρήκε κάποιους από τους ισλαμιστές. Η δίκη τους, στην οποία εμφανίστηκαν δέκα άτομα ενώ οι υπόλοιποι εκπροσωπούσαν από τους δικηγόρους τους, βρίσκεται σε εξέλιξη: στις 3 Ιουνίου αναβλήθηκε για τις 21 Ιουνίου.

Ανάμεσα σε όσα εξέφρασε η Μιλά στο Instagram ήταν η απέχθειά της προς τη θρησκεία γενικά και προς το Ισλάμ ειδικά, υπογραμμίζοντας ότι το Κοράνι είναι εγχειρίδιο βίας και μισογυνίας. Η γλώσσα που χρησιμοποίησε είναι, όπως υπαινιχθήκα στην αρχή, γλώσσα πλάσματος των social media: κάποτε έτσι έβριζαν οι λιμενεργάτες, σήμερα έτσι βρίζουν τα υπερ-δικτυωμένα



**BIBLIA
LIVRES
BOOKS**

**Το Παλαιοβιβλιοπωλείο
των αστέγων**

ΓΙΑ ΟΛΟ ΤΟΝ ΙΟΥΝΙΟ

**Bazaar
βιβλίων**

**20 βιβλία
20 ευρώ**

Για να καλύψουμε τις υποχρεώσεις που υπάρχουν λόγω covid & να συνεχίσουμε την υποστήριξη των συνανθρώπων μας!

**Καθημερινά & Σαββατοκύριακα
10:30 - 16:00
ΠΕΙΡΑΙΩΣ 132, ΓΚΑΖΙ**

Fb: Το Παλαιοβιβλιοπωλείο των αστέγων



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
Υπουργείο Υγείας



Εθνική
Εκστρατεία
Εμβολιασμού



ΕΙΝΑΙ ΣΤΟ ΧΕΡΙ ΜΑΣ
ΕΜΒΟΛΙΑΖΟΜΑΣΤΕ

Η ΑΝΟΣΙΑ ΟΛΩΝ ΜΑΣ ΞΕΚΙΝΑΕΙ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΚΗ ΣΟΥ.

*Κάνοντας όλοι το εμβόλιο, προστατεύουμε τους εαυτούς μας και τους αγαπημένους μας.
Ενωμένοι θα βγούμε νικητές στη μάχη απέναντι στον ιό. Κλείσε άμεσα το δικό σου ραντεβού ζωής.*

Ενημερώσου στο emvolio.gov.gr

υποστηρικτής υλικών Εθνικής Εκστρατείας Εμβολιασμού **ΙΔΡΥΜΑ ΩΝΑΣΗ**

Η αιματοβαμμένη ιστορία της τουρκικής μπουρζουαζίας

ΤΟΥ ΝΙΚΟΥ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗ

Από τη δολοφονία του Ρωμιού επιχειρηματία στις δολοφονίες του παλατιού με το οργανωμένο έγκλημα. Ο έλεγχος των ΜΜΕ από τον Ερντογάν.

Ήταν το 1978 κάπου στην ασιατική ακτή της Πόλης και πιο συγκεκριμένα στο Halk Kale. Η αστυνομία ανακαλύπτει ένα πτώμα που ανήκει στον Ρωμιό επιχειρηματία της Κωνσταντινούπολης, τον Γιώργο Παπαδόπουλο. Ήταν ο ιδιοκτήτης της 2ης εταιρείας στην Τουρκία ως προς το ύψος ετήσιου τζίρου, την «Αρχιμήδης», στα τουρκικά «Arsimidis». Η εταιρεία είχε έναν κύκλο δραστηριοτήτων με αντικείμενο μηχανές, ανταλλακτικά και οχήματα. Μετά την ολοκλήρωση των ανακριτικών ερευνών, η Υπηρεσία Ασφαλείας «MIT», η Κρατική Ασφάλεια και το ανακριτικό του αντιστοιχίου 2ου γραφείου του τουρκικού στρατού συμφώνησαν πως ο δράστης της δολοφονίας ήταν ένας άγνωστος παράνομος της εποχής ονόματι Ερντογάν Ντεμιρρέν. Όταν η υπόθεση μετά από καιρό έφθασε στα δικαστήρια, ο τότε ο ισχυρός άνδρας της Τουρκίας, ο Τουργκούτ Οζάλ, παρενέβη και η υπόθεση μπίκε στο συρτάρι. Κανείς δεν ασχολήθηκε έκτοτε με τον Ντεμιρρέν, τον άνθρωπο που «πλέκει τα σίδερα» τουρκιστί. Πριν από λίγες ημέρες ο καθηγητής στο Ινστιτούτο Πολιτικών Επιστημών του Πανεπιστημίου του Στρασβούργου, Εσέρ Καρακάς, αναρτά στο διαδίκτυο μία υπενθύμιση καλώντας τους ενδιαφερόμενους να «γκουγκλάρουν» το όνομα «Arsimidis» μαζί με το όνομα Demiroren.

Πράγματι η πρώτη αναφορά που εμφανίζεται στο διαδίκτυο αφορά ένα άρθρο με τίτλο «Η πορεία της αιματοβαμμένης μπουρζουαζίας μας» του Bülent Falakaoglu με ημερομηνία 27 Μαΐου 2013 στην αριστερή εφημερίδα και ιστοσελίδα «Evrensel». Ο συντάκτης αρχίζει την αφήγησή του με την κλασική φράση «Μια φορά κι έναν καιρό...». Διηγείται την υπόθεση δολοφονίας του Ρωμιού επιχειρηματία Γιώργου Παπαδόπουλου από τον ξεχασμένο από το κράτος και την ιστορία Ντεμιρρέν. Πριν από λίγα χρόνια αλλάζει ιδιοκτήτη το ισχυρότατο συγκρότημα τύπου στην Τουρκία του αναμφισβήτητου κυρίαρχου του πολιτικού παιγνιδιού και της απόλυτης σκιάς του μετακεμαλικού καθεστώτος, του Αϊντίν Ντοάν. Ο ισχυρός ανήρ του Βαθός Κράτους, ο άνθρωπος που κινούσε τα νήματα τις προηγούμενες δεκαετίες στην Τουρκία, ο ιδιοκτήτης των εφημερίδων «Χουριέτ» και «Μιλιέτ» και του «CNN Turk», είναι τρομοκρατημένος. Τα πουλά όλα και περιορίζεται στην αφάνεια. Είχε εμφανιστεί ένας αγοραστής. Το όνομά του θα ξυπνούσε στη συνέχεια τα φαντάσματα της ιστορίας. Είναι ο Ντεμιρρέν. Ο «δολοφόνος του Ρωμιού». Ο άνθρωπος που γύρισε από το πουθενά.

Τότε που έγινε η ιστορική αγοραπωλησία, το συγκρότημα Τύπου του Ντοάν ήλεγχε περίπου το 50% των ΜΜΕ της επικράτειας. Συμπεριλαμβανομένων τοπικών περιοδικών, εφημερίδων και ραδιοσταθμών, ειδικών εκδόσεων,

τηλεοπτικών καναλιών κλπ. Πώς θα μπορούσε άραγε να κουμαντάρει μία τέτοια αυτοκρατορία ένας πρώην μαφιόζος που αναρριχήθηκε κοινωνικά στην Πόλη αφού δολοφόνησε έναν Έλληνα - Ρωμιό επιχειρηματία και στη συνέχεια έναν Τούρκο ιδιοκτήτη μιας μεγάλης επιχείρησης τούβλων; Όλα όμως γίνονται στην Τουρκία του Ταγίπ Ερντογάν.

Τα χρήματα της εξαγοράς του συγκροτήματος Ντοάν παραχωρήθηκαν από τη «Ziraat Bank», την κρατική αγροτική τράπεζα της Τουρκίας. Το ποσόν δεν ήταν καθόλου ευκαταφρόνητο και άγγιζε τα 900 εκατομμύρια δολάρια. Το συγκρότημα Τύπου του Ντοάν που εξαγοράστηκε από τον Ντεμιρρέν λειτουργήσε αυτόματα κάτω από τον διοικητικό έλεγχο της ηγεσίας του άλλου ισχυρού συγκροτήματος Τύπου της Τουρκίας, της «Σαμπάκ». Η Σαμπάκ ανήκει στον αδελφό του πρώην υπουργού Οικονομικών και γαμπρού του Προέδρου της Τουρκίας Ταγίπ Ερντογάν, του περιβόητου Μπεράτ Αλμπαϊράκ. Ο αδελφός του πρώην υπουργού και του «προεδρικού γαμπρού», αυτός που διοικεί τη «Σαμπάκ» δηλαδή, ονομάζεται Σερχάτ Αλμπαϊράκ και είναι επικεφαλής του επιχειρηματικού ομίλου «Turkuvaz Medya Grubu». Με λίγα λόγια: Το άμεσο οικογενειακό περιβάλλον του Ταγίπ Ερντογάν με χρήματα του δημοσίου που προήλθαν από κρατική τράπεζα κατάφερε να συγκεντρώσει το μεγαλύτερο τμήμα των τουρκικών ΜΜΕ. Χρησιμοποιήθηκαν αχυράνθρωποι οι οποίοι εδώ και δεκαετίες αποτελούσαν εφεδρείες και μαριονέτες του Βαθός Κράτους, όπως ο θεσμικός πια μαφιόζος Ντεμιρρέν με τα χέρια του βαμμένα στο αίμα των θυμάτων του. Μόνο που η ιστορία δεν τελειώνει εδώ. Πριν όμως ασχοληθούμε με τα περαιτέρω να επισημανθεί πως τα 900 εκατομμύρια δολάρια που δόθηκαν από την κρατική «Ziraat Bank» για την εξαγορά του συγκροτήματος Τύπου από τον αχυράνθρωπο του Ερντογάν ήταν δανεικά και αγύριστα. Δεν έχει καταβληθεί μέχρι σήμερα ούτε ένα δολάριο σε τόκους ούτε για την αποπληρωμή του κύριου ποσού. Πρόκειται για κλασική περίπτωση παράνομης χρηματοδότησης πολιτικής ενέργειας από κρατικό χρήμα. Η επιτομή δηλαδή της διακίνησης μαύρου πολιτικού χρήματος.

Πριν από λίγες εβδομάδες ο αρχιμαφιόζος της Τουρκίας και θεσμικός συντονιστής του οργανωμένου εγκλήματος, Σεντάτ Πεκέρ, απέδρασε από την Τουρκία και εγκαταστάθηκε στον Περσικό Κόλπο και τα Αραβικά Εμιράτα. Ο Σεντάτ Πεκέρ ζούσε σε καθεστώς πλήρους ασυλίας με την εγγύηση της Προεδρίας της Δημοκρατίας. Ήταν ο διοργανωτής των δημοσίων συγκεντρώσεων του Ταγίπ Ερντογάν, ήταν ο άνθρωπος κλειδί για το λαθρεμπόριο όπλων με τις τζιχαντιστικές οργανώσεις της Συρίας που συντόνιζε η υπηρεσία ασφαλείας «MIT», ήταν ο άνθρωπος για όλες τις «βρώμικες δουλειές» του Οίκου Ερντογάν. Εδώ και κάμποσο καιρό ανεβάζει τακτικά στο Youtube εκπομπές με αποκαλύψεις για τη δράση των

ανθρώπων του Ταγίπ Ερντογάν καθώς και ατόμων του οικογενειακού περιβάλλοντος του προέδρου της Τουρκίας που εμπλέκονται σε υποθέσεις διαφθοράς. Πρόκειται για ένα παιγνίδι εξουσίας που παίζεται μεταξύ Ερντογάν και του εκπροσώπου του θεσμικού και μη θεσμικού υποκόσμου. Επί της ουσίας πρόκειται για μία συνολική διαπραγμάτευση μεταξύ του τουρκικού κράτους και του οργανωμένου εγκλήματος. Σε αυτή τη «διαπραγμάτευση» πέφτουν κεφάλια. Από την εποχή της Τανσού Τσιλέρ και της υπόθεσης «Σουσουρλουκ», του μεγαλύτερου πολιτικού σκανδάλου στη σύγχρονη ιστορία της Τουρκίας (μέχρι χθες τουλάχιστον) έχουμε να κάνουμε με τέτοιες αποκαλύψεις για την άμεση αλλά και πολυεπίπεδη σχέση της πολιτικής εξουσίας με το οργανωμένο έγκλημα.

Λοιπόν, έχουμε και λέμε. Ο αρχιμαφιόζος Σεντάτ Πεκέρ αποκάλυψε πως για να εξαγοραστεί το Συγκρότημα Ντοάν (Χουριέτ, Μιλιέτ κ.λπ.) από τον άνθρωπο του Ταγίπ Ερντογάν και αποδεδειγμένα δολοφόνο, προηγήθηκε η συστηματική κατατρομοκράτηση του ισχυρού επιχειρηματία από τους μπράβους του αρχιμαφιόζου και τότε άμεσου συνεργάτη του προέδρου της Τουρκίας. Ο εκφοβισμός του Αϊντίν Ντοάν και των συνεργατών του ήταν συστηματικός, καθημερινός και μεθοδικά στημένος. Κυρίως ήταν αποτελεσματικός. Το περιβάλλον Ερντογάν λειτουργήσε όπως λειτουργούν συνήθως οι Μαφίες.

Όλα τα παραπάνω ξεκαθαρίζουν μία θολή εικόνα για τη λειτουργία του Βαθός Κράτους της Τουρκίας από τη μετακεμαλική εποχή (από την περίοδο κυριαρχίας Ινονού) μέχρι και τις μέρες μας. Στην πραγματικότητα έχουμε να κάνουμε με τους ίδιους μηχανισμούς. Ενίοτε και με τα ίδια πρόσωπα που λειτουργούν ως εφεδρείες του «Κράτους Μαφία». Ο εξισλαμισμός αυτών των μηχανισμών πρόσθεσε στο οικοδόμημα και ένα ιδεολογικό περιτύλιγμα και όσους ενδεχομένως θα είχαν κάποιες αναστολές ηθικού τύπου. Μετά την υπόθεση του αποτυχημένου πραξικοπήματος (Ιούλιος 2016) στο ισλαμιστικό περιτύλιγμα προσετέθη και ο άκρατος Νεοτουρκισμός.

Όμως πάντα караδοκει ο «χαοτικός παράγων» και το περίφημο πέταγμα της πεταλούδας. Κράτος, Ερντογάν και οργανωμένο έγκλημα προφανώς τα χάλασαν στη μοιρασιά. Κάποιοι έγιναν πιο άπληστοι και ακόμη περισσότεροι πιο αμετροεπείς. Κάποια εκ των σχεδίων, όπως η εκστρατεία στη Συρία, δεν «αποδίδουν» όπως σχεδιαζόταν. Η πορεία της οικονομίας είναι πολύ προβληματική για να επιτρέψει στους «σαλταδόρους» να μοιράζουν το μαύρο πολιτικό χρήμα, όπως πριν από δύο και τρία χρόνια. Το παιγνίδι «σκάλωσε» στη μοιρασιά και το οργανωμένο έγκλημα από σύμμαχος έγινε αντίπαλος. Κάπως έτσι εξελίχθηκαν και πριν από χρόνια οι σχέσεις μεταξύ Ερντογάν και Φετουλάχ Γκιουλέν. Από σύμμαχοι κατάντησαν «Αδερφοφάδες». Πάντα οι ιστορίες τρόμου και αίματος τελειώνουν με άσχημο τρόπο. Μένει να διαμορφωθεί το σκηνικό που θα καθορίσει το σενάριο της αποσύνθεσης εκ των έσω του οικογενειακού ιστού των «Ερντογάν». Όταν, δηλαδή, τα τρωκτικά αρχίσουν να δραπετεύουν κρυφά από το Σαράι μεταφέροντας τιμαλφή και βαλίτσες με χαρτονομίσματα. ■

ΤΟ ΑΜΕΣΟ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΤΟΥ ΤΑΓΙΠ ΕΡΝΤΟΓΑΝ ΜΕ ΧΡΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΠΟΥ ΠΡΟΗΛΘΑΝ ΑΠΟ ΚΡΑΤΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ ΚΑΤΑΦΕΡΕ ΝΑ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΕΙ ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΤΜΗΜΑ ΤΩΝ ΤΟΥΡΚΙΚΩΝ ΜΜΕ

Ξεκινάει στην Ελλάδα μια νέα εποχή για την ανακύκλωση με τη σωστή μέθοδο!



ΕΘΝΙΚΟ
ΣΥΛΛΟΓΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ
ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΗΣ
ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ
ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΩΝ

ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΟ
ΑΠΟ ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ
ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ
& ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

Οι συσκευασίες σας έχουν αξία!

Προχωράμε δυναμικά στην ανάπτυξη της ανακύκλωσης συσκευασιών στη χώρα μας, μετά την έγκριση του νέου επιχειρησιακού σχεδίου μας από τον Ελληνικό Οργανισμό Ανακύκλωσης (Ε.Ο.ΑΝ.), ώστε η Ελλάδα να γίνει πρωτοπόρος στην Ευρωπαϊκή Ένωση από ουραγός που είναι σήμερα.

ΤΑ 5 ΜΟΝΑΔΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

- 1 ΔΩΡΕΑΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΔΗΜΟΥΣ**
με το κόστος της συλλογής & μεταφοράς των ανακυκλώσιμων υλικών να αναλαμβάνεται από το Σύστημα
- 2 ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ ΝΕΩΝ ΠΡΑΣΙΝΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**
για τη συλλογή & μεταφορά των ανακυκλώσιμων υλικών
- 3 ΔΙΑΛΟΓΗ & ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΗΝ ΠΗΓΗ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΥΨΗΛΗΣ ΑΜΕΡΙΚΑΝΙΚΗΣ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ**
μειώνοντας έως 90% τους όγκους των υλικών που μεταφέρονται, ενώ δεν απαιτούνται άλλες υποδομές ανακύκλωσης
- 4 ΠΑΡΟΧΗ ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΥ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΟΥ ΑΝΤΙΤΙΜΟΥ ΣΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ**
για κάθε επιστρεφόμενη συσκευασία στο πλαίσιο της κυκλικής οικονομίας
- 5 ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΥΛΙΚΩΝ ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΣΜΙΞΕΙΣ ΜΕ 100% ΚΑΘΑΡΟΤΗΤΑ**
που αποτελούν εμπορεύματα με άμεση διάθεση στη βιομηχανία για τελική ανακύκλωση

ΤΑ «ΣΠΙΤΑΚΙΑ ΤΗΣ ΑΝΤΑΠΟΔΟΤΙΚΗΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ»
ΕΙΝΑΙ Η ΣΩΣΤΗ ΜΕΘΟΔΟΣ ΑΝΑΚΥΚΛΩΣΗΣ



Πολυκέντρα
ανταποδοτικής ανακύκλωσης

Κέντρα
ανταποδοτικής ανακύκλωσης

Ολοκληρωμένα κέντρα
ανταποδοτικής ανακύκλωσης

ΤΑ ΝΟΥΜΕΡΑ ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ

Του ΣΤΑΜΑΤΗ ΖΑΧΑΡΟΥ

4.600 σελίδες χρειάστηκαν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως για να περιγράψουν τις νέες τιμές με βάση τις οποίες θα υπολογίζεται ο ΕΝΦΙΑ σε 14.000 ζώνες.

33% των ζωνών αποκτούν για πρώτη φορά αντικειμενικές αξίες, προκαλώντας προφανώς δυσφορία στους ιδιοκτήτες.

95% αύξηση παρατηρείται στο κέντρο της Αθήνας, 76% αυξημένες είναι οι αξίες στο Χαλάνδρι, 75% στη Δάφνη, 62% στην Ανάβυσσο, 60% στον Αγιο Δημήτριο, 57% στο Ελληνικό, 53% στη Γλυφάδα και 41% στην περιοχή του Ζωγράφου.

10.200 ευρώ είναι η αντικειμενική αξία στον ακριβότερο δρόμο της πρωτεύουσας. Πρόκειται για την Ηρώδου του Αττικού.

50% μειωμένες είναι οι αξίες σε Φλώρινα και Φάρσαλα, 44% στη Χίο, 38% στη Νάξο, 33% στις Πρέσπες, 35% στην Κηφισιά, 31% στα Άνω Λιόσια, 20% στην Πεντέλη, 15% στη Φιλοθέη και 12,5% στη Βούλα.

8% μείωση στον ΕΝΦΙΑ σχεδιάζει η κυβέρνηση για το 2022.

100% θνητότητα στις ΜΕΘ covid του νοσοκομείου Αγγινίου αποκάλυψαν τοπικά μέσα ενημέρωσης. Δεν είναι τόσο υψηλό το ποσοστό, αναφέρει η 6η υγειονομική περιφέρεια, παραλείποντας μάλιστα να ενημερώσει για το ακριβές ποσοστό. Ο δε διοικητής παραιτήθηκε μετά από πίεση των πολιτικών προϊσταμένων καταγγέλλοντας παράλληλα «τηλε-κανιβαλισμό».

100% θνητότητα και στο νοσοκομείο Κέρκυρας κατήγγειλε ακολούθως ο ιστότοπος tvnxs.

6 μήνες ήταν διαρκώς σταθμευμένο έξω από το σπίτι του Αλέκου Φλαμπουράρη το όχημά του. Την Κυριακή ένας από τους αστυνομικούς της φρουράς του διαπίστωσε ότι έλειπε και δήλωσε κλοπή στο αστυνομικό τμήμα.

3 μήνες πριν την «κλοπή», ο Δήμος Αθηναίων κόλλησε αυτοκόλλητο με το οποίο προειδοποιούσε ότι το όχημα ήταν εγκαταλελειμμένο.

15 ημέρες πριν την «κλοπή» ο Δήμος Αθηναίων, έστειλε επιστολή στον πρώην υπουργό, με την οποία τον ενημέρωνε



© EUROKINISSI

ότι το αυτοκίνητο θα απομακρυνθεί. Ο πρώην υπουργός δεν έδωσε μάλλον σημασία ούτε στην επιστολή και ένας γερανός απομάκρυνε το αυτοκίνητο. Ο νους του πήγε στο κακό και θεώρησε ότι του το έκλεψαν.

8,48 μ. ήταν το άλμα του Μίλτου Τεντόγλου στο Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Στίβου. Είναι η δεύτερη καλύτερη επίδοση φέτος στον κόσμο.

8,60 μ. είναι η καλύτερη επίδοση φέτος στον κόσμο. Την πέτυχε και πάλι ο Τεντόγλου πριν από δυο εβδομάδες σε αγώνες στην Καλλιθέα, οπότε φαντάζει φαβορί ενόψει και των Ολυμπιακών του Τόκιο.

1.666 εκατ. ευρώ αύξηση παρουςίασαν τον Απρίλιο του 2021, οι καταθέσεις των νοικοκυριών. Συνεχίστηκε έτσι η τάση αποταμίευσης, παρά

το γεγονός ότι η οικονομική δραστηριότητα ήταν περιορισμένη λόγω του lockdown.

22 δισ. ευρώ αποταμίευσαν καθ' όλη τη διάρκεια του 2020, νοικοκυριά και επιχειρήσεις. Επιπλέον 11 δισ. εκτιμάται ότι θα αποταμιεύσουν κατά το πρώτο εξάμηνο του 2021.

5,8% αύξηση αναμένει ο ΟΟΣΑ ότι θα αυξηθεί το παγκόσμιο ΑΕΠ κατά τη φετινή χρονιά.

4,2% ήταν η προηγούμενη εκτίμηση που είχε ανακοινώσει ο Οργανισμός τον Δεκέμβριο.

2 μόλις χώρες είδαν το ΑΕΠ τους να επιστρέφει στα προ πανδημίας επίπεδα πριν το τέλος της περασμένης χρονιάς. Πρόκειται για την Κίνα και την Τουρκία.

38,1% του πληθυσμού είχε λάβει την πρώτη δόση του εμβολίου μέχρι την προηγούμενη Δευτέρα.

22,4% είχε πλήρη ανοσία την ίδια στιγμή.

67,5% των συμπολιτών μας ηλικίας 85 ετών και άνω έχουν ήδη εμβολιαστεί. Δεδομένου ότι μιλάμε για την ομάδα με τον μεγαλύτερο κίνδυνο και του γεγονότος ότι η πλατφόρμα για ραντεβού έχει ανοίξει από τον Ιανουάριο, οι υπόλοιποι μοιάζουν μάλλον απρόθυμοι να εμβολιαστούν.

17% αυξημένες ήταν οι πωλήσεις του Ομίλου Jumbo κατά το πρώτο 5μηνο του 2021, παρά το ότι κατά το μεγαλύτερο διάστημα τα καταστήματα ήταν κλειστά ή λειτουργούσαν με περιορισμούς.

3η φορά μέσα σε ένα εξάμηνο συνελήφθη σε παράνομη χαρτοπαικτική λέσχη ο σπουδαίος λαϊκός τραγουδιστής Θέμης Αδαμαντίδης. «Ούτε υφυπουργός είμαι ούτε δάσκαλος του κατηχητικού» είχε δηλώσει ο ίδιος κατά την πρώτη σύλληψή του και είχε συμπληρώσει ότι «πάω εκεί που θέλω εγώ. Ο κόσμος ίσως δεν έχει καταλάβει ότι έχουμε μπει σε μία εικονική ζωή και δεν μπορούμε να απολαύσουμε το περιβάλλον». Μάλλον παρασύρθηκε από το χρώμα της τσόχας και το μπέρδεψε με την πράσινη ανάπτυξη.

92.000 τόνοι είναι το βάρος του κρουαζιερόπλοου MSC Orchestra, του πρώτου κρουαζιερόπλοου που κατέπλευσε στη Βενετία μετά την πανδημία, προκαλώντας την οργή των Βενετσιάνων.

650 επιβάτες επιβίβαστηκαν στο megakρουαζιερόπλοιο πριν αυτό αποπλεύσει για το Μπάρι, παρά το γεγονός ότι ο Μάριο Ντράγκι έχει ανακοινώσει την πρόθεσή του να απαγορεύσει τα πλοία στο ιστορικό κέντρο της Βενετίας.

10 έως 20 συνδικαλιστές του σωματείου της ΠΕΝΕΝ επιχείρησαν να εμποδίσουν τον απόπλου πλοίου την περασμένη Πέμπτη στο λιμάνι του Πειραιά, καθώς είχαν προκηρύξει απεργία, η οποία ωστόσο κρίθηκε παράνομη. Οι συνδικαλιστές επέμειναν αλλά οι επιβάτες τους εκδίωξαν με τη μνημιώδη ιαχή «Άντε βρείτε καμιά δουλειά».

Verba Volant

ΑΛΕΞΗΣ ΤΣΙΠΡΑΣ

«Μελετώ τις δημοσκοπήσεις, περισσότερο μου αρέσει να τις διαψεύδω στην πράξη». Είναι βεβαίως άλλο πράγμα το τι αρέσει στον καθένα και τι μπορεί τελικά να κάνει. Στην προκειμένη περίπτωση πρέπει να πρόκειται για εμμονή, καθώς ο Πρόεδρος του ΣΥΡΙΖΑ έλεγε ακριβώς τα ίδια και πριν τις ευρωεκλογές του 2019, όταν έχασε με 10 μονάδες διαφορά.

ΣΟΥΛΤΑΝΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΔΟΥ

«Κύριε Πλεύρη. Είστε δικηγόρος και είμαι δικηγόρος. Και γνωρίζουμε και οι δύο ότι υπάρχουν στις φυλακές και ποινικά κρατούμενοι και πολιτικά κρατούμενοι». Με ύφος «με λένε Σουλτάνα, σε λένε Θανάση, κρατώ μια κιθάρα κρατάς μια καρδιά» η δαιμόνια βουλευτριά έκανε σοβαρές καταγγελίες. Φήμες λένε ότι σε επόμενη ομιλία της στη Βουλή θα σπρώξει και πανό «Λευτεριά στη Βόρεια Μύκονο».

ΓΙΑΝΝΗΣ ΒΑΡΟΥΦΑΚΗΣ

«Για πρώτη φορά το εκμεταλλευτικό σύστημα δεν έχει ανάγκη την κερδοφορία. Πρόκειται για ένα δυστοπικό μετακαπιταλισμό. Στόχος μας είναι να τον κατανοήσουμε πριν τον ανατρέψουμε. Γι αυτό το ΜΕΡΑ25 ίδρυσε το μετά – το Κέντρο Μετακαπιταλιστικού Πολιτισμού». Σύντροφε, καλά όσα λες αλλά τα ίδια είχε πει και ο Κωσταντίνος Τζούμας στην ταϊνία-σταθμό για τα 80s, Αλαλούμ. Συγκεκριμένα, ο «ινστρούκτορας» έλεγε στον Τραμπάκουλα: «Η πάλη των τάξεων παραμένει ιστορικά αδικαιώτη ενώ η διεθνής καπιταλιστική μεθοδολογία σαμποτάρει την πρωτοβουλία της κολχόζνικης ιδιοκτησίας με αποτέλεσμα να δημιουργείται ένας σεχταρισμός που αποπροσανατολίζει τις μάζες».

ΚΩΣΤΑΣ ΖΟΥΡΑΡΙΣ

«Υπάρχει αυτό το βδελύκτροπον της Dior, το '51, όταν δόθηκε από το αμερικανικοδωσιλογικό κράτος. Ο πατέρας μου ήταν ακόμα φυλακισμένος όταν γινόταν το πορνοφωτοστάσιον από το κράτος στο ναό της παρθένου με οπισθόλεκουσα τα μοντέλα... Τουρκαλάδες γίναμε; Έλεος, δηλαδή». Ο βουλευτής ΣΥΡΙΖΑ και τέως επικεφαλής του κόμματος «Πυρίκαυστος Ελλάδα» αγανάκτησε με τον Dior αλλά δεν είναι σαφές αν το κίνητρο είναι η προγονολατρεία ή η πθικολαγνεία, κεκαλυμμένη μάλιστα με φθόνο για τα «πδοινικά κοράσια» τα οποία πολύ παραστατικά περιγράφει ο ίδιος... ●



Cappuccino



Espresso



Latte

Americano



7 DAYS
mini

Ο καλύτερος φίλος του καφέ!

Λαχταριστές μπουκιές που συμπληρώνουν και αναδεικνύουν τέλεια τη γεύση του αγαπημένου σας καφέ!



Ο ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ Η ΑΣΗΜΕΝΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η υπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού,
Λίνα Μενδώνη, μας μιλάει για τη
συμβολή του Πολιτισμού στην
«ασημένια οικονομία»

Του ΓΙΑΝΝΗ ΝΕΝΕ



Σύμφωνα με μία βασική μελέτη η οποία έγινε τον Ιούλιο του 2019 από τη διαΝΕΟσις, ο τουρισμός τρίτης ηλικίας αποτελεί πλέον ένα σημαντικό μέρος της τουριστικής βιομηχανίας σε πολλές αναπτυσσόμενες και αναπτυσσόμενες χώρες. Στην Ευρώπη το ποσοστό των ταξιδιών που αντιστοιχεί σε ηλικιωμένους αναμένεται να αυξηθεί από 15% που ήταν το 2010, σε 26% το 2030 και 32% το 2050. Μέχρι το 2050, το ένα τρίτο της συνολικής τουριστικής δαπάνης στην Ευρώπη θα προέρχεται από άτομα άνω των 65 ετών. Επίσης, σύμφωνα με εκτιμήσεις, οι άνθρωποι που ταξιδεύουν σε άλλες χώρες για ιατρικούς λόγους κάθε χρόνο κυμαίνονται από 5 μέχρι 14 εκατομμύρια, με ετήσιο τζίρο δεκάδων δισ. ευρώ.

Μερικά ενδιαφέροντα στοιχεία

*Ο μέσος Ευρωπαίος εκτιμάται ότι θα παραμείνει υγιής και δραστήριος για 8,3 έτη μετά την ηλικία των 65 ετών.

*Οι ηλικιωμένοι ταξιδεύουν όλο και περισσότερο (η μόνη πληθυσμιακή ομάδα στην Ευρώπη που αυξάνει και τον αριθμό ταξιδιών της και την ταξιδιωτική δαπάνη είναι οι ηλικιωμένοι άνω των 65 ετών).

*Είναι πιο υγιείς σε σχέση με το παρελθόν, πιο ευκατάστατοι από ό,τι οι νεότεροι, ταξιδεύουν πιο συχνά, επιλέγουν πιο μακρινούς προορισμούς στους οποίους διαμένουν για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα.

*Το 46% όσων είναι ηλικίας άνω των 60 αναφέρουν μία μορφή ανικανότητας.

Κι ακόμα...

*7,3% των ενπλίκων στην Ευρώπη δηλώνουν ότι θα ήθελαν να διαμείνουν μετά τη συνταξιοδότησή τους στη Ν. Ευρώπη.

*120.000 Βρετανοί ηλικίας άνω των 65 ζουν σήμερα στην Ισπανία (διπλασιάστηκαν μέσα σε 10 χρόνια).

Ο τουρισμός τρίτης ηλικίας αποτελεί σημαντική αγορά και ταυτόχρονα μια μεγάλη ανεκμετάλλευτη ευκαιρία για τη χώρα μας. Πώς θα μπορούσαμε να διεκδικήσουμε έσοδα δεκάδων εκατομμυρίων ευρώ ετησίως από την ανάπτυξη του συγκεκριμένου τουρισμού; Κάποια από τα θέματα της μελέτης της διαΝΕΟσις αφορούν τον πολιτισμό, για τα οποία θα πρέπει πραγματικά να ενδιαφερθεί η Ελλάδα να τα προωθήσει. Με αφορμή την παραπάνω μελέτη, η **υπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού Λίνα Μενδώνη** μάς μίλησε για τα σχέδια που ετοιμάζεται να υλοποιήσει το Υπουργείο.



Η Ακρόπολη πλέον είναι προσβάσιμη σε ΑμεΑ αλλά και σε εμποδιζόμενα άτομα, χάρη στον υπερσύγχρονο ανελκυστήρα που κατασκευάστηκε με χορηγία του Ιδρύματος Ωνάση



Ο πρόεδρος του Ιδρύματος Ωνάση Αντώνης Παπαδημητρίου, ο πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης και η υπουργός Πολιτισμού και Αθλητισμού, Λίνα Μενδώνη την ημέρα παράδοσης του ανελκυστήρα.



Η Ακρόπολη διαθέτει πλέον δύο οχήματα τύπου γκολφ καρτ

Γιατί μας ενδιαφέρει ξαφνικά η τρίτη ηλικία;

Η ηλικία των 65+ είναι συνδεδεμένη με τη λεγόμενη «ασημένια οικονομία», η οποία έχει άμεση σχέση με τον τουρισμό και κυρίως με τον πολιτιστικό τουρισμό. Η επιμήκυνση του προσδόκιμου της ζωής, η βελτίωση της υγείας, οι πρόωρες συνταξιοδοτήσεις έχουν δημιουργήσει μια πληθυσμιακή ομάδα δραστήρια, σφριγηλή, με ενδιαφέροντα που επιθυμεί να ταξιδέψει. Οι άνθρωποι αυτοί θέλουν να περάσουν καλά τα χρόνια που έχουν μπροστά τους και έχουν πλέον και την οικονομική άνεση για να το κάνουν. Η «ασημένια οικονομία» λοιπόν σχετίζεται κυρίως με τις πολιτικές του τουρισμού, της ιατρικής περίθαλψης και της πρόληψης, καθώς οι άνθρωποι αυτοί ταξιδεύουν σε περιοχές που έχουν κατάλληλες συνθήκες για άσκηση ή για βελτίωση της ψυχολογίας τους. Επίσης τους ενδιαφέρει πολύ η δημιουργική απασχόληση, αλλά και η διάβιου μάθηση, γι' αυτό και εντάσσονται σε ανάλογα προγράμματα στους τόπους προορισμού τους. Επομένως, σε σχέση με τον πολιτισμό, η ηλικία αυτή, άρα και η «ασημένια οικονομία», συνδέεται με τις δημιουργικές βιομηχανίες και τον πολιτιστικό τουρισμό, ο οποίος συνδυάζεται και με τον γαστρονομικό τουρισμό, που επίσης ενδιαφέρει αυτές τις ηλικιακές ομάδες.

Στην Αμερική αυτό είναι κανονικός τρόπος ζωής της τρίτης ηλικίας.

Βεβαίως. Αυτό λοιπόν που παρατηρείται σε Ευρώπη και Αμερική είναι ότι οι πολιτιστικοί οργανισμοί στρέφουν πλέον το ενδιαφέρον τους προς αυτή την κατηγορία γιατί, όπως είπαμε, τα μέλη της είναι πιο άνετοι οικονομικά, είναι δραστήρια, έχουν περισσότερο ελεύθερο χρόνο τον οποίο θέλουν να γεμίσουν δημιουργικά και φαίνεται ότι τους ενδιαφέρει και μία μορφή περιπέτειας. Εμάς όλα αυτά μας ενδιαφέρουν ιδιαίτερα. Αλλά και για έναν άλλο λόγο: ταξιδεύουν εκτός τουριστικής σεζόν. Και η Ελλάδα ενδιαφέρεται να επιμηκύνει τον χρόνο της τουριστικής της περιόδου. Στη μελέτη της διαΝΕΟσις, στην οποία αναφερθήκατε και εσείς, καταγράφονται ενδιαφέροντα στοιχεία, ότι για παράδειγμα υπάρχουν υψηλά ποσοστά Ευρωπαίων –Αυστριακοί, Γερμανοί, Βέλγοι– οι οποίοι ενδιαφέρονται πολύ να ταξιδέψουν, να γνωρίσουν κυρίως μνημεία, μουσεία, γενικά χώρους πολιτισμού σε περιόδους που δεν έχουν υψηλές θερμοκρασίες, άρα δεν έχουν ενδιαφέρον για ήλιο και θάλασσα. Η Ελλάδα τούς ενδιαφέρει γιατί ένα από τα βασικά της πλεονεκτήματα είναι το κλίμα. Και επίσης έχουμε ενδιαφέρον φυσικό περιβάλλον και ανεκτίμητο πολιτιστικό περιβάλλον.

Πώς εμπλέκεται το Υπουργείο Πολιτισμού;

Όπως ήδη είπαμε, οι ηλικίες αυτές ενδιαφέρονται για το πολιτιστικό απόθεμα της χώρας, που επισκέπτονται. Η Ελλάδα έχει όλα τα δεδομένα ώστε να γίνει τόπος προορισμού των 65+. Το Υπουργείο Πολιτισμού οφείλει και μπορεί να συμβάλει σε αυτό. Για παράδειγμα, να μειώσουμε ή και να εξαλείψουμε τα φυσικά εμπόδια τουλάχιστον στους μεγάλους αρχαιολογικούς χώρους και στα μουσεία μας. Πρέπει να συμφιλιωθούμε με μια λογική ανελκυστήρων ή αναβατορίων σε πολλές περιπτώσεις. Η Ακρόπολη πλέον είναι προσβάσιμη σε ΑμεΑ και σε εμποδιζόμενα άτομα. Ηλικιωμένοι, άνθρωποι που έχουν κάποιες ασθένειες που δεν τους επιτρέπουν να ανέβουν έντονο και με μεγάλες κλίσεις ανήφορο, έχουν πλέον πρόσβαση. Επομένως, για να μπορέσουμε αρχαιολογικούς χώρους να τους κάνουμε προσβάσιμους θα πρέπει να βρούμε τέτοιες λύσεις, όπου αυτό φυσικά είναι δυνατόν. Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το Δικταίο Άντρο στο Οροπέδιο Λασιθίου, ένας χώρος με μεγάλη επισκεψιμότητα, το οποίο όμως πολύς κόσμος, αν και θέλει να τον δει, δεν μπορεί, καθώς δυσκολεύεται να ανέβει το βουνό με τα πόδια ή δεν θέλει να ανέβει με ζώο. Ετσι, είμαστε σε συνεννόηση με τον Δήμαρχο για να ωριμάσει η ιδέα ενός τελεφερίκ, που θα δώσει διέξοδο στη δυσκολία της πρόσβασης. Πρέπει να υιοθετήσουμε αντίστοιχες λύσεις και αλλού. Σε αναπεπταμένους αρχαιολογικούς χώρους να βάσουμε ηλεκτροκίνητα οχήματα. Η αρχαία Μεσσήνη, για παράδειγμα, είναι ένας χώρος επίπεδος. Μπορούν να πάνε άνετα άνθρωποι τρίτης ηλικίας, όμως θέλει πολύ περπάτημα για να δεις όλο τον χώρο. Μπορείς, λοιπόν, να τους εξασφαλίσεις την περιήγηση με ένα αυτοκινητάκι τύπου γκολφ καρτ. Δύο τέτοια οχήματα διαθέτει πλέον και η Ακρόπολη και επίκειται η λειτουργία τους. Το ίδιο θα μπορούσε να συμβεί στην Πέλλα ή στη Νικόπολη.

Προβλέπονται και χώροι ανάπαυσης;

Μας ενδιαφέρει στους αρχαιολογικούς χώρους και στα μεγάλα μουσεία να δημιουργηθούν θέσεις ανάπαυσης. Σε έναν μεγάλο αρχαιολογικό χώρο να μπορεί κάποιος να καθίσει κάποιος με μια σχετική άνεση. Το ίδιο και στα μεγάλα μουσεία. Όταν για να περιηγηθεί κάποιος τον χώρο ή όλες τις αίθουσες του μουσείου χρειάζεται δύο-τρεις ώρες, πρέπει να έχει τη δυνατότητα να σταθεί κάπου. Πρέπει να δημιουργηθούν στάσεις που να προσφέρουν στον επισκέπτη κάτι παραπάνω από ένα παγκάκι μέσα στην αίθουσα. Χρειάζεται να δημιουργηθεί μια γωνιά ευχάριστη, που να μπορεί ο επισκέπτης να αναπαυθεί διαβάζοντας τον οδηγό του ή

περιηγούμενος την εφαρμογή στο κινητό του. Είναι κι αυτό μέρος της εμπειρίας. Αυτά σε επίπεδο υποδομών.

Προβλέπετε και σχετικά προγράμματα;

Οπωσδήποτε! Στο εξωτερικό είναι αρκετά διαδεδομένη η «δημιουργική γήρανση», το creative ageing. Επαγγελματίες των μουσείων ή της πολιτιστικής διαχείρισης, της δημιουργικής βιομηχανίας, προσφέρουν ειδικά προγράμματα για όσους επισκέπτες έχουν χρόνο ή επιθυμούν κάτι περισσότερο, μία επιπλέον εμπειρία. Διαδραστικά, θεματικά προγράμματα, ένα ή περισσότερα από τα οποία θα μπορούν να επιλέξουν. Δημιουργεί προϋποθέσεις για να ξέρουν ότι μπορούν να έρθουν, ας πούμε, στην Εθνική Πинаκοθήκη και εκτός από την περιήγησή τους θα μπορούν να κάνουν κάτι περισσότερο. Κάποιοι να τους μιλήσει για έναν πίνακα ή για κάποιον ζωγράφο ή για ένα θέμα – πώς απεικονίζεται η γυναίκα, για παράδειγμα, στους πίνακες σε μία συγκεκριμένη περίοδο ή για τη μόδα μέσα από τους πίνακες. Είναι πράγματα, τα οποία στο εξωτερικό γίνονται καθημερινά, ενώ εμείς ακόμη δεν τα έχουμε υιοθετήσει ή τουλάχιστον στην αναγκαία συχνότητα.

Έχετε στοιχεία για συγκεκριμένα θέματα που ενδιαφέρουν την τρίτη ηλικία;

Χωρίς να έχουμε πολλά δεδομένα, μπορούμε να πούμε ότι η τρίτη ηλικία έχει ενδιαφέρον για συγκεκριμένα θέματα, όπως για παράδειγμα το θέμα των Ασκληπιείων, που συνδυάζεται και με την ιστορία της υγείας. Επομένως, μπορείς να δημιουργήσεις μια θεματική διαδρομή, μια εκδρομή δύο-τριών ημερών για να επισκεφθούν τα Ασκληπεία στην Ελλάδα. Όπως και στη λογική του προσκυνηματικού τουρισμού, η Ελλάδα έχει περιθώριο να εντάξει συγκεκριμένους χώρους και μνημεία. Μπορούμε να δημιουργήσουμε θεματικές διαδρομές για το Βυζάντιο, οπότε περιλαμβάνονται χώροι όπως ο Μυστράς, η Βυζαντινή Θεσσαλονίκη, η Νικόπολη, οι Φίλιπποι. Ακόμα, οι 65+ ενδιαφέρονται για τον λαϊκό πολιτισμό. Εκεί μπορείς να διασυνδέσεις μουσεία, ιδιαίτερα αν μιλάμε για δικό μας, τοπικό κοινό. Έχουμε αρκετά τέτοια μουσεία στην Ελλάδα, εθνολογικά λαογραφικά. Ένα άλλο θέμα για το οποίο υπάρχει μεγάλο ενδιαφέρον είναι το διατροφικό, ο γαστρονομικός τουρισμός, που και πάλι η Ελλάδα έχει συγκριτικό πλεονέκτημα γιατί έχει τη μεσογειακή διατροφή και τη μοναστηριακή διατροφή, οπότε κι εδώ έχουμε δράσεις οι οποίες πρέπει να ενταχθούν στις πολιτικές μας. Πολύ πρόσφατα πήραμε την απόφαση η τοπική γαστρονομία να μπορεί να φιλοξενείται σε ορισμένους αρχαιολογικούς χώρους ή μνημεία.

Πώς θα υλοποιηθεί αυτό το πρόγραμμα;

Λέω πολύ συχνά ότι ο πολιτισμός είναι η οικονομία των εμπειριών. Εδώ θέλουμε να υιοθετήσουμε μία λογική «αργυρής οικονομίας» των εμπειριών. Για πολλά από αυτά που σας ανέφερα έχουμε ήδη σχέδια, για την προσβασιμότητα, την εξάλειψη των φυσικών εμποδίων στους αρχαιολογικούς χώρους, τα μουσεία, στις πολιτιστικές υποδομές ως μία δράση η οποία χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης. Καθώς μερικά πράγματα εφάπτονται, να σας πω ότι έχουμε συνεργασία με την Εθνική Συνομοσπονδία Ατόμων με Αναπηρία. Έχουμε συστήσει κοινή ομάδα εργασίας για να δούμε τα θέματα της προσβασιμότητας στους αρχαιολογικούς χώρους και τα μουσεία με τη μεγαλύτερη επισκεψιμότητα. Επιπλέον, αυτό το οποίο τώρα διερευνούμε είναι η δυνατότητα εκπόνησης μιας ειδικής μελέτης για τη χάραξη ολοκληρωμένης στρατηγικής για την «ασημένια οικονομία» στον τομέα του πολιτισμού.

Καταλαβαίνω ότι η προσβασιμότητα είναι ένα από τα πρωτεύοντα θέματα που σας απασχολούν. Εκεί εντάσσεται και η περιβόητη παρέμβαση στην Ακρόπολη;

Η Ακρόπολη είναι πλέον προσβάσιμη στα εμποδιζόμενα άτομα και στα ΑμεΑ. Πράγματι η προσβασιμότητα στα πολιτιστικά αγαθά με ενδιαφέρει πολύ. Στη λογική λοιπόν αυτή εργαζόμαστε – και λόγω της Πολιτιστικής Πρωτεύουσας της Ευρώπης– για να κάνουμε τον αρχαιολογικό χώρο της Ελευσίνας απολύτως προσβάσιμο για τα άτομα με αναπηρία και τους 65+. Να μπορεί μελλοντικά ο αρχαιολογικός χώρος να συνδεθεί και με το νέο μουσείο της Ελευσίνας, στο Ελαιουργείο. Έχουμε μία σειρά τέτοιων δράσεων και μελετών, στις οποίες δουλεύουμε για να ωριμάσουν και να μπορέσουμε να χρηματοδοτήσουμε τα αντίστοιχα έργα, πιστεύοντας ότι η Ελλάδα και ο πολιτισμός της έχει όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα για να αναπτύξει αυτού του είδους τον τουρισμό.

Αναζητάτε και ιδιωτικό κεφάλαιο για αυτή τη χρηματοδότηση;

Γιατί όχι; Στην περίπτωση της Ακρόπολης, το ξέρετε, πρόκειται για χορηγία του Ιδρύματος Ωνάση. Οι ιδιωτικοί πόροι είναι ευπρόσδεκτοι. Άλλωστε, αυτή η κυβέρνηση πιστεύει στη συνέργεια του ιδιωτικού με τον δημόσιο τομέα.

Έχετε στοιχεία στατιστικά για το πώς κινούνται τουριστικά οι Έλληνες των 65+;

Υπάρχουν κάποια στατιστικά στοιχεία τα οποία είναι απολύτως ενδιαφέροντα. Μπορώ να πω ότι λίγο-πολύ οι ηλικίες αυτές και στην Ελλάδα κινούνται, σε πιο χαμηλά ποσοστά βέβαια, με μία ανάλογη λογική με αυτήν που κινούνται και οι 65+ στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Ειδικά σε θέματα λαϊκού πολιτισμού και προσκυνηματικού τουρισμού. Επομένως πρέπει να επενδύσουμε στην ανάπτυξη αυτού του τουρισμού. Ειδικά οι βόρειες ευρωπαϊκές χώρες μπορούν να στηρίξουν αυτή την ανάπτυξη.

Αυτή τη στιγμή, φέτος, σε ποια κατάσταση είναι αυτό το πρόγραμμα;

Είμαστε σε μία φάση που ορισμένα έργα υλοποιούνται, όπως η Ακρόπολη που έχει ολοκληρωθεί. Κυρίως είμαστε στη φάση των μελετών. Θέλουμε να ωριμάσουν μια σειρά από μελέτες, ώστε το 2022 να μπορέσουμε να συμβασιοποιήσουμε τα έργα.

Πιστεύετε ότι θα έχετε αντιδράσεις;

Λογικά δεν θα πρέπει να υπάρξουν αντιδράσεις. Υπό φυσιολογικές συνθήκες, δύσκολα μπορεί κάποιος να αντιδράσει στην προσπάθεια εξάλειψης των εμποδίων και της επίτευξης της προσβασιμότητας, όταν όλες οι ενέργειες των υπηρεσιών του Υπουργείου Πολιτισμού προφανώς γίνονται στα πλαίσια του αρχαιολογικού νόμου και με τον σεβασμό που χρειάζεται στο μνημείο στο οποίο κανείς παρεμβαίνει. Πάντοτε με τη συμμετοχή ειδικών και πάντοτε μέσα στα όρια που θέτει ο αρχαιολογικός νόμος. Στην περίπτωση της Ακρόπολης, αυτά που λέγονται από τους γνωστούς και συγκεκριμένους κύκλους είναι από αστεία έως στεία αντιπολιτευτικά. Διότι οι μελέτες για τις διαδρομές εκπονήθηκαν από τον Μανόλη Κορρέ, τον άνθρωπο που ξέρι καλύτερα από όλους την Ακρόπολη. Εγκρίθηκαν από την Επιστημονική Επιτροπή Συντήρησης Μνημείων Ακροπόλεως που συγκροτείται από εξαιρετικούς επιστήμονες, εγκρίθηκαν ομόφωνα από το Κεντρικό Αρχαιολογικό Συμβούλιο, τις επέβλεψε η Αρχαιολογική Υπηρεσία με διεπιστημονικές ομάδες στις οποίες ήταν όλες οι σχετικές και συναφείς ειδικότητες, όπως και τα έργα, και στην ουσία τι έγινε: νέες, απολύτως αναστρέψιμες διαστροφές, με καλύτερο τρόπο και υλικό, στις τσιμεντένιες και σκυροδετημένες διαδρομές που υπήρχαν από τη δεκαετία του '70 και του '80.

Θα υπάρξουν παρόμοιες επεμβάσεις και στους άλλους χώρους του προγράμματος που αναφέρατε, ας πούμε στην αρχαία Μεσσήνη;

Στην αρχαία Μεσσήνη ο χώρος είναι προσβάσιμος. Υπάρχουν σημεία στα οποία θα πρέπει να γίνουν μικρές παρεμβάσεις. Εάν αυτό το επιτρέπουν τα ίδια τα μνημεία, τότε καλώς. Διαφορετικά, η σκέψη μας για τη Μεσσήνη είναι να ενισχυθεί η προσβασιμότητα με ηλεκτροκίνητα αυτοκινητάκια τα οποία, στους δρόμους που ήδη υπάρχουν μέσα στον αρχαιολογικό χώρο –θα είναι υπηρεσία που θα προσφέρεται στον αρχαιολογικό χώρο– να μεταφέρουν τους επισκέπτες που το επιθυμούν, ώστε να κερδίζουν χρόνο και δυνάμεις για να μπορέσουν να απολαύσουν καλύτερα την περιήγησή τους στα μνημεία.

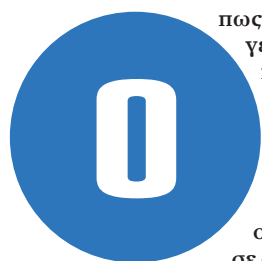
Έχετε υπολογίσει την οικονομική ανταποδοτικότητα του προγράμματος;

Συζητώντας με τον πρόεδρο της Ε.Σ.Α.μεΑ., τον Γιάννη Βαρδακαστάνη, επέμενε ότι η προσβασιμότητα, πέρα από κοινωνικό θέμα –εκείνος το έλεγε σε σχέση με τα άτομα με αναπηρία– έχει πολύ σημαντικό οικονομικό και αναπτυξιακό αντίκτυπο σε κάθε περιοχή. Και είναι έτσι. Αντιλαμβάνεστε ότι άνθρωποι μεγαλύτερης ηλικίας ή άνθρωποι με κινητικά προβλήματα που θα μάθουν ότι η Ελλάδα προσφέρει τη δυνατότητα στους ίδιους να μπορούν να φτάσουν και να περιηγηθούν σε σημαντικούς αρχαιολογικούς χώρους και μνημεία, αυτόματως δημιουργούν ένα σημαντικό ποσοστό νέου κοινού δυνάμει επισκεπτών. Αυτή τη στιγμή το εισιτήριο για τα άτομα της τρίτης ηλικίας είναι στο 50%. Στόχος μας είναι η επέκταση των ηλεκτρονικών κρατήσεων, ώστε να είναι η διαδικασία πιο φιλική στον χρήστη. Και το πρόγραμμα αυτό προχωρεί. Ως προς την «ασημένια οικονομία», είμαστε στο ξεκίνημα. Θεωρώ ότι οφείλουμε να επενδύσουμε σε αυτήν πρώτον για τους συμπολίτες μας και δεύτερον για να εμπλουτίσουμε το τουριστικό μας προϊόν. **A**

Μακάρι να πείσουμε έστω και έναν, που έχει αμφιβολίες, να εμβολιαστεί!

ΜΙΑ ΣΥΖΗΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟΝ **ΓΙΑΝΝΗ ΠΡΑΣΣΑ**, ΕΝΑΝ «ΕΙΔΙΚΟ» ΑΠΟ ΤΟ ΤΟΡΟΝΤΟ, ΓΙΑ ΤΟ LONG-COVID, ΤΙ ΝΑ ΠΕΡΙΜΕΝΟΥΜΕ ΑΠΟ ΕΔΩ ΚΑΙ ΠΕΡΑ, ΑΛΛΑ ΚΑΙ ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΝΟΣΗΣΟΥΜΕ ΑΛΛΑ ΝΑ ΕΜΒΟΛΙΑΣΤΟΥΜΕ

Της **ΔΗΜΗΤΡΑΣ ΓΚΡΟΥΣ**



Όπως τα χρόνια της οικονομικής κρίσης αναδείχθηκε μια γενιά αναλυτών που προέρχονταν από τις πολιτικές και κοινωνικές επιστήμες, που με τις δημόσιες παρεμβάσεις τους στον Τύπο και τα social media φώτιζαν τα όσα δύσκολα τότε μας συνέβαιναν, έτσι και η πανδημία μάς έφερε σε επαφή με τους εκπροσώπους της ιατρικής κοινότητας, γιατρούς, ερευνητές, καθηγητές φαρμακολογίας και δημόσιας υγείας, ανθρώπους των οποίων η τεκμηριωμένη γνώση ήταν ό,τι πολυτιμότερο σε αυτή την τρομακτικά άγνωστη και επισφαλή συνθήκη που μας έτυχε να ζήσουμε. Ειδικά το Facebook έφερε πολλούς από εμάς σε άμεση επαφή με τον λόγο ανθρώπων που υπήρξαν φάροι επιστημονικής ενημέρωσης, παίρνοντας, ας πούμε, τη θέση των «δημόσιων διανοουμένων» της πανδημίας.

Ένας από αυτούς είναι ο **Γιάννης Πρασσάς**. Οι αναρτήσεις του είναι πάντα το the point όσο και ευφάνταστες, προσαρμοσμένες στον δικό μας απαί- δευτο επιστημονικά τρόπο σκέψης. Ανήκει στη νέα γενιά Ελλήνων επιστημόνων που έφυγαν στο εξωτερικό, καθώς γεννήθηκε στη Θεσσαλονίκη αλλά οι σπουδές του στη Μοριακή Βιολογία και Γενετική τον οδήγησαν στο Τορόντο, στη θέση του μόνιμου επιστημονικού ερευνητή στο τμήμα Παθολογίας του Πανεπιστημιακού Νοσοκομείου Mount Sinai Hospital και υπεύθυνου καινοτομίας και επιχειρηματικότητας στο συνεργαζόμενο ερευνητικό Ινστιτούτο Lunenfeld Tanenbaum Research Institute. Είναι αυτό που λέμε «ειδικός» και με την ομάδα του μελετούν το «long-Covid», τις μακροχρόνιες επιπτώσεις στον οργανισμό των ασθενών που έχουν νοσήσει από την Covid-19. Τον αναζήτησα για να μας πει πού βρισκόμαστε, τι να περιμένουμε, τι να φοβηθούμε και πού να αισιοδοξήσουμε. Κομβικό σημείο της συζήτησής μας, φυσικά, οι εμβολιασμοί. Κοινή μας αγωνία τι να πούμε σε όσους διατηρούν αμφιβολίες, επιφυλάξεις και φόβους. Κράτησα μια φράση που μου είπε of the record, στην πρώτη μας συνομιλία στο chat, που εξηγεί τη μαχητικότητα αλλά και ευρηματικότητα των παρεμβάσεών του: «Δήμητρα, με μεγάλη χαρά να κάνουμε αυτή τη συζήτηση, αν πείσουμε έστω και έναν που έχει αμφιβολίες και φόβους εμένα αυτό μου αρκεί!»

ΓΙΑΝΝΗΣ ΠΡΑΣΣΑΣ

Χρησιμοποιείτε συχνά τον όρο πανδημικός μαραθώνιος. Σε ποια στροφή του βρισκόμαστε στην Ελλάδα; Μας βλέπω σαν ένα ιστιοφόρο που προσπαθεί εξαντλημένο να προσεγγίσει ένα λιμάνι ώστε να πάρει σημαντικές ανάσες. Από τη μία ευνοϊκοί άνεμοι (εμβόλια, καιρός, σύννεφο) το ωθούν προς τα μέσα, από την άλλη ανάποδα υπόγεια ρεύματα (μεταλλάξεις, λαϊκισμός, παραπληροφόρηση) αντιστέκονται σπρώχνοντάς το πίσω στην ανοικτή φουρτουνιασμένη θάλασσα. Η συνισταμένη όλων αυτών των επιμέρους αντίθετων δυνάμεων θα δείξει την τελική κατεύθυνση.

Ωραία μεταφορά! Προς τα πού θα πάει το πλοίο μας; Παραμένω αισιόδοξος. Η πεποίθησή μου ήταν και είναι ότι μέχρι τα τέλη Ιουνίου θα είμαστε σε πανδημική ύφεση (εντός «λιμανιού»), με πολύ λίγους ημερήσιους θανάτους και συνολική αποσυμπίεση στα νοσοκομεία μας. Βάση του υψηλού πλέον ρυθμού εμβολιασμού στη χώρα μας (με >1% του συνολικού πληθυσμού να εμβολιάζεται ημερησίως) αναμένεται να έχουν σπκωθεί σημαντικότερα εμβολιακά τείχη στον επόμενο μήνα (με στόχο να περάσουμε το 50% εμβολιαστικής κάλυψης έστω μονής δόσης). Ταυτόχρονα, ο καιρός θα είναι σύμμαχος. Ο ιός αυτός έχει εμφανή εποικτικότητα και γνωρίζουμε πλέον ότι «χορεύει» καλύτερα σε χειμερινές συνθήκες. Η γε-

νικευμένη χρήση πληθυσμιακών τεστ, το κλείσιμο των σχολείων και η μειωμένη συνολικά χρήση εσωτερικών χώρων αναμένεται να ρίξουν περαιτέρω τη δυναμική της πανδημίας στη χώρα μας δίνοντας χώρο για σημαντικές ανάσες τους θερινούς μήνες.

Γίνεται πολύ μεγάλη συζήτηση για τις μεταλλάξεις. Πρέπει ανησυχούμε; Ας αφήσουμε τους αρμόδιους φορείς να ανησυχούν (δικαιολογημένα) για τις μεταλλάξεις. Οι υπόλοιποι, αν απλά ακολουθήσουμε τις προτεινόμενες συστάσεις δημόσιας υγείας για έγκαιρο εμβολιασμό και δείξουμε σύνεση στα προτεινόμενα μέτρα, δεν έχουμε λόγο να πανικοβαλλόμαστε. Ο ιός εξελίσσεται, όπως όλοι οι ιοί. Αλλά πλέον τα μάτια της ερευνητικής κοινότητας είναι αυστηρά πάνω του. Κανένα από τα νέα «στελέχη» που έχουμε δει ως τώρα δεν μπορεί να ξεφύγει εντελώς από τις ανοσιακές γραμμές άμυνας που μας δίνει ο πλήρης εμβολιασμός. Κάποια μεταλλαγμένα στελέχη έχουν μεγαλύτερη μεταδοτικότητα και κάποια αλλά μπορούν να διαφεύγουν μερικώς από εμβολιακά αντισώματα, αλλά κανένα στέλεχος ως τώρα δεν ακυρώνει πλήρως την ανοσία μας.

Μερικές φορές όλη αυτή η συζήτηση λειτουργεί αποπροσανατολιστικά. Γράφετε σε μία ανάρτησή σας:

«Αν βαρέθηκες να αγχώνεσαι για τις διάφορες μεταλλάξεις του ιού, υπάρχει λύση: Διπλοεμβολιασμός».

Ναι, πρέπει να γίνει κατανοητό αυτό, ανεξάρτητου μεταλλάξης, η τεράστια πλειοψηφία θανάτων πλέον άφορα τους μη πλήρως εμβολιασμένους. Μεγαλύτερος κίνδυνος για τις κοινωνίες μας είναι αυτή τη στιγμή η αδικαιολογήτα σημαντική αποχή από τον εμβολιασμό (ειδικά των >60 ετών) και όχι τόσο οι μεταλλάξεις. Οι εταιρείες παρασκευής εμβολίων ήδη ετοιμάζουν της επόμενης γενιάς εμβόλια και θα συνεχίσουν να ενημερώνουν την ανοσία μας κατάλληλα (βάση μεταλλάξεων), αν και όταν αυτό χρειαστεί. Εμείς τη δουλειά μας (εμβολιασμό) και αυτοί τη δουλειά τους (παρακολούθηση και ενημέρωση εμβολίων). Δυστυχώς αυτό δεν ισχύει για άτομα που είναι σε ανοσοκαταστολή και δεν μπορούν να επωφεληθούν εξίσου από το εμβόλιο. Είναι αυτούς που πρέπει όλοι εμείς οι άλλοι να προστατεύσουμε μέσω του εμβολιασμού μας (ναι, το εμβόλιο, πέραν της ατομικής προστασίας, ρίχνει και τη διασπορά του ιού).

Παραμένει ένα μεγάλο ποσοστό των άνω των 60 που, που πέρα από κάθε λογική, έχει αρνηθεί να εμβολιαστεί. Δεδομένου ότι ο ιός θα μείνει μαζί μας, όλοι θα τον (ξανά)συναντήσουμε τυχαία. Και από Σεπτέμβριο οι κίνδυνοι ελλοχεύουν... Οι καλοκαιρινές ανάσες δεν

ΤΟ ΛΕΩ ΚΑΙ ΣΤΕΝΑΧΩΡΙΕΜΑΙ. ΕΙΝΑΙ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΚΡΙΜΑ ΝΑ ΥΠΑΡΧΟΥΝ ΤΟΣΟΙ ΣΥΜΠΟΛΙΤΕΣ ΜΑΣ ΠΟΥ ΘΑ ΣΥΝΕΧΙΣΟΥΝ ΝΑ ΠΑΙΖΟΥΝ ΜΕ ΤΗ ΦΩΤΙΑ ΑΠΛΑ ΚΑΙ ΜΟΝΟ ΛΟΓΩ ΠΑΡΑΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ

πρέπει να φέρουν εφρησυχασμό. Αντίθετα θα πρέπει οι αρμόδιες αρχές να εκμεταλλευτούν τον χρόνο για να ετοιμαστούν κατάλληλα για την επόμενη χειμερινή περίοδο. Αν υπάρξει σημαντική εμβολιαστική αποχή των ηλικιωμένων (π.χ. >10-15%) για τους άνω των 60 ετών, είναι πολύ πιθανό να υπάρξουν νέα τοπικά επιδημιολογικά κύματα, όταν η θερμοκρασία πέσει. Το λέω και στεναχωριέμαι. Είναι πραγματικά κρίμα να υπάρχουν τόσοι συμπολίτες μας που θα συνεχίσουν να παίζουν με τη φωτιά απλά και μόνο λόγω παραπληροφόρησης. Στο πιο πιθανό όμως σενάριο, τα εμβολιαστικά τείχη θα αντέξουν και έτσι το σύστημα υγείας της χώρας μας δεν θα ξαναδεχτεί τόσο μεγάλη πίεση συνολικά. Κάποιοι εμβολιασμένοι θα εξακολουθούν ενδεχομένως να κολλάνε τον ιό, αλλά στη μεγάλη πλειοψηφία τους δεν θα αρρωσταίνουν πλέον βάρια. Οι θάνατοι θα αυξάνονται αλλά θα αφορούν κατά βάση όσους παραμένουν ανεμβολίαστοι. Τα τελευταία νέα από τις μελέτες γύρω από την επαγόμενη εμβολιαστική ανοσία δείχνουν ότι μάλλον η προστασία από βαριά νόσηση και θάνατο θα έχει καλή διάρκεια (ενδεχομένως κάποια χρόνια). Όμως ο κρατικός μηχανισμός θα πρέπει να είναι έτοιμος και για το χειρότερο σενάριο (π.χ. την εμφάνιση μιας μετάλλαξης που θα αναιρεί σημαντικά την εμβολιαστική προστασία για βάρια νόσηση, έως τώρα δεν έχουμε δει μια τέτοια game changer μετάλλαξη).

Ποια είναι τα κυριότερα διαχειριστικά βήματα για την επόμενη φάση; Ανάμεσα στα πολλά που πρέπει να γίνουν, ιδιαίτερη μέριμνα πρέπει να υπάρξει άμεσα για τα ακόλουθα:

- Αναβάθμιση του εξαερισμού όλων των δημόσιων χώρων, των μέσων μεταφοράς και των σχολείων. Αυτή πρέπει να γίνει ανεξάρτητα από το άμεσο πανδημικό momentum και είναι σημαντική για την προστασία από όλους τους αερογενώς μεταδιδόμενους παθογόνους οργανισμούς. Αντίστοιχα θα έπρεπε να κινηθούν και οι μεγάλες ιδιωτικές εταιρείες και οι εκκλησίες. Η εγκατάσταση φθηνών ανιχνευτών διοξειδίου του άνθρακα (δηλαδή της συγκέντρωσης CO_2) σε όλες τις μεγάλες εγκαταστάσεις εσωτερικού χώρου θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί σαν real-time σύστημα παρακολούθησης της ανάγκης για άμεσο εξαερισμό του χώρου.
 - Συστηματικότερη προσπάθεια επικοινωνίας των ωφελειών του εμβολιασμού και της ανάγκης εθελοντικής προσαρμογής στους κανόνες δημόσιας υγείας, όταν αυτό κρίνεται σκόπιμο (π.χ. να ξέρει ο κόσμος ότι εποχιακά η χρήση масκών σε συγκεκριμένους χώρους μπορεί να συνεχίσει να χρειάζεται).
 - Να συστηματοποιηθούν τα συστήματα επιδημιολογικής επιτήρησης. Μέσω έλεγχου των λυμάτων (σε περιόδους πανδημικής ηρεμίας) και μέσω τοπικών πληθυσμιακών τεστ, όταν υπάρχει έξαρση.
- Αν γίνουν αυτά, θα είμαστε πολύ καλύτερα προσαρμοσμένοι και για επόμενες επιδημιολογικές κρίσεις.

Είναι αρκετά διαδεδομένη η ιδέα, σε φίλους και συμπολίτες μας, ότι καλύτερα να περάσουν τον ιό, παρά να κάνουν το εμβόλιο. Φαίνεται, δηλαδή, να επιλέγουν τη φυσική μόλυνση, και νόσηση, από το να εκθέσουν τον οργανισμό τους στην παρέμβαση ενός εμβολίου. Τι θα είχατε να τους πείτε; Βάση όλων των διαθέσιμων στοιχείων, δεν υπάρχει κανένας λόγος να θέλει κανείς να προτιμήσει τον ιό από το να κάνει το εμβόλιο. Για τους μεγαλύτερους σε ηλικία συμπολίτες μας (π.χ. άνω των 50 ετών) η ιδέα αυτή είναι άκρως επικίνδυνη και μπορεί να αποδειχτεί μοιραία για τους ίδιους. Γι' αυτό και πιστεύω ότι εντέλει η εμβολιαστική συμμετοχή στους >65 θα είναι υψηλή (>85%). Τι γίνεται όμως με τους νεότερους που είναι συγκριτικά λιγότερο ευάλωτοι στον ιό; Το ότι είναι περισσότερο ανθεκτικοί δεν σημαίνει ότι οι νέοι άνθρωποι δεν πεθαίνουν από τον ιό. Χαρακτηριστικά, στην Αμερική, μετά από ένα χρόνο αυστηρών περιορισμών έχουμε ήδη περίπου 20.000 θανάτους σε ηλικίες 40-49 ετών, ~6.500 θανάτους σε ηλικίες 30-39 ετών και ~2.500 θανάτους 18-29 χρονών. Και μετά, είναι το μακροχρόνιο COVID. Ένα σημαντικό ποσοστό νέων θα ταλαιπωρηθεί μακροχρόνια μετά τη νόσηση. Δεν είναι καθόλου αμελητέο, λοιπόν, το ρίσκο νόσησης για τους νέους. Και τι γίνεται με το ρίσκο των εμβολίων, θα πει κάποιος. Πόσο μεγάλο είναι το ρίσκο των νέων από τον εμβολιασμό; Μετά από 2 δις (!) εμβολιασμών στον πλανήτη, μπορούμε να πούμε με σιγουριά ότι τα εμβόλια έχουν αποδειχτεί συνολικά πολύ ασφαλή. Ως σοβαρές παρε-

νέργειες έχουμε ήδη κάποιες αναφλεκτικές αντιδράσεις στα mRNA εμβόλια (~1:500.000) και, φυσικά, το πολυσυζητημένο αυτοάνοσο σύνδρομο VITT μετά τα εμβόλια αδενοϊών (~1:30.000 για τους νέους). Τελευταία, μελετάται και η ενδεχόμενη συσχέτιση πρόκλησης μυοκαρδίτιδας (και περικαρδίτιδας) από τα mRNA εμβόλια (η ακριβής συχνότητα είναι υπό διερεύνηση). Όπως και με κάθε ιατρική πράξη, υπάρχει κάποιο ρίσκο και με το εμβόλιο, αλλά, σε κάθε περίπτωση, είναι συνολικά εμφανώς μικρότερο από το ρίσκο φυσικής μόλυνσης.

Και τι έχετε να πείτε σε όσους αγχώνονται για πιθανές άγνωστες μακροχρόνιες συνέπειες του εμβολίου;

Θα τους έλεγα για αρχή να κοιτάζουν τα ιστορικά δεδομένα. Αυτά μας λένε ότι όλα τα παραδείγματα εμβολίων που έδειξαν μακροχρόνια συμπτώματα στο παρελθόν, είχαν δείξει σημάδια τοξικότητας στο πρώτο δίμηνο ευρείας εφαρμογής τους. Πλέον είμαστε πολλούς μήνες μετά, και τα εμβόλια γίνονται σε τόσο μεγάλη κλίμακα, που είναι στατιστικά απίθανο να χάνουμε κάτι. Αλλά ας το δούμε και από μοριακή σκοπιά. Σε μοριακό επίπεδο το σώμα μας έχει τόσο μεγάλη πολυπλοκότητα που είναι σχεδόν αδύνατον να μπορείς να προβλέψεις ακριβώς τι επίπτωση (συνήθως παροδική) θα έχει η οποιαδήποτε παρέμβαση στον οργανισμό μας. Παρεμβάσεις γίνονται καθημερινά, π.χ. από ένα παθογόνο που μπορεί να μπει μέσα μας ή από ένα φάρμακο που πήραμε. Το σώμα μας εξελικτικά έχει αποκτήσει μια εκπληκτική ικανότητα να συντηρεί αυτή τη φαινομενικά χαώδη πολυπλοκότητα σε πολύ αυστηρά ελεγχόμενα όρια (*ομοιόσταση*). Έρχονται λοιπόν παρεμβάσεις που εκτρέπουν το σύστημα από την αρχική του ισορροπία, αλλά αυτό βρίσκει (συνήθως) τρόπους να επανέλθει στα προηγούμενα στενά καθορισμένα του όρια. Αυτό όμως δεν γίνεται πάντα. Κάποιες παρεμβάσεις μπορεί να έχουν τέτοια ένταση που σε σπρώχνουν τόσο έξω από το προηγούμενο όριο ομοιοστατικής ισορροπίας με ένταση και τρόπο που δεν μπορείς να επανέλθεις. Κάπως έτσι μπαίνεις στο μονοπάτι των χρόνιων παθήσεων. Όσο μεγαλύτερη είναι η ένταση μιας παρέμβασης, τόσο μεγαλύτερο είναι και το ρίσκο να μας σπρώξει εκτός ισορροπίας.

Τα εμβόλια και ο ιός είναι παρεμβάσεις. Και τα δύο μπορεί να σε ταράζουν από την προηγούμενη κατάσταση. Αλλά δεν είναι καθόλου ίδιας έντασης. Το εμβόλιο είναι μία εν πολλοίς ελεγχόμενη και πολύ πολύ μικρότερης έντασης παρέμβαση σε σχέση με τη φυσική μόλυνση, που είναι πολύ περισσότερο απρόβλεπτη και (για την τεράστια πλειοψηφία) πολύ μεγαλύτερης έντασης. Μάλιστα, για τη σχετική σύγκριση (*εμβόλιο Vs φυσική νόσηση*), θα πρέπει να τονιστεί ότι δεν είναι δύο εντελώς διαφορετικής φύσης παρεμβάσεις. Το εμβόλιο ως μηχανισμός παρέμβασης αποτελείται από ένα πολύ πολύ μικρό υπομέρος του –ιδίου μηχανισμού– παρέμβασης της φυσικής μόλυνσης. Υπό το πρίσμα όλων των παραπάνω, όσον αφορά τις άγνωστες πιθανές μακροχρόνιες παρενέργειες, μάλλον γίνεται ξεκάθαρο ότι το εμβόλιο είναι η επιλογή μικρότερου ρίσκου (δεδομένου ότι ο ιός θα μείνει για καιρό ανάμεσά μας, το «ούτε εμβόλιο μα ούτε και ιός» δυστυχώς φαίνεται ότι δεν παίζει σαν πιθανή επιλογή).

Αναφερθήκατε στο μακροχρόνιο COVID, που αποτελεί και πεδίο μελέτης της ομάδας σας. Τι είναι ακριβώς αυτό και ποιους επηρεάζει κατά βάση; Το σύνδρομο του μακροχρονίου COVID-19 αναφέρεται στις μακροχρόνιες παθήσεις που διαρκούν περισσότερο από ένα μήνα μετά την οξεία φάση της μόλυνσης με SARS-CoV2. Ένα σημαντικό ποσοστό των νοσούντων με COVID-19 δυστυχώς συνεχίζει να ταλαιπωρείται από συμπτώματα για αρκετούς μήνες μετά την επαφή με τον ιό. Οι ασθενείς αυτοί παρουσιάζουν συχνά σημάδια παρατεταμένης εξάντλησης, έλλειψη όρεξης και πνευματικής διαύγειας αλλά και συχνές διαταραχές ψυχικής υγείας. Ταυτόχρονα είναι σε αυξημένο ρίσκο για διάφορες παθήσεις, όπως καρδιακές διαταραχές, εγκεφαλικά και αυτοάνοσες παθήσεις. Υπάρχει συσχέτιση μεταξύ έντασης της αρχικής νόσου και της πιθανότητας για μακροχρόνιο COVID, αλλά δεν είναι απόλυτη (υπάρχουν αρκετοί ασθενείς με φαινομενικά ήπια οξεία φάση που όμως εκδηλώνουν μακροχρόνιο COVID). Επίσης, ενώ είναι περισσότερο κοινό στους μεγαλύτερης ηλικίας ασθενείς (οι οποίοι νοσούν πιο βάρια) είναι κάτι που δυστυχώς αφορά και νεότερους μα και παιδιά. Στην Αγγλία, βάση του αριθμού των αυτο-δηλωμένων

υποθέσεων μακροχρονίου COVID, βλέπουμε ότι η συχνότητά του αντιστοιχεί σε περίπου 5 στα 1.000 παιδιά ηλικίας 12-16 και περίπου 15 στους 1.000 νέους 17-24 ετών (του συνολικού πληθυσμού, όχι μόνο όσων έχουν νοσήσει). Το πραγματικό νούμερο δεν το γνωρίζουμε ακόμη, και ενδεχομένως να γίνεται και κάποια σχετική υπερεκτίμηση, σίγουρα δεν είναι καθόλου αμελητέο.

Ο μηχανισμός που το προκαλεί είναι αντικείμενο έντονης ερευνητικής μελέτης διάφορων εργαστηρίων ανά τον κόσμο, μεταξύ των οποίων και το δικό μας. Η δική μας υπόθεση είναι ότι στους ασθενείς αυτούς έχει προκληθεί γενική ανοσοαπορρύθμιση που καταλήγει σε χρόνια φλεγμονή. Σε συνεργασία με τοπικές ΜΕΘ, συλλέγουμε αίμα από ασθενείς με το σύνδρομο και προσπαθούμε να βρούμε μοριακούς δείκτες ανοσοαπορρύθμισης (κατά βάση αυτο-αντισώματα). Τα πρώιμα δεδομένα μας, σε συμφωνία και με μελέτες άλλων εργαστηρίων, δείχνουν να επιβεβαιώνουν μια αυξημένη αυτοανοσιακή διάθεση των ασθενών αυτών. Χρειάζονται περισσότερες μελέτες για να ταυτοποιηθούν οι ακριβείς μηχανισμοί. Πλέον επενδύονται τεράστια κονδύλια για την κατανόηση του φαινομένου αυτού, το οποίο δεν είναι αποκλειστικότητα του συγκεκριμένου ιού. Απλά, με τον συγκεκριμένο ιό φαίνεται να είναι ακόμη εντονότερο. Υπάρχει κόσμος δίπλα μας που θα ταλαιπωρείται για καιρό και οφείλουμε να τους ακούσουμε με προσοχή. Το μακροχρόνιο COVID είναι μια κλινική πραγματικότητα και όχι κάποιο μετατραυματικό stress και η καλύτερη «θεραπεία» είναι η πρόληψη (εμβόλιο και τήρηση προτεινόμενων μέτρων).

Πιστεύετε ότι η πανδημία θα αλλάξει συνολικά το πώς αντιμετωπίζουμε τη συμβίωσή μας με τους ιούς;

Η ανοιχτή συμβίωσή μας με όλους τους ιούς γενικότερα έχει τεράστιο κόστος σε υγεία (λοιμώξεις, καρκίνοι, νευροεκφυλιστικά, αυτοάνοσα) και οικονομία (κάτι δις μας κοστίζουν κάθε χρόνο στην Ελλάδα). Ακόμη και προ-πανδημίας, συνολικά οι άμεσοι (από λοίμωξη) και έμμεσοι θάνατοι από ιούς (καρκίνοι, αυτοάνοσα κ.λπ.) στη χώρα μας πρέπει σίγουρα να ξεπερνάνε τις πολλές δεκάδες ημερησίως. Χώρια οι μακροχρόνιες παθήσεις, οι χαμένες ώρες δουλειάς και η ταλαιπωρία του να ζεις σε ένα περιβάλλον ανοιχτό σε ιούς. Για παράδειγμα, υπολογίζεται ότι έως και το 20 τοις εκατό των καρκίνων και ένα σημαντικό μέρος των αυτοάνοσων ασθενειών, συμπεριλαμβανομένης της σκλήρυνσης κατά πλάκας και της ρευματοειδούς αρθρίτιδας, πιστεύεται ότι έχουν ιογενείς παράγοντες πρόκλησης. Η επιστήμη έχει (και σύντομα θα έχει ακόμη περισσότερα) τα εργαλεία να καθарίσουμε σε μεγάλο βαθμό από τους ιούς (πολυδύναμα εμβόλια, ενισχυμένα φίλτρα εξαερισμού, πληθυσμιακά τεστ, tracking technologies κτλ.). Το φυσικό μας anti-virus (αμυντικό σύστημα) φαίνεται ότι μας καλύπτει μέχρι ενός σημείου, αλλά καθώς τα όρια ηλικίας σπρώχνονται προς τα πάνω ολοένα και μεγαλύτερο μέρος των κοινωνιών μας θα είναι ευάλωτο στις ορέξεις των (διαρκώς εξελισσόμενων) ιών. Θα πρέπει να τρέξουμε ένα ισχυρό καινούριο ανανεωμένο anti-virus.

Προς αυτό τον σκοπό, όσο υποσχόμενα και να είναι τα νέα επιστημονικά/τεχνολογικά εργαλεία, απαραίτητη προϋπόθεση είναι να υπάρξει πρώτα μαζική αναγνώριση του προβλήματος και ένθερμη μαζική διάθεση για την καταπολέμησή του. Τα δωρεάν burgers και οι λοταρίες (που δοκιμάζονται σαν εφήμερα κίνητρα εμβολιασμού στην Αμερική) δεν μπορούν να σε πάνε μακριά. Χρειάζομαστε ένα ολιστικό νέο σχεδιασμό παιδείας σχετικά με το αυξανόμενο κόστος της ανοιχτής συμβίωσης με παθογόνους οργανισμούς και της άξιας των εργαλείων δημόσιας υγείας.

Δηλαδή, να επενδύσουμε στην εγγραματοσύνη της Υγείας. Ακριβώς!

Ευχαριστώ πολύ, για αυτή τη συζήτηση... Εγώ ευχαριστώ! Να κλείσουμε με κάτι αισιόδοξο. Οι πιο δύσκολες στροφές του πανδημικού μαραθωνίου για τη χώρα μας (και τη Δύση συνολικά) είναι πίσω μας. Πλέον έχουμε τα εργαλεία, τη γνώση και την εμπειρία που μας βγάζουν από αυτή τη δύσκολη κατάσταση. Τα εμβόλια είναι το game changer που ψάχναμε. Η μεγάλη ανοιχτή πρόκληση της επόμενης φάσης παραμένει όσο το δυνατόν γρηγορότερος εμβολιασμός του υπόλοιπου πλανήτη. **Α**



Μετά από τριάντα
χρόνια στην ECM,
θέλουμε να
παίξουμε επίλεκτες
στιγμές σε πνεύμα
γενέθλιο και
εορταστικό!

ΑΝΟΥΑΡ

Μυσταγωγία στο Ηρώδειο

Του ΣΤΕΦΑΝΟΥ ΤΣΙΤΣΟΠΟΥΛΟΥ

Μεσογειακά χάρικου: νό-
τες λιτές, μελωδίες
μινιμαλιστικές που τέ-
νουν τη σιωπή καθώς
το ούτι του περιπλα-
νιέται από το πορτ του
Dar El Beïda ή τη μεδίνα της Τύνιδας, στο
Παρίσι του Σατί ή στην Καταλονία του
Μομπρου. Επίτηδες «σπασμένοι» ήχοι,
κλαρινέτο, ραψωδίες θλιμμένες, σκιές,
μπάσο, φιλτραρισμένη ηχώ που μοιάζει
να ταξιδεύει στα κύματα της θάλασσας.
Ένας βεδουίνος Ντεμπουσσύ που, αν η μι-
σή του καρδιά βρίσκεται στη Γάζα και τη
Συρία, η άλλη μισή στη Σαχάρα και στη
Μασσαλία χάνεται.

Πορτάζοντας τα τριάντα του χρόνια στη μυ-
θική δισκογραφική εταιρεία ECM, ο Anouar
Brahem και το κουαρτέτο του την Πέμπτη
17 Ιουνίου θα μυσταγωγήσουν στο Ηρώ-
δειο. Ο Τυνησίος βιρτουόζος που κατάργη-
σε τα σύνορα μεταξύ τζαζ και οριένταλ έρ-
χεται στην Αθήνα. Από τον Μπεζάρ ως τον
Μανού Ντιμπάνγκο, από τον Γκαρμπάρεκ
και τον Γκαλιάνο μέχρι τον Μανού Κάτσε
και τον Κώστα Γαβρά, η μουσική του έντυ-
σε ταινίες και χορούς αλλά και παίχτηκε με
συνεργατική συνοδεία αρίστων μουσικών
σε εκατοντάδες φεστιβάλ, παραμένοντας
πιστή σε λέξεις όπως όνειρο, ελευθερία,
μελαγχολία, Ανατολή και Δύση. Όλος ο κό-
σμος ένας μύθος αλλά και να που όλοι οι
μύθοι φτιάχνουν έναν κόσμο, τον κόσμο
που γεννιέται, πεθαίνει και ανασταίνεται
στο φόντο των νερών της Μεσογείου. Λί-
γο πριν εμφανιστεί στην Αθήνα, ο Anouar
Brahem στην άλλη άκρη της τηλεφωνικής
γραμμής μας δίνει μια γεύση για το τι είδους
μέθεξη περιμένει όλους εμάς που θα του
εμπιστευθούμε τη νύχτα μας...

**Αναρωτιέμαι πόσο δύσκολες ήταν οι
πρόβες στον καιρό του λοκντάουν, δε-
δομένου πως δεν έχετε την ίδια βάση
με τους μουσικούς σου.** Όντως. Ο Κλά-
ους Γκέσινγκ ήταν στη Γερμανία, ο Μπιγιον
Μέγιερ κινούνταν μεταξύ Σουηδίας και Ελ-

βετίας, εγώ στο Παρίσι και ο Κάλεντ Γιασίν
βρισκόταν στον Λίβανο. Όμως παίζουμε
σταθερά μαζί τα τελευταία δέκα χρόνια και
το ρεπερτόριο της Αθήνας ούτως ή άλλως
ήταν υπερπροβληματικό, μιας και ήμασταν
έτοιμοι να βγούμε σε περιοδεία όταν μας
μπλόκαρε ο ιός. Οπότε αυτό που θα ακού-
σετε είναι φορμαρισμένο και δουλεμένο
όπως πρέπει.

**Διαβάζω στο σάιτ του Φεστιβάλ πως θα
παίξετε αγαπημένα τραγούδια σου σε
ολότελα νέες διασκευές.** Πες το και έτσι,
αν και πιο πολύ θα ταίριαζε να πω πως μετά
από τριάντα χρόνια στην ECM, θέλουμε να
παίξουμε επίλεκτες στιγμές σε πνεύμα γε-
νέθλιο και εορταστικό!

**Να περιμένω δηλαδή να ακούσω από το
Halfaouine ως το Blue Maqams και από
το The Astounding Eyes of Rita ως και
Khomsa;** Κανονική αναδρομή, ναι.

**Αλήθεια μετά από τόσο πολλά χρόνια
στη σκηνή, τι άλλο μένει να εξερευνή-
σεις; Ποια δύναμη σε κινεί να συνθέτεις
μουσική;** Η αίσθηση πως κάθε φορά πρέ-
πει να επανεφευρίσκω την έξαψη της νε-
ότητας, την πρόκληση της εξερεύνησης.
Ποτέ δεν είχα πλάνο ως προς τα δισκο-
γραφικά μου, κάθε φορά έμπαινα αλλά και
μπαίνω στο στούντιο πρώτα από όλα για
να εκπλαγώ εγώ. Και όταν καταλήγαμε να
έχουμε υλικό για έναν ακόμα δίσκο, ποτέ
δεν ήξερα αν θα ξαναμπούμε στο στού-
ντιο, οπότε κάθε φορά ήταν σαν να είναι η
τελευταία φορά!

**Πάντως μετά από τόσα πολλά χρόνια α-
κόμα το ερώτημά μου, κάθε φορά που
σε ακούω, παραμένει αναπάντητο, ο-
πότε ευκαιρία να μου λύσεις την απορία:
Πού κατηγοριοποιείς τη μουσική σου σε
μια υποτιθέμενη κλίμακα που στη μια
άκρη γράφει οριένταλ και στην άλλη
τζαζ;** Το ρωτάς γιατί είσαι δημοσιογράφος
και σου αρέσει να αναλύεις! Δεν σε παρε-
ξηγώ! Θα αντιστρέψω την ερώτηση και θα
σου ζητήσω να μου απαντήσεις σαν απλός

ακροατής: Τι νιώθεις όταν με ακούς;

**Καταρχήν σε ακούω πάντα με κλειστά
μάτια, υποβάλλομαι στην ατμόσφαι-
ρά σου και τότε νιώθω πως βρίσκομαι
κάτω από μια τέντα στη Σαχάρα, οπότε
να ένας ορισμός, αυτός του Σαχάρα λά-
ουντζ. Από την άλλη, είναι αυτό το blue
feeling που με κατακλύζει και με κάνει
να σε θεωρώ και ισόποσο τζαζμετρ.**

Αυτά που νιώθεις, αυτό είμαι! Μια φίλη μου
τις προάλλες μου είπε πως μερικές φορές
όταν με ακούει είναι σαν να ακούει τον ήχο
του χιονιού που πέφτει. Αυτή η ελευθερία
μου αρέσει, ο μη περιορισμός. Μικρός πά-
ντως ήθελα να γίνω ένας επιτυχημένος
μουσικός παραδοσιακής αραβικής μουσι-
κής, αλλά στην πορεία γνώρισα και μελέτη-
σα την τζαζ, οπότε υπό αυτή τη συνθήκη,
του περιέργου ονείρου να την πω, συνεχί-
ζω και πορεύομαι.

**Εκτός από εσένα και ο φίλτατος Γιαν
Γκαρμπάρεκ θα περάσει το φετινό κα-
λοκαίρι από την Αθήνα. Αναρωτιέμαι τι
θα γινόταν αν οι ημερομηνίες σας ήταν
με μία ή δυο μέρες απόσταση η μια με
την άλλη...** Καταλαβαίνω πού το πας και α-
ναμφίβολα από πλευράς μου θα καθόμουν
για να τον απολαύσω και γιατί όχι και για να
τζαμάρουμε, αν το επιθυμούσε.

**Αλήθεια πώς πρόεκυψε η συνεργασία
σας;** Εντελώς μα εντελώς τυχαία. Ήμασταν
στο Όσλο για να παίξουμε και την επόμενη
μέρα μπήκαμε παρέα στο στούντιο για να
παίξουμε μαζί και να ανταλλάξουμε ιδέες.
Μαζέψαμε υλικό που έγινε δίσκος αλλά και
μας οδήγησε σε μια κοινή περιοδεία. Φα-
νταστική εμπειρία.

Ανυπομονώ, έρχεται η στιγμή. Ω, κι εμείς,
Ηρώδειο! Δεν θέλω να το πάρεις για κλισέ,
αλλά ο τόπος για μένα είναι καταγιασμέ-
νος, οπότε να είσαι σίγουρος πως η νύχτα
θα είναι υπέροχη. **A**

**Info: Anouar Brahém Quartet, Ωδείο Ηρώ-
δου Αττικού, Πέμπτη 17 Ιουνίου, 21.00**

BRAHEM



SOLOUP Το '21 και η Πλατεία

Ο Αντώνης Νικολόπουλος μιλάει στην ATHENS VOICE για ένα από τα πιο φιλόδοξα project των τελευταίων χρόνων, το graphic novel «Η Μάχη της Πλατείας», που αναφέρεται στην Επανάσταση του 1821 Του ΓΙΩΡΓΟΥ ΦΛΩΡΑΚΗ



Soloup
«Μάχης της πλατείας»
εκδ. Ικαρος

— **Εκίνησα να παρακολουθώ τη δουλειά του Soloup** σποραδικά από την εποχή του «Ανθρωπόλυκου», στη Βαβέλ, πίσω στα τέλη της δεκαετίας του '80. Κάποια στιγμή τον συνάντησα κιόλας για κάποια υπόθεση που αφορούσε τις κοινές μας σπουδές, οπότε έχοντας εικόνα τόσο του ανθρώπου όσο και της δουλειάς του, μου ήταν πολύ ευκολότερο να κρατάω στο μυαλό μου τα πράγματα με τα οποία καταπιανόταν. Δεν είμαι ο ειδικός των κόμικς ή των graphic novels, έρχεται όμως η στιγμή που καταλαβαίνεις πότε κάποιος καλλιτέχνης δουλεύει τη ματιά του, προχωράει την τέχνη του, κάνει βήματα μπροστά. Το «Αϊβαλί» ήταν μια καταπληκτική δουλειά, πρωτόγνωρη για την Ελλάδα, βαθιά και ταυτόχρονα απολαυστική. Ο «Συλλέκτης», τα «Εξι Διγνήματα Για Έναν Κακό Λύκο» ήταν ένα από τα πολύ συγκινητικά κείμενα-έργα των τελευταίων χρόνων. Κι ύστερα, η «Μάχη της Πλατείας». Με μια ερευνητική ομάδα που αποτελούνταν από τις Νατάσα Καστρίτη, Ρεγγίνα Κατσιμάρδου και Παναγιώτα Παναρίτη και με την επιστημονική συμβολή της Εύης Σαμπανίκου. Ένα έργο που υποστηρίχτηκε από το Ελληνικό Ίδρυμα Έρευνας και Καινοτομίας (ΕΛ.ΙΔ.Ε.Κ.) στο πλαίσιο της 1ης προκήρυξης της δράσης «Επιστήμη και κοινωνία - 200 χρόνια από την Ελληνική Επανάσταση» και το Τμήμα Πολιτισμικής Τεχνολογίας κι Επικοινωνίας του Πανεπιστημίου Αιγαίου, ένα έργο που τελεί υπό

την αιγίδα του Εθνικού Ιστορικού Μουσείου (ΕΙΜ). Το πιο φιλόδοξο αλλά και το πιο απαιτητικό έργο για τον Soloup, το οποίο πηγαίνει καλά όχι μόνο ως έκδοση. Ήδη υπάρχει η ταινία-ντοκιμαντέρ του Μελέτη Μοίρα «21 - Η μάχη της πλατείας / Making of... behind the sketches» που θα παρουσιαστεί μαζί με το graphic novel στο 7ο Διεθνές Φεστιβάλ Πελοποννήσου στις 19 και τις 20 Ιουνίου, ενώ ετοιμάζεται και η ομώνυμη έκθεση που θα παρουσιαστεί στο Κτίριο της Παλαιάς Βουλής σύντομα. Μετά από περισσότερο από 25 χρόνια είχα τη χαρά να μιλήσω και πάλι με τον Soloup, τον Αντώνη Νικολόπουλο, κι αυτή τη φορά η συζήτηση αφορούσε αποκλειστικά την τέχνη του.

Γεια σου Αντώνη! Ας ξεκινήσουμε από την ιδιότητά σου, με την οποία θα ασχοληθούμε λιγότερο στη συζήτησή μας. Τι απαιτεί το να είσαι γελοιογράφος; Μολύβια, γόμες και το να μπορείς όλα αυτά που μας βάζουν να καταπιούμε αμάσητα, τον θυμό, τη στενοχώρια, τη μελαγχολία που σου βγαίνει απ' όσα φορτώνουν στις ζωές μας, να τα κάνεις χιούμορ.

Το ότι έχεις σπουδάσει Πολιτικές Επιστήμες σε βοηθάει στην πολιτική γελοιογραφία ή καμιά φορά σε δυσκολεύει κιόλας; Όχι, ίσα ίσα. Σίγουρα βοηθάει. Το χιούμορ είναι το ένα συστατικό της

γελοιογραφίας. Το άλλο είναι η κριτική ματιά. Το να μπορείς ν' αντιλαμβάνεσαι δηλαδή τη δομή των πραγμάτων. Τις συγκρούσεις, τα συμφέροντα πίσω από τα πολιτικά πρόσωπα της επικαιρότητας. Δεν αρκεί να σπας πλάκα με τους πολιτικούς. Μπορείς φυσικά να σατιρίζεις τις φιγούρες τους αλλά η σάτιρα δεν πρέπει να αφορά την προσωπική τους ζωή αλλά τις πολιτικές επιλογές και τις ιδέες που εκπροσωπούν. Και σε αυτό σίγουρα βοηθάει να έχεις μια βαθύτερη, πιο ειδική γνώση. Να προσπερνάς τις εντυπώσεις της επικαιρότητας και να σημαδεύεις μακρύτερα, στην ουσία των καταστάσεων.

Ποιες είναι οι διαφορές ανάμεσα στο να δουλεύεις πάνω σ' ένα χιουμοριστικό κι ένα μη χιουμοριστικό κόμικ; Ξεκίνησα στη «Βαβέλ» φτιάχνοντας χιουμοριστικά κόμικς. Τον «Ανθρωπόλυκο», τον «Μήτσο Κυκλάμινο». Τα περισσότερα χρόνια μου τα πέρασα φτιάχνοντας χιουμοριστικά κόμικς. Με μυτώνγκες σαν αυτή του Αστεριζ και βάζοντας τους ήρωες σε τρελές καταστάσεις όπως στις ιστορίες του Edika και του Cgump. Όμως δεν μπορείς όλα τα θέματα να τα κάνεις εικόνες και σκίτσα με τον ίδιο τρόπο. Πώς να μιλήσεις δηλαδή για την τραγική παγίδα που βιώνει ένας πατέρας καθώς αναζητά το παιδί του στον «Συλλέκτη» ή για τη Μικρασιατική καταστροφή στο «Αϊβαλί»; Μπορείς να τους σκιστάρεις με μυτώνγκες σαν του Αστεριζ; Το θέμα που καταπιάνεσαι είναι,



Ο ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΛΑΛΟΣ

μιλά για την πρόκληση του ΣΙΩΠΗΛΟΥ ΔΡΟΜΟΥ

Του ΝΙΚΟΥ ΠΑΠΑΝΗΛΙΟΥ



«Σιωπηλός Δρόμος» είναι η σειρά που οπωσδήποτε έχει συζητηθεί περισσότερο από κάθε άλλη στην Ελλάδα για το 2021. Ο «Νάσος Οικονομίδης», επικεφαλής των ερευνών, ή κατά τον κόσμο

Δημήτρης Λάλος, έχει ήδη κερδίσει το τηλεοπτικό κοινό, όμως πριν από την τηλεόραση είχε ήδη γράψει τα δικά του χιλιόμετρα στο θέατρο και τον κινηματογράφο. Ιδρυτικό μέλος του Θεάτρου Επί Κολωνών, μεταφραστής και ιδρυτής του Tempus Verum - Εν Αθήναις, ο Δημήτρης Λάλος έχει προλάβει να μετρήσει αρκετούς ρόλους πριν βρεθεί στο επίκεντρο της δραματικής σειράς του MEGA. Τον τελευταίο χρόνο πρωταγωνίστησε μαζί με την Πηνελόπη Τσιλίκα, λίγο πριν βρεθούν από κοινού στον «Σιωπηλό Δρόμο», και στη βραβευμένη ταινία της Τζάνις Ρφαηλίδου «Kala Azar», ενώ φέτος έγινε η μετάβαση στη μικρή οθόνη. Ο Δημήτρης Λάλος μας μίλησε για την καριέρα του, τον «Σιωπηλό Δρόμο» και όσα συνέβησαν φέτος στο χώρο του θεάτρου.

Μετά από μια καριέρα ετών στο θέατρο και τον κινηματογράφο ήρθε φέτος η ώρα της τηλεόρασης με την εξαιρετική παραγωγή του «Σιωπηλού Δρόμου».

Πώς ήταν η μετάβαση; Πράγματι, συνήθως μια μετάβαση είναι πάντα δύσκολη, αλλά στην περίπτωση αυτή δεν μπορώ να πω ότι δυσκολεύτηκε ιδιαίτερα διότι οι συνθήκες γυρίσματος ήταν άκρως κινηματογραφικές. Μακάρι να γίνουν και στο μέλλον τέτοιες δουλειές και περισσότεροι συνάδελφοί μου να έχουν την ευκαιρία να εργαστούν υπό αυτές τις συνθήκες.

Ήταν εύκολο το «ναι»; Τι σε εντυπωσίασε στο σενάριο; Η πλοκή και ο χαρακτήρας ήταν τα βασικά. Στη συνέχεια ήταν το είδος. Δηλαδή, ένα αστυνομικό θρίλερ, που είναι και από τα αγαπημένα μου.

Ποιο στοιχείο του χαρακτήρα αγάπησες; Ταυτίζεσαι σε κάποιο σημείο με τον ήρωά σου; Αγάπησα το στοιχείο του συναισθηματικού ρήγματος που φέρει ως άνθρωπος. Πάντα βρίσκω σημεία να ταυτιστώ με τους ήρωες που υποδύομαι γιατί πιστεύω πως έχουμε όλα τα στοιχεία μέσα μας, αν και σε διαφορετικό βαθμό, αναπτυγμένα.

Ο «Σιωπηλός Δρόμος» κερδίζει καθημερινά όλο και περισσότερους τηλεθεατές και όχι μόνο από το κοινό της ελληνικής τηλεόρασης. Γιατί αγκάλιασε τόσο νέος κόσμος τη σειρά; Σήμερα δεν υπάρχει μόνο η συμβατική τηλεόραση, φυσικά, αλλά και οι πλατφόρμες που προσελκύουν ένα τεράστιο κοινό και συνήθως νέους. Η σειρά αυτή, έχοντας μια αντίστοιχη αισθητική που πλησιάζει περισσότερο αυτές τις πλατφόρμες, προσελκύει και τέτοιο κοινό. Παράλληλα πιστεύω πως ο κόσμος περίμενε καιρό τώρα να δει μια ελληνική παραγωγή υψηλών προδιαγραφών που να σέβεται το κοινό.

Είναι αυτό το μέλλον των τηλεοπτικών σειρών, δηλαδή να πάμε στο μοντέλο των λίγων επεισοδίων; Τις προηγούμενες δεκαετίες κρίναμε την επιτυχία μιας ελληνικής σειράς από τη διάρκειά της. Δεν γνωρίζω αν είναι το μέλλον, αλλά θα είναι σίγουρα ένα βρόμετρο για το αν οι παραγωγοί θα επενδύσουν ξανά σε μια ακριβή παραγωγή λίγων επεισοδίων. Πράγματι, όμως, η ποσότητα πολλές φορές δεν μπορεί να συνάδει με την ποιότητα. Εν αναμονή...

Το θέατρο είναι κλειστό τον τελευταίο χρόνο και την ίδια περίοδο στην Ελλάδα πέρασε για πολλούς τη δυσκολότερη στιγμή της ιστορίας του. Οι καταγγελίες κακοποίησης και το ελληνικό #MeToo είχαν σημείο αιχμής τον πολιτισμό. Πώς έζησες όλη αυτή την περίοδο; Αρχικά να πω πως κατά τη γνώμη μου το θέατρο πέρασε μία από τις πιο λαμπρές περιόδους με την αποκαθήλωση των παλιών στερεοτυπικών συμπεριφορών. Το θέατρο έδειξε ακόμα μια φορά προς το φως κάνοντας την αρχή για να ξεκαθαρίσει η εργασιακή και σεξουαλική εκμετάλλευση.

Τι άλλο σου επιφυλάσσει το 2021; Ελπίζω, όχι μόνο για μένα, αλλά για ολόκληρο τον κόσμο, υγεία!

AUTONVOICE

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΟΣ ΘΩΜΑΣ Κ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

- 22. Smart EQ electric
- 24. Seat MÓ eScooter 125
- 26. Mazda MX-30
- 30. Skoda Enyaq
- 32. BMW iX3
- 34. Opel Mokka-e
- 35. Citroen C4 C-cross
- 38. Toyota RAV4 Hybrid
- 40. Hyundai Tucson
- 42. Ford Puma mHYB
- 46. Suzuki Ignis Hybrid
- 50. Dacia Sandero Streetway & Sandero Stepway
- 52. Peugeot i-Cockpit
- 54. Nissan Qashqai
- 56. Avis Leasing
- 60. Citroen C5 Aircross Plug-In Hybrid

ΣΤΗΛΕΣ

- 21. Θωμάς Κ. Ευθυμίου Editorial
- 25. Τα συνθετικά καύσιμα διεκδικούν εμπορικό ρόλο
- 28. Σώτη Τριανταφύλλου Το Ράλλυ Ακρόπολις «επέστρεψε»
- 36. Ελένη Χελιώτη Από τις άμαξες, στο κυκλοφοριακό χάος
- 44. Η βαρόνη των ράλλι, Ewy Ronqvist
- 48. Ανίτα Πασαλή Συνέντευξη με την Αιυτάρχη του Ράλλυ Ακρόπολις
- 51. Βίκυ Καλέση Ιδανική Πόλη. Ουτοπία ή Ευτοπία;
- 55. Αντώνης Αντωνίου Η σχέση των νέων με το αυτοκίνητο
- 58. Αυδία Αλικάκου Το σπάνιο Riva Aquarama 278 Lamborghini
- 61. Που πήγαν τα cabriolet αυτοκίνητα;
- 62. Κωνσταντίνος Λεμονής Καλοκαίρι! Το αυτοκίνητο και οι εκδρομές
- 64. Χρήστος Ζωτιάδης Η «εισβολή» των ηλεκτρικών ήχων στους αγώνες
- 65. Οι «Βολίδες της Διέπνης» έχουν γενέθλια



EDITORIAL

ON THE ROAD AGAIN

Οφείλουμε να διατηρήσουμε το αυτοκίνητο ως μέσο ελευθερίας και απόλαυσης



«Η ιδέα ότι το μέλλον είναι απρόβλεπτο, υπονομεύεται καθημερινά από την ευκολία με την οποία εξηγείται το παρελθόν» δήλωσε ο Daniel Kahneman, Ισραηλινός ψυχολόγος και οικονομολόγος, αξιολογημένος για το έργο του σχετικά με την ψυχολογία της κρίσης και της λήψης αποφάσεων, καθώς και τα οικονομικά συμπεριφοράς, για τα οποία του απονεμήθηκε το βραβείο Νόμπελ των Οικονομικών Επιστημών του 2002. Αν προσπαθήσουμε να αξιοποιήσουμε την παραπάνω φράση στο πεδίο της αυτοκίνησης, θα δούμε ότι πρέπει να επανεξετάσουμε τη βεβαιότητα που έχει δημιουργηθεί σχετικά με τη διατήρηση της εκπλήρωσης του βασικού, πανεθνικού στόχου της δημιουργίας του αυτοκινήτου: την ελευθερία μετακίνησης! Όσο έχουμε έτοιμες απαντήσεις για την «ενοχικότητα»

του αυτοκινήτου, για την «υπερβολική» χρήση του ή την «υπερεκτίμησή» του ως υλικό αγαθό, τόσο δημιουργούμε ένα μέλλον απόλυτα προβλέψιμο που αναμένεται να θέσει στεγανά, περιορισμούς, αλλά και «τιμωρητικότητα» της χρήσης του. Θέλουμε κάτι τέτοιο; Ας δράσουμε. Έχουμε λόγο. Και επιθυμίες.

Στο ένθετο αυτό δεν γράφουμε για «λαμαρίνες». Γράφουμε για ελκυστικά μέσα αξιοποίησης θεσμικών μας ελευθεριών. Σε διάφορες εκδοχές τους. Που συμβαίνει να αποτελούνται από υλικά που παράγει ο πλανήτης μας.

Στο σκίτσο, ο Ιταλός οδηγός αγώνων Piero Scotti (1909-1976) στον αγώνα Targa Florio του 1951 με μια Ferrari 125 Export Spider, έργο του Damien Charles, που φιλοτεχνεί και το εξώφυλλο της Α.Υ.



SMART EQ *for two* WE ARE ALL ELECTRIC!

Η αστική εξόρμηση γίνεται πλέον πιο εύκολα και πιο «πράσινα» από ποτέ με το αυτοκίνητο-ταυτότητα της πόλης: το **Smart EQ for two**

Της **Ελένης Χελιώτη**

Η αλήθεια είναι ότι όταν σκεφτόμαστε τον όρο «αυτοκίνητο πόλης», ένα αυτοκίνητο μας έρχεται στο μυαλό... Και αυτό δεν είναι άλλο από το Smart! Ένα μικρό, αλλά «μαγικό» όχημα το οποίο άλλαξε την προσέγγισή μας στο τι σημαίνει να κινείσαι με άνεση και πλήρη ελευθερία μέσα στην ενίοτε ασφυκτική μας Αθήνα. Ένα αυτοκίνητο του οποίου η εικόνα είναι πλέον άμεσα και ανεξίτηλα συνδεδεμένη με τη ζωή στην πόλη, τους γρήγορους ρυθμούς της, τους στενούς της δρόμους και την αστική εξόρμηση. Τώρα, όμως, η σύνδεση αυτή αποκτά και μία ακόμα πτυχή, καθότι τα νέας γενιάς For two και For four διατίθενται πλέον μόνο σε ηλεκτροκίνητες εκδόσεις καταργώντας τους κινητήρες εσωτερικής καύσης. Η αστική εξόρμηση, λοιπόν, γίνεται πιο εύκολα και πιο «πράσινα» από ποτέ!





ΤΟ SMART ΜΟΥ ΜΕ ΠΑΕΙ ΠΑΝΤΟΥ

Πείτε μου τι είναι σημαντικό για εσάς στην εύρεση αυτοκινήτου πόλης; Καλαισθησία; Ευελιξία; Ένα άκρως λειτουργικό περιβάλλον και κορυφαίες επιδόσεις στην κατηγορία του; Περιβαλλοντολογική ευαισθησία; Το Smart μου τα έχει όλα. Είτε κινούμαι στη γειτονιά μου και αράζω στα στέκια μου, είτε αποφασίζω να ανακαλύψω λίγο περισσότερο την τόσο πλούσια πόλη μου και ξεκινώ τα μικρά «ταξίδια» μεταξύ περιοχών, είτε λαχταρώ έναν καφέ στη θάλασσα, ένα φαγητό στα βόρεια προάστια με την «επάνω» παρέα μου, είτε την παράδοση του ιστορικού μας κέντρου στις ζηλευτές ανά τον κόσμο ταρατσες μας με θέα την Ακρόπολη, το Smart μου με πάει παντού. Ακόμα και τη νύχτα, το μικρό μου μαγικό Smart μου τα παρέχει όλα, 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.

Είναι όμως κάτι που παρέλειψα ε; Κάτι ύψιστης σημασίας... Και αυτό είναι η ασφάλεια, αυτή που μας επιτρέπει να απολαμβάνουμε όλα τα υπόλοιπα χωρίς καν να το σκεφτόμαστε. Αυτός είναι ο σκοπός! Εκτός από τους αερόσακους οδηγού

και συνοδηγού, όλα τα νέα μοντέλα smart διαθέτουν επίσης αερόσακους γονάτων για τον οδηγό, δύο αερόσακους λεκάνης/θώρακα στις πλάτες καθισμάτων οδηγού και συνοδηγού, αερόσακους κεφαλής στην επένδυση πόρτας και ενεργή υποβοήθηση πέδησης.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Ξέρω, ξέρω, το πρώτο που θα με ρωτήσετε είναι πόσο δύσκολη ή χρονοβόρα είναι η διαδικασία φόρτισης για το Smart μου, αλλά και εκεί θα σας «απογοτεύσω»... Τα νέο μου smart μπορεί να φορτιστεί και με ταχυφορτιστή 22 kWh που επιτρέπει 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. Μην ξεχνάμε όμως ότι εναλλακτικά είναι διαθέσιμο και το οικιακό wallbox των 4,6 kW που μπορεί να φορτίσει από 10-80% σε τρεις ώρες. Ορίστε. Σας τα 'πα! No muss, no fuss.

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

Το, αμιγώς ηλεκτροκίνητο, smart κινεί ένας ηλε-

Ένα αυτοκίνητο του οποίου η εικόνα είναι πλέον άμεσα και ανεξίτηλα συνδεδεμένη με τη ζωή στην πόλη, τους γρήγορους ρυθμούς της, τους στενούς της δρόμους και την αστική εξόρμηση

κτροκινητήρας μέγιστης απόδοσης 82 ίππων (60 kW) και ροπής 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 for two έχει κατανάλωση ρεύματος σε μικτό κύκλο: 19,3-17,0 kWh/100 χλμ. και εκπομπές CO2 σε μικτό κύκλο: 0 γρ./χλμ.

ΠΗΓΑΙΝΕ ΜΕ ΤΟ ΠΕΥΜΑ!

Ο εξυπνότερος τρόπος μετακίνησης είναι εδώ, μια και μπορείτε να αποκτήσετε το νέο Smart EQ for two με άτοκο χρηματοδοτικό πρόγραμμα και να επωφεληθείτε από τις παροχές του. Πλέον γίνεται δικό σας με 239€/μήνα, ελάχιστο όφελος 5.500€, προκαταβολή 8.135€ και πρόσβαση στις eReady Υπηρεσίες για να οδηγείτε έξυπνα στην πόλη! Ενημερωτικά οι τιμές για το for two αρχίζουν από τα 24.990 ευρώ. Η δε ισχύς της μπαταρίας είναι εξασφαλισμένη για 8 χρόνια ή 100.000 χλμ. χάρη στο πιστοποιητικό μπαταρίας. ●



SEAT MÓ eSCOOTER 125

Νέες λύσεις αστικής κινητικότητας

Με το σύνθημα «Φροντίζουμε το περιβάλλον, την πόλη και τους ανθρώπους» ξεκίνησε η πορεία του πρώτου 100% ηλεκτρικού σκούτερ της SEAT

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Οι σύγχρονες πόλεις, ανεξάρτητα από τον αριθμό των κατοίκων της, βρίσκονται πλέον σε οριακό σημείο στη διαχείριση των τροχοφόρων οχημάτων στις γεωγραφικές συντεταγμένες τους. Ιδιωτικά επιβατηγά αυτοκίνητα, στόλοι μεταφοράς εμπορευμάτων, αστικές επιγείες συγκοινωνίες είναι μόνο ένα τρίπτυχο που καθιστά τη μετακίνηση στα αστικά κέντρα προβληματική. Αν σε αυτά προσθέσουμε τη ρύπανση, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και την ολοένα και πιο έντονη απουσία ικανών parking, αντιλαμβανόμαστε τις συνθήκες που όλοι μας με τον ένα ή άλλο τρόπο βιώνουμε. Σε μία εποχή δε που αναγκαστικά ο άνθρωπος από οδηγός ή αναβάτης μετατρέπεται σε «mover», η λύση των ευέλικτων σκούτερ μοιάζει μονόδρομος.

ΤΑ ΝΕΑ ΔΕΔΟΜΕΝΑ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

Τι είναι όμως αυτό που αποτέλεσε ερέθισμα για τη SEAT προκειμένου να επενδύσει με σπουδή στη δημιουργία του ΜΟ eScooter 125; Μία σύγχρονη μελέτη που καταδεικνύει με τον πιο κατηγορηματικό τρόπο το πώς αλλάζει η παγκόσμια αγορά στην κινητικότητα. Δείτε κάτι: Ολοένα και λιγότεροι κάτοικοι στην Ευρώπη γίνονται νέοι αγοραστές αυτοκινήτων και αποκτούν δίπλωμα οδήγησης σε ηλικία κάτω των 35 ετών. Μία μείωση σε σχέση με το, όχι μακρινό παρελθόν, της τάξης του 50%! Παράλληλα η ηλικία απόκτησης πρώτου αυτοκινήτου έχει ανέβει από τα 33 χρόνια στα 38, ενώ η μέση ηλικία απόκτησης αυτοκινήτου στην ΕΕ είναι τα 45 χρόνια... Κάτι που είναι αποτέλεσμα των παραπάνω δεδομένων αλλά και μία συνέπεια της οικονομικής κρίσης στην αρχή της προηγούμενης δεκαετίας.

AT A GLANCE

Η SEAT ΜΟ, η επιχειρηματική δραστηριότητα της Seat δεσμευμένη στην αστική κινητικότητα, συνεχίζει σταθερά το σχέδιο διεθνοποίησής της, προκειμένου να συμβάλει στη βελτίωση της ποιότητας ζωής στις πόλεις, χάρη στα οχήματα μικροκινητικότητας, 100% ηλεκτρικά, αθόρυβα και χωρίς ρύπανση. Τα χαρακτηριστικά του SEAT ΜΟ eScooter 125 που με μια ματιά ακριβώς μας δίνουν και την ταυτότητά του είναι τα εξής: με την πρωτοποριακή επιλογή της αφαιρούμενης μπαταρίας είναι έτοιμο για το μέλλον της βιώσιμης κινητικότητας, όντας 100% ηλεκτρικό, διατίθεται με τρία οδηγικά προφίλ Eco, City και Sport, επιταχύνει από 0-50 χλμ./ώρα σε μόλις 3,9", διαθέτει επαρκή χώρο για δύο κράνη, είναι πλήρως συνδεδεμένο μέσω Bluetooth + app, ενώ διαθέτει και όπισθεν για να κάνει τη ζωή μας ακόμα πιο εύκολη στο αστικό περιβάλλον.



Η ΠΡΩΤΟΠΟΡΙΑΚΗ ΑΦΑΙΡΟΥΜΕΝΗ ΜΠΑΤΑΡΙΑ

Η αφαιρούμενη –μάλιστα διατιθέμενη με ειδικό μικροτρέπλερ μεταφοράς!– μπαταρία των 5kWh και βάρους σαράντα κιλών δίνει αυτονομία 137 χλμ. ενώ το σύνολο επιτυγχάνει τελική ταχύτητα 95 χλμ./ώρα. Η μπαταρία είναι ασφαλής στη χρήση της σε όλα τα στάδια (φόρτιση, μεταφορά, τοποθέτηση και χρήση), είναι αδιάβροχη, μπορεί να τη φορτίσετε σε κάθε διαθέσιμο σημείο σε οικιακή ή δημόσια πρίζα, ενώ σας παρέχεται με DC/AC Converter για οικιακή χρήση.

ΑΠΟ ΤΗ ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ ΣΤΗΝ ΑΣΤΥΠΑΛΑΙΑ

Η Βαρκελώνη είναι το εργαστήριο δοκιμών της SEAT ΜΟ, όπου έχουν σχεδιαστεί όλες οι λύσεις που θα φτάσουν τώρα και στις κύριες ευρωπαϊκές πόλεις.

Στην Αστυπάλαια παρουσιάστηκαν πρόσφατα οι δυνατότητες του ηλεκτρικού eScooter 125 με το οποίο η SEAT συμμετέχει στο συγκεκριμένο project, που σκοπό έχει να την καταστήσει ως το πρώτο «έξυπνο» και «πράσινο» νησί της Μεσογείου

Μία από αυτές βρίσκεται στον ελληνικό χώρο όπου τα SEAT ΜΟ θα προσφέρουν λύσεις μικροκινητικότητας στα πλαίσια του διεθνούς project του Ομίλου Volkswagen για τη μετατροπή της Αστυπάλαιας σε ένα νησί απαλλαγμένο από ανθρακούχες πηγές, βιώσιμο, ηλεκτρικό, με έξυπνες μεταφορές. Στο πανέμορφο νησί των Δωδεκανήσων, παρουσιάστηκαν πρόσφατα οι δυνατότητες του ηλεκτρικού eScooter 125 με το οποίο συμμετέχει στο συγκεκριμένο project, που σκοπό έχει να καταστήσει την Αστυπάλαια ως το πρώτο «έξυπνο» και «πράσινο» νησί της Μεσογείου.

Την εκδήλωση τίμησαν μεταξύ άλλων με την παρουσία τους ο Πρωθυπουργός Κυριάκος Μητσοτάκης, ο Πρόεδρος του Volkswagen Group Herbert Diess κ.ά. ενώ κατά της διάρκεια της εκδήλωσης παραδόθηκε για χρήση από τις τοπικές αρχές το πρώτο ηλεκτρικό e-Scooter 125 ανάμεσα στα υπόλοιπα ηλεκτρικά οχήματα δωρεάς του Volkswagen Group και τις προσεχείς ημέρες θα ακολουθήσει και η παράδοση 2 επιπλέον Scooters SEAT ΜΟ για χρήση από την Ελληνική Αστυνομία στο νησί.

Την εταιρεία εκπροσώπησε στην εκδήλωση ο Lucas Casasnovas, Διευθύνων Σύμβουλος της SEAT ΜΟ, που είχε την ευκαιρία να παρουσιάσει στους υψηλούς καλεσμένους το eScooter 125, οι οποίοι εξέφρασαν τις θετικές τους εντυπώσεις για τις δυνατότητές του και ιδιαίτερα για την ευκολία που προσφέρει στη φόρτισή του η αποσπώμενη μπαταρία των 5,6 kWh, η οποία του χαρίζει μέγιστη αυτονομία κίνησης έως 137 χλμ. για κάθε κύκλο φόρτισης.

ΤΙΜΗ

Η αγορά του SEAT ΜΟ eScooter 125 προμοδοτείται από το πρόγραμμα «Κινούμαι ηλεκτρικά» με 800 ευρώ. Οι τιμές του έχουν καθοριστεί στις 5.990 ευρώ (Oxygen White) και 6.090 ευρώ (Daring Red, Dark Aluminum). Να σημειώσουμε εδώ ότι η αγορά των SEAT ΜΟ eScooter 125 μπορεί να γίνει με χρηματοδότηση μέσω Volkswagen Financial Services με επιτόκιο 6,9% (+εισφορά 0,6%), ελάχιστη προκαταβολή 0% και διάρκεια 12-60 μήνες. ●



Ώσχετα με τι θα κινούνται τα αυτοκίνητα του μέλλοντος, βενζίνη, πετρέλαιο, υγραέριο ή φυσικό αέριο, υδρογόνο, ηλεκτρισμό, συνθετικά καύσιμα κ.ά. θα πρέπει να εξυπηρετούν τις δύο θεμελιώδεις αρχές της αυτοκίνησης: Ελευθερία μετακίνησης και ευκολία στην απόκτησή τους.

Πραγματικά, αναλογιστείτε... Εάν σας ρωτούσαν σήμερα πώς φαντάζεστε την αυτοκίνηση του μέλλοντος σε επίπεδο ενεργειακών μονάδων και πρώτης ύλης για τη λειτουργία τους, οι απαντήσεις θα ήταν συγκεχυμένες. Τα όσα σας βομβαρδίζουν σχεδόν καθημερινά οι διαφημίσεις στην τηλεόραση, τα όσα «αποκλειστικά» σας μεταφέρουν τα διεθνή και εγχώρια διαδικτυακά μέσα, τα έντυπα ή και τα ραδιοφωνα, σχετικά με το μέλλον της αυτοκίνησης, θα διαπιστώσετε ότι δεν έχουν καμία σχέση με μία ακριβή, δομημένη και το κυριότερο καμία κοινή παράμετρο. Έτσι αν κάποιος θελήσει να δει κάτω από μία γενική προσέγγιση την όλη υπόθεση θα μπορούσε να δει –σχετικά– καθαρά τα εξής.

Το γαλλογερμανικοσουηδικό μέτωπο «δείχνει» την ηλεκτροκίνηση (EV - Electric Vehicle), το ιαπωνικό αντίστοιχα «δείχνει» την υβριδική τεχνολογία και τα εναλλακτικά καύσιμα και το αντίστοιχο κορεατικό ακροβατεί ανάμεσα στις δύο τάσεις καραδοκώντας για την επόμενη κίνησή του. Προφανώς το κάθε μέτωπο, άσχετα από την επιλογή του να διαφημίσει ότι εκπροσωπεί το μέλλον, δεν παύει να παράγει και συμβατικά αφ' ενός ή αμιγώς ηλεκτρικά αυτοκίνητα αφ' ετέρου με γνώμονα ότι δεν πρέπει να «εγκαταλείψει» ένα μεγάλο αγοραστικό κοινό σε παγκόσμιο επίπεδο, το οποίο συνεχίζει να επιλέγει τα επόμενα αυτοκίνητά του με συμβατικούς κινητήρες.

Προφανώς, οι λόγοι που ο κάθε κατασκευαστής επιλέγει να προβάλλει τη δική του προσέγγιση ως δυνάμει σωστή, δεν είναι άλλοι από το να διασφαλίσει προς όφελός του την αγοραστική επιλογή του κοινού. Έτσι, «για εμένα» το μέλλον είναι ηλεκτροκίνητο, «για τον δίπλα μου» το μέλλον είναι το υδρογόνο, για τον «παραδίπλα» το μέλλον είναι οι υβριδικές τεχνολογίες, ενώ για τον «παραπέρα» το μέλλον είναι τα συνθετικά καύσιμα. Στις παραπάνω τέσσερις κατηγορίες, ας προσθέσουμε και τις ψυχραιμες φωνές που μιλάνε για συνδυαστική χρήση των

ανωτέρω τεχνολογιών, ανάλογα πάντα με τη γεωγραφική, οικονομική αλλά και πολιτισμική ζώνη κάθε αγοράς!

Η ΑΛΗΘΕΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΤΟΥ ΜΕΛΛΟΝΤΟΣ

Και κάπως έτσι, ιδρύθηκε η eFuel Alliance προκειμένου να δημιουργήσει μια εναλλακτική λύση στην τεχνολογία ηλεκτροδότησης. Η συμμαχία συγκεντρώνει οργανισμούς και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη που υποστηρίζουν την καθιέρωση και την προώθηση καυσίμων και υδρογόνου ουδέτερου CO2 ως αξιόπιστων προϊόντων που συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών στον τομέα των μεταφορών. Είναι ένα παράδειγμα ενός οργανισμού που αναζητά άλλες μεθόδους για ένα μέλλον μηδενικού άνθρακα. Υπάρχουν διάφοροι στόχοι για την απαγόρευση νέων κινητήρων εσωτερικής καύσης (ICE) και υβριδικών οχημάτων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Ακόμη και με αυτές τις αλλαγές, όμως, εκατομμύρια παλαιότερα οχήματα θα συνεχίσουν να βρίσκονται στους δρόμους για τις επόμενες δεκαετίες. Τα ηλεκτρονικά καύσιμα είναι συνθετικά και κατασκευάζονται χρησιμοποιώντας ανανεώσιμες πηγές ενέργειας. Συνδυάζουν το CO2 και το υδρογόνο καθιστώντας τους μια βιώσιμη και φιλική προς το περιβάλλον εναλλακτική λύση στα παραδοσιακά ορυκτά καύσιμα. Είναι επίσης γνωστά ως καύσιμα «drop-in», καθώς μπορούν να χρησιμοποιηθούν με συμβατικές μονάδες ICE (Internal Combustion Engine). Έτσι, αντί αφορισμού, χρειάζεται λοιπόν μια προσέγγιση πολλαπλών λύσεων, επιτρέποντας σε αυτά τα παλαιότερα οχήματα να μειώσουν τη συμβολή τους στις επιβλαβείς εκπομπές. Η καθιέρωση ηλεκτρονικών καυσίμων μηδενικού άνθρακα θα μπορούσε επίσης να βοηθήσει την αγορά εφοδιαστικής αλυσίδας, όπου οι κρίσιμες για τον χρόνο παραδόσεις και τα ταξίδια μεγάλων αποστάσεων δεν ταιριάζουν με τις τρέχουσες τεχνολογίες ηλεκτροδότησης.

Μαζί με τη Συμμαχία eFuel και τα μέλη της, η Mazda, που από την αρχή προσχώρησε σε αυτήν, υποστηρίζει τη δημιουργία ενός μηχανισμού που θα λαμβάνει υπόψη τη συμβολή των

ανανεώσιμων καυσίμων και των καυσίμων χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (1) στη μείωση των εκπομπών ρύπων από τα επιβατικά αυτοκίνητα, και θα συμβάλει στη διαδικασία λήψης αποφάσεων, τη στιγμή που η ΕΕ επανεξετάζει τη νομοθεσία για το κλίμα. Σχολιάζοντας την απόφαση να γίνει ο πρώτος κατασκευαστής που θα λάβει μέρος σε αυτή τη Συμμαχία, ο Wojciech Halarewicz, Vice President Communications & Public Affairs της Mazda Motor Europe GmbH, δήλωσε: «Ως βιομηχανία πρέπει να μειώσουμε όσο το δυνατόν περισσότερο τις εκπομπές. Και για να το πετύχουμε αυτό, δεν πρέπει να αγνοήσουμε καμία από τις διαθέσιμες μεθόδους που έχουμε στη διάθεσή μας. Οι εκπομπές των αερίων του θερμοκηπίου και η αλλαγή του κλίματος είναι, από τη φύση τους, ένα παγκόσμιο και περιπλοκό ζήτημα που απαιτεί μία ολοκληρωμένη προσέγγιση. Όλοι οι τομείς και οι βιομηχανίες πρέπει να διαδραματίσουν τον ρόλο τους και, πάνω απ' όλα, πρέπει να έχουν την ευκαιρία να μοιραστούν οποιεσδήποτε θετικές επιλογές για την επίτευξη των κλιματικών στόχων».

Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ZERO PETROLEUM

Ο πρώην επικεφαλής ομάδων της Formula 1 Paddy Lowe έχει μία ενδιαφέρουσα τοποθέτηση για τη χρήση των ενεργειακών πηγών στην αυτοκίνηση και στους αγώνες αυτοκινήτου γενικότερα.

Ένας άνθρωπος που καθ' όλη τη διάρκεια της καριέρας του πέτυχε με σιδηρόποτε ασχολήθηκε στον χώρο του μηχανοκίνητου αθλητισμού. Από το ότι βοήθησε τον Nigel Mansell να φτάσει στο παγκόσμιο πρωτάθλημά του πριν από 29 χρόνια έως την καθολική επικράτηση του Lewis Hamilton στην κυριαρχία της Mercedes-Benz στην F1 στην υβριδική εποχή της, ο Lowe είναι ειδικός για τη μετατροπή της καινοτομίας και της προοπτικής σκέψης σε νίκη. Τώρα, προτείνει συνθετικά καύσιμα ως μέρος του κα-

θαρότερου μέλλοντος της αυτοκινητοβιομηχανίας. Ο Lowe ξεκίνησε μια νέα πρόκληση που θα μπορούσε να είναι μετασχηματιστική για το περιβάλλον καθώς και για τις αεροπορικές, μεταφορές, γεωργικές και μηχανοκίνητες αθλητικές βιομηχανίες. Η νέα του επιχείρηση, Zero Petroleum, επικεντρώνεται στη δημιουργία πηγών συνθετικών καυσίμων.

«Η ανάγκη απομάκρυνσης από τα ορυκτά καύσιμα δεν ήταν ποτέ πιο

ξεκάθαρη», λέει ο Lowe. «Βρισκόμαστε σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης για το κλίμα. Τα ηλεκτρικά οχήματα είναι φανταστικά για πολλές περιπτώσεις όπου το βάρος και η αντοχή δεν είναι επιτακτικές επιδόσεις. Ωστόσο, η χαμηλή ενεργειακή πυκνότητα μπαταριών σε σύγκριση με τα υγρά καύσιμα πετρελαίου (βενζίνη, κηροζίνη, ντίζελ) σημαίνει ότι υπάρχουν πολλές εφαρμογές όπου η ηλεκτρική ενέργεια δεν είναι επιλογή και δεν θα είναι στο άμεσο μέλλον. Το καύσιμο που θα παράγουμε θα επιτρέψει στα οχήματα να λειτουργούν χωρίς καμία τροποποίηση του κινητήρα, δημιουργώντας μια τέλεια πηγή ενέργειας καθαρού άνθρακα για τις βιομηχανίες μεταφορών, μηχανοκίνητων σπορ και κλασικών αυτοκινήτων. Τα πλεονεκτήματα της Zero Petroleum έγκειται στην ευκολία εφαρμογής τους. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν σε κινητήρες καύσης και υβριδικά plug-in και μπορούν να κάνουν χρήση του υπάρχοντος δικτύου πρατηρίων βενζίνης».

Ο Lowe αναφέρει παραδείγματα όπως τον μηχανοκίνητο αθλητισμό, όπου απαιτείται υψηλή ισχύς για αρκετές ώρες και οχήματα μεγάλου βάρους, όπως αγροτικά μηχανήματα και αεροσκάφη μεγάλων αποστάσεων, όπου το βάρος και το μέγεθος των μπαταριών απλά δεν είναι βιώσιμο. Ορισμένα κορυφαία πρωταθλήματα μηχανοκίνητου αθλητισμού έχουν ήδη συμπεριλάβει βιώσιμα καύσιμα στους μελλοντικούς τους οδικούς χάρτες, όπως η Formula 1, το WRC, και το WTCR - FIA World Touring Car Cup. **A**

Η ΠΡΟΚΛΗΣΗ των συνθετικών καυσίμων

Ασχέτως από την τάση καθολικής επιβολής των **ηλεκτροκίνητων οχημάτων**, η ανάγκη μελλοντικής συνύπαρξής τους με τα αντίστοιχα συμβατικά, δείχνει να είναι το πραγματικό μέλλον

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



MAZDA MX-30 Ένα ηλεκτρικό αυτοκίνητο και για τον οδηγό και για το περιβάλλον

Όντας το πρώτο ηλεκτρικό μοντέλο (EV) παραγωγής της **Mazda**, το **MX-30** είναι ένα αυτοκίνητο που αντιπροσωπεύει ένα νέο κεφάλαιο στην ιστορία της

Του Θωμά Κ. Ευθυμίου

Αν και η ιστορία της **Mazda** μας δείχνει ότι το πρόθεμα **MX** παραπέμπει ουσιαστικά στο roadster με τις καλύτερες πωλήσεις στον κόσμο, το **MX-5**, στην πραγματικότητα έχει χρησιμοποιηθεί περισσότερες από δώδεκα φορές σε μια ευρεία γκάμα μοντέλων παραγωγής και αγωνιστικών της **Mazda**.

Τα μοντέλα αυτά μοιράζονται το πρόθεμα **MX** επειδή όλα έχουν απαντήσει στην πρόκληση να δημιουργήσουν και να παραδώσουν νέες αξίες, χωρίς να περιορίζονται από συμβατικότητες, ανεξάρτητα από τον τύπο του οχήματος. Και για να έρθουμε στο σήμερα, το **MX-30** διατηρώντας τις όμορφες και προσεκτικά μελετημένες φόρμες του Kodo design, το στίλ του αντλεί την έμπνευσή του από το «Human Modern» concept, ακολουθώντας την κατεύθυνση ενός ακόμα πιο εκφραστικού σχεδιασμού που εστιάζει στην ανάδειξη αξιών και νέου lifestyle, περιλαμβάνοντας ταυτόχρονα πολλές πρωτόγνωρες σχεδιαστικές προσεγγίσεις. Το εξωτερικό είναι απίστευτα απλό για να τονίσει την ομορφιά του, σύμφωνα με τους σχεδιαστές του, «ένα κομμάτι μέταλλο», ενώ οι αντικριστά ανοιγόμενες (freestyle) πόρτες και οι μεγάλες γυάλινες επιφάνειες αντανakλούν την αίσθηση της άνετης, ευάερης και ευρύχωρης καμπίνας.

Το εσωτερικό σχεδιάστηκε με γνώμονα να προσφέρει στους επιβάτες του την αίσθηση ότι βρίσκονται σε ένα περιβάλλον «απλωσιάς». Και το πέτυχε, και, με το «διαμπερές» σκηνικό της καμπίνας!

Η σχεδιαστική ομάδα έδωσε ιδιαίτερη προσοχή όχι μόνο στην επιλογή των καλύτερων υλικών για την καμπίνα, αλλά και στην τέλεια εμφάνισή τους. Η αιωρούμενη κεντρική κονσόλα και τα μοναδικά υλικά έχουν σχεδιαστεί με σκοπό τη μικρότερη δυνατή επίπτωση στο περιβάλλον. Για παράδειγμα, η επένδυση από παραδοσιακό φελλό που χρησιμοποιήθηκε στην κεντρική κονσόλα, τονίζει ακόμα περισσότερο τη ζεστασιά του συγκεκριμένου υλικού. Για πρώτη φορά σε ένα **Mazda**, το **MX-30** υιοθετεί πίνακα ελέγχου κλιματισμού με οθόνη αφής 7" χαμηλά

στην κεντρική κονσόλα. Το αυτοκίνητο διαθέτει επίσης, σαν στάνταρ, οθόνη HUD (Head Up Display) που προβάλλει μπροστά από το παρμπρίζ όλες τις σχετικές πληροφορίες οδήγησης, ενώ εφοδιάζεται με οθόνη 8.8", στο κέντρο του ταμπλό, ενώ μέσω της εφαρμογής MyMazda από το smartphone σας έχετε πλήρη συνδεσιμότητα. Τέλος, ο χώρος αποσκευών είναι χωρητικότητας 366 λίτρων, ενώ ένας πρόσθετος αποθηκευτικός χώρος κάτω από το πάτωμα προσφέρει μία επιπλέον δυνατότητα φύλαξης μικροαντικειμένων.



Το χαρακτηριστικό περιβάλλον οδήγησης της **Mazda** βρίσκεται στην καρδιά κάθε μοντέλου, βασισμένο σε ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό για την επίτευξη της τέλει εργονομίας και της εύκολης επικοινωνίας ανθρώπου-μηχανής



ΓΕΝΙΚΕΥΜΕΝΗ ΟΔΗΓΙΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Στόχος της **Mazda** είναι να εμπλουτίσει τη ζωή των ανθρώπων μέσω της χρήσης και της οδηγικής εμπειρίας που προσφέρει στα μοντέλα της. Έτσι το **MX-30** εισάγει μία νέα τεχνολογία ηλεκτροκίνησης, που η **Mazda** ονομάζει e-Skyactiv. Με μέγιστη ισχύ που φτάνει τους 145 ίππους και μέγιστη ροπή 270,9 Nm, το προσθιοκίνητο **MX-30** επιταχύνει από τα 0-100 χλμ./ώρα σε 9.7". Το σύστημα μετάδοσης του **Mazda MX-30** διαθέτει ηλεκτρονικό κιβώτιο για τις αλλαγές ταχυτήτων που χρησιμοποιεί τον ίδιο σχεδιασμό με τα συμβατικά αυτόματα κιβώτια ταχυτήτων (AT) της εταιρείας, με τις θέσεις P, R, N, D, καθιστώντας πιο εύκολη για τον οδηγό την αναγνώριση της σχέσης με την οποία κινείται το αυτοκίνητο, σε κάθε στιγμή.

Με κατανάλωση 19kWh/100 χλμ. (0 εκπομπές CO2, συνδυασμένος κύκλος WLTP), η μπαταρία ιόντων λιθίου ισχύος 35.5kWh του συστήματος κίνησης e-Skyactiv του **MX-30**, επιτυγχάνει αυτονομία 200 χλμ., τιμή που καλύπτει τον Μ.Ο. των 48 χλμ. ημερησίως, της πλειοψηφίας των Ευρωπαίων οδηγών, ενώ το σύστημα e-Skyactiv μπορεί να φορτιστεί μέσω παροχής εναλλασόμενου ρεύματος (AC) με ισχύ έως 6.6kW, ή μέσω ταχυφορτιστή με συνεχές ρεύμα (DC).

Η **Mazda** έχει αναπτύξει τη δική της ξεχωριστή λύση στον τομέα του γκαζιού (Motor Pedal) για το **MX-30**, μια εξέλιξη του παραδοσιακού πεντάλ γκαζιού που μειώνει τον χρόνο απόκρισης του αυτοκινήτου, στις εντολές του οδηγού. Επιπλέον, σε ό,τι αφορά τον ήχο, μέσα από το ηχοσύστημα του αυτοκινήτου παρέχεται μία ακουστική αίσθηση της ροπής του ηλεκτροκίνητου. Το **MX-30** είναι επίσης εξοπλισμένο με πτερύγια αλλαγής ταχυτήτων στο τιμόνι για να τονώσει ακόμα περισσότερο την απόλαυση της ηλεκτρικής οδήγησης.

Το σύνολο των εξελιγμένων τεχνολογιών ασφαλείας i-Activsense του **MX-30** έχει εμπλουτιστεί με νέες λειτουργίες, όπως το έξυπνο σύστημα υποβοήθησης πέδησης (Smart Brake Support-SBS) που προλαμβάνει τον κίνδυνο σύγκρουσης σε διασταυρώσεις, και η τεχνολογία διατήρησης της λωρίδας κυκλοφορίας που σχεδιάστηκε για να διατηρεί την πορεία του αυτοκινήτου στις στροφές ή σε δρόμο με δυσδιάκριτα όρια ή ακόμα και χωρίς καθόλου διαγραμμίσεις. Παρά την υιοθέτηση των αντικριστών θυρών χωρίς μεσαία κολώνα, το αμάξωμα του **MX-30** διαθέτει υψηλό βαθμό ακαμψίας με σημεία απορρόφησης ενεργείας για εξαιρετικές επιδόσεις παθητικής ασφάλειας. Οι τεχνικοί της **Mazda** έχουν ενσωματώσει στο αυτοκίνητο τις πιο πρόσφατες τεχνολογίες, μεταξύ αυτών και μία εξαιρετικά μελετημένη σχεδίαση του πλαισίου, ώστε να προστατεύεται αποτελεσματικά η μπαταρία υψηλής τάσεως.

ΤΙΜΗ

Η τιμή για το **MX-30/e-Skyactiv/GT** αρχίζει από τις 33.043 ευρώ, με κρατική επιδότηση. ●



208

ΓΝΩΡΙΣΤΕ ΤΙΣ ΝΕΕΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ **SMART DIVERSITY**
ΜΕ ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ, ΒΕΝΖΙΝΗΣ Ή
100% ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ!



SMART DIVERSITY

Η επιλογή είναι δική σας

ΑΝΕΣΗ

3D i-Cockpit®
8-τάχυτο αυτόματο κιβώτιο
Smartphone Connectivity
Keyless Entry

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Ημι-αυτόνομη οδήγηση II
Active Cruise Control
Κάμερα οπισθοπορείας

ΚΙΝΗΤΗΡΕΣ

Full Electric
Diesel
Βενζίνη

ΕΠΙΣΗΜΟ ΔΙΚΤΥΟ PEUGEOT: ΑΤΤΙΚΗ / ΑΥΤΟ ΜΠΕΣΙΚΟΣ ΙΩΝΙΣΙΑ - ΓΚΑΛΛΟ ΝΕΑ ΧΑΛΚΙΔΙΚΗ & ΑΣΤΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΑΥΤΟΟΝΕ ΜΑΡΟΥΣΙ - AVENUE ΚΑΛΛΙΔΙΑΝΤΣΗΣ ΓΛΥΦΑΔΑ & ΑΛΙΜΟΣ - ΚΟΥΤΛΑΣ CARS ΜΟΝΟΧΑΤΟ - RIVIERE ΧΑΝΙΑΔΑΚΗΣ ΑΘΗΝΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ / ΑΔΑΜΙΔΗΣ ΚΑΛΟΧΩΡΙ - ΓΙΑΝΝΙΝΗΣ ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ & ΠΥΛΑΙΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ / ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΤΖΗΜΟΠΟΥΛΟΣ ΚΟΖΑΝΗ - ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΣΕΡΡΕΣ - TRADE CAR ΒΟΓΙΑΤΣΑΚΗΣ & ΧΑΤΣΗΛΑΖΑΡΙΔΗΣ ΔΡΑΜΑ - ΑΦΟΙ ΙΩΑΝΝΙΔΗ ΚΑΒΑΛΑ - ΚΑΡΑΤΣΟΡΗΣ ΓΙΑΝΝΙΤΣΑ - ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ / ΑΥΤΟ ΚΥΡΚΑΣ ΚΟΡΥΝΘΟΣ - ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΡΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑ - ΚΑΝΙΣΤΡΑΣ ΠΑΤΡΑ - ΛΟΥΜΠΗΣ ΠΥΡΙΟΣ - ΚΟΥΡΤΗΣ ΑΙΓΙΟΣ ΣΤΕΡΕΑ / ΚΑΤΣΑΝΑΚΗΣ ΨΑΧΜΑΛΕΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ - ΑΥΤΟΚΑΡ ΚΑΡΕΛΛΗΣ ΛΑΜΙΑ - ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΛΙΒΑΔΕΙΑ - ΘΕΣΣΑΛΙΑ / ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΔΟΥ ΒΟΛΟΣ - ΘΕΜΕΛΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑ - ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΛΑΡΝΑ - ΣΙΩΚΗΣ ΤΡΙΚΑΛΑ - ΗΠΕΙΡΟΣ / CITY CARS ΙΩΑΝΝΙΝΑ - ΧΡΗΣΤΟΦΙΔΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΑΙΓΑΙΟ / ΠΑΡΑΣΚΕΥΑ ΡΟΔΟΣ - ΜΥΡΣΙΝΙΑΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΚΑΤΣΙΟΥΡΗΣ ΣΑΜΟΣ - ΒΕΝΙΕΡΑΚΗΣ ΝΑΞΟΣ - 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

ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ

η επιστροφή

Τι θα είχε συμβεί αν δεν είχα αναθέσει την ταχύτητα σε επαγγελματίες οδηγούς, αν έτρεχα στα καρτς όπως είχα ονειρευτεί, αν δεν ήμουν απλός θεατής του μηχανοκίνητου αθλητισμού;

Της **Σώτης Τριανταφύλλου**
Φωτογραφία: **Groupe Renault**



Αν και παρακολουθώ περισσότερο τους αγώνες της Formula 1 και λιγότερο τα ράλι, το Ακρόπολις είναι συνδεδεμένο με μια θεσπέσια εποχή όπου τα αυτοκίνητα σήμαιναν νιότη και ελευθερία· όχι κοινωνική καταξίωση. Η ταχύτητα, το rush της επιτάχυνσης, λίγο έλειψε να μου στοιχίσει τη ζωή —κι αν το γράφω συχνά είναι επειδή το σκέφτομαι συχνά.

Δεν ήμουν η μόνη που κινδύνευα από υπέρβαση ορίων ταχύτητας κι από υπέρβαση ορίων γενικά — από τον ακατανίκητο πειρασμό του ανοικτού δρόμου. Η Formula και τα ράλι είναι μια ανάθεση: κάποιος άλλος τρέχει στη θέση σου, κάποιος άλλος διατρέχει τον κίνδυνο.

Ήμουν θαμνωμένη από τους πιονιέρους του Ράλλυ Ακρόπολις· από το ότι αν έλεγαν σε ανθρώπους σαν τον Ιαβέρν ότι σε λίγες ώρες θα ερχόταν η συντέλεια του κόσμου, θα άρπαζαν αμέσως ένα αυτοκίνητο για να τρέξουν. Ήμουν και κάπως υπερήφανη που μερικοί από τους πρωτοπόρους Έλληνες οδηγούς συμμετείχαν στο παγκόσμιο πρωτάθλημα: υπήρχαν στιγμές όπου στην Ελλάδα δεν δικαιούμασταν να είμαστε υπερήφανοι για τίποτα —όλα πήγαιναν στραβά. Ίσως επειδή όλα πήγαιναν στραβά, οι Ειδικές Διαδρομές έγιναν τόπος ονείρου και απόδρασης: Drive. Step on it. Speed it up.

Θυμάμαι διάφορες συζητήσεις ανάμεσα στα μεγαλύτερα ξαδέρφια μου γύρω από τους πρώτους αγώνες, αλλά, στην πραγματικότητα, έχω αναμνήσεις από τότε που το Ράλλυ Ακρόπολις συμπεριελήφθη στο παγκόσμιο πρωτάθλημα οδηγών και στο παγκόσμιο πρωτάθλημα κατασκευαστών. Και παρότι γίνεται πολύς λόγος για τον μισογυνισμό, όσοι παρακολουθούσαν το Ράλλυ Ακρόπολις παλιότερα, όταν εγώ ήμουν ακόμα ανύπαρκτη, μιλούσαν με θαυμασμό για τη Lucille Estager, συνοδηγό του νικητή Jean-Pierre Estager: το ντουέτο είχε τερματίσει πρώτο το 1957 με Ferrari 250 GT. Αργότερα, η Michelle Mouton έγινε ίνδαλμά μου μαζί μια ετερόκλητη ομάδα γυναικών όπου συγκαταλέγονταν η Marie Curie και η Simone Veil: η νίκη της το 1982, με την όχι λιγότερο ατρόμητη συνοδηγό Fabrizia Pons, εγκαίνιασε μια καινούργια εποχή τόσο για τα ράλι

όσο και για μένα —οι αγώνες αυτοκινήτων ήταν, είναι ακόμα, μια από τις λιγοστές δραστηριότητες όπου με ενδιαφέρει το φύλο των αθλητών. Ίσως μάλιστα να είναι η μοναδική.

Για μερικά χρόνια παρακολουθούσα, εκτός από τη Formula, αγώνες drag κι έπειτα έγραψα ένα μυθιστόρημα με τίτλο «Ο υπόγειος ουρανός» όπου ο κεντρικός ήρωας, ο Μπίλλυ Μόρροου, παίρνει μέρος σε τοπικούς αγώνες πειραγμένων οχημάτων στην πόλη του, στο Σάουθ Μπεντ της Ιντιάνα. Όπως συμβαίνει σχεδόν πάντοτε με τη συγγραφή, ο συγγραφέας δανείζει ιδιότητες και ανεκπλήρωτες επιθυμίες στους λογοτεχνικούς χαρακτήρες: σκεφτόμουν, what if... Τι θα είχε συμβεί αν δεν είχα αναθέσει την ταχύτητα σε επαγγελματίες οδηγούς, αν έτρεχα στα καρτς όπως είχα ονειρευτεί, αν δεν ήμουν απλός θεατής του μηχανοκίνητου αθλητισμού; Συγκεντρώθηκα πάλι στο Ράλλυ Ακρόπολις στη δεκαετία του 1990: θαύμαζα τον Colin McRae, το φανταχτερό του στίλ, το πώς πίεζε το Subaru πέρα από τα όρια —κι αφού, στη δεκαετία του 1960 Formula 1 σήμαινε Jackie Stewart, αναρωτιόμουν αν ο Jackie είχε δημιουργήσει ένα σκοτοξέζικο τρόπο οδήγησης όπως αργότερα αναρωτιόμουν αν ο Leo Kinnunen είχε δημιουργήσει ένα φιλανδικό τρόπο οδήγησης. Όλα αυτά τα ψευτοερωτηματικά είναι μέρος μιας μυθολογίας που κάνει τον μηχανοκίνητο αθλητισμό πιο συναρπαστικό εμπλουτίζοντας το ειδικό του λεξιλόγιο μ' εκείνα τα γλαφυρά κλισέ που δείχνουν ότι οι λάτρες του αυτοκινήτου είναι μια σχεδόν κλειστή λέσχη: «Ο πολυνίκης McRae τιμωρεί το όχημα σε δύσκολες συνθήκες», «η φυσική ικανότητα και η ανάλυση ρίσκου του Mikko Hirvonen», «ο Boss Marcus Gronholm, άσσος στο χώμα και στο χιόνι».

Το 2013 ήταν δύσκολη χρονιά για όλους μας — και για όλα. Εξαιτίας των οικονομικών δυσχερειών και των απλήρωτων οφειλών προς την Παγκόσμια Ομοσπονδία Αυτοκινήτου, το Ράλλυ Ακρόπολις αποκλείστηκε από το καλεντάρι των αγώνων του Πρωταθλήματος. Φάγαμε ήττα. Αλλά μετά από οκτώ χρόνια απουσίας το «ράλι των θεών» επιστρέφει: εξήντα χρόνια μετά τη νίκη του Erik Carlsson, πενήντα χρόνια μετά τη νίκη του Ove Andersson, σαράντα χρόνια μετά τη νίκη του Ari Vatanen, τριάντα μετά τη νίκη του Juha Kankkunen, είκοσι μετά τη νίκη του Colin McRae, δέκα χρόνια μετά τη νίκη του Sébastien Ogier. **A**



Alpine A110, Thérèse - Delférier, Nicolas - Vial, Acropolis Rally, 1973.

Υπήρχαν στιγμές
όπου στην Ελλάδα
δεν δικαιούμασταν
να είμαστε υπερήφα-
νοι για τίποτα όλα
πήγαιναν στραβά.
Ίσως επειδή όλα
πήγαιναν στραβά,
οι Ειδικές Διαδρομές
των ράλι έγιναν
τόπος ονείρου και
απόδρασης:
Drive. Step on it.
Speed it up.





SKODA ENYAQ iV

Ηχηρό στίγμα στην ανατολή της ηλεκτροκινητικότητας

Η Skoda με το νέο SUV **Enyaq iV** δεν άλλαξε απλώς σελίδα, αλλά αποσκοπεί στο να φέρει την ηλεκτροκίνηση όχι μόνο στους λίγους, αλλά στους πολλούς!

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το **Enyaq iV** είναι το σήμα κατατεθέν μιας νέας εποχής στην Skoda. Και αν με το **Kodiac** έγινε το μεγάλο βήμα, το **Enyaq iV** έχει μία πολυδιάστατη αποστολή σύμφωνα με την τσέχικη μάρκα: να εισάγει τη φιλοσοφία της ηλεκτροκίνησης στις μεγάλες μάζες των καταναλωτών, χρησιμοποιώντας για αυτό —πλην των τεχνικών επιλογών— το παραδοσιακό της τρίπτυχο που τη χαρακτηρίζει: ποιότητα, χώροι, σχεδίαση. Η νέα ναυαρχίδα λοιπόν της Skoda δίνει ένα ηχηρό στίγμα διαθέτοντας άφθονους εσωτερικούς χώρους, και εντυπωσιακή εμφάνιση.

ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ

Ο σχεδιασμός του **Enyaq iV** χαρακτηρίζεται από ισορροπημένες αναλογίες με σκοπό να είναι σύγχρονος και δυναμικός. Το προαιρετικό **Crystal Face**, η νέα φωτιζόμενη χαρακτηριστική μάσκα, εντυπωσιάζει με τις κάθετες ραβδώσεις να δίνουν απλόχερα φως από 131 LED, ενώ μια οριζό-

ντια λωρίδα φωτός ολοκληρώνει την ξεχωριστή εμφάνιση του αυτοκινήτου. Μαζί με τα φώτα πορείας κατά τη διάρκεια της ημέρας και τις μονάδες LED των προβολέων **Full LED Matrix** για χαμηλή δέσμη και υψηλή δέσμη, η φωτισμένη γρίλια δημιουργεί μια χαρακτηριστική οπτική υπογραφή. Οι μεγάλοι τροχοί (διαμέτρου 18 έως 21 ιντσών) τονίζουν τη δυναμική εμφάνιση του **Enyaq iV**.

Στο εσωτερικό, το νέο concept των **Design Selections**, οι νέες επιλογές σχεδίασης που αντικαθιστούν τα κλασικά επίπεδα επένδυσης, και μια καθαρή και νέα δομή των διαθέσιμων επιλογών σημαίνει ότι το αυτοκίνητο μπορεί να διαμορφωθεί σε λίγα μόνο βήματα. Μάλιστα πρέπει να τονίσουμε ότι χρησιμοποιούνται επίσης φυσικά, βιώσιμα επεξεργασμένα και ανακυκλωμένα υλικά.

Η απουσία σήραγγας μετάδοσης, χαρακτηριστικό των ηλεκτρικών οχημάτων, είχε ως αποτέλεσμα περισσότερο χώρο για επιβάτες και επιπλέον χώρο αποσκευών με συνολική χωρητικότητα 585 λίτρων.

Τα δύο πιο ισχυρά μοντέλα του **Enyaq iV** διαθέτουν τετρακίνηση χάρη σε έναν δεύτερο ηλεκτρικό κινητήρα στον μπροστινό άξονα, ενώ στα υπόλοιπα η κίνηση μεταδίδεται στους πίσω τροχούς.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Το νέο **Digital Cockpit**, ο ψηφιακός πίνακας οργάνων, είναι σε ύψος μίνιμαλ, με μέγεθος 5,3 ίντσες. Εμφανίζει με σαφήνεια τις πιο σημαντικές πληροφορίες, ο οδηγός μπορεί να επιλέξει μεταξύ τεσσάρων διαφορετικών διατάξεων, ενώ χρησιμοποιεί το πολυλειτουργικό τιμόνι για τον έλεγχο πολλών λειτουργιών του οχήματος και συστημάτων υποβοήθησης.

Το ηλεκτρικό **Enyaq iV** είναι το πρώτο Skoda που μπορεί να εξοπλιστεί με μια πρωτοποριακή **head-up** οθόνη με τεχνολογία επαυξημένης πραγματικότητας που προβάλλει πληροφορίες για τον οδηγό σε δύο διαφορετικές περιοχές, ενώ νέες μορφές προβολής και διαδικτυακές υπηρεσίες ειδικά για τα ηλεκτρικά οχήματα ορίζουν την εξελιγμένη ψυχαγωγία του **Enyaq iV** από την τεχνολογία **Modular Infotainment Matrix** τελευταίας γενιάς. Το κέντρο ελέγχου είναι η κεντρική οθόνη αφής η οποία, με μέγεθος 13 ίντσες, είναι η μεγαλύτερη οθόνη σε Skoda. Ο χειρισμός της γίνεται ανέπαφα, τόσο με κινήσεις των χεριών όσο και με φωνητικό έλεγχο, μέσω του ψηφιακού βοηθού φωνής **Laura**. Επιπλέον, το Skoda **Enyaq iV** είναι πάντα συνδεδεμένο, ενώ η φόρτιση της μπαταρίας και ο κλιματισμός μπορούν να ελεγχθούν από απόσταση μέσω της εφαρμογής **MySkoda**.

Τέλος, το **Enyaq iV** προσφέρει στους επιβάτες υψηλά επίπεδα ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας, ενώ έχει την ανώτατη διάκριση 5 αστεριών Euro NCAP και την κορυφαία βαθμολογία στην προστασία ενήλικων επιβατών που σημειώθηκε ποτέ.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Το **Enyaq iV** διατίθεται με τρία μεγέθη μπαταρίας (55 kWh, 62kWh και 80kWh), οι οποίες αποτελούν δομικό μέρος του αμαξώματος, πέντε επίπεδα ισχύος από 109 έως 220 kW (148 έως 299 ίππους) και κίνηση στους δύο πίσω ή και στους τέσσερις τροχούς, ενώ η αυτονομία των 536 χλμ. (**Enyaq iV 80**, WLTP) εγγυάται ταξίδια μεγάλων αποστάσεων.

Στη σύντομη «συμβίωση» μαζί του, κατά τη διάρκεια της επίσημης παρουσίασής του στην Ελλάδα, είχαμε την ευκαιρία να καλύψουμε την Αθηναϊκή Ριβιέρα, περιοχή που αντιπροσωπεύει σχεδόν κάθε είδους διαδρομή. Ευθείες, ανοικτές και κλειστές στροφές και χρήση στον αστικό ιστό. Τι είδαμε; Ότι μένουμε άφωνοι! Ναι, ένα αυτοκίνητο στα όρια των δύο τόνων, δεν στο δείχνει, κρατάει ακόμα και όταν το πιέξεις και σε βαθμό απορίας μάλιστα, ενώ η φιλικότητά του είναι αντιληπτή πριν ολοκληρώσεις καν το πρώτο χιλιόμετρο μαζί του... Κάτι που πρέπει να αναφέρουμε είναι το γεγονός ότι λόγω διαφορετικών επιλογών στο σύστημα διεύθυνσης, έχουμε ένα εντυπωσιακό μικρό κύκλο στροφής 9,3 μέτρα, όταν το **Fabia** έχει 9,8! Τι άλλο μάθαμε στην παρουσίασή του; Ότι διαθέτει «εκπαιδευόμενο» σύστημα στάθμευσης, που σημαίνει ότι γνωρίζει τα σημεία που συνήθως το επιχειρούμε για να κάνει τη ζωή μας πιο εύκολη, όπως και το ότι διαθέτει αεροδυναμικό συντελεστή **Cd 0,26** κάτι που για τον όγκο του αυτοκινήτου αποτελεί σχεδιαστικό άθλο!

ΤΙΜΗ

Το νέο Skoda **Enyaq iV** είναι ήδη διαθέσιμο, με τις προτεινόμενες τιμές λιανικής να ξεκινούν από 35.700 ευρώ (29.942 ευρώ με το πρόγραμμα «Κινοῦμαι Ηλεκτρικά»), για το **Enyaq iV 50**. ●



NEW DACIA

SANDERO

STREETWAY & STEPWAY

Απλά. Ό,τι χρειάζεσαι.



Από

11.980€

- Σε βενζίνη και υγραέριο, με αυτονομία έως 1.500 χλμ.
- Χώρος αποσκευών 410 lt.
- Αυτόματο κιβώτιο CVT
- Προβολείς Full LED Pure Vision
- Σύστημα πολυμέσων με οθόνη 8"

5 Warranty
year

DACIA

**TEOREN
MOTORS AE**
B. N. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ

Έδρα-Έκθεση-Service: Λ. Τατοΐου 93, Μεταμόρφωση, 144 51, τηλ. 210 5706850
Διοίκηση-Έκθεση-Service: Λ. Κηφισού 138-140, Περιστερί, 121 31, τηλ. 210 5706860
ΑΡ. Γ.Ε.ΜΗ.: 008087901000

Dacia recommends 

Μάθετε περισσότερα:
24/7 Info Line 800 11 11011

www.dacia.gr





συστήματος κίνησης. Χάρη δε στη διαιρούμενη 40: 20: 40 / αναδιπλούμενη πλάτη πίσω καθισμάτων, η χωρητικότητα του χώρου αποσκευών μπορεί να αυξηθεί από 510 σε 1.560 λίτρα το μέγιστο, εάν χρειαστεί.

ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΙΝΗΣΗΣ

Η ενιαία φιλοσοφία του συστήματος κίνησης της νέας BMW iX3 σημαίνει ότι το ηλεκτρικό μοτέρ διεγερσης χωρίς τη χρήση μαγνητών, η μετάδοση και τα ηλεκτρονικά ισχύος είναι διατεταγμένα ως μία ολοκληρωμένη μονάδα. Αυτή η σχεδίαση επιτρέπει την πλήρη αποφυγή σπάνιων γαίων στην κατασκευή του κινητήρα. Η νέα BMW iX3 μπορεί να φορτίσει σε 36 λεπτά με DC φορτιστή 150kW. Επιπλέον, να προσθέσουμε ότι ο χρόνος φόρτισης σε DC 50 kW είναι 1 ώρα και 42 λεπτά για το 80% και 3 ώρες και 24 λεπτά για το 100%. Η προσαρμοζόμενη ανάκτηση ενέργειας αυξάνει την απόδοση και την οδηγική άνεση κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ενώ το επίπεδο του Brake Energy Regeneration προσαρμόζεται στις οδηγικές συνθήκες, όπως περιγράφονται από το σύστημα πλοήγησης και τους αισθητήρες συστημάτων υποστήριξης οδηγού. Έτσι, η απόδοση του ηλεκτροκινητήρα και η υψηλή ικανότητα φόρτισης χαρίζουν στη νέα BMW iX3 μεγάλες ικανότητες σε ταξίδια μεγάλων αποστάσεων. Τέλος, ο προσομοιωμένος ήχος του Start/Stop στην BMW iX3 είναι ο πρώτος ήχος που προέρχεται από τη συνεργασία ανάμεσα στον Hans Zimmer και τον σχεδιαστή ήχου της BMW, Renzo Vitale, και χρησιμοποιείται σε μοντέλο παραγωγής.

THEPOINTS

Αν πρέπει να κρατήσουμε κάτι είναι δύο αναφορές: πρώτον ότι η τιμή της αρχικής έκδοσης και μετά την επιδότηση των 6.000 ευρώ είναι από 55.940 ευρώ και περιλαμβάνει κορυφαίο εξοπλισμό και δεύτερον ότι η ενεργειακή απόδοση του ηλεκτροκινητήρα της BMW iX3 είναι κατά 30% υψηλότερη συγκριτικά με των σύγχρονων ηλεκτρικών μοντέλων του BMW Group.

ΤΙΜΗ

Οι τιμές της αμιγώς ηλεκτροκίνητης BMW iX3 αρχίζουν για την βασική έκδοση Inspiring από 61.940 ευρώ και για την έκδοση Impressive από 68.550 ευρώ. Συγκριτικά να σημειώσουμε ότι η iX3 είναι περίπου 11.500 ευρώ φθηνότερη από την xDrive20d (48V)! ●

BMW iX3 Η πρώτη αμιγώς ηλεκτρική BMW X

Η **BMW iX3** συνδυάζει οδηγική απόλαυση μηδενικών ρύπων, πολυδιάστατη λειτουργικότητα και την ευρυχωρία ενός Sports Activity Vehicle
Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Η πλήρης ηλεκτρική κινητικότητα κάνει το ντεμπούτο της στην γκάμα προϊόντων της μάρκας BMW ως Sports Activity Vehicle που φέρνει μια νέα μορφή απόλαυσης χωρίς εκπομπές ρύπων. Η νέα BMW iX3 είναι το πρώτο από μία σειρά μοντέλων της βασικής μάρκας που οδηγείται αποκλειστικά με ηλεκτρική ισχύ, ενώ είναι η πρώτη φορά που ένα καθαρό ηλεκτρικό σύστημα κίνησης συνδυάζεται με τα στιβαρά χαρακτηριστικά, την πολύπλευρη λειτουργικότητα και την ευρυχωρία, την άνεση και την κορυφαία αθλητική ικανότητα ενός μοντέλου X. Η πρεμιέρα της νέας iX3 πυροδοτεί επίσης την εκκίνηση για την πέμπτη γενιά της τεχνολογίας BMW eDrive και ξεκινά μια νέα εποχή ηλεκτροκίνητων συστημάτων οδήγησης για premium αυτοκίνητα. Οι τελευταίες καινοτομίες που αναπτύχθηκαν από το BMW Group για τη βελτιστοποίηση του ηλεκτρικού κινητήρα, της ηλεκτρονικής ισχύος, της τεχνολογίας φόρτισης και της μπαταρίας υψηλής τάσης, δίνουν στη νέα BMW iX3 (με την κίνηση πίσω!) μέγιστη ισχύ 210 kW, ήτοι 286 ίππους, αυτονομία έως 460 χιλιόμετρα (στον κύκλο δοκιμών WLTP) και ένα επίπεδο ενεργειακής από-

δοσης πέρα από εκείνο οποιουδήποτε άλλου μοντέλου στην κατηγορία του. Προϊόντα και καινοτόμες ψηφιακές υπηρεσίες Connected Drive από τη BMW παρέχουν στους πελάτες μια ευρεία ποικιλία επιλογών όσον αφορά την απλή, γρήγορη και βολική φόρτιση της μπαταρίας υψηλής τάσης στο σπίτι, στον χώρο εργασίας ή στα μέσα του ταξιδιού.

DESIGN

Η εξωτερική σχεδίαση της νέας BMW iX3 απεικονίζει τις κλασικές αναλογίες ενός Sports Activity Vehicle (SAV), που σημαίνει ότι εμπεριέχει τη στιβαρότητα, την πολυτέλεια και τον πολυτάλαντο χαρακτήρα των μοντέλων BMW X. Η εμπρός ποδιά και η μάσκα «νεφρών» BMW υιοθετούν κλειστή σχεδίαση σε μεγάλο βαθμό, ενώ το πίσω τμήμα είναι σχεδιασμένο έτσι, ώστε να μειώνει την αντίσταση του αέρα. Επίσης, οι αεροδυναμικά σχεδιασμένες ζάντες ελαφρού κράματος αλουμινίου βοηθούν επίσης στον έλεγχο της ροής αέρα γύρω από το όχημα. Ως αποτέλεσμα, η βελτιωμένη απόδοση προσθέτει περίπου 10 χλμ. στην αυτονομία της νέας BMW iX3. Στο εσωτερικό, οι διακριτικές μπλε πινελιές (που συναντάμε και στο εξωτερικό της νέας BMW iX3) παραπέμπουν στην παρουσία του ηλεκτρικού

Στο μεγάλο ερώτημα πότε τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα θα έχουν τιμές ίδιου επιπέδου με τα αντίστοιχα συμβατικά, η BMW έχει ήδη την απάντηση: η iX3 είναι φθηνότερη (ακόμα και χωρίς επιδότηση) από την BMW X3 xDrive20d (με ίδιο εξοπλισμό).



NISSAN

NISSAN JUKE ΤΩΡΑ ΑΠΟ 17.900€



ΣΕ ΣΥΝΔΕΕΙ ΜΕ ΤΟΝ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΟ ΣΟΥ ΕΑΥΤΟ

Τώρα μπορείς να συνδεθείς με τον πραγματικό σου εαυτό στον δρόμο. Γιατί τώρα μπορείς να αποκτήσεις το **Nissan Juke** με τις **τεχνολογίες Nissan Connect** και το συναρπαστικό design που σου ταιριάζει, **από 17.900€**. Ανακάλυψε μια οδηγική εμπειρία που βάζει τις προσωπικές σου προτιμήσεις ψυχαγωγίας στο επίκεντρο, συνδέσου με το **Google Assistant*** και τις αγαπημένες σου εφαρμογές **Apple CarPlay®** ή **Android Auto** και απόλαυσε την απaráμιλλη ποιότητα ήχου που σου αξίζει με το **Bose Personal Plus**.

Κάνε τώρα δικό σου το συναρπαστικό **Coupe Crossover** σε μια Έκθεση Nissan ή στο Nissan.gr.

*η τεχνολογία Google Assistant προς το παρόν δεν υποστηρίζει την ελληνική γλώσσα



ΕΚΑΝΑΡΕ ΓΙΑ ΝΑ ΤΟ
ΑΝΑΚΑΛΥΨΕΙΣ



INTELLIGENT
EMERGENCY BRAKING



INTELLIGENT AROUND
VIEW MONITOR



ΝΙΚ. Ι. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ Α.Ε.
www.nissan.gr

NISSAN
INTELLIGENT
MOBILITY

4WHEELDRIVE Εκπομπές CO2 (g/km): 112. Κατανάλωση (l/100km): 5.8 (πύκλος πόλη)/ 4.5 (εξωτερικός δρόμος)/ 4.9 (μικτός κύκλος)



NEO OPEL MOKKA-e

Ηλεκτροκίνηση και απέριπτη φιλοσοφία

Για πρώτη φορά στην ιστορία της **Opel**, το νέο **Mokka** διατίθεται από την πρώτη ημέρα και σε μία πλήρως ηλεκτρική έκδοση, ταυτόχρονα με αυτές των κινητήρων εσωτερικής καύσης

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Η αλήθεια είναι ότι όταν η Opel έδωσε στη δημοσιότητα τις πρώτες φωτογραφίες του εντελώς, από λευκό χαρτί, νέου Mokka, είχαμε προετοιμαστεί ότι στο τέλος θα δούμε κάτι εντελώς διαφορετικό απ' ό,τι μας είχε συνηθίσει η γερμανική μάρκα. Και όντως. Δεν πέσαμε έξω...

Πλέον, βλέποντάς το από κοντά, αλλά και έχοντας τη δυνατότητα να μοιραστούμε λίγες ώρες μαζί του, μπορούμε να αποδώσουμε τα εύσημα σε όλους όσοι πρόκριναν το σύνολο της αισθητικής του. Αυτά που θα του χαρακτήριζαν με ασφάλεια την περιγραφή του είναι η απέριπτη, τολμηρή σχεδίαση, οι συμπαγείς διαστάσεις και η ικανότητα μεταφοράς πέντε ατόμων. Μαζί με αυτά, η δυνατότητα επιλογής ηλεκτροκίνησης ή κινητήρων

εσωτερικής καύσης από την έναρξη κιάλας των πωλήσεων, αλλά και τεχνολογίες και συστήματα άνεσης από ανώτερες κατηγορίες οχημάτων, σύμφωνα με την παράδοση της Opel.

ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ

Το νέο Opel Mokka διαθέτει compact αναλογίες και ακρίβεια μέχρι την παραμικρή λεπτομέρεια. Οι κοντοί πρόβολοι και το φαρδύ αμάξωμα συνθέτουν την τολμηρή, απέριπτη εμφάνιση του συμπαγούς πενταθέσιου των 4,15m. Οστόσο το πιο εντυπωσιακό στοιχείο στο εμπρός τμήμα είναι το δυναμικής οπτικής Opel Vizor. Θυμίζοντας full-face κράνος, μία προστατευτική μάσκα καλύπτει το νέο πρόσωπο της Opel, ενσωματώνοντας σε ένα στοιχείο, τη γρίλια, τους προβολείς LED και το νέας σχεδίασης έμβλημα της μάρκας με σήμα τον κεραυνό (Opel Blitz). Το όνομα του μοντέλου

Οι σχεδιαστές της Opel έδωσαν ιδιαίτερη σημασία στην ψηφιακή αποτοξίνωση. Για να αποφευχθεί η διάσπαση της προσοχής του οδηγού, φρόντισαν να διασφαλίσουν τη διαισθητική λειτουργία του συστήματος.

εμφανίζεται για πρώτη φορά στο κέντρο της πίσω πόρτας με ειδικά σχεδιασμένη γραμματοσειρά που αποτυπώνει τη λέξη Mokka με ρέουσα, μορφή. Στο εσωτερικό το νέο Opel Pure Panel περιλαμβάνει δύο διευρυμένες οθόνες και επικεντρώνεται στα απαραίτητα. Αντίθετα με τα cockpits που είναι υπερφορτωμένα με πληροφορίες και χειριστήρια, το Pure Panel εκφράζει μία καθαρή αισθητική. Κι αυτό γιατί οι σχεδιαστές της Opel έδωσαν ιδιαίτερη σημασία στην ψηφιακή αποτοξίνωση. Για να αποφευχθεί η διάσπαση της προσοχής του οδηγού, φρόντισαν να διασφαλίσουν τη διαισθητική λειτουργία του συστήματος. Ωστόσο, τα κλασικά μπουτόν εξακολουθούν να ελέγχουν τις πιο σημαντικές λειτουργίες, χωρίς να απαιτείται πλοήγηση σε υπομενού.

TECH

Το νέο Mokka προσφέρει καινοτόμες λύσεις και μεταξύ αυτών συναντούμε προηγμένα συστήματα, όπως Advanced Cruise Control (ACC) και το Active Lane Positioning. Ένας άλλος τομέας που η Opel επενδύει για πολλά χρόνια, το σύστημα φωτισμού, προσφέρει επίσης κορυφαίες τεχνολογίες με προσαρμοζόμενο –και κατά συνέπεια– αντιθαμβωτικό φωτισμό IntelliLux LED matrix που περιλαμβάνει 14 στοιχεία, κάτι μοναδικό στην κατηγορία του Mokka. Όλες οι εκδόσεις φέρουν στο βασικό εξοπλισμό ηλεκτρικό χειρόφρενο και Traffic Sign Recognition. Διατίθεται επίσης κάμερα οπισθοπορείας 180 μοιρών, Flank Guard, Side Blind Spot Alert και Automatic Park Assist. Η γκάμα συστημάτων infotainment περιλαμβάνει συστήματα Multimedia Radio και Multimedia Navi με έγχρωμη οθόνη αφής 7.0" και το κορυφαίο Multimedia Navi Pro με έγχρωμη οθόνη υψηλής ανάλυσης 10.0". Να σημειώσουμε εδώ ότι οι οθόνες αποτελούν αναπόσπαστο στοιχείο του Pure Panel και είναι κεκλιμένες προς τον οδηγό. Η οθόνη του Driver Info Centre φτάνει τις 12 ίντσες. Στην καμπίνα, ο εργονομικός σχεδιασμός των καθισμάτων συνοδεύεται και από το θερμαινόμενο δερμάτινο κάθισμα με λειτουργία μασάζ για τον οδηγό, ενώ οδηγός και συνοδηγός μπορούν να τοποθετούν τα smartphones τους σε ειδική βάση στην κεντρική κονσόλα, όπου τα συμβατά κινητά τηλέφωνα μπορούν να φορτίζονται επαγωγικά (ασύρματα). Τέλος, ξεχωρίζουμε το «Περιβάλλον» Autobahn proof, που μεταφράζεται σε επιδόσεις, ποιότητα κύλισης, ηχομόνωση, άνεση κ.ά., ενώ για να γίνει ακόμα πιο ξεκούραστο το ταξίδι με το Opel Mokka-e, τα Opel Connect, myOpel app και Free2Move Services, ο τομέας υπηρεσιών μετακίνησης του Ομίλου PSA, προσφέρουν ξεχωριστές λύσεις για τα ηλεκτρικά οχήματα μέσω εφαρμογών.

ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗ

Για πρώτη φορά στην ιστορία της Opel, το νέο Mokka διατίθεται από την πρώτη κιάλας ημέρα διάθεσης του μοντέλου και σε μία πλήρως ηλεκτρική έκδοση, ταυτόχρονα με αυτές των κινητήρων εσωτερικής καύσης, χάρη στην πλατφόρμα CMP. Ο ηλεκτροκινητήρας αποδίδει 100kW (136 ίππους) με μέγιστη ροπή 260Nm, άμεσα διαθέσιμη από την εκκίνηση, οι οδηγοί μπορούν να επιλέξουν μεταξύ τριών προγραμμάτων οδήγησης, Normal, Eco και Sport, ενώ με την μπαταρία των 50 kWh, το Opel Mokka-e έχει αμιγώς ηλεκτρική αυτονομία έως 324 χλμ. σύμφωνα με το πρωτόκολλο WLTP. Σε επίπεδο φόρτισης, είτε πρόκειται για επιτοίχιο φορτιστή (wall box), ταχυφορτιστή ή κλασική οικιακή πρίζα, το νέο Mokka-e υποστηρίζει όλες τις επιλογές φόρτισης: από μονοφασική μέχρι τριφασική εγκατάσταση στα 11kW. Η Opel προσφέρει εγγύηση οκτώ ετών/160.000 χλμ. για την μπαταρία.

TIMH

Η τιμή για το αμιγώς ηλεκτροκίνητο Mokka-e BEV 136hp αρχίζει από 34.600 ευρώ ●





CITROËN C4 C-CROSS

Εμπνευσμένο από τις ανάγκες των αγοραστών

Ενσωματώνει χαρακτηριστικά από SUV, σε έναν δυναμικό coupe σχεδιασμό που τελικά μπορεί να διαμορφώσει ο καθένας βάσει του προσωπικού του στιλ και αισθητικής

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Θα πρέπει να αποδώσουμε –διαχρονικά– στη Citroën συγκεκριμένα εύσημα για την πραγματοποίηση αυτοκινήτων τολμηρών και εμπνευσμένων, εξ εμπειρίας, ένστικτα. Το C4 C-Cross είναι ένα τέτοιο μοντέλο, που φιλοδοξεί να ικανοποιήσει κάθε προσδοκία από το υποψήφιο καταναλωτικό κοινό. Και για να δώσουμε μία εξήγηση για τα παραπάνω, αρκεί να θυμηθούμε την πορεία του C4 από το 2004, που πρωτοκυκλοφόρησε, αντικαθιστώντας την Xsara. Εκδόσεις hatchback, coupe, sedan, aircross και τώρα C-Cross, που είναι ένα Coupe SUV!

Είναι χαρακτηριστικό ότι το Citroën C4 C-Cross συνδυάζει τα σημαντικά χαρακτηριστικά 3 διαφορετικών κόσμων: Με την υπερυψωμένη και δυναμική εικόνα του, υιοθετεί διακριτικά στοιχεία από SUV για επιπλέον δυναμισμό και χαρακτήρα, η Coupe αεροδυναμική και η ρευστή σιλουέτα του, αντανakλά την εταιρική σχεδιαστική ταυτότητα της Citroën, ιδίως με τη νέα υπογραφή από τον φωτισμό LED εμπρός και πίσω, ενώ το ζεστό και υψηλής τεχνολογίας εσωτερικό του εκφράζει ά-

μεσα την ευεξία, τον εκσυγχρονισμό, την άνεση και την κορυφαία ευρυχωρία των πίσω επιβατών είναι επιπέδου Sedan.

DESIGN

Οι κοντοί πρόβολοι εμπρός και πίσω, σε συνδυασμό με τους τροχούς μεγάλης διαμέτρου και την απόσταση από το έδαφος των 15,6 εκ., δίνουν στο αυτοκίνητο μια δυναμική προσέγγιση. Οι μαύρες αιφίδες των τροχών, που συνδέονται με τα μαύρα τμήματα των προφυλακτήρων, χαμηλά, εμπρός και πίσω, αλλά και τα Airbumps με χρωματιστά ένθετα, τονίζουν την αντοχή παρέχοντας ταυτόχρονα προστασία από μικροεπαφές, ενώ η πίσω αεροτομή, ενισχύει τη sport εμφάνιση του μοντέλου.

Το εσωτερικό με την πρώτη ματιά δείχνει τα στοιχεία ποιότητας και της απόλυτα σύγχρονης εικόνας του. Είναι μια διάσταση του προγράμματος Citroën Advanced Comfort, με την οποία η γαλλική εταιρεία προτείνει άνεση με το καθαρό, απλό και μοντέρνο ταμπλό, τα όμορφα σχήματα στις επενδύσεις των θυρών, τα πολλαπλά σημεία αποθήκευσης, τα μαλακά υλικά και τα εξαιρετικά άνεσης καθίσματα που προσκαλούν τους επιβάτες να έρθουν και να καθίσουν για μεγάλα ταξίδια.

Το ταμπλό δίνει στους επιβάτες μια αίσθηση χώρου και διαθέσιμου όγκου, ενώ προσφέρει και αυτό πολλούς αποθηκευτικούς χώρους ενσωματωμένους στον σχεδιασμό του, όπως το ντουλαπάκι του συνοδηγού, το Citroën Smart Pad Support που για πρώτη φορά σταθεροποιεί το τάμπλετ σας για να βλέπουν ταινίες ο συνοδηγός και οι επιβάτες, και τη δυνατότητα μετακίνησης της κεντρικής κονσόλας. Υπάρχουν τουλάχιστον 16 αποθηκευτικοί χώροι με συνολικό όγκο 39 λίτρων που εξασφαλίζουν τη μεγαλύτερη πρακτικότητα για τις καθημερινές ανάγκες, ενώ ανάλογα γενναιόδωρος είναι και ο χώρος για τις αποσκευές, με χωρητικότητα 380 λίτρων και εύκολη πρόσβαση χάρη στο χαμηλό, επίπεδο κατώφλι.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Το Connect Nav, το τρισδιάστατο σύστημα πλοήγησης τελευταίας γενιάς, παρέχει πληροφορίες κυ-

κλοφορίας σε πραγματικό χρόνο και η εφαρμογή My Citroën δίνει πρόσβαση σε διάφορες χρήσιμες λειτουργίες. Παράλληλα, ο οδηγός έχει στη διάθεσή του 20 τεχνολογίες ασφάλειας που διευκολύνουν το έργο του, συμπεριλαμβανομένης του Highway Driver Assist, ενός ημι-αυτόνομου συστήματος οδήγησης επιπέδου 2 και των 6 τεχνολογιών σύνδεσης. Η οθόνη αφής 10", που ο χειρισμός της γίνεται μόνο με την άκρη του δακτύλου, είναι το πραγματικό κέντρο ελέγχου του οχήματος, μια και σας επιτρέπει να διαμορφώσετε το όχημά σας, να αποκτήσετε πρόσβαση στο σύστημα πολυμέσων, αλλά και στο τηλέφωνο, στον κλιματισμό και την πλοήγηση, ενώ δέχεται και φωνητικές εντολές.

Σε επίπεδο κινητήρων, το νέο C4 C-Cross διατίθεται με τέσσερις επιλογές βενζινοκινητήρα Euro 6d, δύο με χειροκίνητο κιβώτιο 6 ταχυτήτων, Pure Tech 100 και 130 S&S, και δύο με αυτόματο κιβώτιο 8 σχέσεων EAT8, Pure Tech 130 και Pure Tech 155. Επίσης με δύο επιλογές κινητήρα diesel Euro 6d, Blue HDi 110 με χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων και Blue HDi 130 EAT8 με αυτόματο κιβώτιο 8 σχέσεων. Η δε κονσόλα ενσωματώνει επίσης το ηλεκτρικό χειρόφρενο και τον επιλογέα των προγραμμάτων οδήγησης, όπου οι επιλογές είναι: Eco, Normal και Sport.

Το νέο C4 C-Cross 100% Electric διατίθεται επίσης με έναν 100% ηλεκτρικό κινητήρα απόδοσης 136 ίππων (100 kW) και μπαταρία 50 kWh.

Το μοντέλο είναι εξοπλισμένο από τη βασική του κιάλας έκδοση, με την ανάρτηση που χρησιμοποιεί τα Progressive Hydraulic Cushions, παρέχοντας εξαιρετική άνεση και αίσθηση οδήγησης πάνω σε «μαγικό χαλί», για δυναμισμό και κορυφαία οδικά χαρακτηριστικά.

ΤΙΜΗ

Η τιμή των νέων Citroën C4 C-Cross αρχίζει από τις 17.950 ευρώ για τη βενζινοκίνητη έκδοση 1.2 PureTech 100 S&S Feel, στα diesel από 20.200 ευρώ για την έκδοση 1.5 Blue HDi 110 S&S Feel και στα ηλεκτροκίνητα από 28.348 ευρώ, με την κρατική επιδότηση «Κινούμαι Ηλεκτρικά». ●

Στο Citroën Smart Pad Support για πρώτη φορά σταθεροποιείται το τάμπλετ σας για να βλέπουν ταινίες ο συνοδηγός και οι επιβάτες, όταν φυσικά το αυτοκίνητο είναι σταματημένο.





Κλείστε τα μάτια και φανταστείτε έναν κόσμο χωρίς αυτοκίνητα· χωρίς φανάρια, ταμπέλες, πεζοδρόμια. Πόσο δύσκολο είναι; Μας φαίνεται απίθανο πια, αλλά δεν είναι τόσο μακρινό. Μέχρι σχεδόν τα τέλη του 19ου αιώνα, το μοναδικό και πιο γρήγορο όχημα στους «δρόμους» ήταν οι άμαξες με άλογα, και ακόμα και αυτές είχαν αρχίσει να δημιουργούν προβλήματα. Στις 10 Δεκέμβρη του 1868, λοιπόν, εγκαταστάθηκε ο πρώτος σηματοδότης έξω από το Κοινοβούλιο του Λονδίνου, κοντά στη γέφυρα Westminster. Αυτός εφευρέθηκε από τον μηχανικό σιδηροδρόμων John Peck Knight, και είχε προσαρμοστεί από το σιδηροδρομικό σύστημα σήμανσης, όπου χρησιμοποιούσαν κόκκινα φώτα αερίου τη νύχτα, και πράσινα κατά τη διάρκεια της ημέρας. Το πρώτο αυτό φανάρι δρόμου, το οποίο λειτουργούσε με αέριο, ελεγχόταν χειροκίνητα από έναν αστυνομικό και σκοπός του ήταν να ελέγχει την κίνηση των αμαξών. Δυστυχώς, όμως, λιγότερο από 2 μήνες μετά, το φανάρι εξερράγη λόγω διαρροής αερίου, σκοτώνοντας τον αστυνομικό που το χειριζόταν, και έτσι η χρήση του σταμάτησε.

Οι απόψεις για το ποιο ήταν το πρώτο θανάσιμο αυτοκινητιστικό δυστύχημα στον κόσμο (και δη αυτό που προκάλεσε θάνατο είτε στον οδηγό, είτε σε πεζό) διαίτανται. Υπάρχει, αρχικά, η ιστορία της Mary Ward, μιας γυναίκας επιστήμονα με 8 παιδιά, στην Ιρλανδία του 1869. Η ιστορίας μάς λέει ότι τον Αύγουστο εκείνης της χρονιάς η Mary είχε πάει να επισκεφθεί τον ξάδερφό της στο κάστρο του για να κάνει διακοπές. Εκείνος είχε φτιάξει ένα «μεγάλο παιχνίδι» για τον εαυτό του: ένα όχημα με τρεις σιδερένιους τροχούς, έναν μικρό μπροστά και δύο μεγάλους πίσω, το οποίο δούλευε με ατμό. Αν και είναι δύσκολο να γνωρίζουμε τι ακριβώς συνέβη στις 31 Αυγούστου εκείνης της χρονιάς με ένα τόσο ασαφές όχημα, σε τόσο κακούς δρόμους της βικτωριανής εποχής, στην εξοχή της Ιρλανδίας, πριν από 152 χρόνια, με «αναβάτη» έναν ανίδεο οδηγό, είναι εύκολο να φανταστούμε το μη αίσιο τέλος του.

Λίγες δεκαετίες αργότερα, το 1896, σημειώθηκε το πρώτο θανάσιμο αυτοκινητιστικό ατύχημα ενός πεζού. Η 44χρονη Bridget Driscoll περπατούσε με την κόρη της και μία φίλη στους δρόμους του Λονδίνου, ενώ η Anglo-French Motor Carriage Co. παρουσίαζε την απόδοση τριών εισαγόμενων αυτοκινήτων στο Dolphin Terrace, μια περιοχή πίσω από το Crystal Palace. Το όχημα –το οποίο είχε κατασκευαστεί στη Γερμανία και συναρμολογηθεί στη Γαλλία– έκανε πολύ θόρυβο, και είχε τελική ταχύτητα 8 mph (μίλια την ώρα), αν και οι χειριστές της –τουλάχιστον σύμφωνα με ορισμένες πηγές– είχαν σκόπιμα περιορίσει την ταχύτητα σε περίπου 4 mph για την έκθεση. Ο οδηγός, Arthur Edsall, είχε άλλους δύο επιβάτες στο αυτοκίνητο, και λέγεται ότι έχασε τον έλεγχο και, ενώ φώναζε στη Driscoll να φύγει από τη μέση, δεν μπόρεσε να αποτρέψει το ατύχημα. Η κόρη της Driscoll κατέθεσε αργότερα ότι ο οδηγός δεν ήξερε τι έκανε (και ήταν όντως αλήθεια), ενώ μια άλλη αυτόπτης μάρτυρας, η Florence Ashmore, εξεπλάγην από την τρομερή ταχύτητα με την οποία κινείτο το όχημα. Στο τέλος της δίκης, πήρε στους ενόρκους 6 ώρες για να αποφανθούν ότι ο θάνατος της Driscoll ήταν ατύχημα. Η τραγική ειρωνεία όμως ήταν ότι ο ιατροδικαστής, Percy Morrison, εξέφρασε την ελπίδα ότι αυτό δεν θα συνέβαινε ποτέ ξανά.

Την ίδια χρονιά, στις ΗΠΑ, ο μηχανικός Charles Brady King κατασκεύασε το πρώτο βενζινοκίνητο αυτοκίνητο που κυκλοφόρησε στους δρόμους του Detroit. Δέκα χρόνια μετά, τα αυτοκινητιστικά ατυχήματα είχαν ήδη αρχίσει να γίνονται σοβαρό πρόβλημα στην πόλη αυτή, γνωστή και ως Motor City. Η ιλιγγιώδη ταχύτητα με την οποία τα αυτοκίνητα γέμισαν τους δρόμους των Αμερικανικών πόλεων, και ιδιαίτερος του Detroit, δημιούργησε έναν κυκεώνα προβλημάτων για τέσσερις κύριους λόγους: υπήρχε σχεδόν μηδαμινή αντίληψη της ταχύτητας από τους ανθρώπους, δεν υπήρχε εκπαίδευση των οδηγών που χειριζόνταν τα οχήματα αυτά (ούτε καν για το πως έπρεπε να «πάρουν» μια στροφή), δεν υπήρχε κανένα είδος σήμανσης (ταμπέλες, φανάρια, λωρίδες στο δρόμο), και δεν υπήρχε σχετική νομοθεσία. Εάν σε αυτά προσθέσουμε και το γεγονός ότι ο θόρυβος που έβγαζαν τα πρώτα αυτά οχήματα ήταν εκκωφαντικός και τρόμαζαν τόσο τα άλογα όσο και τους αναβάτες τους, το τοπίο στους δρόμους πρέπει να ήταν κατ' ελάχιστον χαοτικό.



© Leslie Jones/Boston Public Library



Από την **ΙΠΠΗΛΑΤΗ** άμαξα, στα **ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ!**

Φανταστείτε έναν κόσμο όπου υπήρχε σχεδόν μηδαμινή αντίληψη της ταχύτητας από τους ανθρώπους, δεν υπήρχε εκπαίδευση των οδηγών που χειριζόνταν τα οχήματά τους, δεν υπήρχε κανένα είδος σήμανσης ούτε σχετική νομοθεσία. Μόλις διαβάσατε τον ορισμό του χάους...

Της **ΕΛΈνης Χελιώτη**



◀ Συναρπαστικές φωτογραφίες (οι δύο μεγάλες) από τη δεκαετία του 1920 και του '30 δείχνουν τη δραματική και τραγική παρενέργεια της χρυσής εποχής της αμερικανικής αυτοκινητοβιομηχανίας. Οι φωτογραφίες τραβήχτηκαν μέσα και γύρω από τη Βοστώνη της Μασαχουσέτης από τη Leslie Jones, η οποία ήταν φωτογράφος προσωπικού στην εφημερίδα Boston-Herald Traveller από το 1917 έως το 1956. Ο κ. Τζόουνς συνέλαβε όλα όσα συνέβησαν στην πόλη για πέντε δεκαετίες και όταν πέθανε, το 1967, η οικογένειά του έδωσε μια τεράστια συλλογή από 34.000 έντυπα στη Δημόσια Βιβλιοθήκη της Βοστώνης.

Το 1906, λοιπόν, ενώ πολιτικοί, αστυνομικοί και δικαστές αναρωτιόντουσαν πώς θα μπορούσαν να ελέγξουν την κατάσταση αυτή, ο δικηγόρος Xenophone P. Huddy δημοσίευσε το βιβλίο του «The Law of the Automobile» (Ο Νόμος του Αυτοκινήτου), όπου συζητούσε τις νομικές συνέπειες νέων εννοιών όπως η «ταχύτητα», ο σκοπός και η λειτουργία του δρόμου, και τα δικαιώματα των πεζών και των απροστάτευτων παιδιών που έπαιζαν στον δρόμο (καθότι δεν υπήρχαν παιδικές χαρές εκείνη την εποχή). Τότε ήταν που τέθηκε πρώτη φορά το εξής ερώτημα: Είναι το αυτοκίνητο εγγενώς κακό; Ένα ερώτημα που σε κάποιο βαθμό ακόμα ίπταται.

Η μεταμόρφωση των πόλεων μέσα από τα αυτοκίνητα

Το 1917 στο Detroit και τα προάστια του υπήρχαν 65.000 αυτοκίνητα στον δρόμο, το οποίο είχε ως αποτέλεσμα 7.171 ατυχήματα και 168 θανάτους. Τα τρία τέταρτα των θυμάτων ήταν πεζοί. Τη δεκαετία του 1920, το 60% των θανάτων από αυτοκίνητα σε εθνικό επίπεδο ήταν παιδιά κάτω των 9 ετών. Ένα φρικτό άρθρο περιέγραφε μια ιταλική οικογένεια της οποίας ο 18χρονος γιος χτυπήθηκε και σφηνώθηκε στο τιμόνι ενός αυτοκινήτου. Καθώς ο υστερικός πατέρας και οι αστυνομικοί έβγαζαν το πτώμα του παιδιού, η μητέρα πήγε στο σπίτι και αυτοκτόνησε.

Μέχρι το 1916, το ένα τέταρτο του σώματος της αστυνομίας του Detroit –250 αστυνομικοί– ήταν υπεύθυνοι για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, αλλά πολύ σύντομα η αστυνομία παραδέχτηκε δημοσίως ότι δεν μπορούσε να διαχειριστεί την ολοένα αυξανόμενη κίνηση στους δρόμους και δεν μπορούσε να προσθέσει περισσότερους άνδρες. Μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, καθώς τα ατυχήματα συνέχιζαν να αυξάνονται, οι οδηγοί χαρακτηρίστηκαν στις εφημερίδες ως «ασυνείδητοι δολοφόνοι», και ο κίνδυνος που προκαλούσαν στη δημόσια ασφάλεια παρομοιάστηκε με επιδημία. Η κύρια αιτία των τροχαίων ατυχημάτων θεωρείτο η υπερβολική (για τα τότε δεδομένα) ταχύτητα και για αυτό το λόγο είχε τεθεί όριο για όλα τα αυτοκίνητα στα 5 mph. Τόσο στο Detroit όσο και σε άλλες πόλεις, οργισμένοι πολίτες έσερναν απερίσκεπτους οδηγούς από τα αυτοκίνητα ως διαμαρτυρία. Το Συμβούλιο Ασφαλείας του Detroit το 1919 είχε καμπάνες σε πυροσβεστικούς σταθμούς, εκκλησίες, σχολεία και το Δημαρχείο να χτυπούν δύο φορές την ημέρα στη μνήμη των ανθρώπων που είχαν χάσει τη ζωή τους σε αυτοκινητιστικό δυστύχημα.

Μέχρι το 1915, το αυτοκίνητο είχε γίνει μια βασική μέθοδος μεταφοράς στο Ντιτρόιτ, και ο περιορισμός ταχύτητας στα 5 mph που είχε εφαρμοστεί ως τότε δεν ήταν πια πρακτικός. Η πόλη διεκδίκησε επίσης τον τίτλο κέντρου της αυτοκινητοβιομηχανίας. Επομένως, έπρεπε να παρθούν νέα και ριζικά μέτρα για τη διαχείριση τόσο των αυτοκινήτων όσο και του φόβου των πολιτών προς αυτό. Σε αυτό το κείμενο λοιπόν σημείο στην ιστορία ήρθε ο James J. Couzens, ένας κοντός Καναδός που κάπνιζε το ένα πούρο μετά το άλλο και θεωρείτο μία από τις πιο εριστικές μορφές της αυτοκινητοβιομηχανίας. Ενώ ήταν ένας από τους αρχικούς επενδυτές στην Ford Motors, πούλησε το μερίδιό του το 1919 για 30 εκατομμύρια δολάρια και παραιτήθηκε από τη θέση του ως Αντιπρόεδρος Οικονομικών της Ford, μετά από χρόνια τριβής με τον ίδιο τον Henry Ford. Έγινε επίτροπος των οδικών σιδηροδρόμων του Detroit, και αργότερα ο αστυνομικός επίτροπος της πόλης. Μετά υπήρξε δήμαρχος και, εντέλει, γερουσιαστής των ΗΠΑ.

Ο Couzens αντιμετώπισε το πρόβλημα στους δρόμους

με δύο τρόπους: πρώτον, επέμεινε ότι τουλάχιστον οι ενήλικες πεζοί ήταν εξίσου υπεύθυνοι με τους οδηγούς, καθότι διέσχιζαν τον δρόμο με απροσεξία. Επέμεινε λοιπόν στο ότι οι πεζοί θα πρέπει να διασχίζουν σε προκαθορισμένες διαβάσεις. Η δεύτερη προσέγγισή του ήταν ένας τρόπος διαχείρισης των δρόμων χωρίς άμεση αλληλεπίδραση της αστυνομίας. Αναζητήσε νέες ιδέες χρησιμοποιώντας νέα τεχνολογία, και μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1920 το Detroit είχε αναγνωριστεί ως μία από τις πιο καινοτόμες πόλεις της χώρας στη διαχείριση και ασφάλεια της κυκλοφορίας.

Το πρώτο αμερικανικό «STOP» χρησιμοποιήθηκε στο Detroit το 1915 και τα πρώτα φανάρια, που ονομάζονταν Street Semaphores, εφευρέθηκαν και αναπτύχθηκαν στο Detroit. Η επιτυχία τους θα ήταν γνωστή σε εθνικό επίπεδο ως «the Detroit Plan» (το σχέδιο Detroit). Επανερχόμενοι όμως και στη δική μας παλαιά ήπειρο, το 1923, εγκαταστάθηκε στο Παρίσι το πρώτο μηχανικό φανάρι που χρησιμοποιούσε ηλεκτρισμό στη διασταύρωση Boulevard de Strasbourg και Grands Boulevards, και σύντομα ακολούθησαν οι περισσότερες μεγαλύτερες πόλεις της Ευρώπης: το Βερολίνο το 1924, το Μιλάνο το 1925, η Ρώμη το 1926, το Λονδίνο το 1927, η Πράγα το 1928, και η Βαρκελώνη το 1930. Το σύστημα αυτό εξήχθη στο Τόκιο το 1931.

Στη χώρα μας οι φωτεινοί σηματοδότες ήρθαν λίγα χρόνια αργότερα. Το καλοκαίρι του 1936 οι Αθηναίοι είδαν το πρώτο ηλεκτρικό φανάρι να στη διασταύρωση Σταδίου και Πεσματζόγλου. Αυτό αγοράστηκε από το Βερολίνο για 70.000 δραχμές, και λειτουργούσε 14 ώρες την ημέρα (08:00 - 22:00), ενώ το βράδυ ήταν ένας υπάλληλος του δήμου που είχε την ευθύνη να το σβήνει μέσω διακοπής που είχε τοποθετηθεί στην απέναντι γωνία. Το υψηλό αυτό κόστος όμως δεν επέτρεπε την επέκταση του συστήματος σε ολόκληρη την πόλη, παρόλη την ανάγκη λόγω αριθμού ατυχημάτων τα προηγούμενα έτη (το 1934 είχαν σημειωθεί 889 δυστυχήματα, ενώ το 1935 τα θύματα ανήλθαν στα 949). Έναν χρόνο πριν μπει ο πρώτος σηματοδότης, στην Αθήνα κυκλοφορούσαν συνολικά 29.063 οχήματα. Ένα δεύτερο φανάρι τοποθετήθηκε, αργότερα, στη συμβολή των οδών Σταδίου και Αιόλου.

Σε πιο «παγκόσμιο» επίπεδο, η πρώτη σύμβαση για την ενοποίηση των οδικών σημάτων υπογράφηκε στη Γενεύη στις 30 Μαρτίου 1931. Στόχος της ήταν η αύξηση της οδικής ασφάλειας και η διευκόλυνση της διεθνούς οδικής κυκλοφορίας μέσω ενός ομοιόμορφου συστήματος οδικών σημάτων. Η πλειονότητα των σημείων που αναγνωρίζουμε σήμερα καθορίστηκαν μέσω αυτής της συνθήκης, και τα φανάρια με τρία χρώματα (κόκκινο, κίτρινο, πράσινο) έγιναν στάνταρ.

Η ιστορία της ριζικής αλλαγής των πόλεων που επέφερε η εφεύρεση του αυτοκινήτου μάς δείχνει και μας μαθαίνει πολλά, αρνητικά όσο και θετικά. Το ξεκίνημα δεν ήταν μόνο δύσκολο, αλλά επώδυνο, χαοτικό και θανατηφόρο. Εφνύραμε ουσιαστικά κάτι το οποίο δεν κατανοούσαμε πλήρως και του οποίου την έκταση και τις συνέπειες δεν θα μπορούσαμε να έχουμε προβλέψει ή φανταστεί. Χρόνος, σκέψη, και περαιτέρω ευρηματικότητα και τεχνολογία ήταν οι απαραίτητοι παράγοντες για να μπορέσουμε να ελέγξουμε και να διαχειριστούμε το «πλάσμα» που είχαμε δημιουργήσει. Ένα πλάσμα το οποίο σήμερα έχει μεταμορφωθεί όχι μόνο σε μέσο μεταφοράς, παιχνίδι για ευχαρίστηση, και βασικό όργανο στον μηχανοκίνητο αθλητισμό, αλλά κυρίως, σε μια υλική, ατσάλινη, άκαμπτη αλλά ταυτόχρονα ευέλικτη έκφραση ελευθερίας! **A**

TOYOTA RAV4 HYBRID

Το πρωτοποριακό μοντέλο διαρκώς εξελίσσεται

Ένα πλήρες αυτοκίνητο με έξυπνες τεχνολογίες, υβριδικά συστήματα κίνησης, μεγάλους χώρους και ένα εξαιρετικό πλαίσιο που κάνει τα ταξίδια πραγματικά απολαυστικά.

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Το Toyota RAV4 ξεκίνησε ως ένα πρωτοποριακό μοντέλο, αλλά εξελίχθηκε δυναμικά για να γίνει ένα από τα οχήματα με τις καλύτερες πωλήσεις στον κόσμο. Του πιστώνεται δε η δημιουργία ενός ολόκληρου νέου τμήματος της αγοράς (SUV), στο οποίο σήμερα εκπροσωπείται κάθε σημαντικός κατασκευαστής. Το μοντέλο βρίσκεται σήμερα στο επίκεντρο της παγκόσμιας επιχειρηματικής δραστηριότητας της Toyota. Ενδεικτικό αυτού είναι ότι οι αθροιστικές παγκόσμιες πωλήσεις σε τέσσερις γενιές από το 1994 έχουν φτάσει πάνω από 8,5 εκατομμύρια. Στις ημέρες μας, το 5ης γενιάς compact SUV της Toyota που δημιούργησε το 1994 το μέλλον της κατηγορίας SUV, καλύπτει την «επιταγή» της εταιρείας για την κατασκευή αυτοκινήτων με γενικότερο ενδιαφέρον, κάτω από την ομπρέλα «No more boring cars»!



Η Toyota εισάγει στο νέο RAV4 βελτιώσεις στην έξυπνη τεχνολογία τετρακίνησης AWD-i για να προσφέρει βελτιωμένες επιδόσεις, δυνατότητες και έλεγχο σε όλες τις συνθήκες οδήγησης.

ΣΧΕΔΙΑΣΗ

Το νέο RAV4 είναι το πρώτο μοντέλο της φίρμας που βασίζεται στην πλατφόρμα «Toyota New Global Architecture», έχοντας ιδανική κατανομή βάρους και αυξημένη ακαμψία. Οι σχεδιαστές κράτησαν τα σχεδιαστικά στοιχεία της περιπέτειας και του εκλεπτυσμένου στυλ, για να προτρέψουν τους ιδιοκτήτες του αυτοκινήτου να χρησιμοποιήσουν το RAV4 τους και να ταξιδέψουν.

Οπωσδήποτε τα 19 εκ. απόσταση του αμαξώματος από το έδαφος παίζουν και αυτά τον ρόλο τους! Η πλατφόρμα TNGA βοηθάει μεταξύ άλλων στην πολύ καλύτερη εκμετάλλευση των χώρων που δημιουργούνται στην καμπίνα, και τη διατήρηση του πορτομπαγκάζ στα 580 λίτρα, έναν πραγματικά μεγάλο και εργονομικά αξιοποιήσιμο στο έπακρο χώρο.



Το εσωτερικό που κινείται προς μία εμφάνιση premium προσέγγιση, δεσπόζει η οθόνη 7 ιντσών του συστήματος infotainment ψηλά στην κεντρική κονσόλα, ενώ είναι η πρώτη φορά που το RAV4 έχει τόσο φαρδιά κολώνα στο κέντρο του ταμπλό, κυρίως για να φιλοξενήσει το σύστημα των λειτουργιών, αλλά και να μπορεί να δεχθεί σε φάρδος ένα μεγάλο smartphone για επαγωγική φόρτιση.

Σε κάθε περίπτωση, εντυπωσιακή είναι η επιλογή τοποθέτησης ενός κεντρικού καθρέφτη ο οποίος διαθέτει πλέον και ψηφιακή θέα (Smart Rear View) κάτι το οποίο συμβαίνει για πρώτη φορά στην Ευρώπη! Στον τομέα της ασφάλειας, η «ομπρέλα» σύγχρονων συστημάτων Toyota Safety Sense είναι αναβαθμισμένη με πρόσθετες λειτουργίες και μεταξύ άλλων περιλαμβάνει το Pre-Collision System με ανίχνευση πεζών, έξυπνο Adaptive Cruise Control, Lane Departure Alert με ενεργή διόρθωση ακόμη κι αν δεν υπάρχει εμφανής ή επαρκής διαγράμμιση, Road Sign Assist, αυτόματη εναλλαγή φώτων και επιπλέον Lane Tracing Assist που φέρνει το αυτοκίνητο στο κέντρο της λωρίδας κυκλοφορίας.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Το νέο RAV4 διατίθεται με νέο 2-λίτρο βενζινοκινητήρα άμεσου ψεκασμού ισχύος 175 ίππων, καθώς επίσης και με το νέο υβριδικό σύνολο των 2.5 λίτρων απόδοσης 218 ίππων για την προσηλοκίνητη έκδοση και 222 ίππων για την τετρακίνητη AWD-i. Η δίλιτρη έκδοση συνδυάζεται με μηχανικό κιβώτιο 6 ταχυτήτων ή με το νέο αυτόματο Direct Shift CVT και με μηχανικό σύστημα τετρακίνησης, ενώ εκκίνη των 2.5 λίτρων εφοδιάζεται και με μία υβριδική μονάδα, η οποία αποτελείται τον βενζινοκινητήρα των 2.487 κ.εκ. και έναν ηλεκτροκινητήρα με χωρητικότητα 6,5 Αμπερώρια, συνολικής απόδοσης 218 ίππων ως προσηλοκίνητο και 222

ίππων με το σύστημα τετρακίνησης AWD-i, στο οποίο την κίνηση στους πίσω τροχούς δίνει ο ηλεκτροκινητήρας.

Η Toyota εισάγει στο νέο RAV4 βελτιώσεις στην έξυπνη τεχνολογία τετρακίνησης (AWD-i) για να προσφέρει βελτιωμένες επιδόσεις, δυνατότητες και έλεγχο σε όλες τις συνθήκες οδήγησης, προσθέτοντας στο μοντέλο το πνεύμα «πηγαίνω οπουδήποτε», αλλά και την οδηγική απόλαυση.



ΤΙΜΗ

Η τιμή απόκτησης του νέου Toyota RAV4 2.0 αρχίζει από τις 26.000 ευρώ, ενώ η υβριδική έκδοση RAV4 2.5 Hybrid από 35.470 ευρώ. ●

iv

NEA OCTAVIA iv PLUG-IN HYBRID



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ΟΔΗΓΗΣΤΕ ΤΗΝ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ

Κορυφαίες επιδόσεις και συνδυαστική ισχύ έως 245hp, αμιγώς ηλεκτρική αυτονομία έως 69 χλμ με μηδενικές εκπομπές ρύπων και χαμηλή κατανάλωση καυσίμου 1,0lt/100km. Αυτή είναι η νέα Octavia iv Plug in Hybrid. Αυτό σημαίνει καινοτομία.

Λιανική Τιμή προ Φόρων από 28.314€, με μηδενικό φόρο εταιρικής χρήσης.

Š K O D A . E N G I N E E R E D W I T H P A S S I O N



Εκπομπές CO₂ συνδυασμένος κύκλος gr/km 22-25(κύκλος WLTP). Κατανάλωση καυσίμου συνδυασμένος κύκλος 1,0-1,1lt/100km (κύκλος WLTP)

Kosmocar
Ανταλλακτικά Εισαγωγείς

skoda.gr



NEO HYUNDAI TUCSON

Με επαναστατική εξωτερική σχεδίαση

Το ολοκαίνουριο, 4ης γενιάς μεσαίο SUV της **Hyundai** αποτελεί μια σχεδιαστική επανάσταση της μάρκας ακολουθώντας τη νέα σχεδιαστική φιλοσοφία της εταιρείας Sensuous Sportiness

Του **Θωμά Κ. Ευθυρίου**

Αν υπάρχει κάτι που με ιδιαίτερη ευκολία χαρακτηρίζει το νέο Tucson, είναι η επαναστατική εξωτερική σχεδίαση «Parametric Dynamics» με φουτουριστικά στοιχεία σχεδίασης μέσω γεωμετρικών αλγορίθμων που παράγονται με τη χρήση κορυφαίας ψηφιακής τεχνολογίας. Η πιο χαρακτηριστική παρουσία αυτών των «parametric jewels» (παραμετρικών κοσμημάτων) είναι στη μάσκα του Tucson, όπου όταν τα φώτα είναι σβηστά, το εμπρός μέρος του αυτοκινήτου φαίνεται να καλύπτεται από σκούρα, γεωμετρικά μοτίβα. Τα πίσω φωτιστικά σώματα με το μεγάλο πλάτος και τις κρυφές παραμετρικές λεπτομέρειές τους συνεχίζουν τη λογική του σχεδιασμού. Συνολικά, διαθέτει ένα μυώδες, πιο μεγάλο και πιο φαρδύ αμάξωμα σε σχέση με τον προκατόχό του, ενώ είναι το πρώτο SUV της Hyundai που εξελίχθηκε σύμφωνα με τη νέα σχεδιαστική φιλοσοφία της εταιρείας «Sensuous Sportiness» που αντιπροσωπεύει τη σχεδιαστική κατεύθυνση των SUV προς την «αστική περιπέτεια». Χωρίς ωστόσο να υπολείπεται η περιαισθητική αντίστοιχη, μια και η ταυτότητα του αυτοκινήτου είναι ένα εξαιρετικά σύγχρονο SUV με πολλαπλές χρήσεις ως αυτοκίνητο.

ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ

Το εκλεπτυσμένο και ευρύχωρο εσωτερικό του νέου Tucson ονομάζεται Interspace και σε παραπέμπει σαν να μπαίνεις σε ένα όμορφο οργανωμένο καθημερινό χώρο.

Το πλήρως ψηφιακό cockpit αποτελείται από ένα νέο πίνακα οργάνων 10,25" και από μια οθόνη AVNT επίσης 10,25" με παροχή υπηρεσιών Bluelink, μέσω της οποίας μπορεί να εντοπιστεί το αυτοκίνητο, να κλειδωθεί και να ξεκλειδωθεί από απόσταση ή/και να ενημερωθούμε π.χ. για την ποσότητα του καυσίμου.

Οι σχεδιαστές της Hyundai δεν επέλεξαν φυσικούς διακόπτες και κουμπιά, επομένως όλες οι λειτουργίες για τη θέρμανση, τον εξαερισμό και τον κλιματισμό ελέγχονται μέσω αφής, καθιστώντας το Tucson το πρώτο μοντέλο της Hyundai που διαθέτει

πλήρη έλεγχο αφής.

Υψηλής ποιότητας μαλακά πλαστικά εκτείνονται σε όλη την καμπίνα, η οποία διαθέτει 64 χρώματα και 10 επίπεδα φωτεινότητας, ενώ υπάρχει η δυνατότητα επιλογής 3 διαφορετικών επενδύσεων.

Τα Apple Car Play και Android Auto επιτρέπουν στους πελάτες να κάνουν mirroring των smartphones τους iOS και Android με απλό, εύκολο τρόπο, ενώ διαθέσιμο είναι το premium ηχοσύστημα KRELL.

Ο κλιματισμός τριών ζωνών δίνει πλέον δυνατότητες ρύθμισης και στους επιβάτες του πίσω καθίσματος. Επίσης τα αεριζόμενα καθίσματα εμπρός και τα θερμαινόμενα καθί-

Σύμφωνα με την Hyundai, τα εμφανή γεωμετρικά σχέδια γνωστά ως «parametric jewels» («παραμετρικά κοσμήματα») εμφανίζονται σε όλο το σχεδιασμό του SUV, εξασφαλίζοντάς του έναν εξαιρετικά μοντέρνο χαρακτήρα

σματα εμπρός και πίσω παρέχουν επιπλέον άνεση σε οδηγό και επιβάτες.

Με το Walk-in Device ο οδηγός μπορεί να μετακινήσει και να μεταβάλει την κλίση της πλάτης του καθίσματος του συνοδηγού, ενώ το Remote Folding επιτρέπει επιπλέον στα καθίσματα να διπλώνουν εξ αποστάσεως σε αναλογία 4: 2: 4. Οι διακόπτες αναδίπλωσης βρίσκονται στα πλάγια του πορτμπαγκάζ. Λόγω της έξυπνης τοποθέτησης της μπαταρίας κάτω από το πίσω κάθισμα, ο χώρος αποσκευών έχει αυξηθεί οπότε ανάλογα με την έκδοση κινητήρα και το σύστημα μετάδοσης, προσφέρονται συνολικά από 620 λίτρα έως 1.799 λίτρα για τις αποσκευές των επιβατών.

ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ - ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Το νέο Tucson διαθέτει κορυφαίο πακέτο ασφάλειας στην κατηγορία και ένα χαρακτηριστικό που ξεχωρίζουμε είναι ο νέος κεντρικός αερόσακος στα εμπρός καθίσματα, ένα μοναδικό χαρακτηριστικό στη συγκεκριμένη κατηγορία.

Ένα επίσης μοναδικό χαρακτηριστικό για την κατηγορία είναι το Blind view Monitor. Όταν ο οδηγός ανάψει φλας για την αλλαγή λωρίδας, ένα από τα δύο κύρια όργανα του ψηφιακού πίνακα 10,25" θα απεικονίσει το τυφλό σημείο της αντίστοιχης πλευράς. Κάτι που συμπληρώνει τη θέα από τους εξωτερικούς καθρέπτες και βελτιώνει το πεδίο σε συνθήκες χαμηλού φωτισμού ή βροχής.

Με το Surround View Monitor (SVM), οι οδηγοί να έχουν στη διάθεσή τους μία τρισδιάστατη προβολή 360 μοιρών του αυτοκινήτου από διάφορες γωνίες θέασης.

Επιπλέον, η νέα λειτουργία Safe Exit Warning (SEW) προειδοποιεί τους επιβάτες εάν υπάρχουν διερχόμενα οχήματα κατά την αποβίβαση.

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ / ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Με 48V υβριδικές εκδόσεις βενζίνης και πετρελαίου, πλήρως υβριδική καθώς και plug-in υβριδική έκδοση, και με 4 επιλογές μετάδοσης, το ολοκαίνουριο Tucson διαθέτει τη μεγαλύτερη ηλεκτρισμένη γκάμα στην κατηγορία των compact SUV.

Η υβριδική έκδοση αποτελείται από το νέο κινητήρα 1.6 T-GDI (υπερτροφοδοτούμενος βενζίνης με άμεσο ψεκασμό) τεχνολογίας Smartstream και έναν ηλεκτρικό κινητήρα 44,2 kW που τροφοδοτείται με ενέργεια από μπαταρία ιόντων λιθίου 1,49 kWh. Συνδυάζεται με ένα εξατάχυτο αυτόματο κιβώτιο (6AT) και διατίθεται ως προσθιοκίνητο ή τετρακίνητο. Το σύστημα είναι το πιο ισχυρό στη

νέα γκάμα κινητήρων του Tucson, με συνδυασμένη ισχύ 230 ίππων.

Όσον αφορά την 48V υβριδική τεχνολογία, υπάρχει η δυνατότητα επιλογής από τρεις διαφορετικές εκδόσεις: 1.6 T-GDI Smartstream με 150 PS (FWD, 6τάχυτο χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων iMT που λειτουργεί αμιγώς ηλεκτρονικά, ή 7τάχυτο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη 7DCT), 1.6 T-

GDI Smartstream με 180 PS (FWD, 6τάχυτο κιβώτιο iMT και προαιρετική τετρακίνηση με 7DCT) και 1.6 CRDi Smartstream Diesel με 136 PS (FWD/4WD, με κιβώτιο 7DCT).

ΤΙΜΗ

Το νέο Tucson είναι διαθέσιμο με τιμή εκκίνησης τις 24.990 ευρώ για την έκδοση 1.6 48VHybrid Turbo iMT 150, ενώ συνοδεύεται από πενταετή εγγύηση απεριόριστων χιλιομέτρων της Hyundai. ●



Avis Green Leasing. Φορτισμένο με μέλλον.

Τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα είναι το μέλλον της πράσινης μετακίνησης και η Avis είναι εδώ να κάνει την επιλογή σας πιο εύκολη.

Τώρα μπορείτε να αποκτήσετε ένα ηλεκτρικό ή plug-in υβριδικό αυτοκίνητο και να μειώσετε το περιβαλλοντικό σας αποτύπωμα. Με το Avis Green Leasing ξεχνάτε τις μακροχρόνιες δεσμεύσεις και επωφελείστε από τη μειωμένη φορολογία και το χαμηλό κόστος μετακίνησης, έχοντας πάντα ένα νέο αυτοκίνητο τελευταίας τεχνολογίας.

Μάθετε τα πάντα για την ηλεκτροκίνηση και ανακαλύψτε όλα τα Green Deals στο myavis.gr.



FORD PUMA

ΜΗΕV ECO BOOST HYBRID 48-VOLT

Ενισχύει τον απολαυστικό οδηγικό του χαρακτήρα

Με «ανθρωποκεντρική» σχεδίαση, τολμηρό εξωτερικό SUV στιλ και εξελιγμένο υβριδικό (mHEV) κινητήρα, διαθέσιμο πλέον και με αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Η Ford ανακοίνωσε πριν τρία χρόνια ότι όλα τα μοντέλα της που θα λανσαριστούν από το νέο Focus και μετά θα περιλαμβάνουν μία ηλεκτροκίνητη έκδοση, με το νέο Puma να είναι το πρώτο από 14 εξηλεκτρισμένα οχήματα που «άνοιξαν τον χορό». Έτσι, οι αγοραστές του νέου κόμπακτ crossover μοντέλου είναι από τους πρώτους που έχουν την ευκαιρία να απολαύσουν τα οφέλη της προηγμένης, ήπιας υβριδικής αρχιτεκτονικής της Ford, η οποία είναι προσαρμοσμένη ώστε να βελτιώνει την οικονομία, την απόκριση, τις επιδόσεις και συνολικά την απολαυστική οδηγική εμπειρία. Πλέον, αυτή η εμπειρία γίνεται ακόμα πιο αποδοτική, αφού υπάρχει διαθέσιμο για επιλογή και το νέο αυτόματο κιβώτιο, τα οφέλη του οποίου θα γνωρίσουμε παρακάτω. Ωστόσο, το αυτοκίνητο του θέματός μας, το Ford Puma, είναι ένα όμορφο, σύγχρονο και πρακτικό αυτοκίνητο χάρη στους τεράστιους χώρους compact crossover. Εμπνευσμένο δε από τα αυτοκίνητα της κατηγορίας SUV συνδυάζει την εντυπωσιακή εξωτερική σχεδίαση και τον καλύτερο ωφέλιμο χώρο αποσκευών στην κατηγορία του με την προηγμένη ήπια υβριδική τεχνολογία στον τομέα των κινητήρων.

DESIGN - TECH

Αν αναζητούσε κάποιος μία περιγραφική μικρή πρόταση που να αντιπροσωπεύει το design του νέου Ford Puma, θα εισέπραττε από το σχεδιαστικό τμήμα αυτή την απάντηση: «Επιλέξαμε την αντισφηνοειδή σχεδιαστική γραμμή» (Anti-Wedge Design). Το Puma διαθέτει μία χαμηλή, κεκλιμένη οροφή που διαμορφώνει μία εντυπωσιακή και άμεσα αναγνωρίσιμη σιλουέτα, η οποία αποστασιοποιείται από την τάση του σφηνοειδούς προφίλ, υιοθετώντας μία πιο επίπεδη μεσαία γραμμή προς όφελος της ισορροπίας των αναλογιών. Στο εσωτερικό, ακολουθείται η σχεδιαστική επιλογή που συναντήσαμε στο Fiesta, ενώ ανάλογα με την επιλογή της επένδυσης του εσωτερικού έχουμε και σχεδιαστικές χρωματικές λεπτομέρειες.

Ένα τόσο σύγχρονο μοντέλο δεν θα μπορούσε παρά να βρήκει τεχνολογιών. Και μάλιστα, ότι πιο σύγχρονο συναντά κάποιος στην αγορά.

Το Puma χρησιμοποιεί 12 αισθητήρες υπερήχων, τρία ραντάρ και δύο κάμερες τοποθετημένα γύρω από το αυτοκίνητο για την υποστήριξη του «πακέτου» τεχνολογιών Ford Co-Pilot 360 που βελτιώνουν τα επίπεδα προστασίας των επιβατών, την οδική συμπεριφορά, αλλά και τη διαδικασία στάθμευσης. Παράλληλα το νέο Local Hazard Information, το οποίο είναι σε θέση να ενημερώσει τον οδηγό για επικίνδυνες καταστάσεις στο δρόμο πριν γίνουν αντιληπτές από τον ίδιο ή τους αισθητήρες του οχήματος. Στις δε φιλικές προς τον χρήστη τεχνολογίες περιλαμβάνονται το Adaptive Cruise Control με Stop&Go, η ασύρματη φόρτιση κινητού τηλεφώνου, ο ψηφιακός πίνακας οργάνων των 12,3", Adaptive Cruise Control με Stop&Go, Speed Sign Recognition και Lane Centring, για άνετη οδήγηση στον αυτοκινητόδρομο και στις πόλεις με συχνές στάσεις-εκκινήσεις, ενώ σημειώνουμε και την ανώτατη διάκριση των 5 αστέρων στον τομέα της ασφάλειας από τον ανεξάρτητο οργανισμό Euro NCAP με. Και θα ήταν παράλειψη να μην αναφέρουμε ότι το νέο Ford Puma είναι επίσης το πρώτο αυτοκίνητο στην κατηγορία του που προσφέρει πίσω πόρτα με hands-free λειτουργία ανοίγματος και καθίσματα με δυνατότητα μασάζ (Lumbar Massage Seat).

ΩΔΗ ΣΤΗΝ ΠΡΑΚΤΙΚΟΤΗΤΑ

Το Ford Puma προσφέρει τον μεγαλύτερο χώρο αποσκευών στην κατηγορία του που φτάνει τα 456 λίτρα. Στον ευέλικτο αυτό χώρο φόρτωσης και με τη δεύτερη σειρά καθισμάτων αναδιπλωμένη, είναι εφικτή η αποθήκευση ενός κουτιού μήκους 112 cm, πλάτους 97 cm και ύψους 43 cm. Ωστόσο σε θέμα χώρων υπάρχει ένα στοιχείο που ανατρέπει ό,τι ξέραμε μέχρι σήμερα για την αξιοποίηση των χώρων... Αναφερόμαστε στο Ford Mega Box, έναν βαθύ και ευέλικτο αποθηκευτικό χώρο φόρτωσης στον οποίο μπορούν άνετα να μεταφερθούν δύο τσάντες του γκολφ σε κάθετη θέση.

Το Mega Box προσφέρει μια αποθηκευτική χωρητικότητα της τάξης των 80 λίτρων σε ένα χώρο πλάτους 76,3 εκ., μήκους 75,2 εκ. και βάθους 30,5 εκ., που μπορεί να φιλοξενεί μη σταθερά στοιχεία ύψους έως 115 εκ. –όπως φυτά, για παράδειγμα– σε κάθετη θέση.

Εναλλακτικά, με το κάλυμμα κατεβασμένο, ο χώρος αυτός μπορεί να χρησιμοποιείται για την αποθήκευση λα-



σπωμένων μπουτών ή «βρώμικου» εξοπλισμού. Η συνθετική επένδυση, καθώς και η τάπα αποστράγγισης του Ford Mega Box στο κάτω τμήμα, καθιστούν εύκολο το καθάρισμά του με νερό. Μην ξεχνάτε ότι μπορεί να προσφέρετε ένα μπάνιο και στον αγαπημένο σας σκύλο!

ΚΙΝΗΤΗΡΙΟ ΣΥΝΟΛΟ

Ο βενζινοκινητήρας Ford Eco Boost 1.0 λίτρου –έξι φορές νικητής του βραβείου «Διεθνής Κινητήρας της Χρονιάς»– είναι διαθέσιμος στο Puma με υβριδικές επιλογές μεταξύ 125 ή 155 ίππων. Είναι αυτός που με την ελαστικότητά του σας δίνει το δώρο να απολαμβάνετε όλες τις επιδόσεις που θα περιμένατε από έναν συμβατικό κινητήρα 1.5 λίτρου, αλλά με μεγαλύτερη εξοικονόμηση καυσίμου και χαμηλότερες εκπομπές ρύπων CO2, που τον καθιστούν όχι μόνο πιο καθαρό για το περιβάλλον, αλλά και με μικρότερα λειτουργικά έξοδα!

Η ήπια αυτοφορτιζόμενη υβριδική τεχνολογία ηλεκτροκίνησης (mild Hybrid Electric Vehicle ή mHEV) χρησιμοποιεί μια ολοκληρωμένη μονάδα εκκινητή και γεννήτριας (Belt-driven Integrated Starter/Generator ή BISG) που κινείται με ιμάντα και αντικαθιστά τον τυπικό εναλλάκτη. Η μονάδα BISG λειτουργεί, επίσης, ως ηλεκτροκινητήρας, χρησιμοποιώντας την ενέργεια της μπαταρίας για να παρέχει πιο δυναμική ισχύ και καλύτερη απόκριση, ιδιαίτερα στις χαμηλές στροφές του κινητήρα βενζίνης, για μεγαλύτερη ευελιξία και συνέχεια στην οδήγηση. Η αναγεννητική πέδηση ανακτά ενέργεια όταν φρενάρετε και τη χρησιμοποιεί για να δώσει ώθηση, όταν επιταχύνετε, βελτιώ-





Με τη χρήση της τεχνολογίας Ford Eco Boost Hybrid 48-volt, το νέο Puma ανεβάζει τον πήχη στους τομείς της κατανάλωσης καυσίμου και των επιδόσεων



νοντας την απόδοση και την οικονομία ενώ περιορίζει τις εκπομπές ρύπων. Να σημειώσουμε εδώ ότι το σύστημα BISG επιτρέπει την ανάκτηση και αποθήκευση της ενέργειας που συνήθως χάνεται κατά το φρενάρισμα και το ρολάρισμα σε μία αερόψυκτη μπαταρία ιόντων λιθίου των 48 Volt. Το BISG επανεκκινεί τον κινητήρα σε περίπου 300 χιλιοστά του δευτερολέπτου – όσο διαρκεί το ανοιγοκλείσιμο του ματιού. Αυτό επιτρέπει στην τεχνολογία Auto Start-Stop του νέου Puma Eco Boost Hybrid να λειτουργεί σε ένα ευρύτερο φάσμα σεναρίων για ακόμα μεγαλύτερη οικονομία καυσίμου, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων που το όχημα ρολάρει για να σταματήσει με ταχύτητα κάτω από 15 km/h ή ακόμα και με επιλεγμένη σχέση στο κιβώτιο με το πεντάλ του συμπλέκτη πατημένο.

ΤΙ ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΗΠΙΟ ΥΒΡΙΔΙΚΟ:

Η υβριδική τεχνολογία Eco Boost του Puma ενσωματώνει έναν μικρό ηλεκτρικό κινητήρα που συμβάλλει στη βελτίωση της αποδοτικότητας. Το αυτοφορτιζόμενο ήπιο υβριδικό όχημα δεν μπορεί να λειτουργήσει αποκλειστικά με ηλεκτρική ισχύ. Αντ' αυτού, ο ηλεκτρικός κινητήρας προσφέρει πρόσθετη υποστήριξη στον βενζινοκινητήρα, όταν χρειάζεται, συμβάλλοντας στην αύξηση των χιλιομέτρων του οχήματός σας και στη μείωση των εκπομπών ρύπων. Δεν χρειάζεται να συνδέσετε το Puma σε εξωτερική πηγή τροφοδοσίας, καθώς το ξεχωριστό πακέτο μπαταρίας που τροφοδοτεί τον ηλεκτρικό κινητήρα επαναφορτίζεται, ενώ οδηγείτε. Η ανατροφοδοτική πέδηση λειτουργεί ανακατευθύνοντας την ενέργεια από τα φρένα και επιστρέφοντάς την στην υβριδική μπαταρία.

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

Όσον αφορά τη συμπεριφορά του συνόλου στον δρόμο, δεν έχουμε να πούμε πολλά. Τα λέει όλα το όνομα Ford, το απαράμιλλα άμεσο τιμόνι και η τέλεια συμπεριφορά στον δρόμο. Τα mode

Normal, Eco, Sport, Slippery και Trail επιτρέπουν στους οδηγούς να διαμορφώνουν την οδηγική εμπειρία σύμφωνα με τις εκάστοτε οδικές, καιρικές και εδαφικές συνθήκες.

Η απόστασή του από το έδαφος είναι 16,6 εκ., ενώ αξίζει να σημειωθεί ότι ενώ είναι βασισμένο στο πάτωμα του Fiesta, εντούτοις το μετατρόχιο είναι αυξημένο, όντας στο ίδιο μήκος με εκείνο του Focus, προκειμένου να βελτιστοποιηθεί η οδηγική του συμπεριφορά στο έπακρο.

Παράλληλα, η νέα και πιο άκαμπτη πίσω ανάρτηση, τα μεγαλύτερα αμορτισέρ, τα πιο άκαμπτα σιλεντμπλόκ και τα βελτιστοποιημένα top mounts της ανάρτησης έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση των τριβών και την αύξηση της ακαμψίας του πλαισίου δημιουργώντας έτσι ένα αυτοκίνητο με κορυφαία για την κατηγορία του συμπεριφορά.

ΤΟ ΝΕΟ ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΚΙΒΩΤΙΟ POWERSHIFT 7-ΣΧΕΣΕΩΝ

Το νέο, αυτόματο κιβώτιο Powershift 7-σχέσεων, συνδυάζεται αποκλειστικά με την 3κύλινδρη υπερτροφοδοτούμενη έκδοση 1.0 Eco Boost του Ford Puma, που αποδίδει 125 ή 155 ίππους. Οι 7 σχέσεις του με την ιδιαίτερα πυκνή κλιμάκωση, βοηθούν ώστε οι αλλαγές να γίνονται ακόμη πιο ομαλά, συνεισφέροντας παράλληλα σε μείωση της κατανάλωσης και της εκπομπής ρύπων, αφού πάντα, σύμφωνα με τις εργοστασιακές μετρήσεις, το Puma με αυτόματο κιβώτιο παρουσιάζει μικτή κατανάλωση 6 λίτρων/100 χλμ. και εκπομπή ρύπων CO2 137 γρ./χλμ. (125PS/WLTP). Αξίζει εδώ να αναφερθεί ότι υπάρχει και η δυνατότητα επιλογής αλλαγής σχέσεων από τον οδηγό, μέσω των paddles στο τιμόνι.

ΤΙΜΗ

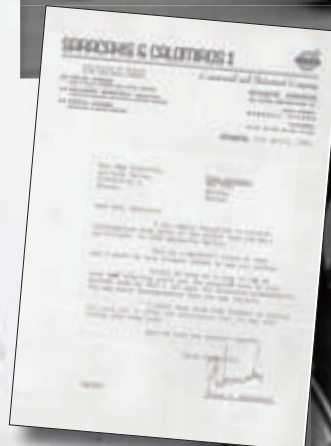
Το Ford Puma ST-Line 50 1.0L Eco Boost, 125PS, mHEV με 6-τάχυτο χειροκίνητο κιβώτιο κοστίζει 21.252 ευρώ και η αντίστοιχη έκδοση ST-Line 50 1.0L Eco Boost, 125PS, mHEV με 7-τάχυτο αυτόματο κοστίζει 23.595 ευρώ. ●

EWY ROSQVIST

The speedy Baroness!

Μια βασίλισσα των αγώνων αυτοκινήτου που η αγάπη της για τα ράλι, συναγωνιζόταν τις ικανότητές της πίσω από το τιμόνι!

Της **Ελένης Χελιώτη**



Το 1964 με την Mercedes-Benz 220 SE και συνοδηγό, την Eva Maria Falk, τερμάτισε στην 5η θέση της γενικής κατάταξης στο Ράλλυ Ακρόπολις!

H Ewy Rosqvist γεννήθηκε στη Σουηδία το 1929 σε μια αγροτική οικογένεια. Όταν τελείωσε το σχολείο μετακόμισε στη Στοκχόλμη για να σπουδάσει κτηνιατρική, και ύστερα επέστρεψε στη γενέτειρά της, το Herrestad, στα νότια της χώρας για να ξεκινήσει να εξασκεί το επάγγελμά της. Η αγάπη της για το αυτοκίνητο φάνηκε νωρίς, και οι ανάγκες της δουλειά της ήταν αυτές που την έκαναν να συνειδητοποιήσει πως εντέλει «άνηκε» σε αυτό.

H Rosqvist έπρεπε σε καθημερινή βάση να καλύπτει τεράστιες αποστάσεις, 150 με 200 χιλιόμετρα, σε χωμάτινους και κακοδιατηρημένους δρόμους, πηγαίνοντας από τη μία φάρμα στην άλλη για να παραδώσει προϊόντα τα οποία έπρεπε να φτάσουν άμεσα. Το αυτοκίνητο με το οποίο ταξίδευε ήταν μία Mercedes-Benz 170 S, του πατέρα της. Ήταν τόσο καλή στο τιμόνι, και η εξέλιξη της τόσο γρήγορη που μετά από λίγο καιρό τελείωνε τη δουλειά της αρκετές ώρες νωρίτερα από

οποιονδήποτε άλλο συνάδερφό της.

Το 1954 παντρεύτηκε τον Ingve Rosqvist, ο οποίος ήταν μηχανικός και λάτρης των μηχανοκίνητων σπορ και έπαιρνε μέρος σε αγώνες μαζί με τον πατέρα του. Την ίδια κιόλας χρονιά η Ewy τους συνόδευσε ως «third man» στο Ράλι του Μεσονυκτίου (Rally of the Midnight Sun), και αυτό υπήρξε το ξεκίνημα της υπόλοιπης καριέρας της. Η πρώτη φορά που συμμετείχε σε αγώνα πίσω από το τιμόνι ήταν δύο χρόνια αργότερα, το 1956, στον ίδιο αγώνα με την Majbritt Clausson ως συνοδηγό. Τα προβλήματα που αντιμετώπισαν ήταν πολλά, και εντέλει έπρεπε να εγκαταλείψουν τον αγώνα, αλλά αυτό έδωσε στην Rosqvist ακόμα μεγαλύτερο κίνητρο να συνεχίσει.

Έπαιρνε άδεια από τη δουλειά της για να συμμετέχει σε μικρότερου βεληνεκούς αγώνες ώστε να αποκτήσει εμπειρία, αλλά ποτέ δεν σταμάτησε να δουλεύει, θέλοντας πάντα να χρηματοδοτεί η ίδια το χόμπι της

αυτό, το οποίο άρχιζε και γινόταν κάτι παραπάνω από μια ευχάριστη ενασχόληση. Τρία χρόνια αφού ξεκίνησε να λαμβάνει μέρος σε αγώνες, στην Rosqvist δόθηκε ο τίτλος European Ladies' Rally Championship από την Πριγκίπισσα Grace του Μονακό, έναν τίτλο που κέρδισε ξανά το 1960 και το 1961.

Το 1960 αποφάσισε να υπογράψει μια συμφωνία με τη Volvo καθότι γινόταν ολοένα και πιο δύσκολο οικονομικά να λαμβάνει μέρος σε αγώνες ως ιδιώτης. Δύο χρόνια αργότερα όμως, την προσέγγισε η Mercedes-Benz και υπέγραψε με τη συνοδηγό της Ursula Wirth, με την οποία είχαν και την μεγαλύτερη επιτυχία της καριέρας τους στο Argentinian Touring Car Grand Prix το 1962, έναν επικό αγώνα 624 χιλιομέτρων, όπου το δίδυμο κέρδισε και τις 6 Ειδικές Διαδρομές πριν τελικά φτάσει στο Buenos Aires, αφήνοντας πίσω τους 286 συμμετέχοντες, οι οποίοι ήταν όλοι άνδρες. Το αυτοκίνητο με το

οποίο έτρεχαν ήταν το θρυλικό Mercedes-Benz 220 SE (W111). Εντυπωσιακό ήταν ότι η σε αυτόν τον αγώνα η Rosqvist και η Wirth αυξήσανε τον μέσο όρο ταχύτητας από 121,234 χμ/ω σε 126,872.

H Rosqvist συνέχισε για αρκετά χρόνια ακόμα να λαμβάνει μέρος σε αγώνες όπως το Monte Carlo το 1963 όπου εξασφάλισε 16η θέση στην κατηγορία γυναικών, και στο Ράλλυ Ακρόπολις όπου τερμάτισε 12η. Το 1964 άλλαξε συνοδηγό, επιλέγοντας την Eva Maria Falk, με την οποία τερμάτισε 5η στο Ράλλυ Ακρόπολις, και πήρε την 3η θέση στο βάθρο στο Spa-Sofia-Liege Rally. Ο τελευταίος της αγώνας πριν αποσυρθεί υπήρξε για άλλη μια φορά το Argentinian Touring Car Grand Prix στο οποίο τερμάτισε 3η, το 1964.

H Rosqvist παρέμεινε μέχρι το τέλος της ζωής της Brand Ambassador της Mercedes-Benz Classic. **A**



Το νέο **SEAT**
Leon
Plug In Hybrid
204 HP



**Μην βάζεις
όρια στα
σχέδιά σου.**

Θέλεις να εξερευνήσεις την πόλη; Τέλεια. Οδήγησε αποκλειστικά σε ηλεκτρική λειτουργία έως και για 60 χιλιόμετρα, με μηδενικούς ρύπους. Θέλεις να αποδράσεις κάπου μακριά το Σαββατοκύριακο; Υπέροχα. Απόλαυσε την οδηγική εμπειρία, με τον κλασικό κινητήρα βενζίνης. Με 204 ίππους συνδυαστικά, συνολική αυτονομία έως και 800 χιλιόμετρα και κατανάλωση μόλις 1,2lt/100km, το νέο SEAT Leon Plug In Hybrid είναι έτοιμο για κάθε σου σχέδιο.

f @ t y Μέση κατανάλωση: 1,1-1,3l/100km. Μέσες εκπομπές CO₂: 25-30g/km (κύκλος WLTP)

SEAT LINE: 800-11-80000 (από σταθερό) ή 211-102-5710 (από σταθερό & κινητό).

seat.gr

AutohellasGroup



NEO SUZUKI IGNIS HYBRID

Κάνει την πόλη, εξοχή

Η νέα ακόμα πιο δυναμική εμφάνιση, ο νέος οικονομικός κινητήρας και η αναβαθμισμένη τεχνολογία **Suzuki Hybrid** σε κάθε έκδοση, είναι τα στοιχεία που απογειώνουν το μοναδικό **Ultra Compact SUV**

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Η **Suzuki**, με τεράστια παράδοση στα αυτοκίνητα πόλης, γνωστά και ως κατηγορίας A, εξέλιξε ακόμα περισσότερο το Ignis το οποίο συνδυάζει iconic style με ένα συμπαγές αμάξωμα και εξαιρετικές επιδόσεις σε κάθε «στίβο» χρήσης του. Τα αυτοκίνητα πόλης είναι μία ξεχωριστή κατηγορία, με αποδέκτες οποιονδήποτε αναζητά μία ασφαλή κινητικότητα χωρίς ταυτόχρονα να θυσιάζει τίποτα από άνεση και απόλαυση. Και το ignis είναι ένα τέτοιο.

Όταν όμως ένα τέτοιο πρακτικό αυτοκίνητο συνδυάζει κορυφαίο επίπεδο κατασκευής και αξιοπιστίας, δυναμική εμφάνιση, νέο κινητήρα με υβριδική τεχνολογία και τετρακίνηση, τότε τα δεδομένα αλλάζουν. Γιατί στην ουσία έχουμε να κάνουμε με ένα μικρό στο δέμας αυτοκίνητο που «παίζει την πόλη στα δάχτυλα», αλλά ταυτόχρονα διαθέτει τεχνολογίες που συναντάμε σε αυτοκίνητα που πλην των άλλων, έχουν και χαρακτήρα εξορμήσεων εκτός πόλης.

Στην πιθανή ερώτηση: «τα χρειαζόμαστε όλα αυτά σε ένα αστικό περιβάλλον;» η απάντηση είναι, ναι! Γιατί το υβριδικό σύστημα Suzuki Hybrid με σημαντικά αυξημένη χωρητικότητα μπαταρίας ιόντων λιθίου 10Ah, προσφέρει βελτιωμένη απόδοση καυσίμου ενώ πλέον διατίθεται και με κιβώτιο συνεχώς μεταβαλλόμενων σχέσεων (CVT) που καθιστά την μετακίνησή μας, πιο καθαρή, πιο οικονομική και συνάμα πιο αποδοτική.

ICON DESIGN

Το νέο Ignis ενώ διατηρεί την μινιμαλιστική αισθητική του, συγχρόνως κατορθώνει να ξεχωρίζει ακόμα περισσότερο εξαιτίας της δυναμικής του εικόνας. Η νέα μπροστινή μάσκα 5 ακτίνων και οι επανασχεδιασμένοι εμπρός και πίσω προφυλακτήρες σε ασημένια απόχρωση, ενισχύουν περαιτέρω το SUV χαρακτήρα του αυτοκινήτου ενώ οι δυνατόντες εξατομίκευσης με ζωπούς χρωματικούς συνδυασμούς ασημί (silver) ή μπλε (dark blue) που επενδύουν το εσωτερικό του αυτοκινήτου στην κάτω κεντρική κονσόλα και στις

Διατηρώντας την πρωτιά του μοναδικού υβριδικού Ultra Compact SUV αυτοκινήτου στην κατηγορία αυτοκινήτων πόλης, ανανεώνεται και εμφανισιακά, ενώ υποσχεται ακόμα μεγαλύτερες συγκινήσεις, τόσο σε εντός, όσο και εκτός δρόμου διαδρομές.

λαβές των θυρών προσθέτουν μια ιδιαίτερη αίσθηση συμπληρώνοντας την κομψότητα και την νεανική εμφάνιση που διαθέτει, τονίζοντας το urban στυλ με φουτουριστικές λεπτομέρειες και minimal οριζόντιες γραμμές που αναδεικνύουν την ευρυχωρία του μοντέλου.

ΚΙΝΗΤΗΡΙΟ ΣΥΝΟΛΟ

Το Suzuki Ignis Hybrid All Grip κινεί ο νέος 4-κύλινδρος κινητήρας βενζίνης 1.2 Dualjet απόδοσης 83 ίππων, που σε συνδυασμό με το υβριδικό σύστημα Suzuki Hybrid, προσφέρει βελτιωμένη απόδοση καυσίμου. Το ενδιαφέρον εδώ είναι ότι, εκτός από το χειροκίνητο κιβώτιο των πέντε σχέσεων, έχουμε πλέον την δυνατότητα να επιλέξουμε το μοντέλο και με κιβώτιο συνεχώς μεταβαλλόμενων σχέσεων (CVT).

Το υβριδικό σύστημα Suzuki Hybrid μετατρέπει την κινητική ενέργεια που παράγεται κατά την επιβράδυνση σε ηλεκτρική ενέργεια που φορτίζει την μπαταρία ιόντων λιθίου και χρησιμοποιείται για την υποβοήθηση του κινητήρα κατά την επιτάχυνση ώστε να επιτευχθεί η μέγιστη οικονομία καυσίμου.

Πρόκειται για το βέλτιστο υβριδικό σύστημα για μικρά αυτοκίνητα, σχεδιασμένο να προσφέρει όχι μόνο οικονομία στην κατανάλωση των καυσίμων, αλλά επιπλέον εξοικονόμηση χώρου και βέλτιστη κατανομή βάρους. Το Ignis Hybrid επιταχύνει από 0-100 χλμ/ώρα σε 12,4", σημειώνει τελική ταχύτητα 155 χλμ/ώρα, ενώ οι εργοστασιακές τιμές κατανάλωσης σε συνδυασμένο κύκλο είναι 5,4-5,5 λίτρα/100 χλμ και ρύπων CO₂ 122-124 (WLTP-CVT).

Η ΤΕΤΡΑΚΙΝΗΣΗ ALL GRIP

Το σύστημα τετρακίνησης All Grip Auto που διαθέτει το νέο Ignis βελτιστοποιεί την πρόσφυση του αυτοκινήτου σε κάθε τύπο οδοστρώματος, εξασφαλίζοντας την ομαλή εκκίνηση σε ολισθηρά οδοστρώματα με χιόνι ή λάσπη.

Να σημειώσουμε εδώ ότι το Ignis All Grip είναι το μοναδικό Ultra Compact 4x4 SUV, που διαθέτει στοιχεία που το καθιστούν ένα πολυχρηστικό SUV στην κατηγορία του. Για να το πιστοποιήσουμε αυτό, αρκεί να σταθούμε στην απόσταση των 18 εκ. από το έδαφος (τιμή εντυπωσιακή!), τις ράγες οροφής, αλλά και το ίδιο το αμάξωμα από μόνο του. Με την χρήση ενός συνεκτικού συμπλέκτη, το σύστημα κατανέμει αυτόματα τη ροπή στους πίσω τροχούς όταν ανιχνεύσει απώλεια πρόσφυσης στους μπροστινούς. Να σημειώσουμε εδώ ότι η τετρακίνηση είναι πάντα χρήσιμη -ακόμα και στις πόλεις- τους χειμερινούς κυρίως μήνες όταν έχουμε να αντιμετωπίσουμε βροχές ή ακόμα και χιονοπτώσεις. Και όλα αυτά γίνονται ακόμα πιο εύκολα αν αναλογιστεί κάποιος το μικρό βάρος του συνόλου.

Αφήστε που αν αποφασίσουμε να μετακινηθούμε σε περιαστικό περιβάλλον ή να ταξιδέψουμε σε νησιά το καλοκαίρι η τετρακίνηση είναι must στοιχείο που θα χρειαστούμε αναμφισβήτητα. Νησί είπατε; Και τα μπαγκάζια μας; Ας μην ανησυχείτε... Υπάρχει λύση και για αυτό! Το νέο Suzuki Ignis Hybrid διατηρεί την πρωτιά του ως το αυτοκίνητο που διαθέτει τον μεγαλύτερο χώρο αποσκευών στην κατηγορία του, ήτοι 267 λίτρα. Δεν είναι όμως μόνο αυτό: Το ψηλό κατώφλι του πορτμπαγκάζ διευκολύνει ιδιαίτερα την φόρτωση μια και δεν χρειάζεται να σκύβουμε για να τοποθετήσουμε τα κάθε είδους αντικείμενα που θέλουμε να πάρουμε μαζί μας.

Αποτελώντας δε μια από τις πιο ασφαλείς προτάσεις στην κατηγορία του, το νέο Ignis διαθέτει μία σειρά από συστήματα ασφαλείας τόσο των επιβατών, όσο και των πεζών.

ΤΙΜΗ

Η τιμή του προσθιοκίνητου υβριδικού Ignis αρχίζει από τα 12.730 ευρώ, ενώ εκείνη του τετρακίνητου από 14.930 ευρώ. Τέλος η τιμή του μοντέλου με το αυτόματο κιβώτιο CVT αρχίζει από 15.950 ευρώ, ενώ αυτό που πρέπει να σημειώσουμε είναι όλες οι εκδόσεις έχουν μηδενικά τέλη κυκλοφορίας! ●



WHY STOP?



NEA GENIA YARIS
ΑΠΟ 13.770€





Αν είναι μια καθημερινή συνθήκη να μιλάς με έναν Αλυτάρχη αγώνα του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος Ράλι (WRC), πόσο μάλλον όταν αυτός ο αγώνας είναι το εμβληματικό Ράλλυ Ακρόπολις. Είχαμε την ευκαιρία να συνομιλήσουμε με την Αλυτάρχη Ανίτα Πασαλή για ενδιαφέροντα πράγματα που σχετίζονται τόσο με τον αγώνα μας όσο και με τον θεσμό του WRC, αλλά και τις προσωπικές της απόψεις σφαιρικά σε θέματα διοργανώσεων κορυφαίου επιπέδου. Έχοντας στην παρακαταθήκη της σπουδαία εμπειρία τόσο από τη θέση του Αλυτάρχη του Ακρόπολις όσο και από τη θέση της ως αγωνοδίκης της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου (FIA), μια συζήτηση μαζί της δεν μπορεί παρά να είναι εξαιρετικά ενδιαφέρουσα και διαφωτιστική. Συναντήσαμε την κα Πασαλή στα γραφεία της Οργανωτικής Επιτροπής Διοργανώσεων Μηχανοκίνητου Αθλητισμού (Motorsport Greece) και μας αφιέρωσε λίγο από τον πολύτιμο χρόνο της εν μέσω της πυρετώδους προετοιμασίας για το φετινό Ράλλυ Ακρόπολις. Να σημειώσουμε ότι η χώρα μας μπαίνει ξανά στο Παγκόσμιο Πρωτάθλημα μετά από 8 ολόκληρα χρόνια, και, όπως μας είπε και η ίδια, τόσο η αγωνία όσο και ο ενθουσιασμός και η «δημιουργική τρέλα» είναι συναισθήματα που χαρακτηρίζουν όλα τα εμπλεκόμενα μέλη υπεύθυνα για την οργάνωση του φετινού αγώνα. Μας υποδέχτηκε με ζέση και σοβαρότητα και μοιράστηκε μαζί μας όχι μόνο τις αντικειμενικές δυσκολίες που έχει αντιμετωπίσει στην πολυετή καριέρα της στο χώρο του μηχανοκίνητου αθλητισμού, αλλά και το όραμά της, τόσο για τον φετινό αγώνα όσο και για αυτούς που θα ακολουθήσουν. Η συζήτησή μας που ακολουθεί, είναι μέρος μιας κουβέντας που υπό διαφορετικές συνθήκες θα μπορούσε να καλύψει τριπλάσια έκταση λόγω του ενδιαφέροντος. «Χρόνου φείδου» όμως και ξεκινάμε!

Ποιος έχει το Α και το Ω στην επιλογή των Ειδικών Διαδρομών (Ε.Δ.) και με τι κριτήριο επιλέγονται; Γενικά στο Ακρόπολις επειδή εμπλέκονται πάρα πολλά άτομα, εγώ αρχικά προτείνω. Έχω στο μυαλό μου, με βάση το κέντρο του αγώνα, ποιες ειδικές εξυπηρετούν τις ανάγκες θεατών, οργανωτών, κριτών, και αγωνιζομένων, και από εκεί και πέρα φτιάχνω ένα αρχικό πλάνο, βάσει του οποίου μετά επιλέγουμε και απορρίπτουμε με τους συνεργάτες μου, δηλαδή με τον βοηθό Αλυτάρχη, υπεύθυνο ασφαλείας κτλ. Έτσι, συνθέτουμε τη διαδρομή και αυτή είναι η διαδικασία. Σε κάθε περίπτωση είναι περισσότερο συμφωνία: μία αρχική πρόταση στην οποία επάνω δουλεύουμε, και βγάζουμε τελικά την τελική διαδρομή. Για παράδειγμα, για φέτος, επειδή αποφασίστηκε πολύ αργά το που θα γίνει τελικά ο αγώνας, Λουτράκι ή Λαμία, είχαν ετοιμαστεί δύο πλάνα.

Έχετε εσείς κάποιες αγαπημένες Ε.Δ.; Φυσικά.

Ποιες είναι αυτές; Και υπήρχε στην επιλογή σας αυτή η προσέγγιση καθόλου; Εννοείται. Όπου υπάρχει ψηφοφορία και καλούμαι εγώ σαν Ανίτα να ψηφίσω, επιλέγω αυτές που μου αρέσουν, και η αγαπημένη μου είναι οι λεγόμενες Καρούτες, οι οποίες δεν είναι Καρούτες σε αυτόν τον αγώνα ακριβώς. Η Ε.Δ. Καρούτες ξεκινούσε από το παλιό χωριό Καρούτες και τερματιζό με κατεύθυνση προς την Άμφισσα. Αυτήν την Ε.Δ. δεν υπάρχει περίπτωση να μην την βάχαμε σε αγώνα που θα ήμουν εγώ Αλυτάρχη, και στον φετινό αγώνα υπάρχει μέσα. Αυτή λοιπόν είναι η αγαπημένη μου, την οποία γνωρίζουμε είτε ως Καρούτες, είτε ως Βωξίτες. Μ' αρέσει αυτή η Ε.Δ. γιατί και οδηγικά και σαν ευχαρίστηση να περνάς από εκεί είναι πολύ σημαντική. Από εκεί και πέρα υπάρχουν και άλλες οι οποίες όμως είναι σε δεύτερη μοίρα.

Διάβαζα παλιότερα μια συνέντευξη του κυρίου Δαρδούφα ο οποίος είχε πει ότι «η ισχυρή προσωπικότητα του Ράλλυ Ακρόπολις προήλθε μέσα απ' τη σκληρότητά του». Το φετινό Ακρόπολις πως θα είναι; Πως θα παντρέψετε την προσωπικότητα του αγώνα με τις απαιτήσεις της FIA και του Promoter; Η ίδια η FIA επέλεξε να μπει το Ράλλυ Ακρόπολις, και πάντα το επέλεγε να μπαίνει, ακριβώς για αυτή την ιδιαιτερότητά του: τη σκληρότητα του αγώνα. Γιατί ο αγώνας αυτός δεν μπορεί να γίνει ποτέ πολύ γρήγορος. Δεν υπάρχει περίπτωση να γίνει ποτέ Φινλανδία, αλλά δεν υπάρχει περίπτωση να γίνει και Πορτογαλία. Η Πορτογαλία έχει και αυτή χωματινές διαδρομές, αλλά είναι άλλη η μορφολογία. Η ιδιαιτερότητα αυτή του αγώνα ισχύει και φέτος. Προσπαθούμε να κάνουμε όποιες επεμβάσεις στις διαδρομές επιτρέπονται να κάνουμε πριν από τον αγώνα. Τον χαρακτήρα του αγώνα όμως, δεν επιτρέπεται και δεν θέλουμε να τον αλλάξουμε. Έτσι λοιπόν παντρεύεται αυτό το στοιχείο με το σύγχρονο Ράλλυ Ακρόπολις. Ο αγώνας θα είναι σκληρός.

Να προσθέσω ότι κάποτε, όταν υπήρχε η κατηγορία Juniors (και τώρα υπάρχει αλλά είναι άλλη η προσέγγιση της FIA πάνω σε αυτό το θέμα) το Ακρόπολις ήταν πάντα μέσα στο πρόγραμμα των Juniors. Ο λόγος που πάντα έρχονταν ήταν ακριβώς γιατί έπρεπε οι νέοι οδηγοί α-

γώνων, οι οποίοι μετά έγιναν πρωταθλητές, να μάθουν να παλεύουν στις Ε.Δ. του Ράλλυ Ακρόπολις (ο Loeb ήταν ένας από αυτούς που ξεκίνησε στην κατηγορία Juniors). Γιατί ο αγώνας δεν είναι μόνο θέμα ταχύτητας στις Ε.Δ., είναι και θέμα τακτικής, θέμα πλάνου, που θα κόψεις, που θα δώσεις περισσότερη βαρύτητα. Ήταν θέμα τακτικής, και όχι ταχύτητας: στη Φινλανδία επιζείς εάν δεν βγεις από τον δρόμο, ενώ εδώ επιζείς εάν δεν σπάσεις το αυτοκίνητο.

Κατά τη γνώμη σας γιατί έχει γίνει τόσο «soft» το πρωτάθλημα; Πως θα χαρακτηρίζατε αυτή την εξέλιξη του, αν μπορούμε να την πούμε εξέλιξη; Το soft δεν έχει να κάνει με τις διαδρομές, κατά την άποψή μου, αλλά με το setup του αγώνα: δηλαδή το να μπορούν να φτιάχνονται ή να επισκευάζονται τα αυτοκίνητα ή να ξεκουράζονται οι οδηγοί σε ένα service park κεντρικό, και από εκεί και πέρα να μοιράζονται οι διαδρομές γύρω από αυτό το κέντρο.

Αυτό όμως δεν έχει αλλάξει και τη φύση του αγώνα; Σαφώς και έχει αλλάξει! Έχει αλλάξει το πρωτάθλημα, αυτό είναι γεγονός. Ήταν νομίζω μία, εντός εισαγωγικών πρόσδος. Είναι θέμα φιλοσοφίας πλέον, δεν μπορείς να κάνεις πια έναν αγώνα από μια μεριά της χώρας για να πας στην άλλη. Είναι και θέμα επικινδυνότητας, για μένα, επειδή έχω υπάρξει πλοηγός σε παλιά Ακρόπολις, και το 'χω νιώσει αυτό. Ήταν πολύ δύσκολο σε αυτές τις συνθήκες, και σε αυτούς τους δρόμους. Δεδομένου ότι η κυκλοφορία στους δρόμους έχει αυξηθεί, δεν είναι πια εύκολο. Η φιλοσοφία έχει αλλάξει, συν του ότι οι απαιτήσεις των ομάδων πλέον να φτιάχνουν τα αυτοκίνητά τους δεν είναι οι ίδιες. Παλαιότερα έπαιρνες έναν-δύο μηχανικούς με ένα βανάκι, έπεφταν εκείνοι κάτω από τα αυτοκίνητα στο τέλος της Ε.Δ. και περνούσαν δίπλα άλλα αγωνιστικά. Δηλαδή έβλεπες τα πόδια των μηχανικών που έπεφταν κάτω από το αυτοκίνητο να είναι επάνω στην απλή διαδρομή και να περνάει άλλο αγωνιστικό 50 πόντους μακριά. Δεν γίνονται πια αυτά τα πράγματα. Η Διεθνής Ομοσπονδία έχει επικεντρώσει την ύπαρξη και όλο το αγωνιστικό πνεύμα της πάνω στο θέμα ασφαλείας.

Έχετε υπάρξει αγωνοδίκης σε διεθνείς αγώνες. Κρίνετε πάντα με το γράμμα του νόμου ή έχουν υπάρξει φορές που σε αυτό αμφιταλαντευτήκατε λόγω συνθηκών; Δεν υπάρχουν συνθήκες. Υπάρχουν κανονισμοί, και οι κανονισμοί είναι συγκεκριμένοι. Σε αυτό είχα έναν μέντορα, ας το πούμε έτσι. Υπήρξα από το 2005 έως το 2011 περίπου ένας από τους μόνιμους 4 αγωνοδίκες του WRC της FIA. Υπήρχε ένας πρόεδρος ο οποίος ήταν ο μέντορας όλων των αγωνοδίκων που υπάρχουν τώρα στο WRC. Και σε μία από τις φάσεις -αυτό ήταν ίσως την πρώτη χρονιά-, επειδή πάντα συζητούσαμε για τις αποφάσεις που θα παίρναμε, γύρισε κάποια στιγμή και μου είπε: «Ανίτα, προσπάθησε να σκέφτεσαι σαν αγωνοδίκη, με το μυαλό και όχι με την καρδιά.» Αυτό μου έχει μείνει



AV

«Μετά από 8 χρόνια που γυρνάει ο αγώνας στο WRC, η επιτυχία του σίγουρα είναι ένα στοίχημα για εμάς, για όλη την οργανωτική ομάδα, η οποία αισθάνομαι ότι για πρώτη φορά έχει αυτή τη συνοχή που χρειάζεται για ένα τέτοιου βεληνε-κούς εγχείρημα, και αυτό απλά το νιώθω μέσα μου».

Η Αλυτάρχης του Ράλλυ Ακρόπολις **Ανίτα Πασαλή** και το όραμά της για την «επόμενη ημέρα»

και το ακολουθώ μέχρι και σήμερα και νομίζω ήταν ότι πιο σωστό έχει ειπωθεί και έχει μπει στο μυαλό μου. Δεν αμφιταλαντεύεσαι• αγώνας σημαίνει κανονισμός. Δεν γίνεται να αμφιταλαντεύεις για μια απόφαση. Και οι αποφάσεις, τώρα αυτά τα χρόνια, είναι καταγεγραμμένες, τις μοιραζόμαστε όλοι οι αγωνοδίκες. Δηλαδή, με το τέλος κάθε αγώνα, είτε WRC είτε Ευρωπαϊκού πρωταθλήματος, μοιράζεται σε όλους τους αγωνοδίκες, οπότε ξέρουμε ότι για μια συγκεκριμένη παράβαση, υπάρχει αυτό το περιθώριο ποινών. Δεν μπορεί κάποιος επειδή σκέφτεται με την καρδιά και όχι με το μυαλό να βάλει μια ποινή η οποία δεν στοιχίζει τίποτα, ούτε αγωνιστικά ούτε οικονομικά, και από την άλλη ένας άλλος ο οποίος ακολουθεί τους κανονισμούς να κάνει κάτι διαφορετικό. Υπάρχει δηλαδή μια ομοιογένεια, η οποία βασίζεται και αυτή πάνω στους κανονισμούς. Είμαι εντελώς κάθετη σε αυτό. Δεν υπάρχει συναισθηματισμός σε αυτό το θέμα.

Σας λείπει καθόλου ο αγώνας όταν είστε μέσα στο γραφείο; Έχει υπάρξει στιγμή που την ώρα ενός χορταστικού Ακρόπολις, για παράδειγμα, να είπατε μέσα σας «αχ, να ήμουν εκεί»; Όχι. Όχι, γιατί έχω την ευκαιρία να βρίσκομαι σε αγώνες. Μπορεί να μην είναι σε έναν αγώνα που εμπλέκομαι εγώ, σαν αγωνοδίκη ή σαν Αλυτάρχη, αλλά έχει και αυτό..., όχι τη γλύκα του, αλλά την ομορφιά του. Είναι άλλο το να είσαι θεατής ή αγωνιζόμενος, και άλλο το να είσαι σε αυτά τα πόστα. Όχι, δεν μπορώ να πω ότι μου έχει λείψει καθόλου. Να μην ασχολούμαι καθόλου και να ήθελα να είμαι σε έναν αγώνα, ναι. Να εμπλέκομαι με κάποιον τρόπο και να θέλω να είμαι κάπου αλλού στον ίδιο αγώνα, όχι.

Θα ήθελα να μου πείτε, εάν θυμάστε, μια αστεία και μια πολύ δύσκολη στιγμή που έχετε βιώσει κατά τη διάρκεια ενός αγώνα. Αστεία δεν θα έλεγα ότι έχω, γιατί οτιδήποτε κάνω το αντιμετωπίζω πάντα με σοβαρότητα. Εάν αστεία εννοούμε το να περνάς καλά με τους συνεργάτες σου, ναι, έχουν συμβεί πολλά αλλά όχι κάτι αξιοσημείωτο. Κάτι δύσκολο, ναι, μπορώ να πω ότι μου έχει μείνει. Ήταν στον πρώτο αγώνα που έκανα σαν Αλυτάρχη στο Ράλλυ Ακρόπολις, το 2001, όπου με το ελικοπτερο ασφαλείας της FIA, πετούσε ο εκπρόσωπος ασφαλείας, Jacek Bartos. Πολύς κόσμος που ασχολείται με το Ακρόπολις και γενικά με τους αγώνες τον ήξερε σαν όνομα, γιατί εμείς τουλάχιστον τον χρησιμοποιούσαμε σαν φόβητρο. Υπήρχε ο συνεργάτης μας ο οποίος πετούσε με ένα ελικοπτερο νωρίτερα από εκείνον, και έβλεπε κόσμο να κάθεται σε επικίνδυνα σημεία και φώναζε απ' τα μεγάφωνα «πηγαίντε 25 μέτρα μακριά γιατί έρχεται ο Bartos». Έτσι λοιπόν ο Jacek, με τον οποίο είμαστε ακόμα φίλοι, αλλά έχει αποσυρθεί βέβαια, μου λέει «Ανίτα, καθυστέρησε την ειδική Ελάτεια», μία ειδική η οποία είχε άπειρο κόσμο, «γιατί στην τελευταία φουρκέτα ο κόσμος κάθεται στο εσωτερικό, και είναι πολύ επικίνδυνο. Μίλα με τους κριτές να τους διώξουν».

Ήταν αδύνατον όμως να γίνει κάτι τέτοιο..., να φύγει δηλαδή ο κόσμος, παρόλο που ήταν κριτές εκεί, παρόλο που προσπάθησαν πολύ να τους διώξουν από εκείνο το επικίνδυνο σημείο. Καθυστέρησε η Ε.Δ. όσο γινόταν, γιατί μέχρι 30 λεπτά έχει περιθώριο να καθυστερήσει μια Ε.Δ. Καθυστέρησε το πρώτο τέταρτο και μου είπαν συνεργάτες και κριτές ότι «δεν γίνεται τίποτα Ανίτα», οπότε πήρα την απόφαση να ακυρώσω την Ε.Δ. και να δώσω εναλλακτική γιατί τα αυτοκίνητα είχαν ήδη μαζευτεί σε σημείο που θα έπρεπε να δοθεί το OK. Και πήρα την απόφαση «έτσι», μόνη μου. Ήταν λοιπόν μια πολύ δύσκολη απόφαση η οποία ήταν η πρώτη μου δύσκολη απόφαση και μου έχει μείνει στη μνήμη ανεξίτηλη. Αλλά τελικά αποδείχθηκε ότι ήταν πολύ καλή επιλογή και πήρα τα μπράβo και από τους αγωνιζόμενους και από τη FIA. Και τελικά μπορεί οι θεατές που ήταν εκεί να μην την απήλασαν, αλλά τη δεύτερη φορά που πέρασαν, γιατί ήταν επαναλαμβανόμενη η Ε.Δ., ήταν εκεί αλλά ήταν σε σωστά σημεία.

Ήταν πιο εύκολο για εσάς από εκεί και πέρα να παίρνετε τέτοιες δύσκολες αποφάσεις; Ναι βέβαια. Έχω πάρει πολλές αποφάσεις τέτοιου είδους, αλλά αυτή ήταν η πρώτη, και γι' αυτό και μου έχει εντυπωθεί τόσο πολύ στο μυαλό.

Υπάρχει κάτι που δεν έχετε δει ή κάνει στο Ακρόπολις ακόμα που όμως θα θέλατε; Όχι. Νομίζω έχουν γίνει τα πάντα. Μετά το ΟΑΚΑ, το οποίο ήταν μια τρέ-

λα η οποία έγινε πραγματικότητα, δεν νομίζω ότι υπάρχει κάτι που δεν έχουμε δοκιμάσει. Είμαστε πρωτοπόροι, γιατί το ΟΑΚΑ, το να γίνει δηλαδή μέσα σε στάδιο μία Ε.Δ. η οποία μετρούσε κανονικά στον αγώνα, η οποία ήταν διπλή, και η οποία είχε 70.000 κόσμο, δεν είχε ξαναγίνει σε αγώνα του Παγκοσμίου Πρωταθλήματος. Μετά ήταν η Μεγάλη Βρετανία η επόμενη χώρα που έκανε Ε.Δ. στο στάδιο Millennium. Είμασταν οι πρώτοι οι οποίοι επανάφεραν νυχτερινές διαδρομές οι οποίες είχαν σταματήσει από τη FIA λόγω επικινδυνότητας για πάρα πολλά χρόνια, και το 2011 μετά από ειδική άδεια που πήραμε, ξαναγύρισαν και οι νυχτερινές ειδικές. Και πραγματικά ήταν πολύ πετυχημένη ειδική. Θυμάμαι την αγωνία που είχα... Είμαστε στο ξενοδοχείο στο Λουτράκι, στο Καζίνο, και από το σημείο που ήταν το κέντρο του αγώνα, από το πίσω μέρος του ξενοδοχείου, φαινόταν μακριά το βουνό που θα γινόταν η νυχτερινή διαδρομή.

Έφυγα από την αίθουσα των κοντρόλ, είχα ένα VHF μαζί μου για να ακούω τι γίνεται, είχα το ρολόι μου και έβλεπα και έλεγα «τώρα θα πρέπει να ξεκινάει», και είχα κάτσει σε ένα παραθυράκι μικρό, ήταν σαν φεγγίτης, για να δω ότι ξεκινούν τα φώτα. Ακουγα βέβαια τις επικοινωνίες των κριτών και του κοντρόλ, και ξαφνικά βλέπω τα φώτα. Αυτή την αίσθηση δεν την ξεχνάω εύκολα. Και ήταν πραγματικά πάρα πολύ εντυπωσιακό όλο αυτό. Και με όλο αυτό θέλω να πω ότι έχουμε γίνει πολλά. Δεν μπορώ να σκεφτώ κάτι πλέον που θα μπορούσε και δεν έχει γίνει ή δεν το έχουμε κάνει στο Ράλλυ Ακρόπολις.

Πως θα ήταν για εσάς ένας ιδανικός αγώνας ο οποίος δεν έχει περιορισμούς (χιλιόμετρικούς, γεωγραφικούς, χρονικούς κτλ.); Το να γυρνάγαμε στους αγώνες τους οποίους έζησα ως θεατής τη δεκαετία του '80, και συγκεκριμένα στις αρχές του '80. Δηλαδή όταν ξεκινούσε ο αγώνας από το Λαγονήσι ή από την Ακρόπολη, με κέντρο το Λαγονήσι, και τα πληρώματα έφευγαν και μετά πήγαιναν στην Καλαμάκα, ακολούθως πήγαιναν στο Γύθειο.... Το έχω ζήσει αυτό ως θεατής, και λίγο αργότερα έγινα και πληρογός. Ιδανικά θα ήθελα να κάνω έναν τέτοιο αγώνα. Γίνονται κάποιοι τέτοιοι αγώνες, αλλά πλέον με ιστορικά αυτοκίνητα, όπως γίνεται το ιστορικό Safari. Εμείς δεν έχουμε κάνει σε αυτό το βαθμό τέτοιους αγώνες, συν του ότι πιστεύω με τα χωριά, με τις κυκλοφορίες στους δρόμους πλέον που τα αυτοκίνητα είναι υπερπολλαπλάσια από αυτά που υπήρχαν τότε, τα θέματα ασφαλείας θα ήταν σίγουρα τροχοπέδη, και δεν θα ήθελα να εμπλακώ σε κάτι τέτοιο. Παρ' όλα αυτά εάν υπήρχε η δυνατότητα να

Θα το πηγαίνατε και σε άλλα μέρη της Ελλάδας; Ναι, μέρος της Ελλάδας που θα ήθελα να πάει είναι η Πίνδος. Για χωματόδρομους δεν είμαι σίγουρη ότι θα μπορούσε να έχει γιατί δεν έχω περάσει από διαδρομές εκεί στην Πίνδο, αλλά γενικά σαν περιβάλλον, σαν τοποθεσίες, σαν φύση, νομίζω θα ήταν ένας πολύ ωραίος αγώνας. Στη Δυτική Ελλάδα έχει να πάει πάρα πολλά χρόνια.

Θα θέλατε να μου πείτε κάτι άλλο; Μετά από 8 χρόνια που γυρνάει ο αγώνας στο WRC, η επιτυχία του σίγουρα είναι ένα στοίχημα για εμάς, για όλη την οργανωτική ομάδα, η οποία αισθάνομαι ότι για πρώτη φορά έχει αυτή τη συνοχή που χρειάζεται για ένα τέτοιου βεληνικού εγχείρημα, και αυτό απλά το νιώθω μέσα μου.

Κάποιοι άνθρωποι το έχουν εμπνευστεί, κάποιοι άνθρωποι εμπνέουν! Και μιλάω συγκεκριμένα για τον υποργό (σ.σ. Λευτέρης Αυγενάκης, υφυπουργός Αθλητισμού). Εμπνέει ακόμα και εμένα, εμπνέει και αυτούς τους ανθρώπους που μέχρι τώρα έχουν συνεργαστεί μαζί του, και είμαι σίγουρη ότι και οι κριτές, και όλος ο κόσμος που θα επανδρώσει τον αγώνα, θα εμπνευστεί από την «τρέλα» του. Έχει μια μεταδοτικότητα και μια αμεσότητα που νομίζω θα παίξει πάρα πολύ μεγάλο ρόλο.

Αυτή όμως δεν είναι και η ψυχική του αγώνα; Αυτή η τρέλα; Δεν το συζητώ, ναι. Γιατί είμαστε φίλοι με όλους. Βλέπω κριτές, και τους έβλεπα όλα τα χρόνια που δεν ασχολούμουν με τον αγώνα, και ακόμα μιλάμε ενώ έχουμε να βρεθούμε τόσο καιρό. Θέλω να πω ότι αυτή την εμπνευση, εντός εισαγωγικών εμπνευση, θέλω να την περάσουμε ο καθένας στον διπλανό του. Αυτό όμως ταυτόχρονα μειώνει την αγωνία του ότι είμαστε 8 χρόνια εκτός. Πιστεύω ότι σίγουρα η εμπειρία παίζει μεγάλο ρόλο, και αν και όλοι οι άνθρωποι που θα ασχοληθούμε είμαστε η παλιά ομάδα, φέραμε και νέα παιδιά. Για πολλούς μήνες

αρνιόμουν να είμαι Αλυτάρχης στο Ράλλυ Ακρόπολις, τελικά όμως κατάλαβα ότι έπρεπε, και αυτό ήταν γιατί ήξερα τα πράγματα από μέσα. Αρνιόμουν όμως γιατί τώρα στην ηλικία μου, το να είμαι Αλυτάρχης σε έναν αγώνα αυτής της εμβέλειας θεωρώ ότι δεν είναι σωστό.

Γιατί; Γιατί κανονικά θα έπρεπε να είχε υπάρξει η επόμενη μέρα.

Εννοείτε η επόμενη γενιά που θα το αναλάβει και θα το οραματιστεί διαφορετικά; Ακριβώς! Γι' αυτό λοιπόν, επειδή δόθηκε τώρα η ευκαιρία και γύρισε και ασχολούμαι και εγώ με αυτόν τον αγώνα, έχουμε επικεντρωθεί σε πάρα μα πάρα πολύ μεγάλο βαθμό να βάλουμε δίπλα σε καίριες θέσεις, ακόμα και στη δική μου, νέα παιδιά, να μπορέσουν να το πάρουνε μετά επάνω τους. Γιατί καλώς ή κακώς αυτή η θέση κανονικά είναι δουλειά πλήρους απασχόλησης, δεν είναι ότι έχω τη δουλειά μου και πάλι να κάνω τον Αλυτάρχη... Δεν είναι εύκολο πράγμα. Δεν είναι εύκολο και είναι και επικίνδυνο να το κάνεις γιατί σου ξεφεύγουν πράγματα. Θα πρέπει να έχεις συνεχή επαφή με το αντικείμενο. Η τρέλα όμως από τη μία μεριά της εμπνευσης της ομάδας αυτής και από την άλλη οι δυσκολίες, βρίσκονται από κοινού σε ίδιο σημείο και το ένα μετριάξει το άλλο, όπως και το άγχος και το πως θα πάει. Πιστεύω θα κάνουμε καλό αγώνα, είναι στοίχημα βέβαια, τεράστιο, και θα επικεντρωθώ στον υπέρτατο βαθμό στο θέμα ασφαλείας των θεατών, γιατί ελπίζω να έχουμε θεατές, θέλω να έχουμε θεατές, και δεν είναι μόνο δική μου επιθυμία. Ακόμα δεν το ξέρουμε πως θα είναι. Εμείς δουλεύουμε σαν να έχουμε όλους τους θεατές παντού. Και το θέλουμε, γιατί το θέλουν και αυτοί, γιατί δεν είναι το ίδιο να το βλέπεις στην τηλεόραση, που θα υπάρχει βέβαια τηλεοπτική κάλυψη όλων των Ε.Δ.. Αλλά είναι τεράστιο στοίχημα να επικεντρωθούμε στην ασφάλεια και πάνω σε αυτό θα δουλέψουμε πάρα πολύ. Και ελπίζω πραγματικά, να μας βοηθήσουν σε αυτόν τον βαθμό, στον υπέρτατο βαθμό, και οι θεατές, απολαμβάνοντας και εκείνοι φυσικά τον αγώνα. Και αυτό θέλω να το ζητήσω και να το ζητώ συνέχεια από τώρα μέχρι τον αγώνα.

Σε αυτό που είπατε πριν ότι θα έπρεπε να έχει υπάρξει ήδη η καινούργια γενιά, μήπως αυτή η χρονιά και η επαναφορά αυτή είναι μια πάρα πολύ καλή ευκαιρία να ξεκινήσει αυτό και να τροφοδοτήσει την επόμενη γενιά; Ναι, ναι, ακριβώς αυτό.

Βλέπετε ενδιαφέρον από την καινούργια γενιά να αναλάβει; Ναι, ήδη είμαι ο μεγαλύτερος σε ηλικία άνθρωπος στην οργάνωση, εγώ και η Ελένη Φερτάκη που είναι η γραμματέας του αγώνα, το δίδυμο που είμαστε τα περισσότερα χρόνια μαζί, φυσικά με τους υπόλοιπους συνεργάτες. Είμαστε οι μεγαλύτερες και έχουμε δίπλα μας νεότερα παιδιά. Ο σκοπός λοιπόν από αυτή την ομάδα που θα βγει είναι να αναδειχθούν εκείνοι οι οποίοι θα αναλάβουν μετά.

Υπάρχει σε αυτούς τους νέους το ίδιο πάθος ή η τρέλα που είπατε πριν; Ναι σίγουρα. Είναι κάτι το οποίο είναι ενθουσιασμός. Εμπνευση. Είναι..., το να βρεθείς σε όλο αυτόν τον κόσμο, στο service park με όλα αυτά τα χρώματα, τον κόσμο, την τρέλα, την ταχύτητα...

Έχει αλλάξει καθόλου την αντίληψή σας για τη ζωή η δουλειά σας σε όλα τα χρόνια που έχετε ασχοληθεί αυτό; Ναι, σε μεγάλο βαθμό. Πάντα ήμουν οργανωτικό άτομο, αλλά είναι τελείως διαφορετικό το να βρίσκεις έναν τρόπο εργασίας τακτοποίησης πραγμάτων που πρέπει να γίνουν σε ένα συγκεκριμένο χρονικό περιθώριο με συγκεκριμένη προσέγγιση και όλα αυτά, και σίγουρα αυτό με έχει επηρεάσει. Δεν θα μπορούσα, εάν δεν ήμουν οργανωτικός άνθρωπος να κάνω μια τέτοια δουλειά. Αλλά σίγουρα, αυτός ο τρόπος που έχω μάθει ή έχω ανακαλύψει να δουλεύω μαζί με τους συνεργάτες μου ώστε να γίνεται η προετοιμασία του Ράλλυ Ακρόπολις σίγουρα με έχει βοηθήσει και στη ζωή μου. Τροφοδοτεί το ένα το άλλο με κάποιον τρόπο. Και όλοι οι άνθρωποι που έχουν περάσει από αυτή τη θέση δεν έχουν δουλέψει με τον ίδιο τρόπο που δουλεύω εγώ. Και αυτός που θα 'ρθει μετά μπορεί να δουλεύει με κάποιον άλλον τρόπο με στόχο πάντα να υπάρχει το ίδιο αποτέλεσμα.

Σας ευχαριστώ πολύ για τον χρόνο σας Και εγώ σας ευχαριστώ! **A**



NEA DACIA SANDERO STREETWAY & SANDERO STEPWAY

Οι αποδράσεις, εντός και εκτός πόλης, αποκτούν νέα διάσταση

Του Κωνσταντίνου Λεμονή

Τα νέα Sandero Streetway και Sandero Stepway αναβαθμίζουν την παρουσία της Dacia στις κατηγορίες των αυτοκινήτων πόλης και των compact crossover αντίστοιχα, προσφέροντας όλα όσα μπορεί να ζητήσει ο σύγχρονος οδηγός, με κορυφαίο value for money.

Τα νέα Sandero Streetway και Sandero Stepway αποτελούν το επόμενο μεγάλο κεφάλαιο στην αναβάθμιση της Dacia, η οποία ξεκίνησε με την πιο πρόσφατη γενιά του Duster. Δύο ξεχωριστά μοντέλα, με αυτόνομη προσωπικότητα κάτω από την ομπρέλα της ίδιας φιλοσοφίας Dacia, με πυλώνες την απλότητα, την πληρότητα, την αξιοπιστία και το κορυφαίο value for money, έρχονται να χαρίσουν πλουραλισμό στις επιλογές μας.

NEO SANDERO STREETWAY

Το νέο Sandero Streetway έχει μοντέρνο και εκλεπτυσμένο σχεδιασμό, ενώ προορίζεται για καθημερινή χρήση σε αστικό και περιαστικό περιβάλλον. Εξοπλισμένο με up to date τεχνολογίες άνεσης και ασφάλειας, είναι ευχάριστο οδηγικά και ασφαλές, προσφέροντας πρακτικότητα και οικονομία στις καθημερινές μετακινήσεις.

Η μοντέρνα και δυναμική σχεδίαση του αμαξώματος το κάνει να δείχνει χαμπλό και φαρδύ, με σημείο αναφοράς τους εμπρόσθιους και οπίσθιους προβολείς που υιοθετούν τη νέα σχεδιαστική υπογραφή, σε σχήμα Y, της Dacia.

Στο σύγχρονο, άνετο και ποιοτικό εσωτερικό μία σειρά από λειτουργικές ευκολίες κάνουν πιο άνετη τη συνολική εμπειρία. Το σύστημα πολυμέσων, ανάλογα την έκδοση, διαθέτει οθόνη αφής 8 ιντσών, ενώ πλαισιώνεται από ειδική βάση για το κινητό τηλέφωνο. Στις βασικές εκδόσεις, με το καινοτόμο σύστημα πολυμέσων Media

Control ο οδηγός μπορεί να αξιοποιήσει το smartphone για να έχει πρόσβαση σε όλες τις υπηρεσίες συνδεσιμότητας, μέσω του δωρεάν application Dacia Media Control. Παράλληλα, πλήρης είναι ο εξοπλισμός ασφαλείας με 6 αερόσακους, cruise control με περιοριστή ταχύτητας, ζώνες με προ-

εντατήρες και περιοριστές φορτίου, σύστημα κλήσης έκτακτης ανάγκης (e-call), αυτόματους προβολείς Full LED Pure Vision, σύστημα υποβοήθησης εκκίνησης στην ανηφόρα (Hill Start Assist), αλλά και το σύστημα ενεργού φρεναρίσματος έκτακτης ανάγκης (Emergency Brake Assist). Προαι-



Το μυστικό της Dacia είναι ο ιδανικός συνδυασμός απλότητας, πληρότητας, αξιοπιστίας και κορυφαίου value for money.



ρετικά διατίθεται το σύστημα ελέγχου τυφλού σημείου (Blind Spot Warning), αλλά και το σύστημα υποβοήθησης παρκαρίσματος με περιφερειακούς αισθητήρες και κάμερα οπισθοπορείας.

Βασιζόμενο στην ολοκαίνουρια πλατφόρμα CMF του Groupe Renault, το νέο Sandero Streetway διαθέτει κορυφαίους χώρους για επιβάτες και αποσκευές (410 λίτρα).

Η γκάμα κινητήρων ξεκινάει από το 3-κύλινδρο ατμοσφαιρικό σύνολο 1.0 SCe των 65 ίππων, που συνεργάζεται με 5-τάχυτο χειροκίνητο κιβώτιο και συνεχίζει με τον 3-κύλινδρο turbo TCe κινητήρα των 90 ίππων, που διατίθεται με 6-τάχυτο χειροκίνητο κιβώτιο ή αυτόματο κιβώτιο CVT. Την κινητήρια γκάμα του μοντέλου κορυφώνει ο 3-κύλινδρος turbo κινητήρας διπλού καυσίμου (βενζίνης/υγραερίου) 1.0 TCe 100 LPG, που συνδυάζεται με 6-τάχυτο χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων και εξασφαλίζει χαμηλά λειτουργικά κόστη, αλλά και ασυναγώνιστη αυτονομία έως 1.500 χλμ.!

NEO SANDERO STEPWAY

Το νέο Sandero Stepway είναι ένα σύγχρονο compact crossover που διακρίνεται για την περιπετειώδη σχεδίασή του, έτσι όπως αυτή αποτυπώνεται στον εντυπωσιακό εμπρός προφυλακτήρα, την ξεχωριστή μάσκα, τα ενισχυμένα πλευρικά μαρσιπιά, τους τονισμένους θόλους των φτερών, τις προστατευτικές ποδιές εμπρός και πίσω, αλλά, κυρίως, από την αυξημένη απόσταση από το έδαφος των συνολικά 174, εκ. που του εξασφαλίζει απρόσκοπτη πρόσβαση σε κάθε είδους διαδρομή.

Ξεχωριστή αξία έχουν οι νέες, αρθρωτές ράγες της οροφής που μεταμορφώνονται, με μία απλή κίνηση, σε πολυχρηστική σχάρα μεταφοράς.

Όπως και το νέο Streetway, έτσι και το νέο Sandero Stepway, διαθέτει πλήρη και σύγχρονο εξοπλισμό άνεσης και ασφάλειας. Στον προαιρετικό εξοπλισμό του ανήκει ο αυτόματος κλιματισμός με ψηφιακές ενδείξεις, οι αυτόματοι υαλοκαθαριστήρες, η ηλεκτρική γυάλινη ηλιοροφή, για πρώτη φορά σε μοντέλο Dacia, οι ζάντες αλουμινίου, η

κάρτα hands-free με δυνατότητα ανοίγματος του πορτμπαγκάζ με τηλεχειρισμό, το ηλεκτρικό χειρόφρενο, η κάμερα οπισθοπορείας και οι αισθητήρες στάθμευσης εμπρός και πίσω.

Σε επίπεδο κινητήρων το νέο Sandero Stepway διατίθεται με το 3-κύλινδρο turbo σύνολο των 90 ίππων, που συνδυάζεται με 6-τάχυτο χειροκίνητο κιβώτιο, ή αυτόματο κιβώτιο CVT. Διαθέσιμος στο μοντέλο είναι επίσης ο νέος

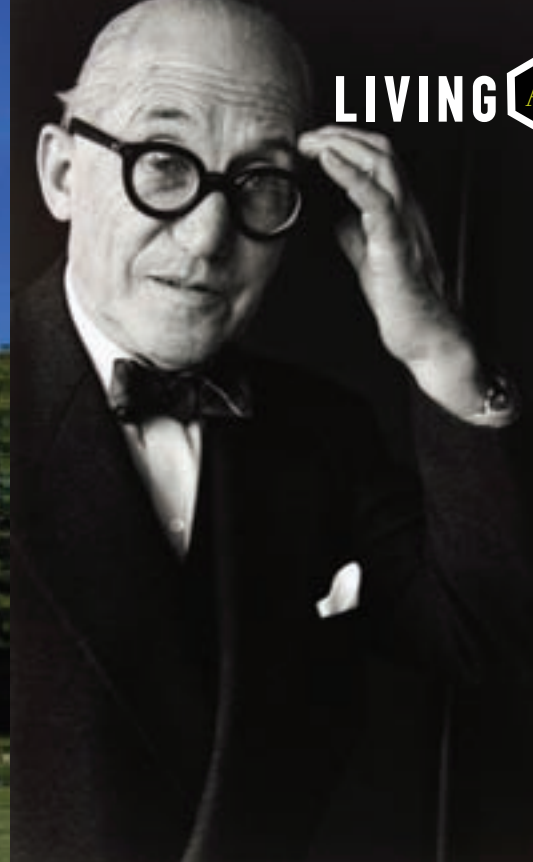
3-κύλινδρος κινητήρας διπλού καυσίμου (βενζίνης/υγραερίου) 1.0 TCe 100 LPG, που συνδυάζεται με 6-τάχυτο χειροκίνητο κιβώτιο ταχυτήτων και προσφέρει κορυφαία χαρακτηριστικά οικονομίας και αυτονομίας.

ΤΙΜΗ

Οι τιμές ξεκινούν από τις 11.980 ευρώ για την έκδοση Sandero Streetway 1.0 SCe 65hp Life, ενώ το Sandero Stepway 1.0 TCe 90hp Life κοστίζει από 14.380 ευρώ. Όλες οι εκδόσεις των νέων Dacia Sandero Streetway & Sandero Stepway πλαισιώνονται από 5ετή εργοστασιακή εγγύηση και 3 χρόνια δωρεάν οδική βοήθεια. ●

ΙΔΑΝΙΚΗ ΠΟΛΗ

Ουτοπία ή Ευτοπία;



Πριν τα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα και τις κατοικίες υψηλών προδιαγραφών πρέπει να γίνουμε πολίτες αφοσιωμένοι, πιστοί στους τόπους που δημιουργούμε και κατοικούμε

Της **Βίκυς Καλέση**

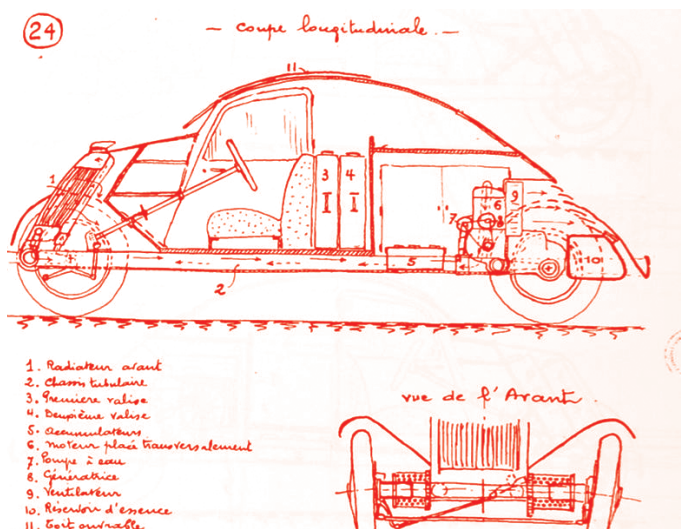
Μετά το τέλος του 1ου Παγκόσμιου Πολέμου, μέσα στα ερείπια του Παλαιού Καθεστώτος, οι πολιτικοί υποσχονται στις μάζες που είχαν χειραφρεπθεί πολιτικά και κινητοποιηθεί όσο ποτέ άλλοτε, μια δικαιότερη κοινωνία κι ένα κράτος που θα τους ανήκε. Μέσα σε ένα κλίμα ριζικών αλλαγών πρωτοπόροι αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι συζητούν τα μεγάλα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπιστούν στον τομέα της αρχιτεκτονικής και της πολεοδομίας. Οι αλλαγές που προτείνουν θα προκριθούν μέσα από τα μεγάλα κινήματα του Κοντροκτιβισμού στη Σοβιετική Ένωση, του Bauhaus στη Γερμανία, του De Stijl στην Ολλανδία και του ρασιοναλισμού, φουτουρισμού στην Ιταλία. Κοινός τόπος όλων των παραπάνω θα αποτελέσουν τα Διεθνή Συνέδρια Μοντέρνας αρχιτεκτονικής (τα CIAM) με αδιαφιλονίκητο εμψυχωτή τους τον Le Corbusier.

Το 4ο CIAM θα λάβει χώρα το 1933 σε ένα ταξίδι εν πλω από τη Μασσαλία στον Πειραιά και την Αθήνα. Στο ατμόπλοιο Πατρίς II, αρχιτέκτονες και πολεοδόμοι συζητούν με κεντρικό θέμα την πολεοδομία και την «Λειτουργική Πόλη». Στο συνέδριο παρουσιάζονται σχέδια ανάλυσης και συλλογής στοιχείων για την κατάσταση 33 πόλεων.

Τα πορίσματα του συνεδρίου δημοσιεύονται στο ελληνικό περιοδικό Τεχνικά Χρονικά το 1933. Δέκα χρόνια αργότερα (1943), στο Παρίσι, ο Le Corbusier θα εκδώσει τη Χάρτα των Αθηνών η οποία στα 95 άρθρα της διατυπώνει τις τέσσερις βασικές λειτουργίες της πολεοδομίας: κατοικία, εργασία, καλλιέργεια του πνεύματος και του σώματος, κυκλοφορία.

Στο άρθρο 95 διατυπώνεται η θέση ότι το ιδιωτικό συμφέρον θα πρέπει να υποταχτεί στο συλλογικό, στο άρθρο 74 επισημαίνεται ότι η ανάπτυξη των πόλεων κατευθύνεται χωρίς προσοχή και έλεγχο και χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι αρχές της σύγχρονης πολεοδομίας ενώ στο άρθρο 80 διατυπώνεται η ανησυχία σχετικά με την αύξηση των μηχανοκίνητων οχημάτων στις πόλεις: «Η συσσώρευση και συγκέντρωση των μηχανοκίνητων οχημάτων σε ορισμένα σημεία των πόλεων κατέληξε να εμποδίζει την κυκλοφορία και ταυτόχρονα να είναι αφορμή για διαρκείς κινδύνους. Εισήγαγαν στην ζωή της πόλης πολλούς παράγοντες βλαβερούς για την υγεία. Τα καυσαέρια τους διαχέονται στον αέρα και βλάπτουν τους πνεύμονες ενώ ο θόρυβός τους προξενεί στον άνθρωπο μια κατάσταση μόνιμης νευρικής κόπωσης. Καταδικάζουν τους ανθρώπους να περνούν πολλές ώρες μέσα σε κάθε λογής οχήματα και να χάνουν σιγά-σιγά την πιο υγιεινή και φυσική από όλες τις συνήθειες: το περπάτημα».

Τα χρόνια που θα ακολουθήσουν μετά το 1960



η Χάρτα των Αθηνών αλλά και ολόκληρη η πολεοδομική θεωρία και το έργο του Le Corbusier θα ενοχοποιηθούν για την αποτυχία της ανοικοδόμησης, τα λάθη και τον πολεοδομικό μαρασμό των πόλεων.

Ο Αριστοτέλης Προβελλέγγιος, ο οποίος υπήρξε μαθητής του Le Corbusier, θέλοντας να βάλει τα πράγματα στη θέση τους αναφέρει: «Η καταστροφή του περιβάλλοντος και της γης είναι πολλαπλό σκάνδαλο που αφορά στους νόμους της ιδιοποίησης της γης, της παραγωγής και των αδέσποτων δυνάμεων της κοινωνίας (οικονομική και κερδοσκοπική παραγωγή του χώρου). Το κείμενο της Χάρτας, όπως και τα αλλα γραπτά του Le Corbusier, είναι μια πράξη διανοουμένης, αλλά από έναν άνθρωπο δημιουργό, ανθρωπιστή και καλλιτέχνη».

La Voiture Minimum

Πράγματι. Ο Le Corbusier πίστευε ότι η αρχιτεκτονική είναι μία από τις αμεσότερες ανάγκες του ανθρώπου, αφού το σπίτι υπήρξε πάντα το αναγκαίο εργαλείο και το πρώτο που σφυρηλατήθηκε. Εραστής της αναλυτικής σκέψης, της τάξης και της συμφιλώσης του ρομαντικού (κλασικού) με την τεχνολογία πίστευε πως τα σπίτια μας φτιάχνουν τους δρόμους και οι δρόμοι φτιάχνουν τις πόλεις. Η σχέση του Le Corbusier με τα σύγχρονα τεχνολογικά μέσα και υλικά θα παραμείνει ανεξίτηλη σε όλα τα έργα του. «Αν μελετήσουμε το πρόβλημα της κατοικίας όπως σπίασμα να μεταμορφώνονται και να βελτιώνονται πολύ γρήγορα. Αν τα σπίτια ήταν τυποποιημένα, όπως τα σασί, η αισθητική θα εκφραζόταν με εντυπωσιακή ακρίβεια». Το 1936 θα σχεδιάσει το Voiture Minimum, ένα προσιτό στις μάζες, μο-

Επάνω Η Villa Savoye αποτελεί την εφαρμογή των πέντε σημείων μιας νέας αρχιτεκτονικής: pilotis, ταράτσα, ελεύθερη πρόσοψη, επιμήκη παράθυρα, ελεύθερη κάτοψη.

Κάτω Τα πρωτότυπα σχέδια του Le Corbusier για το Voiture Minimum

ντέρνο και λειτουργικό αυτοκίνητο η τιμή του οποίου δεν θα ξεπερνούσε τα 8.000 γαλλικά φράγκα. Μικρό, απλό στη λειτουργία αλλά με πολύπλευρους στόχους, οδηγούσε στο σπίτι και σε προέκταση στην πόλη του μέλλοντος. Ωστόσο υπήρχε ένα πρόβλημα. Υποστήριζε πως για να υπάρξει μια καλή πολεοδομία, μια όμορφη αρχιτεκτονική για να έχει εφαρμογή η τεχνολογία και ο σύγχρονος τρόπος παραγωγής, έπρεπε να υπάρχουν ευτυχισμένοι λαοί. Στο συνέδριο του 1933 τα προβλήματα για το μέλλον των πόλεων παρουσιάστηκαν πολύ σοβαρά. Όχι άδικα. Σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, οι πόλεις καταλαμβάνουν μόλις το 2% της επιφάνειας της Γης. Ωστόσο το 56% του παγκόσμιου πληθυσμού το 2019 ζούσε σε πόλεις.

Σήμερα

Μπροστά στην κρίση που βιώνει η ζωή των πόλεων η ανθρωπότητα προσπαθεί να ξαναεφεύρει τον εαυτό της. Καινοτόμες ιδέες για τις πόλεις του μέλλοντος, στρατηγικά σχέδια για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, προγράμματα ενημέρωσης πολιτών στήνονται σε κάθε προηγμένη γωνία του πλανήτη. Οι αρχές είναι γνωστές: κατάλληλες υποδομές, πόλεις προσβάσιμες σε όλους τους πολίτες, κτίρια υψηλής ενεργειακής απόδοσης κ.ά. Ειδικά για τις μεταφορές, σε μια πρόσφατη έρευνα σχετικά με τις έξυπνες τάσεις αστικής κινητικότητας, σχεδιασμένες να προβλέπουν τις ανάγκες των μελλοντικών πόλεων, εντοπίστηκαν τα βασικά χαρακτηριστικά για ένα αποτελεσματικό σύστημα:

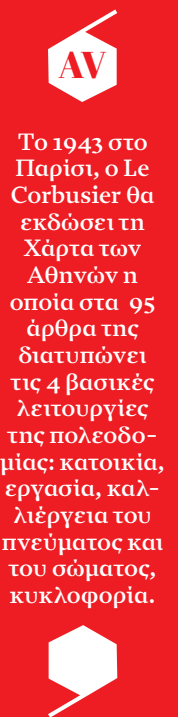
- * Σαφής διαχωρισμός ανάμεσα σε πεζούς, αυτοκίνητα και ποδηλάτες
- * Μέσα μαζικής μεταφοράς με δρομολόγια που εκτελούνται συχνά και εγκαίρως
- * Χρήση ηλεκτρικών ποδηλάτων και scooters
- * Ηλεκτρικά Αυτοκίνητα: μελέτες δείχνουν ότι αντιπροσωπεύουν τα αυτοκίνητα του μέλλοντος. Οι μπαταρίες τους γίνονται φθηνότερες και αποδοτικότερες, με περισσότερη αυτονομία.
- * Αυτοκίνητα κοινής χρήσης (car sharing), αυτόνομα ή έξυπνα αυτοκίνητα χωρίς οδηγό.

Ένα πρώτο συμπέρασμα

Υπάρχει μια οφειλή και είναι η πιο παλιά από όλες. Η πολεοδομία, όπως πολύ σωστά υποστήριζε ο Le Corbusier, είναι η νοστροπία των λαών αποτυπωμένη σε πόλεις. Είναι το αποτύπωμά μας, η κουλτούρα μας και η καλλιέργειά μας. Είναι η αισθητική μας. Πριν τα ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα και τις κατοικίες υψηλών προδιαγραφών πρέπει να γίνουμε πολίτες αφοσιωμένοι, πιστοί στους τόπους που δημιουργούμε και κατοικούμε. **A**



(Η Βίκυ Καλέση είναι αρχιτέκτονας. Θεωρεί τις πόλεις ιδανικούς τόπους συνάντησης των ανθρώπων, ανταλλαγής ιδεών, δημιουργίας και καινοτομίας. Οδηγεί από τα 18. Αγαπάει το αυτοκίνητο)





PEUGEOT i-COCKPIT

Πρωτότυπο, ξεχωριστό, καινοτόμο και φιλικό περιβάλλον!

Το νέας γενιάς **Peugeot i-Cockpit** περιλαμβάνει ψηφιακό πίνακα οργάνων 3D, καθώς και πληθώρα συστημάτων υποβοήθησης οδήγησης που συναντά κανείς σε μοντέλα μεγαλύτερων κατηγοριών

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Ο κόσμος αλλάζει και το μέλλον δημιουργεί πολλά ερωτηματικά. Στον τομέα της αυτοκινητοβιομηχανίας, όπως και σε πολλούς άλλους, οι νέες προκλήσεις επιζητούν τις κατάλληλες απαντήσεις. Βασισμένη στην ιστορία των 208 χρόνων της, η Peugeot περνά σταθερά και ομαλά στην εποχή της μετάβασης σε νέες μορφές παροχής ενέργειας, προσφέροντας ένα συναρπαστικό και ταυτόχρονα σίγουρο όραμα για το μέλλον: #unboringthefuture. Και ένας από τους βασικούς πυλώνες της σε αυτό το unboringthefuture είναι αδιαμφισβήτητο το νέας γενιάς i-Cockpit που αντανakλά μια νεανική εικόνα και αναδίδει όλη την ενέργεια και τον αυθορμητισμό που συνθέτουν τις αξίες της μάρκας: υψηλές

προσδοκίες, στιλ και συναίσθημα. Δεν θα ήταν υπερβολή να πούμε ότι με δεδομένες τις ατέλειωτες ώρες που βρισκόμαστε στο εσωτερικό του αυτοκινήτου μας, ένα φιλικό, χρηστικό και σύγχρονο και μοντέρνο περιβάλλον, είναι αυτό που αποτελεί φίλτρο ξεκούρασης και ευεξίας. Και με το i-Cockpit, η Peugeot το επιτυγχάνει αυτό σχεδόν σε απόλυτο βαθμό. Το νέας γενιάς, εξελεγμένο Peugeot i-Cockpit, αποτελεί πλέον αναπόσπαστο κομμάτι του DNA της μάρκας, κάτι που έχουν ήδη εκτιμήσει πάνω από πέντε εκατομμύρια οδηγοί. Το νέο i-Cockpit προσφέρει την εργονομική δομή τριών επιπέδων, που αξίζει να γνωρίσουμε αν δεν την ξέρουμε, ή να την ξαναθυμηθούμε εάν έχουμε ξεχάσει τα όσα προσφέρει.

Το νέας γενιάς, εξελεγμένο Peugeot i-Cockpit αποτελεί πλέον αναπόσπαστο κομμάτι του DNA της μάρκας, κάτι που έχουν ήδη εκτιμήσει πάνω από πέντε εκατομμύρια οδηγοί.

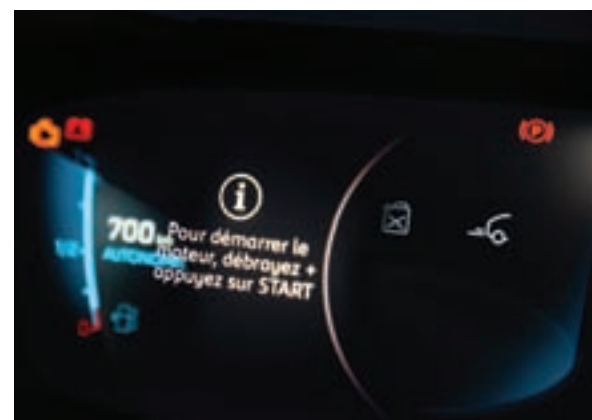
Η ΔΟΜΗ ΤΩΝ ΤΡΙΩΝ ΕΠΙΠΕΔΩΝ

Όραση: Όλες οι πληροφορίες είναι εύκολα αναγνώσιμες, ακριβώς μπροστά στο οπτικό πεδίο του οδηγού. Ανάλογα με τις προδιαγραφές του εξοπλισμού, ο 3D πίνακας οργάνων στο Peugeot i-Cockpit εμφανίζει πληροφορίες που μπορούν να διαβαστούν σε δύο επίπεδα. Στο άνω ψηφιακό τμήμα οι πληροφορίες παρουσιάζονται σε μορφή ολογράμματος. Τα δεδομένα εμφανίζονται δυναμικά, κοντά ή πιο μακριά στα μάτια του οδηγού ανάλογα με τη σημασία ή την επείγουσα ανάγκη, αυξάνοντας έτσι την ταχύτητα αντίδρασης κατά περίπου μισό δευτερόλεπτο. Στο κεντρικό τμήμα του ταμπλό, και πάνω από τους διακόπτες αεροπορικού τύπου, βρίσκεται η οθόνη αφής των 5, 7 ή 10 ιντσών (ανάλογα με την έκδοση).

Αφή: Όλα τα υλικά που έχουν χρησιμοποιηθεί είναι ευχάριστα στην αφή, τα κενά και οι κολλήσεις είναι ελάχιστες, τα χειριστήρια και οι διακόπτες είναι έξυπνα τοποθετημένα. Από το επίπεδο Active το ταμπλό είναι επενδυμένο και το κεντρικό του τμήμα είναι διακοσμημένο με επένδυση «carbon». Το μικρών διαστάσεων τιμόνι προέρχεται από τα μοντέλα ανώτερων κατηγοριών. Ο μοχλός του κιβωτίου EAT 8 «Shiftand Park by Wire» είναι εργονομικός και εύκολος στη χρήση του. Τα χειριστήρια αλλαγής ταχυτήτων πίσω από το τιμόνι (paddles) δίνουν τη δυνατότητα αλλαγών με χειροκίνητο τρόπο, κατά την επιλογή του οδηγού, χωρίς να χάνεται ποτέ η αυτόματη λειτουργία του κιβωτίου.

Σώμα: Η καμπίνα έχει τη μορφή ενός cockpit που περιβάλλει τους επιβάτες. Τα καθίσματα είναι εξαιρετικά άνετα και πολύ εύκολα στον χειρισμό τους. Για παράδειγμα, ιδιαίτερη προσοχή έχει δοθεί στις αναλογίες και τη διάταξη των χώρων αποθήκευσης του νέου Peugeot 208. Εκτός από τις θήκες στις πόρτες και το ντουλαπάκι του συνοδηγού, υπάρχουν 3 αποθηκευτικοί χώροι κατά μήκος της καμπίνας (ανάλογα με την έκδοση):

- Μεγάλος αποθηκευτικός χώρος κάτω από το υποβραχιόνιο ανάμεσα στα εμπρός καθίσματα
- Μία εύκολα προσβάσιμη θήκη μπροστά από το λεβιέ των ταχυτήτων
- Ένας έξυπνος κρυφός αποθηκευτικός χώρος στην κεντρική κονσόλα που χρησιμοποιείται για την επαγωγική φόρτιση του smartphone. Το κάλυμμα του πίσω χώρου έχει σχεδιαστεί για να μπορεί να τοποθετηθεί εκεί ένα smartphone. ●



Το επόμενο βήμα στα SUV.

Νέο Hyundai KONA.



Δεν είναι όλα τα SUV ίδια. Με 10,25" οθόνη οργάνων και σσύρματο Android Auto, με την καινοτόμο Turbo CVVD τεχνολογία για μεγαλύτερη ισχύ και οικονομία και με απaráμιλλο εύρος επιλογών για κάθε επιθυμία -από αυτόματο Turbo 120ps ή 198ps, 48V Hybrid Turbo/Diesel, Full Hybrid έως All Electric- το νέο Hyundai KONA χαράσσει το δρόμο για το επόμενο βήμα στα SUV. Από 17.890€

hyundai.gr



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



NEO NISSAN QASHQAI

Συνεχίζει την παράδοση που το ίδιο έχτισε

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Ενα εμβληματικό αυτοκίνητο, ένα μοντέλο που γνώρισε εντυπωσιακή επιτυχία σε όλο το φάσμα του αγοραστικού κοινού, αλλάζει, γίνεται ακόμα καλύτερο σε κάθε τομέα και συνεχίζει την παράδοση που το ίδιο έχτισε! Πάνω από 3 εκ. Qashqai έχουν πουληθεί, στην Ευρώπη και 5 εκ. παγκοσμίως από το 2007, όταν η Nissan δημιούργησε τη συγκεκριμένη κατηγορία που έμελλε να ταράξει τα νερά στην ευρωπαϊκή αγορά αυτοκινήτου. Αντίστοιχα στην Ελλάδα, το Nissan Qashqai καταρρίπτει το ένα ρεκόρ πωλήσεων μετά το άλλο, έχοντας πωληθεί σχεδόν 38 χιλιάδες αυτοκίνητα του μοντέλου, από το λανσάρισμα της πρώτης γενιάς το 2007.

ΣΧΕΔΙΑΣΗ

Στο νέο αυτό ξεκίνημα, η Nissan έχει διατηρήσει τις κατευθυντήριες αρχές που οδήγησαν στη σύλληψη της ιδέας, στον σχεδιασμό και στην ανάπτυξη των δύο προηγούμενων γενεών του Qashqai: κομψός σχεδιασμός, αναβαθμισμένο αμάξωμα και αποτελεσματικά κινητήρια σύνολα, σε συνδυασμό με

αυξημένη ποιότητα και οδηγική εμπειρία από μια υψηλότερη κατηγορία. Χάρη στη νέα πλατφόρμα Alliance CMF-C, ενός προτύπου προηγμένης μηχανικής, καινοτομίας και προηγμένης τεχνολογίας, το νέο Qashqai αναμένεται να ανεβάσει και πάλι πολύ ψηλά τον πήχη στην κατηγορία των crossovers.

Διατηρώντας το στίλ του Qashqai, η τρίτη γενιά είναι πιο μυώδης, πιο δυναμική και μοντέρνα. Εξωτερικά, με εμφανείς γραμμές στο πλάι, προηγμένους προβολείς full LED, με φώτα ημέρας που έχουν τη χαρακτηριστική «υπογραφή» σε σχήμα μπουμερανγκ και μεγάλους τροχούς από ελαφρύ κράμα 20 ιντσών, που τοποθετούνται για πρώτη φορά στο Qashqai, ολοκληρώνεται μία εντυπωσιακή εικόνα.

Η μπροστινή όψη του ολοκαίνουργιου Qashqai διαθέτει μια διευρυμένη μάσκα Nissan V-Motion, με φινιρίσμα χρωμίου, ενώ από το πλάι το μοντέλο εμφανίζεται πιο αθλητικό και δυναμικό, με μία απλή γραμμή που «διαπερνά» το αυτοκίνητο από μπροστά έως πίσω, αποδίδοντας μια πολύ οριζόντια παρουσία του αυτοκινήτου, αλλά και μεταδίδοντας μια αίσθηση

δυναμισμού.

Συνδεδεμένη, άνετη και άψογη, η καμπίνα του νέου Nissan Qashqai θέτει ένα νέο πρότυπο στην κατηγορία με εξαιρετική αίσθηση, ξεχωριστό σχεδιασμό και βελτιωμένη χρηστικότητα.

Νέα υλικά καθισμάτων δημιουργούν μια ελκυστική και πολυτελή καμπίνα για χαλάρωση. Προσθέτοντας ένα άγγιγμα πολυτέλειας, μια λειτουργία μασάζ για τα εμπρός καθίσματα με τρία προγράμματα θα είναι διαθέσιμη στις κορυφαίες εξοπλιστικές εκδόσεις.

Το νέο Qashqai προσφέρει ένα προηγμένο σύστημα ψυχαγωγίας και ενημέρωσης με κορυφαία στην κατηγορία γκάμα συνδεδεμένων υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της εύκολης ενσωμάτωσης smartphone, του Wi-Fi εντός αυτοκινήτου για έως επτά συσκευές και της Nissan Connect Services, μιας ειδικής εφαρμογής για τον έλεγχο και την παρακολούθηση του οχήματος.

Η μεγαλύτερης και υψηλότερης ανάλυσης 9 ιντσών οθόνη του Nissan Connect

είναι μια ψηφιακή πύλη για τις ρυθμίσεις της πλοήγησης, της ψυχαγωγίας, αλλά και του οχήματος και είναι συμβατή με το Android Auto και το Apple Car Play, όπου μάλιστα στο τελευταίο έχει ενσωματωθεί και η ασύρματη σύνδεση. Η ηλεκτρικά κινούμενη πίσω πόρτα με λειτουργία hands-free προσφέρει εύκολη πρόσβαση στον χώρο των αποσκευών, όταν τα χέρια είναι γεμάτα. Ο χώρος των αποσκευών έχει αυξηθεί πάνω από 50 λίτρα σε σχέση με το μοντέλο της προηγούμενης γενιάς, εν μέρει χάρη στο χαμηλό του πατώματος κατά 20 mm, ως συνέπεια της βελτιωμένης χωροθέτησης της πίσω ανάρτησης.

ΥΒΡΙΔΙΚΑ ΚΑΙ E-POWER ΚΙΝΗΤΗΡΙΑ ΣΥΝΟΛΑ

Υποστηρίζοντας τον στόχο της Nissan να επιτύχει 50% «εξηλεκτρισμένες» πωλήσεις στην Ευρώπη έως το 2024, το νέο Nissan Qashqai δεν θα είναι διαθέσιμο μόνο με τον κινητήρα βενζίνης 1.3 DiG-T εξοπλισμένο με υβριδική τεχνολογία, αλλά και με το e-Power, το καινοτόμο και βραβευμένο σύστημα μετάδοσης κίνησης της Nissan, που αντλεί τεχνολογίες από το πρωτοποριακό ηλεκτρικό όχημα Nissan LEAF.

Με εκδόσεις τόσο 2WD όσο και 4WD, καθώς και με το χειροκίνητο 6τάχυτο ή το νέο αυτόματο Xtronic CVT κιβώτιο ταχυτήτων, όπως και με την ηλεκτροκίνηση που φέρνει το e-Power, το Qashqai θα καλύψει στο έπακρο κάθε απαίτηση του υποψήφιου αγοραστή, με την οδηγική απόλαυση να βρίσκεται στο επίκεντρο κάθε κινήτριας έκδοσης του μοντέλου.

Με το νέο Qashqai πραγματοποιείται και το ντεμπούτο του καινοτόμου συστήματος κίνησης e-Power της Nissan

στην Ευρώπη, που αποτελείται από μπαταρία υψηλής απόδοσης και σύστημα μετάδοσης κίνησης που ενσωματώνει έναν βενζινοκινητήρα 157 ίππων, γεννήτρια ισχύος, μετατροπέα και ηλεκτρικό κινητήρα 140kW παρόμοιου μεγέθους και εξόδου ισχύος, όπως ακριβώς στα ηλεκτρικά οχήματα της Nissan.

Το νέο Qashqai ξεκινά από τις 24.490 ευρώ για την έκδοση 1.3 140PS M/T Elite και θα βρι-

σκεται σύντομα στις εκθέσεις της Nissan ανά την Ελλάδα. Εμείς είχαμε την τύχη να δούμε το πρώτο Qashqai τελευταίας γενιάς που ήρθε στη χώρα μας, στην παρουσίαση που έγινε στα κεντρικά της Nissan - Νίκ. Ι. Θεοχαράκης Α.Ε. ●

Πάνω από τρία εκατομμύρια μονάδες Qashqai έχουν πουληθεί στην Ευρώπη, από τότε που η Nissan εφφύρε την κατηγορία αυτή το 2007.



ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ή GADGETS;

Το σύγχρονο αυτοκίνητο σταματά να είναι οδηγο-κεντρικό και αναπόφευκτα πια δημιουργείται η αίσθηση της «βίαιης» απογύμνωσης και εκρίζωσης των οδηγικών φρετίχ

Του **Αντώνη Αντωνίου**



Ο Αντώνης σπούδασε Διοίκηση Επιχειρήσεων και δουλεύει σε μία online τουριστική εταιρεία. Έφτασε αισίως τα 34 κι όμως, ακούει ακόμα heavy metal, πάει στο γήπεδο και σε συναυλίες, λατρεύει το Yamaha του κι αγαπά τα αυτοκίνητα μ' έναν συνειδητό τρόπο, σαν τη φυσική εξέλιξη της συγκίνησης που του προσέφεραν από πολύ πρώιμη ηλικία

Μ «Μπαμπά, να κάτσω λίγο στο τιμόνι να κάνω αγώνες;» Για κάθε έναν από εμάς η έννοια της ευτυχίας ξεκινά από διαφορετική οπτική, κι αυτό έχει να κάνει με τον τρόπο που έχουμε μεγαλώσει, με τη διαμόρφωση των θέλω μας όπως έχουν οριστεί από τις οικονομικές συγκυρίες στις οποίες τύχαμε να ανατραφούμε, αλλά κυρίως με τις επιλογές μας. Κάποιοι, βέβαια, ως επιτυχία μπορεί να ορίζουν μόνο την επαγγελματική και την οικονομική. Μια καλή δουλειά είναι ένα γεγονός που συμβάλλει θετικά στην αυτοεκτίμηση ενός ατόμου η οποία χρειάζεται κάποιο χρόνο για να χτιστεί. Η απόκτηση ενός σπιτιού, ή ενός αυτοκινήτου, και η οικονομική άνεση ωθούν το άτομο να νιώθει πως «πατά στα πόδια του», πως οι ικανότητές του το οδήγησαν εκεί και οι κόποι του ανταμείβονται.

Εδώ, όμως, θα προσπαθήσω να βάλω σε σειρά, ελπίζω επιτυχώς, κάποιες λίγες, σκόρπιες μου σκέψεις σχετικά με τα τωρινά περιθώρια της ταύτισης που νιώθει ένα άτομο που ανήκει στη γενιά των «millennials», τοποθετώντας στο κέντρο της ανάλυσης κάτι που πάντα με συνάρπαζε: το αυτοκίνητο.

Ένα κοινωνικό χαρακτηριστικό που ενσωματώθηκε στην παγκόσμια ανθρώπινη συνείδηση, ήδη από τη λυκαυγής της πρώτης βιομηχανοποιημένης μαζικής παραγωγής του πρώτου αυτοκινήτου, του Ford Model T, πίσω στο πολύ παλιό πια 1908, είναι ότι το φαινόμενο της αυτοκίνησης δεν χρειάστηκε καθόλου χρόνο για να εδραιωθεί, και αποτελέσει, αποτελεί και πάντα θα αποτελεί ένα εφραλτήριο συνεχούς δημιουργικής σκέψης, για την αντικειμενική εξέλιξή της. Πέρα από τα πασιφανή πρακτικά οφέλη στην καθημερινότητα και την ώθηση της παγκόσμιας οικονομίας που πρόσφερε αυτού του είδους η επαναστατική εφεύρεση, οι πρωτοφανείς προοπτικές εξέλιξής του, έξω πλέον από το στενό πλαίσιο της πρακτικότητας, επέφεραν πολύ γρήγορα τη μετάβαση στην εποχή της ψυχαγωγίας, της ικανοποίησης και της απόλαυσης που προκύπτει από την ενασχόλησή του με αυτό.

Η αυτοκινητιστική ιστορία βρίσκεται από οδηγούς αγώνων που λατρεύτηκαν ως θεοί, από οραματικούς σχεδιαστές αυτοκινήτων που τα αποτελέσματά τους ξεπέρασαν την εποχή τους, από παραδείγματα ανθρώπων που εμπνέουν και πάντα θα

αποτελούν σημεία αναφοράς, τους αναγκαίους ήρωες, δηλαδή, που έχει ανάγκη ο κάθε άνθρωπος ώστε να καθορίσει τα όρια των προσδοκιών στη ζωή του. Ακόμα, έχουμε την ευκαιρία να παρατηρούμε γύρω μας «απλούς», καθημερινούς ανθρώπους, ρέκτες, με ανήσυχο και δημιουργικό μεράκι για την αυτοκίνηση. Μέσω της ταύτισης του «οπαδού» της αυτοκίνησης με τα έμφυχα ινδάλματά του αλλά και με τα θαυμαστά μηχανολογικά επιτεύγματα, πάντα θα δημιουργούνται οι ονειρικές και φανταστικές του προσδοκίες, που σε πολλές περιπτώσεις αγγίζουν και τα όρια του φρετιχισμού. Υπό το πρίσμα μιας ρασιοναλιστικής και ψυχρής ανάλυσης, αυτό το φαινόμενο της ταύτισης δεν αφήνει περιθώρια για περαιτέρω ορθολογιστική σκέψη, καθώς εκεί, εξ ορισμού, ο συναισθηματισμός και ο ρομαντισμός δεν έχουν καθόλου χώρο και «ασφυκτιούν» σε τέτοιες συνθήκες. Υιοθετώντας την άποψη ότι το στερεοτυπικό αφήγημα «παρόν - παρελθόν - μέλλον» είναι μία σχηματική προσπάθεια ανθρώπινης προέλευσης, καταλαβαίνουμε ότι αυτό γίνεται απλά για λόγους προοικονομίας, ώστε να σχεδιάσουμε το παρόν και το μέλλον μας βάσει της φαντασίας και των ονείρων μας, ανασύροντας με τη μνήμη εικόνες και βιώματα. Έτσι, λοιπόν, δημιουργήθηκαν οι διαχρονικοί μύθοι των Ayrton Senna, Valentino Rossi, Colin McRae, Michael Schumacher και πόσων άλλων, με τους οποίους ο κόσμος ταυτίζεται, χαιρείται, στενοχωριέται και εμπνέεται, άσχετα από το γεγονός ότι το πεδίο δράσης των επιτευγμάτων τους, φαινομενικά, είναι δυσπρόσιτο για τον ίδιο. Δυσπρόσι-



Αυτό που φαίνεται πως έχει χαθεί από πολλά νέα μοντέλα αυτοκινήτων, μέσω της εικόνας τους και των χαρακτηριστικών τους, είναι η αίσθηση ότι πάνω τους έχει επενδυθεί επαρκής χρόνος εξέλιξης τους και δημιουργική σκέψη



το, αλλά όχι απρόσιτο και απαγορευμένο.

Ταυτόχρονα, ζώντας και μεγαλώνοντας στο μεταίχμιο του ψηφιακού κόσμου με τον αναλογικό, στο κατακλυσμιαίο πλαίσιο αλλαγών των τελευταίων 20 ετών, προκύπτει ένας αναπόφευκτος σκεπτικισμός γύρω από το παρόν και το μέλλον του αυτοκινήτου, σχετικά με τις τακτικιστικές επιλογές των ιθυνόντων σε επίπεδο χάραξης εταιρικής στρατηγικής. Για να μη μακρηγορώ περαιτέρω, θεωρώ πως η γενιά των millennials που αναζητά τη χαμένη της ταυτότητα έχει εμφανή την ανάγκη να δημιουργήσει τους δικούς της «ήρωες», αλλά και μία παρακαταθήκη προς την επόμενη γενιά που ακολουθεί.

Τα σημεία των καιρών, όμως, δείχνουν να μην την ευνοούν. Με το διαφαινόμενο τέλος μιας εποχής διαπιστώνουμε, σχεδόν με πικρία, πως όσο μεγαλώνουμε, λιγοστεύουν και οι «ήρωες». Αυτό που φαίνεται πως έχει χαθεί σε πολλά νέα μοντέλα αυτοκινήτων, μέσω της εικόνας τους και των χαρακτηριστικών τους, είναι η αίσθηση ότι πάνω τους έχει επενδυθεί επαρκής χρόνος εξέλιξής τους και δημιουργική σκέψη. Η παγκόσμια αυτοκινητοβιομηχανία, ψάχνοντας τα πατήματά της στις επιταγές της Νέας Εποχής, προσπαθεί να αποβάλει από πάνω της το ενεργοβόρο στίγμα και να εναρμονιστεί με τους νέους κανόνες που επιβάλλουν οι διάφοροι περιβαλλοντικοί οργανισμοί. Με αποτέλεσμα οι περισσότερες εταιρείες να επιδιόχονται σ' ένα «παγκόσμιο ράλι ανταγωνισμού» ώστε να προλάβουν τις εξελίξεις, κατασκευάζοντας, εντέλει, σχεδόν, πανομοιότυπα, μη εμπνευσμένα αυτοκίνητα. Κάποιοι, αλλά όχι όλοι, από τις Eco τακτικές και λύσεις που προωθούνται, φαντάζουν αχρείαστες κι άστοχες. Έτσι, λοιπόν, προσωπικά θεωρώ πως κατά ένα πολύ μεγάλο ποσοστό αποτυγχάνουν να απευθυνθούν στο φανταστικό της νέας γενιάς και να την κάνουν να ταυτιστεί μαζί τους. Η «συνδεσιμότητα» και το «infotainment» είναι μόνο δύο, από τους πολλούς, χαρακτηριστικούς νέους όρους της Νέας Τάξης Πραγμάτων στο πεδίο της μελλοντικής αυτοκίνησης που θα βρίσκονται εφεξής στο προσκήνιο. Μέσω των εταιρικών αυτών λογικών, το αυτοκίνητο σταματά να είναι οδηγοκεντρικό και αναπόφευκτα πια δημιουργείται η αίσθηση της «βίαιης» απογύμνωσης και εκρίζωσης των οδηγικών φρετίχ. Με αποτέλεσμα να προωθείται η οριζοντιοποίηση του οδηγικού χαρακτήρα και της συνολικής οδηγικής εμπειρίας. Βέβαια, μόνο η πάροδος του ανηλεούς χρόνου και η ιστορία θα αναδείξουν ως εύστοχες, ή άστοχες, τις επιλογές αυτές.

Εν κατακλείδι, κατασκευάζονταν καλύτερα και ασφαλέστερα αυτοκίνητα στο παρελθόν; Σίγουρα όχι. Όμως κατασκευάζονταν συναρπαστικότερα. Και εάν η μνήμη του παρελθόντος είναι ένα όνειρο, τότε οφείλουμε να ονειρευόμαστε το παρόν, αλλά και το μέλλον! **A**



T

ο καλοκαίρι μπήκε και η Avis δείχνει τον δρόμο για το απόλυτο summer mood, αφού σας προσφέρει τη δυνατότητα να οδηγείτε τα πιο προηγμένα μοντέλα αυτοκινήτων της ελληνικής αγοράς, απλά με ένα σταθερό μηνιαίο μίσθωμα. Πώς; Με Avis Leasing! Το leasing –ή αλλιώς η μακροχρόνια μίσθωση– αυτοκινήτου προσπαθεί να κερδίσει το δικό του «έδαφος» στις προτιμήσεις των ιδιωτών στην Ελλάδα, και η Avis με την πλούσια εμπειρία και τεχνογνωσία της είναι εδώ για να μας αποδείξει ότι το leasing αυτοκινήτου αφορά... όλους!

Το ταξίδι αρχίζει (και τελειώνει...) με μία επίσκεψη στο www.myavis.gr, όπου επιλέγετε το αυτοκίνητό σας απλά, γρήγορα και... online. Μία ευχάριστη εμπειρία, ναι. Έτσι θα το αποκαλούσαμε. Ένα περιβάλλον, προσβάσιμο ανά πάσα στιγμή και από οποιοδήποτε μέσο σας εξυπηρετεί (smartphone, tablet, laptop κ.ά.). Ας τα πάρουμε όλα από την αρχή λοιπόν, κάνοντας ένα «ταξίδι» σε έναν κόσμο που μπορεί να αλλάξει την καθημερινότητά μας.

ΤΙ ΕΙΝΑΙ, ΟΜΩΣ, ΤΟ LEASING ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ;

Με απλά λόγια, το leasing με την Avis είναι ο πιο έξυπνος και εξελιγμένος τρόπος για να έχετε αυτοκίνητο. Κι όταν λέμε αυτοκίνητο, εννοούμε τα πάντα: Θέλετε βενζίνη; Θέλετε diesel; Ηλεκτρικό, υβριδικό ή plug in; Αυτοκίνητο πόλης, οικογενειακό ή SUV; Τα πάντα υπάρχουν διαθέσιμα. Με την επιλογή του leasing αυτοκινήτου σας πληρώνετε απλά ένα σταθερό μηνιαίο μίσθωμα για να μπορείτε να το οδηγείτε, ενώ η ιδιοκτησία του οχήματος –αλλά και τα βάρη που αυτή συνεπάγεται– μένει τυπικά στην Avis. Το leasing αυτοκινήτου με την Avis διαρκεί για όσο εσείς επιλέξετε (από 2 έως 5 έτη), ενώ με τη λήξη του έχετε τη δυνατότητα να επιστρέψετε το όχημα, να το εξαγοράσετε σε προσυμφωνημένη τιμή ή ακόμη και να ανανεώσετε με ένα άλλο, ολοκαίνουργιο αυτοκίνητο της επιλογής σας. Αυτή η διαφορετική, σύγχρονη πρόταση προς τους επαγγελματίες και ιδιώτες οδηγούς προσφέρει πέντε αληθινά πλεονεκτήματα που αξίζει να μελετήσουμε:

- Μεγάλη ευελιξία στην επιλογή μοντέλου, προδιαγραφών και εξοπλισμού του νέου σας αυτοκινήτου, αφού έχετε τη δυνατότητα είτε να επιλέξετε ανάμεσα στις ειδικά διαμορφωμένες Avis leasing προσφορές με τους πιο ευνοϊκούς όρους ή ακόμη και να διαμορφώσετε το δικό σας αυτοκίνητο από την αρχή, ακόμη και με μηδενική προκαταβολή.
- Απαλλαγή από έξοδα, όπως: τέλη κυκλοφορίας, πλήρη ασφαλιστική κάλυψη (και μάλιστα ίδιες ζημιές με απαλλαγή), έξοδα συντήρησης – σέρβις, αλλαγή ελαστικών, αυτοκίνητο αντικατάστασης, οδική βοήθεια, καθώς όλα περιλαμβάνονται στο μηνιαίο μίσθωμα.
- Σταθερότητα στο κόστος χρήσης του αυτοκινήτου σας για να προγραμματίζετε καλύτερα τα έξοδά σας.
- Δυνατότητα να έχετε ένα ολοκαίνουργιο αυτοκίνητο κάθε λίγα χρόνια. Έτσι απολαμβάνετε πάντα την τελευταία λέξη της τεχνολογίας στην ασφάλεια, την οικονομία καυσίμου και τις επιδόσεις των νεότερων μοντέλων.

LEASING ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΜΕ ΛΙΓΑ CLICKS

Εύκολο και γρήγορο leasing, αποκλειστικά online και ας δούμε πώς. Ο ενδιαφερόμενος δημιουργεί το online προφίλ του στο myavis.gr και μέσα από αυτό μπορεί να κάνει τα πάντα: πραγματοποιεί το αίτημά του για το αυτοκίνητο που τον ενδιαφέρει, ολοκληρώνει όλες τις απαραίτητες ενέργειες που απαιτούνται από την πλευρά του, ενώ παράλληλα λαμβάνει online ενημέρωση για κάθε στάδιο, από την εκδήλωση ενδιαφέροντος μέχρι και την παραλαβή του αυτοκινήτου. •

Γνωρίστε τον πιο **έξυπνο** και **εξελιγμένο** τρόπο για να έχετε αυτοκίνητο!

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**

Η Avis αναλαμβάνει όλα αυτά που μας κουράζουν κι εσείς απολαμβάνετε το νέο σας αυτοκίνητο!

ΤΟ AVIS LEASING
συνομιλεί με το μέλλον

NEO IGNIS

THE ONLY ULTRA COMPACT SUV



από €12.730

Το IGNIS προορίζεται για την πόλη, αλλά είναι απολαυστικό και μακριά από αυτή. Με το εξαιρετικό συμπαγές του σχήμα, μπορεί να ελίσσεται εύκολα ακόμη και στους πιο στενούς δρόμους, ενώ την ίδια στιγμή με το SUV παρουσιάζει και τις εκτός δρόμου δυνατότητές του, κάνει την οδήγηση στην πόλη πιο διασκεδαστική από ποτέ. Εσείς οργανωθείτε για περιπέτεια ή απλά απολαύστε τη βόλτα – αλλά οπουδήποτε κι αν πάτε, ό,τι και αν κάνετε, **κάντε το δυνατό!**

Κλείστε ένα test drive στο www.auto.suzuki.gr

Εκπομπές CO₂ (gr/km) 110-122. Κατανάλωση καυσίμου (lt/100km): Χαμηλή φάση 4,9-5,6 | Μεσαία φάση 4,2-4,7 | Υψηλή φάση 4,3-4,7 | Πολύ υψηλή φάση 5,7-6,4 | Συνδυασμένος κύκλος 4,9-5,4. Τιμή έκδοσης 1.2 GL 2WD με το πρόγραμμα Hybrid For U.



Hull No.278

Το **Riva Aquarama 278 Lamborghini** του 1968, ένα σημαντικό κομμάτι της ιστορίας της ναυτιλίας και των αυτοκινήτων της Ιταλίας, επέστρεψε στον υδάτινο κόσμο!

Της **Λυδίας Αλικάκου** - Φωτογραφίες: **Riva Lamborghini**



Η επιθυμία για αναπαλαίωση ιστορικά μας δείχνει δύο πράγματα για την ανθρώπινη φύση. Το πρώτο είναι ότι όποτε δημιουργείται κάτι όμορφο και ξεχωριστό, από οποιαδήποτε άποψη, τείνουμε είτε να θέλουμε να το ξεπεράσουμε σε υπεροχή είτε να το συντηρήσουμε (όταν δούμε ότι δεν μπορούμε να κάνουμε κάτι καλύτερο) γιατί έχουμε την ανάγκη να αισθανόμαστε περήφανοι για τη δημιουργικότητα και εφευρετικότητά μας, σαν είδος. Το δεύτερο είναι ότι πάντα οι άνθρωποι είχαν μια ερωτική σχέση με το παρελθόν, η οποία όμως παραμένει σύγχρονη λόγω της επιθυμίας μας να εκσυγχρονίσουμε ή να αναπαράγουμε με μοντέρνες πινελιές, ομορφιές του παρελθόντος. Το αμάλγαμα παρελθοντικών «θαυμάτων» και σύγχρονης εφευρετικότητας συνήθως κρατάει στη ζωή όχι μόνο ιστορικές μας επιτυχίες, αλλά και εμάς τους ίδιους. Η υπομονή και επιμονή με την οποία τόσο άνθρωποι δούλεψαν στην αναπαλαίωση αυτού του σκάφους μάς δείχνει τόσο τον σεβασμό στο έργο που αναπαλαιώσαν, όσο και τη δίψα να μάθουν από αυτό δημιουργώντας το ξανά από την αρχή, και από εκεί... ποιος ξέρει... προχωρώντας σε κάτι ακόμα πιο καινοτομικό.

Ο CARLO RIVA ΚΑΝΕΙ ΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ ΠΑΣΑΡΕΛΑ ΚΑΙ Ο FERRUCCIO LAMBORGHINI ΤΗΝ ΟΡΓΩΝΕΙ

Το όνομα Aquarama προήλθε από το αλεξήνεμο, που θυμίζει την νέα και πρωτοποριακή θεατρική εμπειρία Cinerama που ήταν ιδιαίτερα δημοφιλής στη δεκαετία του 1960. Ξεκίνησε την παραγωγή του από το 1962 και παρέμεινε έως το 1996, και το Aquarama ήταν το πιο διάσημο από τα πολυτελή σχέδια του Carlo Riva και –ακόμα και σήμερα– έχει τη φήμη της «Ferrari του κόσμου των σκαφών», που είναι ειρωνικό, μια και ήταν η Lamborghini αυτή που του έδωσε επιπλέον prestige στο

διεθνές Jet Set.

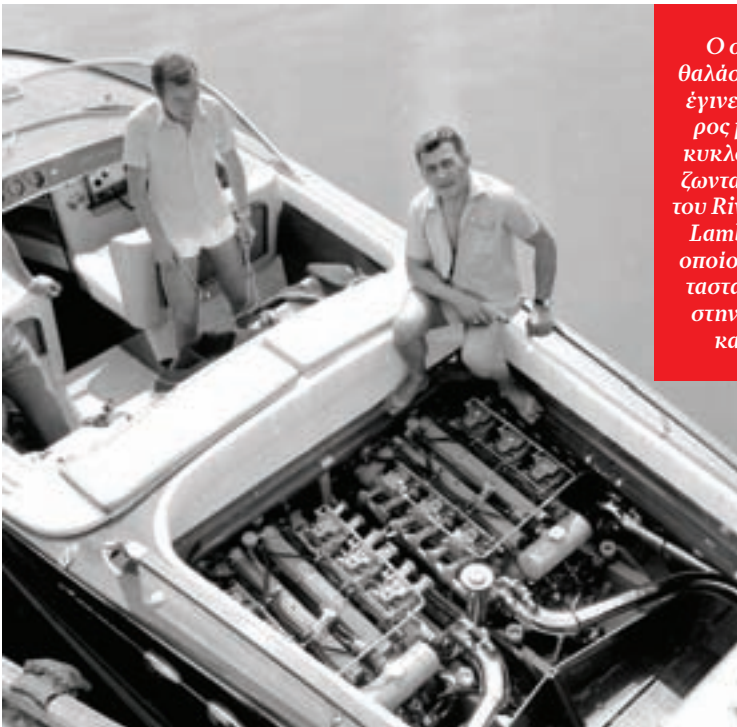
Ο χρονισμός του Aquarama ήταν τυχαίος, επειδή ήρθε στο προσκήνιο ακριβώς την ίδια εποχή που ήρθε στη σκηνή το Jet Set, και οι πλούσιοι και διάσημοι πετούσαν για τον κόσμο αναζητώντας παιχνίδια. Συνολικά, χτίστηκαν 769 σκάφη και κατέληξαν στα χέρια των Peter Sellers, Prince Rainier του Μονακό και Ferruccio Lamborghini, μεταξύ πολλών άλλων διασημοτήτων.

Το Aquarama, ένα σκάφος που αποτελείται από κομψές γραμμές, ήταν ο «αριστοκράτης playboy» των ευρωπαϊκών και αμερικανικών πλωτών οδών, μεταφέροντας αστέρες ταινιών και άλλους που αναζητούσαν μια ξεχωριστή εμπειρία βαρκάδας. Το Riva έλκυε πελατεία που περιλάμβανε τον πρίγκιπα Rainier του Μονακό και τον Peter Sellers. Ο Ferruccio

Lamborghini θέλησε ένα δικό του Aquarama το 1968. Επιθυμία του ήταν να του δώσει τη δική του σφραγίδα με έναν δίδυμο κινητήρα Lamborghini 4.0L V12s από το αυτοκίνητο Espada – και παρόλο που τώρα δεν «φοράει» αυτούς τους κινητήρες, είναι μέχρι σήμερα το ταχύτερο Aquarama που κατασκευάστηκε ποτέ.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ AQUARAMA 278

Τα V12 εκείνης της περιόδου δεν ήταν όμως ιδανικά: υπήρχε έλλειψη ροπής και ολόκληρη η εγκατάσταση δεν λειτουργούσε ποτέ σωστά σε αυτή την αρχική μορφή. Ανεξάρτητα από αυτούς τους περιορισμούς, ο Lamborghini κράτησε το ιδιαίτερο αυτό Aquarama μέχρι το 1989, πριν το πουλήσει. Ο νέος ιδιοκτήτης ανησυχούσε για το μέγεθος του κόστους για



Ο σύγχρονος θαλάσσιος κόσμος έγινε πλουσιότερος με την επανκυκλοφορία ενός ζωντανού θρύλου, του Riva Aquarama Lamborghini, το οποίο έχει αποκατασταθεί πλήρως στην αρχική του κατάσταση.

μελλοντικές επισκευές στους μοναδικούς κινητήρες και κατέληξε να αντικαθιστά το V12 με την κλασική μονάδα Aquarama V8 της GM, δίνοντας τους διπλούς ιταλικούς κινητήρες στο μουσείο Lamborghini. Το 2002 ο ιδιοκτήτης πέθανε και το σκάφος ξεχάστηκε. Ούτε ο Carlo Riva δεν ήξερε πού ήταν. Το 2010, το Riva ανακαλύφθηκε κάτω από έναν μουσαμά σε μια αυλή έξω από μια κατοικία στην Punta της Ιταλίας. Ο Ολλανδός συλλέκτης Adriaan de Vries ειδοποιήθηκε και έτσι διοργανώθηκε η πώληση του σκάφους.

Το προκύπτον έργο αποκατάστασης χρειάστηκε τρία χρόνια. Οι εργασίες πραγματοποιήθηκαν στο Riva-World στο Uithoorn της Ολλανδίας, με τον Sandro Zani να είναι υπεύθυνος για το δαιδαλώδες αυτό έργο ώστε να πάρει το σκάφος το σχήμα που έχει τώρα. Οι συχνές επισκέψεις στην Ιταλία εξασφάλισαν ότι κάθε παραμικρή λεπτομέρεια ήταν όσο το δυνατόν πιο κοντά στο πρωτότυπο. Ακόμα και ο Carlo Riva το ενέκρινε. Για τον Sandro Zani, το γεγονός ότι δεν είχαν τους αρχικούς κινητήρες σήμαινε ότι αυτά τα προαναφερθέντα ταξίδια στην Ιταλία ήταν απολύτως απαραίτητα και η συνεργασία από το μουσείο Ferruccio Lamborghini ήταν ζωτικής σημασίας. Σύμφωνα με ορισμένες πηγές, η συνεργασία αυτή υπήρξε σχεδόν άκαρπη – το μουσείο ήθελε να αγοράσει το ίδιο το Riva. Ευτυχώς, η κοινή λογική επικράτησε.

Ο Zani τοποθέτησε ένα ζευγάρι V12 4,0 λίτρων από το Lamborghini Espada, με μια μονάδα να έρχεται από τις ΗΠΑ και μία από τη Γερμανία, και του δόθηκε η άδεια να αποσυναρμολογήσει έναν από τους αρχικούς κινητήρες που στεγάζονταν στο μουσείο για να εξασφαλίσει πιστότητα στη ρύθμιση το 1963! Η βοήθεια προήλθε επίσης από τον Lino Morosini, ο οποίος ήταν επικεφαλής του τμήματος κινητήρων της Riva και είχε εργαστεί στο αρχικό έργο Lamborghini. Ήταν αυτή η συλλογική προσπάθεια από τόσους ανθρώπους που κατέστησε δυνατό το 2013 να «μπει» το πλήρως αναπαλαιωμένο Riva Aquarama, που τροφοδοτήθηκε με Lamborghini, από τον ίδιο τον κ. Riva στη γενέτειρά του στη λίμνη Iseo. **A**

TO NEO
OPEL MOKKA
LESS NORMAL. MORE MOKKA /



Κατανάλωση καυσίμου μικτού κύκλου: 4,3 – 6,0 lt/100 km. Εκπομπές CO₂: 114 – 137 g/km. Οι τιμές κατανάλωσης καυσίμου και εκπομπών CO₂ υπολογίζονται σύμφωνα με την Παγκόσμια Εναρμονισμένη Διαδικασία Δοκιμών Ελαφρών Οχημάτων (WLTP) με τους κανονισμούς R (EC) αριθ. 715/2007 και R (EU) αριθ. 2017/1151 (στις αντίστοιχες ισχύουσες εκδόσεις). 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. Μάθετε περισσότερα στο www.opel.gr.



CITROËN C5 Aircross SUV Plug - in Hybrid

Οικονομία, άνεση και επιδόσεις με σεβασμό στο περιβάλλον!

Η **Citroën** αποκαλεί το νέο **C5 Aircross Plug - in Hybrid** τεχνολογική ναυαρχίδα της και το ονομάζει Silent Urban Vehicle (Αθόρυβο Αστικό Όχημα) που ορίζει μία νέα κατηγορία, την eComfort

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

Ο περιορισμός του αποτυπώματος των ρύπων στην ατμόσφαιρα είναι ένας στόχος που είναι εξ ορισμού επίκαιρος, όσο και μακροπρόθεσμος, ενώ πλέον ο αγοραστής αναζητά –ακόμα πιο έντονα στις μέρες μας– τη βραχυπρόθεσμη παράμετρο, που είναι η οικονομία στην τσέπη του. Σύμφωνα λοιπόν 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. Ας το γνωρίσουμε!

Ο 10ΛΟΓΟΣ ΓΝΩΡΙΜΙΑΣ ΤΟΥ CITROËN C5 AIRCROSS PLUG - in HYBRID

1. Με 55 χλμ. πλήρη ηλεκτρική αυτονομία, καλύπτει τις καθημερινές μεταφορικές ανάγκες, ενώ προσφέρει εξαιρετική («απεριόριστη») αυτονομία για μεγάλα ταξίδια χάρη στην υβριδική κίνηση με χρήση και του βενζινοκινητήρα του. Έτσι η «τεχνολογική ναυαρχίδα της Citroën», σε λειτουργία μηδενικών ρύπων «ZEV» (Zero Emission Vehicle), χρησιμοποιεί ηλεκτρική λειτουργία επιτρέποντας υψηλή μέγιστη ταχύτητα κίνησης, έως 135 χλμ./ώρα.

2. Στην καθημερινή χρήση στην πόλη, αλλά και στα κάθε είδους ταξίδια ή μετακινήσεις, το C5 Aircross PHEV χρησιμοποιεί βενζινοκινητήρα Pure Tech 180 ίππων, ένα ηλεκτρικό κινητήρα 80 kW και

Εξοπλισμένο με ανάρτηση με τα **Progressive Hydraulic Cushions**, αντιμετωπίζει όλα τα εμπόδια, από λακκούβες και χαντάκια μέχρι «σαμαράκια» και άλλες ανωμαλίες του οδοστρώματος, εύκολα και χωρίς κόπο. Ενσωματώνοντας την τεχνολογία της Citroën από τα ράλι μεγάλων αποστάσεων, τα **Progressive Hydraulic Cushions** παρέχουν καλύτερη απορρόφηση κραδασμών.

ένα αυτόματο κιβώτιο 8 ταχυτήτων e-EAT8 που μεταφέρει την κίνηση στους εμπρός τροχούς, με απόδοση συνδυασμένης ισχύος 225 ίππους και άμεσα διαθέσιμη ροπή 320 Nm.

3. Σε ηλεκτρική λειτουργία, οι εκπομπές ρύπων CO₂ είναι 32 γρ./χλμ. και κατανάλωση 1,4 λίτρα/100 χλμ. στον κύκλο WLTP. Με τον τρόπο αυτό το νέο C5 Aircross Plug - in Hybrid αντιπροσωπεύει μια νέα φάση στη στρατηγική ενεργειακής μετάβασης της Citroën, καθώς προσφέρει ανταγωνιστικό κόστος χρήσης.

4. Η μπαταρία είναι ιόντων λιθίου (Li-Ion) υψηλής τάσης (200V) και διαθέτει χωρητικότητα 13,2 kWh, από τις μεγαλύτερες στην αγορά έναντι του ανταγωνισμού. Το γρήγορο και εξηλεκτρισμένο αυτόματο κιβώτιο e-EAT8 διαθέτει, μεταξύ άλλων, τη χαρακτηριστική λειτουργία Brake, που ενισχύει την επιβράδυνση του οχήματος, όταν ο οδηγός αφήνει το γκάζι.

5. Στο εσωτερικό του τα 3 αυτόνομα, συρόμενα, ρυθμιζόμενα και αναδιπλούμενα πίσω καθίσματα αποτελούν ένα από τα ειδικά χαρακτηριστικά του, που το κάνουν να ξεχωρίζει στην κατηγορία του. Οι εξαιρετικές δυνατότητες διαμόρφωσής του περιλαμβάνουν και το πορτμπαγκάζ που με όγκο φόρτωσης 460 έως 600 λίτρα παραμένει το μεγαλύτερο στην κατηγορία - Best in Class.

6. Αξιοσημείωτη είναι η διατήρηση υψηλής απόστασης από το έδαφος παρά τη χρήση του υβριδικού συνόλου. Εν προκειμένω η Citroën διατηρεί στο C5 Aircross Plug - in Hybrid τα 23 εκ απόσταση από το έδαφος, χάρη στη χρήση της CMP σπονδυλωτής πλατφόρμας.

7. Βελτιστοποιημένος χρόνος φόρτισης: χρησιμοποιώντας μια κλασική οικιακή πρίζα, η μπαταρία φορτίζεται σε μια νύχτα, σε 4 ή σε 7 ώρες (ανάλογα με την πρίζα) ενώ με φορτιστή Wallbox η μπαταρία επαναφορτίζεται ταχύτερα, σε λιγότερο από 2 ώρες.

8. Η αίσθηση της άνεσης στο εσωτερικό προέρχεται σε καθοριστικό βαθμό από τα καθίσματα Advanced Comfort, σήμα κατατεθέν των σαλονιών της Citroën, με μαλακό αφρώδες υλικό 1,5 εκ. στην επιφάνεια του καθίσματος. Με δομημένο αφρό μεγάλου πάχους εξωτερικά, σε συνδυασμό με αφρό υψηλής πυκνότητας στο μέσο των καθισμάτων, και πολλαπλές δυνατότητες ρύθμισης της θέσης τους τα καθίσματα αυτά έχουν καταστεί σημείο αναφοράς στην αγορά.

9. Εξοπλισμένο με ανάρτηση με τα **Progressive Hydraulic Cushions**, το C5 Aircross Plug - in Hybrid αντιμετωπίζει όλα τα εμπόδια, από λακκούβες και χαντάκια μέχρι «σαμαράκια» και άλλες ανωμαλίες του οδοστρώματος, εύκολα και χωρίς κόπο. Ενσωματώνοντας την τεχνολογία της Citroën από τα ράλι μεγάλων αποστάσεων, τα **Progressive Hydraulic Cushions** παρέχουν καλύτερη απορρόφηση κραδασμών.

10. Το νέο SUV C5 Aircross Plug - in Hybrid είναι ένα αθόρυβο αστικό όχημα ικανό να κινείται σιωπηρά και χωρίς κραδασμούς στις καθημερινές διαδρομές, προσφέροντας εξαιρετική άνεση στους επιβάτες του, χάρη στην ενισχυμένη ηχομόνωση που παρέχεται από την αρθρωτή πλατφόρμα, τα ηχομονωτικά εμπρός παράθυρα, την ανάρτηση με τα **Progressive Hydraulic Cushions** και τα **Advanced Comfort** καθίσματα. Επιγραμματικά, ο χρήστης απολαμβάνει ήρεμες και γαλίνιες διαδρομές στην ηλεκτρική λειτουργία μέσα σε αυτό το Silent Urban Vehicle.

TIMES

Το νέο SUV C5 Aircross Plug - in Hybrid είναι διαθέσιμο σε τιμές που ξεκινούν από 43.500 ευρώ. Επιπλέον, για την πλήρη εξασφάλιση του πελάτη, δίνεται εγγύηση 8 ετών ή 160.000 χλμ. για τη διατήρηση της χωρητικότητας της μπαταρίας τουλάχιστον στο 70% των προδιαγραφών της. ●





DRIVING TOPLESS

Τα κάμπριο αυτοκίνητα είναι ίσως τα λιγότερο εύχρηστα ιδιωτικά οχήματα που φτιάχτηκαν ποτέ. Πλην όμως και τα πλέον φιλελεύθερα!

Της **Ελένης Χελιώτη**

Θυμάστε τα κάμπριολε αυτοκίνητα; Εκείνα που είναι ανοιχτά; Που σε ξεμαλλιάζει ο αέρας, σου καίει ο ήλιος το πετσί, και δεν μπορείς να ακούσεις ούτε τη σκέψη σου από τον θόρυβο αν ξεπεράσεις τα 60 χλμ./ώρα; Αυτά μωρέ... Ναι, ούτε και εγώ. Κι όμως, κάποτε ήταν πολύ της μόδας. Η χρυσή τους εποχή βέβαια υπήρξε τις δεκαετίες 1950-60. Τι να πρωτοθυμηθούμε; Την Alfa Romeo Spider (Duetto, Veloce) του '66, την Cadillac Eldorado του '59, το Lincoln Continental Convertible του '61, τη Ford Mustang Convertible του '65, τη Ferrari 275 GTS NART Spyder του '67, ή την Jaguar E-Type Series I του '61;

Και έρχομαι εγώ σήμερα και σας χαρίζω ένα από αυτά. Ή, εάν το vintage δεν είναι του στιλ σας, μπορώ να σας δώσω ή μια Chevrolet Corvette Stingray του 2014, ή ένα Mazda MX-5 Miata. Πόσο πραγματικά πιστεύετε ότι θα το οδηγήσετε; Θα το πάρετε να πάτε σούπερ-μάρκετ; Στο γραφείο; Να πάτε για καφέ στο Καβούρι; (Άντε, εκεί μπορεί.) Να πάτε το παιδί φροντιστήριο; Να το βάλετε στο καράβι να το πάτε σε κατσάβραχα στο νησί; Για ένα σαββατοκύριακο εκδρομούλα στο Ναύπλιο; (πού θα μπουν τα πράγματα;) Εγώ την τελευταία φορά που μπήκα σε ένα τέτοιο ούτε τα πόδια μου δεν ήξερα πού να βάλω, και να είμαι ψηλή, αλλά όχι και τόσο ώστε να μη βολεύομαι πουθενά.

Τι συνέβη στα κάμπριο;

Γιατί βλέπουμε ολοένα και λιγότερα; Γιατί τα περισσότερα αυτοκίνητα που πωλούνται πλέον είναι SUV; Και εδώ γεννάται το γνωστό ερώτημα της κότας και του αυγού... ποιο ήρθε πρώτο; Η «κούρασή» μας για αυτού του είδους τα οχήματα ή η μετατόπιση της αγοράς και η απόφαση της αυτοκινητοβιομηχανίας να πουλήσουν κάτι άλλο; Ή μήπως τα δύο παραπάνω έγιναν ταυτόχρονα; Ας είμαστε ειλικρινείς και ρεαλιστές. Τα κάμπριο αυτοκίνητα είναι ίσως τα λιγότερο εύχρηστα ιδιωτικά οχήματα που φτιάχτηκαν ποτέ. Περιορισμένοι χώροι, πιο βαριά λόγω μηχανισμού (είτε με soft είτε hard top), ευάλωτα σε καιρικές συνθήκες και κλοπή, και πολύ λιγότερο οικονομικά όσον αφορά στην κατανάλωση. Ο τελευταίος παράγοντας δε, είναι μακράν αυτός για τον οποίον οι εταιρίες ξεκίνησαν να απομακρύνονται από την παραγωγή τους, ειδικά με τους καινούργιους κανονισμούς που έχουν έρθει σε ισχύ για το περιβάλλον.

Η ερώτησή μου όμως είναι ποιος τα αγόραζε εξαρχής; Ας μην πάμε στην Αμερικανική αγορά, γιατί τότε ας πούμε ότι τα επιχειρήματα υπέρ τους ποικίλλουν. Η όλη κουλουράρα πίσω από το αυτοκίνητο εκεί έχει μια πολύ διαφορετική φιλοσοφία απ' ό,τι εδώ. Και ένα παράδειγμα αυτού είναι ο χαρακτήρας του David Duchovny, Hank Moody, στη σειρά «Californication». Είναι απλά



αδύνατον να τον φανταστούμε να οδηγεί ένα άλλο αυτοκίνητο εκτός από τη μόνιμα σκονισμένη και με το ένα φανάρι εμπρός σπασμένο (επίσης μόνιμα – στοιχείο ανεμελιάς) Porsche 964 Cabriolet του 1994. Είναι αυτό το laissez faire, je m'en fous στιλάκι που χαρακτηρίζει και ορίζει σε μεγάλο βαθμό κάθε πτυχή της ζωής του.

Ας μείνουμε, λοιπόν, στα δικά μας. Καταρχάς δεν νομίζω ότι μπορεί ποτέ ένα κάμπριο να είναι το βασικό σου αμάξι. Θα πρέπει να είναι τουλάχιστον το δεύτερο. Γιατί και κάψα να το 'χεις, είσαι πραγματικά διατεθειμένος να το χρησιμοποιείς για τα πάντα σε καθημερινή βάση; Αν ναι, kudos. Είσαι dedicated στο πάθος σου. Πίστεψέ με, σε αυτό σε καταλαβαίνω. Και εγώ εάν είχα τα χρήματα να πάρω μια Ford Mustang, θα την έπαιρνα ακόμα και για να πάω στο φούρνο τρία στενά κάτω από το σπίτι μου να πάρω κρουασανάκια το πρωί. Θα είχα και ένα κουβερτάκι πάντα μέσα για να κοιμόμουν εκεί ενίοτε. Εάν όμως όχι, τότε δεν ξέρω γιατί το πήρες, αλήθεια. Εν αντιθέσει, η ολοένα και πιο δημοφιλής επιλογή του SUV τουλάχιστον βγάζει νόημα, και εξηγείται εύκολα. Είναι ήσυχο, ψηλό, άνετο, καβαλάει πεζοδρόμια, έχει πολλούς χώρους, είτε θες να φορτώσεις το μισό σου σπίτι για να πας διακοπές, είτε να χωρέσει



Όσο ακόμα κατασκευάζονται cabriolet αυτοκίνητα, πάντα θα υπάρχει ένα αντιπροσωπευτικό ποσοστό ανθρώπων που τα αγοράζει, γιατί η προσωπική, ενδόμυχη επιθυμία και προτίμηση σε κάτι ιδιαίτερο δεν θα εκλείψει ποτέ



με άνεση η οικογένειά σου, και το πιο σημαντικό; Πλέον μπορείς να αγοράσεις ένα με όλα τα μοντέρνα κομφορ σε πολύ συνετή τιμή που να ανταποκρίνεται στο budget σου. Υπάρχουν και φθηνά και ακριβά.

Εγώ ομολογώ ότι δεν θα έπαιρνα κανένα από τα δύο. Είμαι μιας άλλης φιλοσοφίας και οι προτιμήσεις μου όσον αφορά τα αυτοκίνητα έχουν να κάνουν περισσότερο με την οδηγική απόλαυση και την αίσθηση του γκαζιού κάτω από το πόδι μου. But that's a story for another day. Ωστόσο, η σταδιακή «έκλειψη» των κάμπριο αυτοκινήτων και η γρήγορη «ανάδυση» των SUV δεν μπορώ να πω ότι με εκπλήσσει. Για τους περισσότερους ανθρώπους, το αυτοκίνητο είναι εργαλείο, και ένα εργαλείο οφείλει να είναι εύχρηστο, βολικό και άνετο, και τα SUV παίρνουν «τικ» σε όλα αυτά τα κουτάκια. Και τα κάμπριο;

Γιατί δεν τα βλέπουμε πια στους δρόμους; Τουλάχιστον επαρκώς;

Η εξήγηση (ή τουλάχιστον η προσπάθεια να εξηγήσουμε...)

Μπορούμε να αποδώσουμε την πτώση του ενδιαφέροντος για τα cabrio σε πολλούς παράγοντες. Οικονομική αβεβαιότητα, αλλαγές στη μόδα ή περικοπές σε μεγάλους κατασκευαστές κ.ά. Ωστόσο τα cabrio αυτοκίνητα δεν ήταν ποτέ mainstream κατηγορία πωλήσεων. Ενδεικτικά να αναφέρουμε ότι σε επίπεδο αριθμών οι πωλήσεις των cabrio παραδοσιακά κυμαίνονταν μεταξύ 1,8% και 2,0% της αγοράς, ενώ κατά τη διάρκεια της ύφεσης, το ποσοστό αυτό μειώθηκε στο 1,4 έως 1,2% της αγοράς.

Επιστρέφοντας στην ταυτότητα των cabrio αυτοκινήτων, να αναφέρουμε ότι συχνά θεωρούνται ως είδη πολυτελείας. Ενώ ήταν κάποτε επιθυμητό να έχουμε ένα cabrio ενός mainstream hatchback, οι σημερινοί πελάτες ψάχνουν τώρα άλλες προτάσεις. Από την άλλη, η ώθηση προς τα αυτοκίνητα χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα επέφεραν σημαντικές αλλαγές. Οι κινητήρες βενζίνης και τούρμπο ντίζελ υποχωρούν σταδιακά στις προτιμήσεις των αγοραστών, ενώ η υβριδική και η ηλεκτρική ισχύς θεωρείται πρόοδος. Το αν αυτό θα λειτουργήσει θετικά ή αρνητικά για τα cabrio στο μέλλον, δεν το έχουμε ακόμη δει. Τα σπάνια πλήρως ηλεκτρικά cabrio αυτοκίνητα που θα κατασκευαστούν έχουν ήδη δημιουργήσει ερωτηματικά για την παραδοσιακή «σχεδόν ερωτική» σχέση μεταξύ οδηγού και δρόμου... Γνωρίζουμε ήδη ότι θα έχουν τεράστιο βάρος λόγω μπαταριών, ενώ η πληθώρα ηλεκτρονικών συστημάτων αποτελούν παράγοντες που αφαιρούν μεγάλο μέρος της περιπετειώδους οδήγησης που αναζητούσαν διαχρονικά οι αγοραστές cabrio αυτοκινήτων.

Αναγκαία η παρουσία τους

Όμως, όσο ακόμα κατασκευάζονται, πάντα θα υπάρχει ένα αντιπροσωπευτικό ποσοστό ανθρώπων που τα αγοράζει, γιατί η προσωπική, ενδόμυχη επιθυμία και προτίμηση σε κάτι ιδιαίτερο δεν θα εκλείψει ποτέ.

Αφήστε που τα πάντα στις τάξεις που φεύγουν, ξαναέρχονται... εντάξει, εκτός ίσως από την παροδική επιθυμία μας για station wagon. Τα cabrio αυτοκίνητα, βέβαια, έχουν λόγο να επιστρέψουν αναζητώντας –και δικαίως– ένα μεγαλύτερο αγοραστικό κοινό. Γιατί; Γιατί είναι τα μοντέλα που με τον πιο emphaticό τρόπο ανήκουν σε εκείνα που προάγουν την ελευθερία του ατόμου στον κόσμο της οδήγησης. Σε μία εποχή που η ενοχικότητα στην απόλαυση σκάει μύτη από παντού, τα cabrio θα μπορούσαν να (ξανα)γίνουν μια μικρή και ξεχωριστή όαση απόλαυσης στους δρόμους. Γιατί υπάρχουν μαλλιά που περιμένουν να ανεμίσουν σε ανοιχτές οροφές, και κορμιά να λιάζονται σε πεδιάδες και βουνά με χαμηλές ταχύτητες, και μουσικά χαλιά που ενεργοποιούν την ορμόνη της ευχαρίστησης. Και γιατί να τους το στερήσουμε άλλωστε; **A**

1. Η ασφαλής οδήγηση αρχίζει και τελειώνει με τον οδηγό. Και με τη φροντίδα στο αυτοκίνητο.
2. Προγραμματίστε ένα σέρβις στο αυτοκίνητό σας, αν αυτό χρειάζεται. Μην το αφήνετε για τον χειμώνα. Έλεγχος στα ελαστικά και καθαριστικά υγρά για το παρμπρίζ, αναγκαία.
3. Η κίνηση το καλοκαίρι φεύγει από τις πόλεις και πάει στις Εθνικές Οδούς και στο επαρχιακό οδικό δίκτυο. Με δεδομένο ότι εκεί θα συναντήσετε οδηγούς που βγαίνουν σ' αυτές μια φορά τον χρόνο, οπλιστείτε, κυρίως με υπομονή και συγκαταβατικότητα...
4. Η τοποθέτηση μπαγκαζιέρας στην οροφή, πρέπει να γίνεται με σχολαστική προσοχή και βέβαιες κινήσεις.
5. Οδηγώντας με 120 χλμ. την ώρα και με τοποθετημένες αποσκευές στη σάρα οροφής, η κατανάλωση καυσίμου μπορεί να αυξηθεί μέχρι 39%.
6. Η φόρτωση του πορτμπαγκάζ αποτελεί ευχάριστο «γρίφο»... Τα βαριά αντικείμενα τοποθετούνται χαμηλά, τα ελαφρύτερα πιο ψηλά. Και όλα στερεώνονται κατάλληλα.
7. Πριν βιαστείτε να «κοτσάρετε» ένα τροχόσπιτο στο αυτοκίνητό σας, διαβάστε προσεκτικά τις οδηγίες του κατασκευαστή του αυτοκινήτου σας.
8. Όσο κι αν σας φαίνεται υπερβολικό, το λευκό χρώμα του αυτοκινήτου παίζει σημαντικό ρόλο στην καλή ατμόσφαιρα στην καμπίνα. Με τον ήλιο να

καίει, όλοι θέλουμε λιγότερο καύσιμα στο εσωτερικό... Κάτι που δυστυχώς επιβαρύνουν τα σκούρα χρώματα.

9. Μην μπαίνετε με μαγιό σε θερμάτινα σαλόνια καλοκαιριάτικα... Ανοίξτε το αυτοκίνητο με προσοχή, δοκιμάστε με το χέρι σας πόσο καίει το κάθισμα, απλώστε μία πετσέτα και μετά καθίστε. Το έγκαυμα «καρδοκεί»...

10. Οι σαγιονάρες είναι για την άμμο και τα mules και οι πλατφόρμες για το βράδυ. Όχι για οδήγηση. Προτιμήστε ένα καλοκαιρινό μοκασίνι ή sneakers.

11. Καλές οι πόζες στα ανοιχτά αυτοκίνητα και τα SUV, βγάζουν διασκέδαση και τρέλα, αλλά είναι εξαιρετικά επικίνδυνα να μετακινήστε σε αυτοκίνητο χωρίς να είστε δεμένοι σε κάθισμα...

12. Το air condition χρειάζεται συντήρηση και αλλαγή φίλτρου καμπίνας, ίσως και πάνω από δύο φορές τον χρόνο, ανάλογα με τη χρήση του. Ιδιαίτερα το καλοκαίρι.

13. Οι άδειες πόλεις το καλοκαίρι χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή. Η έλλειψη κίνησης στις πόλεις το καλοκαίρι «αποθρασύνει» και τους πεζούς που χαράσσουν δικές τους διαβάσεις... Προσοχή και στους πεζούς, λοιπόν.

14. Αν το αυτοκίνητό σας διαθέτει διζωνικό σύστημα κλιματισμού, τόσο το καλύτερο, αφού μπορείτε να οργανώσετε πού και πόσο δροσιά θέλετε να «στείλετε»...

15. Αν βρείτε σκιά, μην την αφήνετε. Ακόμα και αν χρειαστεί να περπατήσετε κάπως παραπάνω για να πάτε στην παραλία, στη δουλειά σας, στα καταστήματα, ή όπου. Τα υπόγεια πάρκινγκ, πάντως, κοστίζουν μιν, αλλά είναι σα να έχετε παρκάρει σε κελάρη!...

16. Τα cabrio αυτοκίνητα, με τις ακτίνες να μας διαπερνούν κάθετα, ίσως δεν είναι να ξεσκεπάζουμε καταμεσήμερο... Δείτε εναλλακτικά μία ρομαντική βραδινή βόλτα!

17. Αν χρειαστεί, παρκάρετε το αυτοκίνητό σας λίγο έξω από την παραλία... Το να θέλετε να παρκάρετε επάνω στο κύμα, πέρα από αγενής σκέψη είναι και εύκολος λόγος να κολλήσετε στην άμμο...

18. Η ασφαλής οδήγηση αρχίζει και τελειώνει με τον οδηγό. Κρατήστε το αυτό σαν ουσία.

19. Μείνετε νηφάλιοι όταν οδηγείτε. Πάμε πάλι: νηφάλιοι και συγκεντρωμένοι!

20. Προγραμματίστε το οποιοδήποτε ταξίδι σας και να είστε ρεαλιστές για τους εκτιμώμενους χρόνους των

διαδρομών σας για να μη χρειαστεί να αγχωθείτε.

21. Μείνετε μακριά από το τηλέφωνό σας. Μην το χρησιμοποιείτε εν ώρα οδήγησης.

22. Προσοχή στην ταχύτητα που αναπτύσσετε είτε στους αυτοκινητοδρόμους είτε σε επαρχιακό οδικό δίκτυο.

23. Προσπεράστε με προσοχή, συγκέντρωση και σεβεστάδα για να ελαχιστοποιήσετε τον κίνδυνο από την έκθεσή σας στο αντίθετο ρεύμα.

24. Μπορεί να υπάρχει χαλάρωση στη διάθεση, αλλά καμία έκπτωση σε θέματα ασφάλειας στο αυτοκίνητο. Ζώνες όλοι εμπρός και πίσω. Μικροί και μεγάλοι.

25. Είναι σημαντικό κατά τη διάρκεια των καυτών περιόδων ο οδηγός να διατηρείται ενυδατωμένος. Έρευνες έχουν δείξει ότι η έλλειψη ενυδάτωσης μπορεί να προκαλέσει τόσα οδηγικά ατυχήματα όσο αυτά που επηρεάζονται από το αλκοόλ. Καθώς το σώμα χάνει υγρά, ιδιαίτερα το καλοκαίρι, χρειάζεται να αντικαθιστάτε περίπου 2-3 λίτρα νερού καθημερινά.

26. Η μείωση της ταχύτητας και η αύξηση της εγρήγορσης κατά την οδήγηση σε επαρχιακούς -και κυρίως νησιωτικούς- δρόμους συνιστάται όλες τις εποχές του έτους, αλλά ιδιαίτερα το καλοκαίρι όπου γεμίζουν από παραθεριστές από κάθε χώρα.



Φαρμακείο

Το σωτήριο κουτί!

Καλή η φροντίδα του αυτοκινήτου, αλλά στις διακοπές μας πρέπει να προσέχουμε και εμάς και τους οικείους μας και τους φίλους μας! Γιατί τα απρόοπτα το καλοκαίρι δεν σπανίζουν. Πρωτίστως ανοίγουμε και ελέγχουμε τη χρησιμότητα του περιεχομένου του κουτιού πρώτων βοηθειών που υπάρχει στο πορτμπαγκάζ των αυτοκινήτων μας. Και... όπου κι αν επιλέξετε να πάτε για τις διακοπές σας, καλό είναι κατά την προετοιμασία σας να αφήσετε λίγο χώρο στα μπαγκαζιές σας και για το φαρμακείο των διακοπών. Αυτό πρέπει να περιέχει: Οξυζενέ για τον καθαρισμό των πληγών, αντισηπτικό για τις πληγές ή τα τραύματα, αιμοστατικά σκευάσματα, ιωδιούχο διάλυμα για απολύμανση, βαμβάκι, γάζες, επιδέσμους, λευκοπλάστ, τσιρότα (hansaplast, traumaplast κ.ά.), οινόπνευμα για την απολύμανση αντικειμένων, θερμόμετρο, αντιπυρετικό, παυσίπονα, αλοιφή Fenistil, αντιαλλεργικά φάρμακα εάν απαιτείται, σπρέι ή στικ αμμωνίας για τα τσιμπήματα, εντομοαπωθητικό, παγοκύστες ή πετσέτες για κομπρέσες, ένεση κορτιζόνης, μάσκες, αντισηπτικά, κορτιζονούχα, κρέμα με αντιβίωση, αντισταμινικά δισκία. Σε κάθε περίπτωση συμβουλευτείτε τον γιατρό και τον φαρμακοποιό σας! **A**

SUMMER

Driving Safety Tips

26 συμβουλές για την ασφάλεια στην οδήγηση το καλοκαίρι και ένα σωτήριο «κουτί»!

Του Κωνσταντίνου Λεμονή





Οι προληπτικοί έλεγχοι **healthUp** του τμήματος Check-up του ΙΑΣΩ Γενική Κλινική, σχεδιάστηκαν ακολουθώντας τις τελευταίες εξελίξεις της επιστήμης και της ιατρικής για να καλύπτουν κάθε σας ανάγκη. Σε νέες, σύγχρονες εγκαταστάσεις, με άρτια εκπαιδευμένο, εξειδικευμένο και έμπειρο ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό και με εξοπλισμό τεχνολογίας αιχμής, το τμήμα check-up προσφέρει ολοκληρωμένες υπηρεσίες προληπτικών ελέγχων.

Μέχρι τις **30 Σεπτεμβρίου 2021** μπορούμε να ελέγξουμε την υγεία μας μέσα από τη μεγάλη γκάμα προληπτικών εξετάσεων **healthUp** με **10% επιπλέον έκπτωση** στις ήδη προνομιακές τιμές των προγραμμάτων!

healthUp MEN (BASIC-ADVANCED-PLUS)	Αιματολογικοί και απεικονιστικοί έλεγχοι καθώς και ιατρικές εξετάσεις από βασικές ειδικότητες ιατρών. Ανάλογα με την ηλικία, συστήνεται διαφορετικό πακέτο εξετάσεων.
healthUp WOMEN (BASIC-ADVANCED-PLUS)	
healthUp PROSTATE	Έλεγχος της σωστής λειτουργίας του προστάτη και έγκαιρης ανίχνευσης κακοήθειας. Συστήνεται για άνδρες ηλικίας άνω των 40 ετών.
healthUp THYRO	Για έγκαιρη διάγνωση των παθήσεων του θυρεοειδούς.
healthUp CARDIO (BASIC-ADVANCED-PLUS)	Αιματολογικές και εξειδικευμένες ιατρικές εξετάσεις δίνουν μία πλήρη εικόνα της κατάστασης της καρδιάς σας.
healthUp LIPID	Έλεγχος χοληστερόλης καθώς και άλλων λιπιδαιμικών στοιχείων για τον έλεγχο της καλής λειτουργίας του αγγειακού μας συστήματος.
healthUp DIABETES	Αιματολογικές και άλλες ιατρικές εξετάσεις που δίνουν τις βασικές απαντήσεις σχετικά με την ασθένεια του διαβήτη.
healthUp OSTEO (BASIC-PLUS)	Ιατρικές εξετάσεις που μας δίνουν τις απαραίτητες πληροφορίες για να αντιμετωπίσουμε έγκαιρα την οστεοπόρωση.



Κλείστε σήμερα το ραντεβού σας στο 210 6383090 & 210 6383091.

Μην ξεχάσετε να έχετε μαζί σας αυτή τη σελίδα/κουπόνι για να κερδίσετε 10% έκπτωση.

Σαρώστε για να δείτε τα πακέτα healthUp.

Κόψτε
αυτή τη σελίδα
και κάντε ένα δώρο
στην υγεία σας.



ΙΑΣΩ Γενική Κλινική

Για ό,τι πιο πολύτιμο έχεις.

www.iaso.gr | omilosiaso group-iaso

Λεωφ. Κηφισίας 37-39 • 151 23 • Μαρούσι • Αττική • Τηλ.: 210 6184000 • Email: info@iaso.gr



Επάνω: Extreme-E με ηλεκτροκίνητα SUV
Κάτω: RC models.
Πραγματικότητα και προσομείωση σε αδιευκρίνιστο ρόλο.

The sound and smell factor

Τελικά θέλουμε απλά να υπάρχουν αγώνες αυτοκινήτου για να γίνονται, ή κάτι που μας συγκλονίζει και ενεργοποιεί δύο βασικές μας αισθήσεις;

Του **Χρήστου Ζωτιάδη**

Αγώνες αυτοκινήτου με ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα: Το μέλλον σε μικρογραφία

Τα τελευταία χρόνια η ηλεκτροκίνηση έχει μπει για τα καλά στη ζωή μας. Η παρουσία της είναι ήδη έντονη και στον μηχανοκίνητο αθλητισμό, εκτός των συμβατικών οχημάτων, σε κατηγορίες όπως η Formula E, Extreme E, κτλ. Όντας θεατές σε αυτή τη μετάβαση από τον κλασικό μηχανοκίνητο αθλητισμό με βενζινοκίνητες σε άλλες μορφές αυτοκίνησης δημιουργείται η απορία κατά πόσο οι προτεινόμενες αυτές αλλαγές έχουν θέση στον άθλημα και αν τελικά έχουν κάτι να προσφέρουν;

Έπειτα από χρόνια ενασχόληση με τον μοντελισμό και συγκεκριμένα με τηλεκατευθυνόμενα αυτοκίνητα, τόσο σε επαγγελματικό επίπεδο, κυρίως λόγω της οικογενειακής επιχείρησης, η οποία δραστηριοποιείται στον κλάδο του μοντελισμού για περισσότερα από 25 συνεχόμενα έτη, όσο και σε ατομικό επίπεδο, ως συμμετέχων σε πρωταθλήματα διαφόρων κατηγοριών τόσο τηλεκατευθυνόμενου όσο και κλασικού μηχανοκίνητου αθλητισμού, αλλά και ως απλός θεατής σε κάθε είδους μηχανοκίνητου αθλητισμού, το ερώτημα βενζινοκίνηση ή ηλεκτροκίνηση αποτελούσε από αρκετά νεαρή ηλικία μέρος της καθημερινότητάς μου.

Εστιάζοντας στο κομμάτι του τηλεκατευθυνόμε-

νου, η απάντηση ευνοεί χωρίς αμφιβολία τη βενζινοκίνηση. Το ενδιαφέρον που εκδηλώνεται στις κατηγορίες που περιλαμβάνουν βενζινοκίνητα τηλεκατευθυνόμενα οχήματα είναι συντριπτικά μεγαλύτερο σε σχέση με το αντίστοιχο που εκδηλώνεται για τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, τόσο από την πλευρά του αριθμού συμμετοχών όσο και από την πλευρά των θεατών που ακολουθούν το άθλημα. Το γεγονός ότι τα ηλεκτρικά τηλεκατευθυνόμενα οχήματα είναι πιο εύκολα στη συντήρησή τους από το χρήστη αλλά σημειώνουν και καλύτερες επιδόσεις, όταν γράφει το χρονόμετρο, δε φαίνεται πως είναι αρκετό ώστε να κάνει τους λάτρεις του βενζινοκίνητου να στραφούν στην κατηγορία αυτή.

Η αίσθηση της ηλεκτροκίνησης

Η προσωπική μου άποψη, η οποία φαίνεται να εκφράζει και το μεγαλύτερο μέρος των ανθρώπων που ενασχοληθή τους αποτελεί το τηλεκατευθυνόμενο όχημα, είναι ότι η ειδοποιός διαφορά των δύο κατηγοριών αυτών εντοπίζεται κυρίως στον ήχο. Η αίσθηση και ο ήχος ενός κινητήρα που ανεβάζει στροφές επιταχύνοντας, η οποία χαρακτηρίζει τα βενζινοκίνητα αυτοκίνητα δε φαίνεται να μπορεί να συγκριθεί με τις καλύτερες επιδόσεις αλλά και την ευκολία στη συντήρηση που προσφέρουν τα ηλεκτροκίνητα. Είναι διαφορετικό



Η αίσθηση και ο ήχος ενός κινητήρα που ανεβάζει στροφές επιταχύνοντας, η οποία χαρακτηρίζει τα βενζινοκίνητα αυτοκίνητα δε φαίνεται να μπορεί να συγκριθεί με τις καλύτερες επιδόσεις αλλά και την ευκολία στη συντήρηση που προσφέρουν τα ηλεκτροκίνητα.



να βλέπεις ένα αυτοκίνητο να κινείται απλά στην πίστα χωρίς να μπορείς να ακούσεις τις επιταχύνσεις και επιβραδύνσεις τους και διαφορετικό να παρακολουθείς ένα αντίστοιχο τύπου τηλεκατευθυνόμενο με κινητήρα εσωτερικής καύσης. Τα πράγματα δε φαίνεται να διαφέρουν και στην περίπτωση του κλασικού μηχανοκίνητου αθλητισμού, αφού ο μοντελισμός αποτελεί στην ουσία μία μικρογραφία της πραγματικότητας του motorsport στην περίπτωση αυτή. Αν και η απόφαση για μετάβαση σε μία αποκλειστικά ηλεκτροκίνητη εκδοχή του μηχανοκίνητου αθλητισμού φαίνεται να είναι ήδη ειλημμένη, ο ήχος και η αίσθηση που προκύπτουν από τους κινητήρες εσωτερικής καύσης σίγουρα θα λείψουν σε όσους παρακολουθούν το άθλημα αυτό. Ακόμα και η μυρωδιά του καυσίμου που καίγεται, ο αντίλαλος από τον ήχο των εξατμίσεων στα βουνά αλλά και ο ήχος από τον κινητήρα που ανεβάζει στροφές, ανεβάζοντας ταυτόχρονα και τους χτύπους της καρδιάς του θεατή, δεν μπορούν να συγκριθούν με τροποποιήσεις που γίνονται ώστε να ενισχυθεί ο ήχος σε ηλεκτρικά μηχανοκίνητα αυτοκίνητα.

Σκοπός του συγκεκριμένου άρθρου δεν είναι σε καμία περίπτωση να παραθέσει τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα της ηλεκτροκίνησης, αλλά ούτε και να επιχειρηματολογήσει για το κατά πόσο η στροφή σε αυτή τη μορφή μηχανοκίνητου αθλητισμού είναι θεμιτή ή όχι. Δεν εξετάζονται η ασφάλεια και ο περιβαλλοντικός αντίκτυπος της αλλαγής αυτής, ούτε οι επιδόσεις των νέων αυτών οχημάτων οι οποίες φαίνεται πως είναι αισθητά βελτιωμένες. Στόχος είναι να παρατεθεί η άποψη ενός ανθρώπου ο οποίος είναι παθιασμένος με το μηχανοκίνητο αθλητισμό και ο οποίος αποτελούσε μέρος της ζωής του πριν ακόμα μάθει να γράφει τη λέξη αυτοκίνητο. Το μόνο σίγουρο είναι ότι ο ήχος είναι ένα αναπόσπαστο κομμάτι της απόλαυσης κατά την παρακολούθηση του αθλήματος αυτού, ακόμα και αν οι οδηγοί κάνουν τα ίδια ή και θεαματικότερα περάσματα σε κάποια πίστα ή κάποια ειδική διαδρομή. Ελλείψει λοιπόν κινητήρα εσωτερικής καύσης δεν γνωρίζω κατά πόσον ο θεατής θα ξεκινήσει από την Αθήνα για να παρακολουθήσει μια Ειδική Διαδρομή στην Παύλιανη. **A**

(Ο Χρήστος Ζωτιάδης είναι 27 ετών, υποψήφιος διδάκτορας ΕΜΠ, διπλωματούχος Χημικός Μηχανικός ΕΜΠ.)





Οι βολίδες της Διέπης

Από το 1955 η **Alpine**, γράφει μια ιστορία 66 χρόνων δημιουργίας και πάθους. Πίσω από τα εμβληματικά μοντέλα Alpine βρίσκονται ξεχωριστοί άνθρωποι, που την γράφουν ακόμα!

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**



«Απολαμβάνω τόσο να διασχίζω τις Άλπεις με το Renault 4CV μου! Έτσι μου ήρθε η ιδέα να δώσω το όνομα Alpines στα μελλοντικά μου αυτοκίνητα. Ήταν σημαντικό για μένα, οι πελάτες να ζουν την ίδια οδηγική εμπειρία στο τιμόνι του αυτοκινήτου που ήθελα να δημιουργήσω», είπε ο Jean Rédélé. Ο μύθος Alpine γεννήθηκε. Το 1955!

Η **Alpine** δεν είναι μόνο η ιστορία μιας μάρκας, αλλά και η ιστορία των ξεχωριστών ανθρώπων που συνδέονται με αυτήν. Πάνω σε αυτή την ισχυρή σχέση, χτίστηκε και συνεχίζει να χτίζεται το μέλλον της.

Η Alpine ιδρύθηκε το 1955 από τον Jean Rédélé, πρωτότοκο γιό του Emile Rédélé, μηχανικού, νικητή του πρώτου Grand Prix de la Sarthe στο Le Mans το 1906 και πρώτου δοκιμαστή αυτοκινήτων στο εργοστάσιο των Αδελφών Renault, ο οποίος, στη συνέχεια, δημιούργησε την πρώτη έκθεση Renault στη Διέππη. Ο Jean Rédélé, κληρονομώντας το ταλέντο του πατέρα του, ήταν ένας νέος με



Το 1973, η Alpine έγινε και ο πρώτος κατασκευαστής αυτοκινήτων που στέφθηκε Παγκόσμιος Πρωταθλητής Ράλι, μια και τότε ξεκίνησε ο θεσμός WRC με την μορφή που τον γνωρίζουμε σήμερα.



πάθος για τους αγώνες αυτοκινήτου, με αγαπημένο πεδίο δράσης τις Άλπεις. Μετά από συνεχείς νίκες στους αγώνες της εποχής με Renault, αποφάσισε να δημιουργήσει τη δική του μάρκα αυτοκινήτων.

Η Alpine απογειώθηκε από τη στιγμή που παρουσιάστηκε η αυθεντική A110, εν έτει 1962. Η αυξημένη ζήτηση που ξεπέρασε τις προσδοκίες και τη δυναμική της μονάδα παραγωγής του, οδήγησε τον Rédélé στη συνεργασία του με τη Renault, ανοίγοντας μια νέα σελίδα στη ιστορία της. Στις αρχές του 1970 η Alpine βρισκόταν στην κορυφή των ράλι. Το 1971 η Alpine ήταν μόνιμα ανεβασμένη στο βάθρο των νικητών του διάσημου ράλι Monte Carlo, πριν το κερδίσει ξανά το 1973, χρονιά που έγινε και ο πρώτος κατασκευαστής αυτοκινήτων που στέφθηκε Παγκόσμιος Πρωταθλητής Ράλι, μια και τότε ξεκίνησε ο θεσμός WRC με την μορφή που τον γνωρίζουμε σήμερα. Παράλληλα, το όνομά της συνδέθηκε με σπορ εκδόσεις θρυλικών μοντέλων, όπως του Renault 5 Alpine.

Η Alpine είναι μια μάρκα με σπορ γονίδια. Οι αγώνες είναι στο αίμα της. Όλα της τα μοντέλα δηλώνουν εμφατικά την αγωνιστική τους παρακαταθήκη, τόσο με τη σχεδίαση, όσο και με τις επιδόσεις τους. Η εντυπωσιακή εμφάνισή τους βασίστηκε στην τεχνολογία που αποκτήθηκε στους αγώνες, ενώ μέσα στις απαιτητικές τους συνθήκες εξελίχθηκε. Η Alpine μάλιστα ήταν νικηφόρα ακόμα και στους πιο σκληρούς αγώνες αντοχής του κόσμου, όπως το 24ωρο Le Mans, έναν από τους πιο διάσημους αγώνες αυτοκινήτου. Παράλληλα, τα αυτοκίνητα της Alpine θριάμβευσαν και ως μονοθέσια, στους πιο σκληρούς αγώνες αυτοκινήτου, αλλά και στο rallycross, μια μορφή αγώνων που απαιτεί συνολική αντοχή.

Το 2021 το αγωνιστικό όνομα της Alpine κέρδισε νέα δυναμική καθώς η μάρκα συμμετέχει στα Grand Prix του Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Formula 1, με την ονομασία Alpine F1 Team, χωρίς φυσικά να ξεχνάμε την αναβάθμισή της στην κατηγορία LMP1, του FIA FEC Παγκόσμιου Πρωταθλήματος Αντοχής, υπό τον τίτλο Elf Matmut Alpine Endurance Team.

Αλλά και στον τομέα των επιβατικών της μοντέλων, η Alpine προσφάτως ανακοίνωσε τις μακροπρόθεσμες προθέσεις της να τοποθετηθεί στην πρώτη γραμμή της καινοτομίας. Συνολικά, οι δραστηριότητες των Alpine Cars, Renault Sport Cars και Renault Sport Racing ενώνονται σε μία οντότητα, κάτω από τη μάρκα Alpine. Αυτή η νέα επιχειρηματική μονάδα έχει ως στόχο να αποτελέσει μια μάρκα νέας γενιάς, με 100% ηλεκτρικά

αυτοκίνητα, για απαιτητικούς και παθιασμένους λάτρεις της αυτοκίνησης που θέλουν να είναι στην πρώτη γραμμή των τεχνολογικών εξελίξεων.

Ιστορία της Alpine δεν γράφεται μόνο από τα αυτοκίνητά της, αλλά και από τους ανθρώπους

της. Οι μηχανικοί, οι τεχνικοί, οι χειριστές, οι εργαζόμενοι, τα στελέχη και οι διευθυντές, όλοι τους παίζουν ένα ζωτικό ρόλο, ενώ πολλές φορές είναι αφανείς στο κοινό.

Η Alpine, ως κομμάτι του Groupe Renault, πέρα από την μοναδική ιστορία της, με αγωνιστικές επιτυχίες στα χέρια επαγγελματιών οδηγών, παραμένει η μάρκα της οποίας τα μοντέλα προσφέρουν κορυφαία οδηγική απόλαυση για τον οδηγό που θα βρεθεί πίσω από το τιμόνι τους. **A**



ΓΕΥΣΗ

Mira me

Καινούργια ταράτσα με συγκλονιστική θέα και καλό φαγητό



Το μικρό ξενοδοχείο —της κατηγορίας «boutique», με 7 μόλις δωμάτια— άνοιξε πολύ πρόσφατα τις πόρτες του σε ένα από τα πιο ιστορικά αλλά και ζωντανά σημεία της Αθήνας, στην Ερμού, λίγο πριν την πλατεία Αγίων Ασωμάτων. Το *Mira me* (κοίτα με, στα ιαπωνικά) βρίσκεται σε απόσταση αναπνοής από τους αρχαιολογικούς χώρους που τόσο γοητεύουν

τους τουρίστες ενώ στα πόδια του απλώνεται η πιο ζωντανή και εμπορική γειτονιά της πόλης που ξεκινάει από χαμηλά, φτάνει μέχρι το Σύνταγμα και εντός της περιλαμβάνει όλα τα νέα καφέ, τα μπαράκια, τα εστιατόρια, τα σύγχρονα μαγαζιά που τα τελευταία χρόνια έχουν κατακλύσει

την περιοχή αποτυπώνοντας πάνω της και το σύγχρονο, δραστήριο προφίλ της πόλης.

Το κτίριο είναι μια αθηναϊκή κατοικία του 1925, την οποία αναμόρφωσε τέλεια ο αρχιτέκτονας Γιάννης Ζαχαράκης έτσι ώστε να θυμίζει αρχοντικό του μεσοπολέμου αλλά ταυτόχρονα να συνδέεται και με το σύγχρονο παρόν. Τα δωμάτια ντύθηκαν με πατώματα από ξύλινο γαλλικό ψαροκόκαλο, τα γύψινα διακοσμητικά και οι ροζέτες

στις οροφές ανακατασκευάστηκαν, η οργάντζα, το λινό και το βελούδο σε παλ χρωματισμούς έντυσαν παράθυρα και έπιπλα, τα μπάνια είναι μαρμαρίνα, τους χώρους στολίζουν εντυπωσιακά φωτιστικά του σύγχρονου ντιζάιν αλλά και έργα των Αδαμάκου, Φασιανού, Παρμακέλη. Όλη αυτή η αίσθηση ήρεμης πολυτέλειας, κομψότητας και κοσμοπολιτισμού ξεκινάει από το ισόγειο όπου βρίσκεται το λόμπι και το εσωτερικό all day bistrot (που θα ανοίξει όταν οι συνθήκες το επιτρέψουν), διατρέχει τα δωμάτια στους επόμενους δύο ορόφους και φτάνει στο καλύτερο κομμάτι και στο μεγάλο ατού του *Mira me* που φυσικά είναι η ταράτσα του!

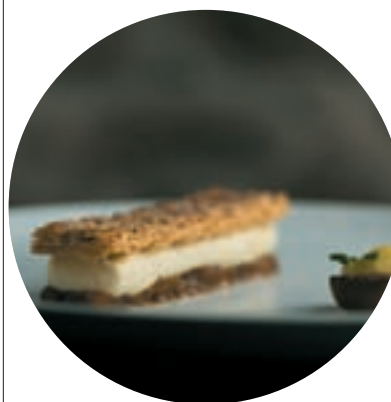
Ταράτσα την οποία γνώρισα μια νύχτα με πανσέληνο και την ερωτεύτηκα! Θα μου έφτανε και μόνο η συγκλονιστική της θέα και το φεγγάρι που ξεπρόβαλλε πάνω από τον Υμηττό σχεδόν αγγίζοντας την ολόφωτη Ακρόπολη, όμως και τα υπόλοιπα στοιχεία αυτής της ταράτσας στάθηκαν στο ύψος τους και μάλιστα με το παραπάνω... Δηλαδή: το ντεκόρ της είναι μοντέρνο, λιτό και σωστά αφάνει τον πρώτο λόγο στις ομορφιές της Αθήνας που απλώνονται μπροστά σου. Το σέρβις είναι ζεστό, κατατοπιστικό και ευγενέστατο. Τα κοκτέιλ από το μπαρ εξαιρετικά. Η κουζίνα είναι μεσο-

γειακή με πινελιές και από άλλες χώρες του κόσμου, έχει comfort διάθεση και πρώτες ύλες από επιλεγμένες φάρμες, μπουσάνια και μικρούς έλληνες παραγωγούς.

Γευτήκαμε πολλά και νόστιμα εκείνη τη βραδιά όπως μπρουσκέτα με γαύρο μαρινάτο σε τσίλι με μους από λευκά φασόλια, τραγανά και πεντα-

νόστιμα cannoli γεμιστά με μοσχάρσιο ταρτάρ, dumplings σφυριδας με σάλτσα εσπεριδοειδών, καλοκαιρινή σαλάτα στην οποία πολύ πετυχημένα συμμετείχαν κίτρινη ντομάτα, καρπούζι, κόκκινο και κίτρινο παντζάρι, ρόκα, βασιλικός, κουκουνάρι και ψητό χαλούμι. Το μενού που έχει συνθέσει ο νεαρός Γιάννης Αναγνωστόπουλος προτείνει φρέσκα ψάρια (πολύ ωραίο και το ταρτάρ μαγιάτικου με σάλτσα εσπεριδοειδών), κρέατα, pasta και risottì, χειροποίητα ψωμιά και γλυκά, είναι πολύ προσεγμένο, έχει ιδιαίτερες κοπές, υφές και όλα αυτά που «παίζουν» σαν τελευταία λέξη της μόδας στον χώρο της γαστρονομίας, πράγμα που μέχρι και πλήξη θα μπορούσε να μου προκαλέσει αν δεν ήταν τόσο μα τόσο βαθιά νόστιμο - ντουζ πουάν στη φάβα Σχοινοῦσας με τα άγρια μανιτάρια, τρούφα και σάλτσα πόρτο! Η λίστα κρασιών είναι «φρέσκια» και καλά ενημερωμένη, ενώ σε μπίρες θα βρείτε την Delphi και τη Mareia, δύο ελληνικές φρέσκες και πολύ ιδιαίτερες ετικέτες μπίρας από την μικροζυθοποιία Elíxi της Χαλκίδας. Μπορείτε να πάτε και μόνο για ποτό, την ώρα που ο ήλιος βασιλεύει μοιάζουν όλα μαγικά!

Mira Me, Ερμού 118, Αθήνα, 2152151930-1 / Ανοιχτά από τις 7 το απόγευμα, σε λίγες μέρες από το πρωί, €30-40/άτομο, χωρίς κρασί ●



**TASTE
POLICE**
Της ΝΕΝΕΛΑΣ
ΓΕΩΡΓΕΛΕ

ΚΡΙΤΙΚΗ
ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΩΝ /
ΠΡΟΣΩΠΑ /
ΑΦΙΞΕΙΣ /
ΣΥΝΤΑΓΕΣ /
TIPS ΓΕΥΣΗΣ



ΤΕΧΝΗ

ΠΡΟΤΖΕΚΤΟΡΑΣ

Της VILLY CALLIGA

ΜΑΡΙΑ ΠΑΠΑΤΖΕΛΟΥ

Με έμπνευση από την Ιαπωνία

Κιμονό, γλυπτά, χαϊκού, μια γεύση της ιαπωνικής κουλτούρας

Αποφοίτησε από την Ανώτατη Σχολή Καλών Τεχνών του ΑΠΘ, εργάζεται ως καλλιγράφος εικαστικών στη Μέση Εκπαίδευση, συν επιμελείται και οργανώνει διεθνή εικαστικά πρότζεκτ, σκηνογραφεί στο θέατρο «ΜΑΙΩΤΡΟΝ», είναι παραγωγός της ραδιοφωνικής εκπομπής «Τέχνη στην πόλη», γράφει ποίηση χαϊκού και παρουσιάζει κάθε μήνα τα κείμενα της στο monocleread.gr. Η εικαστικός Μαρία Παπατζέλου είναι ένα αεικίνητο, δημιουργικό πνεύμα. Αγαπάει τα ταξίδια σε μακρινά, άγνωστα μέρη αναζητώντας τα μυστικά ενός άλλου τόπου και των ανθρώπων του. Όνειρό της, να γυρίσει τον κόσμο με τα έργα της να χωράνε μέσα σε μια βαλίτσα.

«Τα έργα, η τέχνη που δημιουργούμε, είναι ένα μέσο να γνωρίσει κανείς καλύτερα αυτό τον κόσμο: ξεκινώντας από τον προσωπικό μας μικρόκοσμο και προσεγγίζοντας το ευρύτερο περιβάλλον μας το οποίο έχει διευρυνθεί τελευταία με τη χρήση της διαδικτυακής επικοινωνίας. Η τέχνη είναι ένας ζωτανός οργανισμός που κυοφορείται, γεννιέται και παρουσιάζεται στον κόσμο δημιουργώντας πολλαπλές αλληλεπιδράσεις και συνδέσεις μεταξύ των ανθρώπων. Η αγαπημένη μου λέξη είναι «συνδέσεις», πιστεύω στη δύναμη των θετικών συνδέσεων αλλά και στα μαθήματα που αποκομίζουμε, στη σοφία που προκύπτει από κάθε επαφή που μας δυσκολεύει.

Μίλησέ μου για τα artproject που επιμελείσαι... Συνεργάζομαι από το 2016 με τους εικαστικούς Βάγια Πολίτη, Δημήτρη Πικρό και Ιωάννη Κοψίνη και τον σκηνοθέτη Σταύρο Παρχαρίδη σε διάφορα ευρωπαϊκά artproject, τα οποία συνεπιμελούμαστε και οργανώνουμε με τη συμμετοχή εικαστικών από όλο τον κόσμο. Από το 2019 συνεργάζομαι με τον ερευνητή κ. Masashi Nakamura και τον φωτογράφο Everett Kennedy Brown (Kyoto, Japan) σε σχέση με τα έργα μου από χειροποίητο washi χαρτί στη διεθνή εικαστική δράση «*Προλεγόμενες, Ιστορίες που ντύθηκε το σώμα*» που παρουσιάστηκε πέρυσι στο Αρχαιολογικό Μουσείο Θεσσαλονίκης και μέρος της θα παρουσιαστεί τον Νοέμβριο του 2021 στην Ιαπωνία.

Πότε ξεκίνησες να δημιουργείς εικαστικές εγκαταστάσεις; Ξεκίνησα το 2017 με το έργο μου «*Ουτοπικός χάρτης*» για το διεθνές project «*Homotopics in crisis*» στο Βυζαντινό Μουσείο Θεσσαλονίκης, δημιουργώντας μεγάλες μονοτονίες του μεγθυμένου αποτυπώματος μου με μπλε ακρυλικό πάνω σε διαφάνειες pvc. Άρχισα τότε να επαναλαμβάνω και να επεξεργάζομαι ως μοτίβα και ως σύμβολα τον χάρτη και το αποτύπωμα του χεριού μου πάνω σε διαφάνειες και χειροποίητα χαρτιά με χρώμα, κερί και κοκκινόχρωμα. Τα παλαιότερα έργα μου είναι μικτές τεχνικές φυσικών υλικών, όπως χώμα ή κερί πάνω σε χειροποίητα χαρτιά, διαφάνειες pvc και μικρά ή μεγαλύτερα ξύλινα κουτιά σε εγκαταστάσεις στον χώρο. Της ίδιας περιόδου είναι και η σειρά με τα κέρινα ανάγλυφα λουλούδια μου «*A flower is not a flower*», καθώς τα άνθη ως θέμα και μοτίβο επανέρχονται συχνά στη δουλειά μου, ως σύμβολο της γυναικείας σεξουαλικότητας. Με ενδιαφέρει η μεταμόρφωση απλών υλικών με μικτές τεχνικές, χρησιμοποιώντας ως βάση το χειροποίητο washi χαρτί, τα οποία αναπτύσσονται μέσα στο χώρο συνήθως κρεμασμένα από ψηλά, σε κάθετες συνθέσεις.

Ακολουθεί η επαφή σου με την ιαπωνική κουλτούρα. Η Ιαπωνία προέκυψε μέσα από τη μελέτη του έργου του Λευκάδιου Χερν και μιας σειράς μαγικών συνδέσεων που με μύησαν σταδιακά στον κόσμο των χαϊκού, της ιαπωνικής μυθολογίας, των *tomeishi*, των *gorinto* και φυσικά των κιμονό που λατρεύω. Όταν φόρεσα ένα *yukataki*

mono στη Λευκάδα το 2018, στην παρουσίαση μας εκεί του project «*YAKUMOKO IZUMI, where clouds are born*», ένωσα αμέσως την ανάγκη να δημιουργήσω ένα χάρτινο κιμονό σε φυσικό μέγεθος το οποίο να φέρει επάνω του το γυναικείο αποτύπωμα ενός σώματος ως «*Δεύτερο δέρμα*». Έτσι ξεκίνησε η σειρά με τα *washi art kimono*, που άρεσε πολύ στην Ιαπωνία αλλά κι εδώ. Ο κ. Masashi Nakamura, συνεργάτης μου στη συγγραφή του πρώτου μου βιβλίου με χαϊκού «*Inner connections of the liquid sky*», μου σύστησε και με προμήθευσε με washi ιαπωνικό χαρτί με το οποίο δουλεύω αποκλειστικά από τότε.

Εκτός από αποκλειστικά θα έλεγες και εμπορικά; Οι καλλιτέχνες είμαστε πλάσματα εμπορικά, δημιουργούμε εξαντλώντας τις εμμονές μας με κάθε τρόπο. Εγώ απελευθερώνομαι από τις εμμονές μου μεταμορφώνοντας απλά υλικά σε έργα σύνθετα, όπως είναι η σειρά μου με τα *washi art Kimono* και *Ζώνες Obi* που έχουν αναφορά στην ιαπωνική μυθολογία και τέχνη. Μόλις πρόσφατα, ολοκλήρωσα το πρώτο *washi gorinto* γλυπτό –και με έκπληξη έμαθα πως πρόκειται για το πρώτο χάρτινο γλυπτό *gorinto* που έγινε ποτέ!– το οποίο αναφέρεται στα πέντε στοιχεία της φύσης, θέμα που θα διερευνήσουμε, πάντα σε σχέση με την ελληνική και ιαπωνική Μυθολογία, στο επόμενο βιβλίο που συγγράφουμε με τον κ. Masashi Nakamura.

Οι Ιάπωνες προσεγγίζουν διαφορετικά την τέχνη; Οι Ιάπωνες γοητεύονται να βλέπουν ξένους καλλιτέχνες να εμπνέονται από την κουλτούρα τους, είναι ένας λαός που σέβεται και εκτιμάει βαθιά την τέχνη σε κάθε της μορφή. Αντίστοιχα, η έμπνευση που αντλώ από τη συστηματική μελέτη και έρευνα της ιαπωνικής κουλτούρας είναι ανεξάντλητη και εμπλουτίζει τα έργα μου. Γι' αυτό και ξεκίνησα μαθήματα ιαπωνικών ώστε να ξεκλειδώσω τη δομή της ιαπωνικής σκέψης. Οι λέξεις, ο λόγος, έχουν μεγάλη δύναμη και, γνωρίζοντας μία νέα γλώσσα, μου αποκαλύπτονται τα μυστήρια της χώρας.

Έχεις επισκεφτεί την Ιαπωνία; Τα απανωτά lockdown δεν μου το επέτρεψαν ακόμα παρόλο που τα έργα μου ταξίδεψαν εκεί πολλές φορές μέχρι τώρα, πρώτα στο Κόμπε (2017/2018/2019) όπου και βραβεύτηκαν, και πέρυσι στο ναό Hougongji Temple όπου πρωτοπαρουσιάστηκε με επιτυχία το πρώτο μου *washi kimono* «*Second Skin*» και μέρος της σειράς των έργων μου με τον τίτλο «*co+existence*» για την οποία έχω συγκεντρώσει ως τώρα περίπου 70 φωτογραφίες χεριών και συμβόλων συνύπαρξης από όλο τον κόσμο. Η σειρά είναι ακόμη σε εξέλιξη κι θα παρουσιαστεί στο Γαλλικό Ινστιτούτο Θεσσαλονίκης το 2022.

Υπάρχει κάτι που αναμένεις αυτό τον καιρό; Την έκδοση στα ελληνικά του πρώτου μου βιβλίου «*Εσωτερικές Συνδέσεις του Υγρού Ουρανού*» με 43 χαϊκού κι ένα μυθικό ποίημα, αναφορά στον μύθο Kojiki, από τις Εκδόσεις Οδός.

Όσο αφορά τα εικαστικά πρότζεκτ; Τη συνέχιση των εκθέσεων του project «*FORTOLD, Stories that draped the body*» με πρώτη στάση το Ιστορικό Κέντρο για τον Λευκάδιο Χερν, στη Λευκάδα (23-24 Ιουνίου), που θα γίνει και η πρώτη παρουσίαση του βιβλίου μου. Οι επόμενες στάσεις θα είναι το Μουσείο Ασιατικής Τέχνης Κέρκυρας, το Κυότο και η Νότια Γαλλία τον επόμενο χρόνο, πάντα υπό την αιγίδα και με την υποστήριξη της Ιαπωνικής Πρεσβείας και του Γαλλικού Ινστιτούτου Θεσσαλονίκης, τους οποίους ευχαριστώ θερμά για τη στήριξη τους ως τώρα, σε κάθε καλλιτεχνική μου δράση. **A**



ΣΙΝΕΜΑ

Του ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ
ΚΑΪΜΑΚΗ



critic's CHOICE

Μόνο αυτοί είδαν τον δολοφόνο

(SEULES LES BETES) ***½

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Ντομινίκ Μολ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Ντενίς Μενοσέτ, Λορ Καλαμί, Νταμιέν Μπονάρ, Βαλέρια Μπρούνι Τεντέσκι

JUST THE FACTS

Μόνο αυτοί είδαν τον δολοφόνο (***½)
Μυστήριο με φόντο τη γαλλική επαρχία

Αυτοί που εύχονται τον θάνατό μου (***½)
Αντζελίνα Τζολί... πάση θυσία!

Ο άνθρωπος που πούλησε το δέρμα του (***½)
Η τέχνη είναι πιο ζωντανή από ποτέ

Ηνωμένες Πολιτείες εναντίον Μπίλι Χόλιντεϊ (*)
Η Lady Day τραγουδά τα μπλουζ

Παιγδευμένοι (Shorta) (***½)
Shorta στα αραβικά θα πει αστυνομία

Σε έναν έρημο τόπο (****)
Μπόγκαρντ, Γκρέιαμ και Ρέι στα καλύτερά τους

Η Ράια και ο Τελευταίος Δράκος (*)
Δράκοι και ενηλικίωση

Τομ και Τζέρι (-)
Γάτος - ποντικός: Σημειώσατε 2

Ροζ Πάνθηρας (****)
Κλουζό για πάντα

Η νοσοκόμα Αλίς ζει με τον αγρότη σύζυγό της, Μισέλ, σε μια απομονωμένη ορεινή περιοχή της Νότιας Γαλλίας και έχει εξωσυζυγική σχέση με τον Ζοζέφ, έναν από τους ασθενείς της. Όταν μια παντρεμένη γυναίκα εξαφανίζεται στην ευρύτερη περιοχή, οι υποψίες στρέφονται σε διάφορα πρόσωπα –ανάμεσα στους βασικούς υπόπτους είναι κι ο Ζοζέφ– αλλά κανείς δεν μπορεί να φανταστεί την τρομακτική αλήθεια.

Τρία κεφάλαια με τίτλους γυναικεία ονόματα (Αλίς, Μαριόν, Αμαντίν), τρεις διαφορετικές ερωτικές ιστορίες –οι οποίες είναι τόσο γερά δεμένες μεταξύ τους που δεν επιτρέπουν υποψία αστοχίας ή λάθους– κι ένα δυνατό, πυκνογραμμένο θρίλερ μυστηρίου είναι το φιλμ «Μόνο αυτοί είδαν τον δολοφόνο». Χαρακτηριστικό του έργου είναι πως οδηγείται σε ένα δαιδαλώδη λαβύρινθο από τον οποίο κανείς δεν μπορεί να ξεφύγει και τίποτα δεν είναι

όπως φαίνεται. Κυρίως όμως είναι το ερωτικό ένστικτο που καθορίζει τις πράξεις και τις ζωές των πρωταγωνιστών και δίνει στο θρίλερ του δεξιοτέχνη Ντομινίκ Μολ στοιχεία τραγωδίας. Στο προ 20ετίας «Χάρι, ο καλύτερος φίλος του ανθρώπου» ανακαλύψαμε την εναλλακτική ματιά του Μολ στο θρίλερ. Εδώ προχωρά περαιτέρω την ευχέρειά του και παρουσιάζει βήματα μεγάλης εξέλιξης, προσδίδοντας στο ατμοσφαιρικό και αψεγάδιαστο έργο του ένα διαρκές σασπένς που συνεχίζει να απασχολεί τον θεατή ακόμη και αρκετή ώρα μετά από το τέλος της ταινίας. Οι αλληλένδετες ιστορίες που προέρχονται από το μυθιστόρημα του Κόλιν Νιλ τυλιγόνται γύρω από την εξαφάνιση της μοιραίας γυναίκας (Βαλέρια Μπρούνι Τεντέσκι) στη διάρκεια μιας βραδινής χιονοθύελλας στην ορεινή Γαλλία. Οι δύο πρώτες ιστορίες είναι δοσμένες με τέτοιο τρόπο που το αστυνομικό μυστήριο δεν παίζει πρωτεύοντα

ρόλο. Αυτό που κυρίως μας νοιάζει είναι τι κρύβεται στην καρδιά και το μυαλό του κάθε χαρακτήρα. Η ατέλεια της ανθρώπινης φύσης είναι το θέμα του φιλμ κι όχι η ανακάλυψη της ταυτότητας του δολοφόνου. Τα όσα συμβαίνουν στο τρίτο και καθοριστικότερο τμήμα, όπου μέρος της δράσης μεταφέρεται από την κρύα Γαλλία στη θερμή Ακτή Ελεφαντοστού, ξεπερνούν κάθε φαντασία. Είναι η στιγμή που οι μάσκες πέφτουν πίσω από την άμυνα της ψεύτικης ασφάλειας που προσφέρουν οι οθόνες των υπολογιστών και των κινητών για να αποκαλυφθεί το αληθινό πρόσωπο όλων. Η ανακάλυψη της αλήθειας είναι τόσο συνταρακτική που μπορεί να διαλύσει τα πάντα. Κυριολεκτικά και ανεπανόρθωτα. Ακόμη πιο σοκαριστικό όμως είναι το κοινό κίνητρο που ωθεί θύτες και θύματα στις πράξεις τους. Η αναζήτηση της αγάπης είναι μερικές φορές μια τρομερά επώδυνη και παραπλανητική περιπέτεια.

ΑΚΟΜΗ

► Το νέο animation της Disney «**Η Ράια και ο Τελευταίος Δράκος**» (Raya and the Last Dragon) (**) είναι μια παραμυθένια και εντυπωσιακά σχεδιασμένη περιπέτεια με δράκους, μαγικά φυλαχτά και μια αφοπλιστική πιτσιρίκα ονόματι Ράια σε ρόλο ηρωίδας να παλεύει να σώσει την ανθρωπότητα. Η Ράια βιώνει σε μικρή ηλικία μια οδυνηρή απώλεια και έξι χρόνια αργότερα την συναντάμε ατρόμητη πολεμίστρια σε μια δυστοπική Γη, να παλεύει να βρει τον τελευταίο εν ζωή

δράκο που θα μπορέσει να νικήσει τις σκοτεινές δυνάμεις που απειλούν τους ανθρώπους. ► Το «**Τομ και Τζέρι**» με ήρωες τους δημοφιλείς φανατικούς εχθρούς της Warner συνδυάζει το live action με την animated εικόνα. Η μόδα που θέλει τα κινούμενα σχέδια να συναντούν τη ζωντανή δράση, φέρνει τον ποντικό Τζέρι στο καλύτερο ξενοδοχείο της Νέας Υόρκης, όπου θα διεξαχθεί ένας πανάκριβος γάμος. Φυσικά οι οικοδεσπότες προσλαμβάνουν τον γάτο Τομ για να τσακώσει τον ποντικό που απει-

λεί να τινάξει τα πάντα στον αέρα. ► Επανεκδοση για τον πρώτο «**Ροζ Πάνθηρα**» (**) του 1963 σε σκηνοθεσία Μπλέικ Έντουαρντς με τον Πίτερ Σέλερς στον ρόλο του γκαφατζή Κλουζό να δίνει ένα ανεπανάληπτο σόου στην προσπάθειά του να πιάσει τον διαβόητη ληστή πολύτιμων διαμαντιών και να πλαισιώνεται από τους Κλαούντια Καρντινάλε, Ντίβιντ Νίβεν και Ρόμπερτ Βάγκνερ. Από τα πλέον διάσημα μουσικά κομμάτια του χαρακτηριστικού θέματος του Χένρι Μαντσίνι.

ΜΗ ΧΑΣΕΤΕ

Το «**Σε ένα έρημο τόπο**» (In a lonely place-1950) (****), η δεύτερη μόλις ταινία που σκηνοθέτησε ο Νίκολας Ρέι («Επανάστατης χωρίς αιτία» κ.λπ.) είναι ένα αριστουργηματικό αρχετυπικό νουάρ γύρω από την προσπάθεια ενός πάλαι ποτέ διάσημου σεναριογράφου του Χόλιγουντ να σώσει την καριέρα του, διασκεύοντας ένα μυθιστόρημα αμφιβόλου καλλιτεχνικής αξίας. Τον αντίηρωα υποδύεται ένας γεμάτος αμφισημία αλλά και γοητεία Χάμφρι Μπόγκαρντ, ενώ οι ανατροπές και το τρομερό τσίμινγκ στο θέμα του σασπένς, δημιουργούν ένα ανεπανάληπτο φιλμ νουάρ που έχει ξεχωριστή θέση όχι μόνο στην παραγνωρισμένη καριέρα του Νίκολας Ρέι αλλά και στο ίδιο το είδος του αστυνομικού δραματικού θρίλερ.

«Ό,τι είναι μέσα στο μυαλό μας, δεν υπάρχει;» (Μόνο αυτοί είδαν τον δολοφόνο)



«Ο άνθρωπος που πούλησε το δέρμα του»



«Ηνωμένες Πολιτείες εναντίον Μπίλι Χόλιντεϊ»



«Αυτοί που εύχονται τον θάνατό μου»



«Παγιδευμένοι»

Ο άνθρωπος που πούλησε το δέρμα του

(THE MAN WHO SOLD HIS SKIN) **½

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Καουτέρ Μπεν Χανιά
ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Πάχια Μαχαϊνί, Ντέα Λιάν, Μόνικα Μπελούτσι

Ένας Σύρος που βρίσκεται εγκλωβισμένος στον Λίβανο θα δεχτεί την πρόταση εκκεντρικού και διάσημου καλλιτέχνη να μετατρέψει την πλάτη του σε έργο τέχνης με αντάλλαγμα τη βίζα ελευθερίας του για το Βέλγιο, όπου ελπίζει να ξαναβρεί την πρώην αγαπημένη του η οποία εντωμεταξύ έχει παντρευτεί ένα αξιωματούχο της πρεσβείας.

Συναρπαστική η αρχική ιδέα που επιχειρεί να ξεδιπλωθεί σε ένα τρίπτυχο με θέματα την αξία της τέχνης, τη δύναμη του έρωτα και το πολιτικό σχόλιο. Όμως το φιλμ από την Τυνησία που προτάθηκε για το ξενόγλωσσο Όσκαρ, παρά το δυνατό ξεκίνημα και το πιασάρικο concept του, δεν αντέχει μέχρι τέλους το βάρος ενός τόσο φιλόδοξου εγχειρήματος. Το πιο εύστοχο κομμάτι του φιλμ είναι εκείνο που αφορά στην εμπορευματοποίηση της τέχνης και τους μηχανισμούς του θαύματος με τη συσχέτιση της ιστορίας του Μεφιστοφελή και την πολιτική διάσταση του σεναρίου. Και το πιο αδύναμο, το ερωτικό κομμάτι που αναλώνεται σε ανούσιους μελοδραματικούς τόνους.

Αυτοί που εύχονται τον θάνατό μου

(THOSE WHO WISH ME DEAD) **½

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Τέιλορ Σέρινταν ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Αντζελίνα Τζολί, Φιν Λιτλ, Νίκολας Χουλτ

Ένας έφηβος, αυτόπτης μάρτυρας ενός φόνου καταδιώκεται από δύο αδιάτακτους εκτελεστές στα δάση της Μοντάνα και βρίσκει απρόσμενη σύμμαχο στο πρόσωπο μιας δασοφυροσβέστριας.

Το νέο φιλμ της Αντζελίνα Τζολί σηματοδοτεί την επιστροφή της στην περιπέτεια και το θρίλερ μετά από μακρόχρονη απουσία. Η τελευταία φορά που την είδαμε σε φιλμ συγγενικό ως προς τα είδη αυτά, ήταν το «The Tourist» από το 2010, την καλλιτεχνική και εμπορική αποτυχία που μοιράστηκε με τον Τζόνι Ντεπ. Το «Αυτοί που εύχονται τον θάνατό μου» είναι ένα θρίλερ επιβίωσης που ποντάρει πολλά στη δεινότητα του σκηνοθέτη Τέιλορ Σέρινταν («Στα ίχνη του ανέμου», «Πάση θυσία») που ξέρει πώς να ξετυλίξει μια αγωνιώδη κούρσα με υπόγειες εντάσεις, αξιοποίηση του φυσικού τοπίου και σχεδόν χορογραφημένο το κομμάτι της δράσης. Υπάρχει όμως και η αδυναμία να ειπωθεί κάτι παραπάνω από όλο αυτό. Η Αντζελίνα Τζολί είναι αρκετά επαρκής στο ρόλο της ενισχύοντάς τον με το απαραίτητο μητρικό φίλτρο. Το σενάριο αποτελεί διασκευή του ομότιτλου best-seller του Μάικλ Κορίτα.

Ηνωμένες Πολιτείες εναντίον Μπίλι Χόλιντεϊ

(THE UNITED STATES VS. BILLIE HOLIDAY) **

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Λι Ντάνιελς ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Αντρα Ντέι, Τρεβάντε Ρόουντς, Γκάρρετ Χέντλουντ, Λέσλι Τζόρνταν

Η Μπίλι Χόλιντεϊ, ακόμη κι όταν βρισκόταν στον κολοφώνα της δόξας της, στοχοποιήθηκε από το FBI λόγω του «εμπρηστικού» τραγουδιού «Strange Fruit» που περιέγραφε με ανατριχιαστικές λεπτομέρειες το περιστατικό λιντσαρίσματος ενός μαύρου από το αγριεμένο λευκό πλήθος.

Η αληθινή περιπέτεια της Μπίλι Χόλιντεϊ από το FBI, που την οδήγησε μάλιστα και στη φυλακή με πρόσχημα τον εθισμό της στα ναρκωτικά, γίνεται η αφορμή για τον σκηνοθέτη Λι Ντάνιελς να παρουσιάσει τη ζωή της διάσημης τζαζ τραγουδίστριας μέσα από ένα πρίσμα μελοδραματικό και συμβατικό. Η αφήγηση του σκηνοθέτη της «Μονάκριβης» και του «Μπάτλερ» δεν πρωτοτυπεί: ακολουθεί την πεπατημένη της τετριμμένης χολιγουντιανής βιογραφίας, βασίζεται σε προσχηματικές ευκολίες και επαναλαμβάνεται με κάθε ευκαιρία. Ξεχωρίζει φυσικά η μεταμόρφωση της τραγουδίστριας Αντρα Ντέι σε μια πειστική (αλλά όχι και αξέχαστη) Μπίλι Χόλιντεϊ, που την οδήγησε ως την οσκαρική πεντάδα.

Παγιδευμένοι

(SHORTA) **½

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Φρέντερικ Λούις Χβιντ, Αντερς Ολχολμ
ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Τζέικομπ Λόμαν, Σάιμον Σιρς, Ταρέκ Ζαγιάτ, Ντάφι Αλ-Τζαμπούρι

Δuo δανοί αστυνομικοί αναλαμβάνουν περιπολία σε μια γειτονιά μεταναστών που βράζει εξαιτίας ενός περιστατικού αστυνομικής βίας απέναντι στον 19χρονο Ταλίμ Μπεν Χάσι. Λόγω της απερίσκεπτης στάσης του ενός αστυνομικού κι αφού γίνει γνωστό από τα ΜΜΕ ότι ο Ταλίμ κατέληξε, οι δύο ένστολοι θα βρεθούν παγιδευμένοι στην εθρική γειτονιά έχοντας ως ασπίδα προστασίας τους έναν πιτσιρικά που μόλις έχουν συλλάβει.

Το ντεμπούτο των Φρέντερικ Λούις Χβιντ και Αντερς Ολχολμ έχει πραγματοποιήσει μια εντυπωσιακή φεστιβαλική καριέρα. Έκανε την πρεμιέρα του στο Φεστιβάλ Βενετίας στην Εβδομάδα Κριτικής, προβλήθηκε σε πολλά ακόμη φεστιβάλ (Ζυρίχ, Γλασκώβη, Μπουσάν κ.ά.) και κέρδισε το Βραβείο Σκηνοθεσίας - Βραβείο Διεθνούς Ένωσης Κριτικών Κινηματογράφου Fipresci στο Φεστιβάλ Κινηματογράφου Θεσσαλονίκης και το Cineuropa Award στο Φεστιβάλ Les Arcs. Σκηνοθετημένο με νεύρο και ρεαλισμό.

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

☛ Νίκολας Ρέι, ένας πρωτοκλασάτος των B-movies

IRENE SKYLAKAKI

Τα σουβενίρ μου είναι τα τραγούδια μου

Λίγο πριν παρουσιάσει ζωντανά για πρώτη φορά το τέταρτο προσωπικό άλμπουμ της «Souvenir», η χαρισματική τραγουδοποιός μιλάει για τη μουσική, την πόλη και τα επόμενα βήματά της

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗ - Φωτό: DAVID EAST

Οα είναι μια ατμοσφαιρική βραδιά γεμάτη μελωδίες, εκφραστικότητα, ενέργεια, αλληλεπίδραση. Στη σκηνή η Irene Skylakaki με τους αγαπημένους συνεργάτες της, στον αθηναϊκό καλοκαιρινό ουρανό αστέρια, στα αυτιά μας τραγούδια που μας έχουν αγγίξει.

Την Παρασκευή 11 Ιουνίου στη σκηνή του Κήπου του Μεγάρου θα ακουστούν για πρώτη φορά ζωντανά τα νέα σας τραγούδια. Τι περιμένετε από αυτή τη βραδιά; Ποτέ δεν ξέρω τι ακριβώς να περιμένω από μία συναυλία και αυτή νομίζω πως είναι η μαγεία του να παίζεις live – τίποτα δεν είναι προαποφασισμένο. Είναι μια διαδικασία αλληλεπίδρασης με τον κόσμο που παρακολουθεί και μεταξύ των μουσικών που βρίσκονται πάνω στη σκηνή. Το σίγουρο είναι πως έχουμε προετοιμαστεί καλά και έχουμε περάσει πολύ ωραία στις πρόβες – κάτι που μας είχε λείψει αφάνταστα όλο αυτό το διάστημα, και έχουμε πάρα πολλή ενέργεια να απεγκλωβίσουμε και να μοιραστούμε με τον κόσμο!

Τι σας έδωσε το έναυσμα για τη δημιουργία του «Souvenir»; Υπάρχει κάποια κεντρική ιδέα που το διατρέχει; Με το που κυκλοφορεί ένας δίσκος μου νιώθω μια φυσική ανάγκη να αρχίσω να γράφω. Αφού λοιπόν ολοκληρώθηκε το «Matterless», χωρίς να υπάρχει κάποιο συγκεκριμένο πλάνο έγραψα τα περισσότερα τραγούδια του «Souvenir». Η τραγουδοποιία είναι ένας θεμελιώδης άξονας στη ζωή μου και όταν δεν γράφω για

μεγάλα διαστήματα νιώθω πολύ άβολα. Νομίζω πως τα τραγούδια του «Souvenir» συνδέονται από μία σχετική ομοιογένεια στον ήχο.

Κρατάτε σουβενίρ στη ζωή σας; Αν ναι, ποιο έχει μεγαλύτερη σημασία για εσάς; Δεν συνδέομαι πολύ με «υλικά» σουβενίρ – αμφιβάλλω αν έχω κρατήσει οτιδήποτε από το παρελθόν για συναισθηματικούς λόγους. Τα σουβενίρ μου είναι τα τραγούδια μου, μου θυμίζουν με μεγάλη ακρίβεια και ένταση συναισθήματα και στιγμές του παρελθόντος που πιθανότατα θα έσβηναν, αν είχαν αποθηκευτεί αποκλειστικά ως σκέψεις στο μυαλό μου.

Πώς φτιάχνετε τη λίστα με τα τραγούδια σας για τα live; Πλέον έχω αρκετά εκτενή δισκογραφία ώστε να μπορώ να επιλέγω τα τραγούδια των δίσκων μου με τα οποία ταυτίζομαι σήμερα. Μου αρέσει να υπάρχουν δυναμικές στα live – πάντα σπάμε το πρόγραμμα σε full band, ακουστικά και σόλο μέρη. Όλα έχουν τη δύναμη και την αξία τους. Μου αρέσει να έχω και κάποια δίσκους στη λίστα μου!

Σε τι στάδιο βρίσκεται το «HYDRA»; Πώς είναι να συνεργάζεσαι με έναν παραγωγό σαν τον Danton Supple; Το «HYDRA» έχει ολοκληρωθεί και το πρώτο single μας με τίτλο «David's Hands» έχει κυκλοφορήσει. Είχαμε την τιμή να παιχτεί σε δύο σταθμούς του BBC Radio και στην εκπομπή του frontman των Elbow Guy Garvey, που μίλησε με πολύ θερμά λόγια για το ντεμπούτο single μας. Η συνεργασία μου με τον Danton Supple είναι από τα πιο πολύτιμα δώρα που μου έχει

κάνει η μουσική. Είναι ένας άστευτα προσγειωμένος μουσικός παραγωγός ο οποίος έχει συνεργαστεί με καλλιτέχνες όπως Brian Eno ή η Patti Smith και έχει πάρει βραβείο Grammy – κάτι που έμαθα φέτος ενώ συνεργαζόμαστε από το 2015. Το ότι αυτός ο άνθρωπος συνεργάζεται με εμένα επί ίσους όρους, και βρίσκει έμπνευση στους στίχους και τις μελωδίες μου στον βαθμό που βάζει για πρώτη φορά το όνομά του ως συνδημιουργό στο άλμπουμ μας «HYDRA», τόνώνει τον αυτοσεβασμό μου ως καλλιτέχνη, ο οποίος πλήττεται σταθερά από τους κανόνες και τους όρους της μουσικής βιομηχανίας – στο περιθώριο της οποίας εδρεύει η μουσική μου.

Ποιος δίσκος είναι στα ακουστικά σας αυτή τη στιγμή; Ο τελευταίος δίσκος με τον οποίο κόλλησα ήταν το «Covers» της Marika Hackman.

Ποιος από τους μουσικούς που έχετε συναντήσει σας εξέπληξε περισσότερο, και γιατί; Οι μουσικοί με τους οποίους συνεργάζομαι τα τελευταία 10 χρόνια, ο Χρήστος Πετεβής (βιολί) και ο Γιώργος Θεοδωρόπουλος (πλήκτρα και live παραγωγή) με εκπλήσσουν καθημερινά με την συγκινητική τους αφοσίωση στο επάγγελμά μας και το εξωφρενικό ταλέντο τους. Είναι οι ήρωές μου.

Με ποια σημεία της Αθήνας νιώθετε πιο συνδεδεμένη; Αυτή την εποχή ανακαλύπτω την Κυψέλη και νιώθω ήδη μία σύνδεση με αυτήν. Η αίσθηση γειτονιάς και η πολυπολιτισμικότητά της με γοητεύουν ιδιαίτερα, και

νιώθω μια οικειότητα περπατώντας στους δρόμους της.

Η μεγαλύτερη πρόκληση που αντιμετωπίσατε, σαν τραγουδοποιός; Για μένα η τραγουδοποιία είναι πλέον μια τέχνη που απαιτεί εξάσκηση και μόνιμη τριβή. Τα πρώτα τραγούδια που έγραψα στα 13 μου ήρθαν τελείως αβίαστα, αλλά όταν πλέον έφτασα 20 χρονών και εξάντλησα τα τραγούδια αυτού του είδους, κατάλαβα πως αν ήθελα να ασχοληθώ μακροπρόθεσμα με αυτή την τέχνη πρέπει να αλλάξω την προσέγγισή μου. Και αυτή η αλλαγή ήταν μια μεγάλη πρόκληση. Ένα πολύ χρήσιμο βιβλίο το οποίο με βοήθησε προς αυτήν την κατεύθυνση λέγεται «The War of Art» του Steven Pressfield. Ο Pressfield περιγράφει με τον όρο «αντίσταση» το μεγαλύτερο πρόβλημα των καλλιτεχνών, που δεν είναι άλλο από την έλλειψη καθημερινής ενασχόλησης και «ωραρίου εργασίας», όπως λέει και ο Σαββόπουλος στο τραγούδι του «Νέο Κύμα»: «Τι να σας πω, είναι τρελό, μα έβαλα ωράριο εργασίας, όπως κάνουν όλοι οι συνάδελφοι με πείρα, συγγνώμη που τους αποπήρα». Το άλλο μέρος της πρόκλησης –ίσως το δυσκολότερο– είναι ότι ακόμα και αν γράφεις καθημερινά τραγούδια, τηρείς το «ωράριο εργασίας» και δίνεις όλη την ψυχή σου για να δημιουργήσεις τα καλύτερα τραγούδια που μπορείς να γράψεις, δεν υπάρχει καμία εγγύηση ότι τα τραγούδια αυτά θα βρουν ανταπόκριση και ότι θα ανταμειφθείς για την προσπάθειά σου. Το να συνεχίζεις με αυτό το δεδομένο είναι μια μόνιμη πρόκληση για τους τραγουδοποιούς. **Α**

www.athensvoice.gr

Διαβάστε όλη τη συνέντευξη





Επιμέλεια:
ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΜΠΙΡΜΠΛΗ

LawVid - 19

Διαγωνισμός Ποίησης και Διηγήματος για Νομικούς

Οι νικητές του λογοτεχνικού διαγωνισμού με θέμα την πανδημία

Στην εποχή του κορωνοϊού, η δημιουργική απασχόληση ήταν διεξόδος, αντίβαρο στον εγκλεισμό, στα προβλήματα και στις αγωνίες όλων μας. Προσπαθώντας να κάνουν την περίοδο αυτή όσο πιο εποικοδομητική γίνεται, στον Δικηγορικό Σύλλογο προκήρυξαν λογοτεχνικό διαγωνισμό ποίησης και διηγήματος, με τίτλο «LawVid - 19» και θέμα την πανδημία. Η επιλογή των έργων έγινε από μια κριτική Επιτροπή, η οποία απαρτίστηκε από ξεχωριστά πρόσωπα, νομικούς και μη, με ιδιαίτερη σχέση με τα γράμματα και τις τέχνες. Στην ATHENS VOICE αγκαλιάσαμε αυτή την προσπάθεια θεωρώντας τη δημιουργική έκφραση των ανθρώπων εξαιρετική ιδέα αλλά και ευκαιρία επανεισόδου των αξιών. Τώρα, μετά την ολοκλήρωση του διαγωνισμού, δημοσιεύουμε στην εφημερίδα το πρώτο βραβείο στην κατηγορία διηγήματος και ποίησης και στο athensvoice.gr το 2ο και 3ο βραβείο στις ίδιες κατηγορίες.

ΔΙΗΓΗΜΑΤΑ: 1ο Βραβείο

Μαριάνθη Νταφούλη, Δικηγόρος Αθηνών

ΓΙΑ ΤΑ ΜΑΤΙΑ ΤΗΣ ΧΑΡΟΥΛΑΣ

Σαράντα μέρες τώρα χωρίς καφενείο. Κι αυτά μας τα κλείσανε, πανάθεμα τους αθεόφοβους. Και γυροφέρνω στην πλατεία σαν την άδικη κατάρα τ' απογέματα. Έχω και το χαρτί απάνω μου, ότι κάνω άσκηση. Ώρα είναι τώρα να πλερώνουμε και πρόστιμα. Το πήραν σοβαρά κι οι μπάτσοι του χωριού, ο Μπτσάρας κι ο Σάκης, αντί να κάνουν καμιά δουλειά της προκοπής. Μέχρι προχθές παίζαμε μαζί πρέφα και τώρα μου το 'παίζουν εμένα εξουσία και μου κάνουν και συστάσεις. Άδαιο το χωριό. Μαντρωθήκαν όλοι μέσα, σαν τα κουτορνίθια. Κι άμα συναπαντήσω κάνα χωριανό, αλλάζει δρόμο. Λες κι έχω εγώ το χτικιό το κακό.

«Εγώ, ρε, δεν κολλάω, είμαι άντρας γερός», θέλω να τους φωνάξω, μα το πνίγω, τι να εξηγήσω τώρα. Σαν τις γυναicoύλες, που κάνουν τον σταυρό τους μπροστά στην τηλεόραση κι αφήσανε έρημο τον οίκο του Θεού χρονιάρες μέρες, γίνανε κοτζάμ άντρες.

Μας κλείσανε και τις εκκλησιές, οι αθεόφοβοι. Δόξα τω Θεώ που καταφέραμε και κοινωνήσαμε στη ζούλα μεγάλο Σάββατο, παραέξω δεν το λέω.

Είδα και τον Τάκη προχτές. Τον έστειλε η κυρά για ψώνια. Άμα δεν είναι για ψώνια, κλεισμένο μέσα τον έχει δυο μέτρα άντρα, τού 'βαλε τα δυο πόδια σ' ένα παπούτσι. Μέχρι και με μάσκα τον έβαλε να κυκλοφορεί. Ποιον; Αυτόν που δεν σήκωνε μύγα στο σπαθί του και στο καφενείο δεν τολμάει κανείς να του γυρίσει λόγο. Και τώρα τον ορμηνεύει η κυρά-Κούλα, λες κι είναι σκολιαρόπαιδο. Πήγα να του μιλήσω, να κάνουμε λίγη πλάκα κι έκοψε πέρα κι αυτός. Πάω στοίχημα ότι μέχρι κι αντισπητικό στην τσέπη τού 'χει φορτώσει η κυρά-Κούλα.

Χέστηδες όλοι, που να 'χουν την κατάρα του Θεού, ούτε να λειτουργήσουμε τον Επιτάφιο φέτος δεν μας αφήκανε. Τόσα χρόνια, από δεκαπέντε χρονώ παιδί, τον κουβαλάω στην πλάτη μου Μεγάλη Παρασκευή, να γένει η περιφορά στο χωριό. Πρώτη φορά τέτοια πράγματα, να μην δει το χωριό τον Επιτάφιο.

Μ' έπιασε η ψυχή μου μέσα στους τέσσερις τοίχους. Και πού να πάω άμα δεν βλέπω άνθρωπο. Να πω το τσιπουράκι μου, να παίξω την πρέφα μου, να πω δυο λόγια βρε αδερφέ, σαν άνθρωπος. Με τη γυναίκα στο σπίτι να κάτσω; Τι να πω; Σαν το θεριό στο κλουβί είμαι.

Όπως τότε, το '86 με το Τσερνομπίλ. Ήμουν δεν ήμουν τότε δεκάξι χρονώ. Μεγάλη Παρασκευή μάς έφτασε 'δώ το σύννεφο το μολυσμένο, που λέγανε τότες. Την είχα δει στην εκκλησιά τη Χαρούλα. Κάτω απ' τις

εικόνες. Σαν αγία ήταν κι αυτή, Θέ μου σχώρα με! Εγώ 'μουν περήφανος που βαστούσα δεύτερη χρονιά τον Άγιο Τάφο. Της έφτασα απ' την κορφή το πιο όμορφο λουλούδι του Επιτάφιου και της το 'δωκα. Και τα κανονίσαμε, Μέγα Σάββατο πρωί να το σκάσουμε για τα χωράφια με τα ποδήλατα.

Ντύνομαι, στολίζομαι, είχε περάσει πια και το πένθος της Μεγάλης 'βδομάδας, μες στη χαρά ήμουν κι ας ήταν έξω συννεφιά σαν Μεγάλη Παρασκευή. Πάω ν' ανοίξω την πόρτα και ναί' σου η μάνα μου.

«Για πού το 'βαλες εσύ; Δεν έχεις να πας πουθενά. Βροχή μολυσμένη θα πέσει. Μέσα θα μείνεις.» Και σιγά που θα μ' έβαζε η μάνα μου να κάτσω μέσα. Αλλά ήρθε κι ο πατέρας μου και μ' άστραψε ένα χαστούκι, έβγαλε και το ζωνάρι απ' τη μέση και πείστηκα.

Κι έμεινε η Χαρούλα να περιμένει. Κι εγώ να παίζω το πουλί μου Μεγάλο Σάββατο, Θέ μου σχώρα με. Και να μην μπορώ ν' ακουμπήσω την πλάτη στην καρέκλα απ' τον πόνο που κάνει τ' αναθεματισμένο το ζωνάρι. Τέτοιο ξύλο έφαγα για χάρη της.

Κι αυτήν την μαζέψαν οι γονείς της και γυρίσαν στην Αθήνα πριν τελειώσει το Πάσχα γιατί 'κεί, λέει, ήταν λιγότερος ο κίντυνος. Μετά, πάει, πέταξε το πουλάκι.

Αυτή ήταν γυναίκα να παντρευτώ. Όχι η κακοφορμισμένη μου 'λαχε και δεν έχω έναν άνθρωπο τώρα να πω μια κουβέντα.

Σαν το θεριό στο κλουβί ήμουν και τότε. Μας μαντρώσαν και τότε μέσα. Σου λέει, όλα μολυσμένα απ' την ραδιενέργεια. Που, μέχρι τότε, ούτε που 'χαμε ξανακούσει 'δώ στο χωριό τι εστί ραδιενέργεια.

Ούτε στο χορτάρι να κάτσουμε, ούτε γάλα απ' τη γαλάδα να πιούμε, ούτε απ' τον κήπο να φάμε ντομάτες. «Έχει Τσερνομπίλ, μην φας», μας 'λέγαν. Χαμένα πήγαν 'κείνη τη χρονιά τα ζαρζαβατάρια που βάλαμε. Κι όλα τα φρούτα στα δέντρα, που 'κλεβα κατά το συνήθειο. Όλο κάτι κατεψυγμένα μας μαγειρεύει η μάνα μου. Κι εγώ δεν έλεγα τίποτα γιατί φοβόμουν το ζωνάρι του πατέρα μου. Αλλά από μέσα μου έβραζα.

Πού τα θυμήθηκα τώρα όλα τούτα; Είναι που και τότε Άνοιξη ήτανε, είναι που και τότε έτσι ένιωθα, όπως τώρα. Να σκάσω πάω.

Θα 'χα κι έναν αδελφό αυτές τις δύσκολες μέρες. Αλλά του 'ριξε η μάνα μου το παιδί τότες με το Τσερνομπίλ. Φοβηθήκανε μη βγει ζαβό και πήγαν στον γιατρό και το ριζανε. Κι ύστερα η μάνα μου έμεινε στέρφα. Κι έμεινα εγώ μοναχοπαιδί να πορευόμαι. Κι έμεινα κι άκληρος που πήρα στέρφα γυναίκα.

Τέτοια κακοτυχία στη ζωή, ούτε στον εχθρό μου! Τι χαρά έχω εγώ, νομίζεις; Την εκκλησιά κάθε Κυριακή και τον καφενέ.

Παιδί δεν μ' αξίωσε να δω η στέρφα η γυναίκα μου. Αδελφό δεν μ' αξίωσε να δω η μάνα μου. Καταραμένες γυναίκες, φάγατε το μήλο και μας δώξατε απ' τον Παράδεισο. Απ' το μουνί σας μας σέρνετε, Θέ μου σχώρα με, μα την αλήθεια λέω. Τι να σου κάνω κι εγώ. Άνθρωπος είμαι, άντρας είμαι. Εδώ ολόκληρος Αδάμ και παρσούρηκε.

Έτσι, που λες, έχουν τα πράγματα. Μέσα την βγάζω μέρα νύχτα, εξόν απ' τ' απογέματα στην πλατεία, που βολοδερνών σαν την άδικη κατάρα. Και μου 'χει στρίψει το μυαλό.

Βλέπω όλη μέρα τα μούτρα της τα ξινισμένα. Γυρνάει γύρω γύρω όλη μέρα σαν τη μύγα. Όλο κάτι κάνει. Κάτι ντουλάπια τακτοποιεί, κάτι κουβέρτες πλένει, κάτι λουλούδια φυτεύει, σκουπίζει και σφουγγαρίζει δέκα φορές τη μέρα, λες και το κάνει επίτηδες να μου σπάσει τα νεύρα. Κι άμα φέρω τα ψώνια κάθεται με τις ώρες να τα πλύνει στην αυλή, να τα στεγνώσει, να τα βάλει μετά στην κουζίνα. Πίνω τον καφέ μου, κύριος, κάνω το τσιγάρο μου και τη βλέπω και μου γυρνάει το μάτι. Γύρω-γύρω σαν τη μύγα όλη την ώρα. Κι άμα πάω να την ακουμπήσω, να εκτελέσω το συζυγικό μου καθήκον, που λένε, αυτή με τα μούτρα κατεβασμένα. Κάθεται σαν το άγαλμα μέχρι να κάνω τα δουλειά μου. Τη σιχάθηκα. Έχω τις ανάγκες μου. Άντρας είμαι. Τι να κάνω

δηλαδή; Τι χαρά έχω κι εγώ νομίζεις; Την εκκλησιά, τον καφενέ και το συζυγικό μου καθήκον.

Ε, ρε κι να είχα βγει 'κείνο το Μέγα Σάββατο στα χωράφια. Με την Χαρούλα θα 'μουν. Δεν θα 'μουν με την ξινισμένη τη γυναίκα μου. Θα 'χα και κάνα δυο παιδιά. Άχρηστη είναι. Να τη βλέπω μπροστά μου δεν θέλω. Αφού κι όταν εκτελώ το συζυγικό μου καθήκον, ως πρέπει, γι' αυτό το λένε καθήκον, αλλού κοιτάζω, να μην τη βλέπω. Κι αυτή αλλού κοιτάζει. Τι της λείπει, ήθελα να 'ξερα κι έχει αυτά τα μούτρα ως το πάτωμα απ' το πρωί που ξυπνάει. Γυναίκες, έχουν τον διάολο μέσα τους, να καταλάβεις δεν μπορείς, το λένε κι οι γραφές.

Εκεί στην πλατεία γυροφέρνω πάλι, απόγεμα κατά το συνήθειο αυτών των ημερών, όταν ήρθε ο Σατανάς εμπρός μου. Γιατί πώς αλλιώς εξηγείται ότι είχε τα μάτια της Χαρούλας, που δεν την ξανάδα από τότε. Πέθανε ο πατέρας της, καρκίνος απ' το Τσερνομπίλ, είπαν στο χωριό, κι η μάνα της δεν ξαναπάτησε το πόδι της στα μέρη μας ούτε Πάσχα, ούτε καλοκαίρι.

Τα μάτια της είχε ο Σατανάς. Ήταν δεν ήταν 20 χρονώ. Μαζεμένη και σοβαρή, κουβαλούσε δυο σακούλες ψώνια, το κεφάλι χαμηλά, το μαντίλι της έκρυβε τα μαλλιά, αλλά εγώ την είδα την μαύρη την τούφα που ξέφυγε και μου ανάψαν τα αίματα. Την πήρα στο κατόπι. Από μακριά, να μην με πάρει χαμπάρι. Κατά το ξενοδοχείο πήγαινε. Εκεί που μένουν όλοι αυτοί οι συφοριασμένοι που μας φέρανε απ' την άλλη άκρη του κόσμου. Μια απ' αυτούς ήταν ο Σατανάς που 'χε τα μάτια της Χαρούλας. Κι άμα απομακρυνθήκαμε λίγο απ' το χωριό, πήγα πιο κοντά. Άρχισε να περπατάει πιο γρήγορα, κοριτσόπουλο, μου 'βγαλε το λάδι να την φτάσω. Έχω πατήσει και τα πενήντα. Είχε αρχίσει να πέφτει ο ήλιος. Νύχτωνε. Θόλωσα. Ήθελα μόνο να εκτελέσω το συζυγικό μου καθήκον και να βλέπω τα μάτια της Χαρούλας. Την άρπαξα, πήγε να φωνάξει, της έκλεισα το στόμα. Της έπεσαν οι σακούλες. Άνοιξη, όπως τότε. Δεν ήταν μολυσμένο το χορτάρι. Την ξάπλωσα κάτω κι έκανα το καθήκον μου, το συζυγικό, έτσι το 'νιωθα 'γώ. Μα αυτή, που 'χε τα μάτια της Χαρούλας, δεν με κοιτάζε. Αλλού κοιτάζε να μην με βλέπει. Η άτιμη. Έκανα το καθήκον μου, κουμπώθηκα και της άφησα είκοσι ευρώ. Άτιμες γυναίκες, Σατανάδες, που μας τραβάνε έξω απ' τον Παράδεισο από την αρχή της ιστορίας του κόσμου.

Αυτές είν' οι αμαρτίες μου, πάτερ. Δεν άντεχα να τα βαστάω άλλο μέσα μου. Ήθελα να 'ξομολογηθώ πριν πάρω τη Θεία Κοινωνία. Κι ήρθα καθαρός, έχω τρεις μέρες ν' αγγίξω γυναίκα και να φάω λάδι.

Ποιήματα: 1ο Βραβείο

Δικηγόρος Αθηνών με το ψευδώνυμο Ρω

Αλμύρα

Διεγνώσθη υπογλυκαιμία.
Η ζωή αλμύρισε.
Επείγουσα μεταφορά σε φανταστική μονάδα περίθαλψης.
Ειδική διατροφή δις ημερισίως με γάλα από κέρας μονόκερου.
Άσκηση μετ'επαναλήψεως παιδικής ζωγραφιάς.
Σταθερή αύξηση τιμών εν ευθέτω χρόνω προβλέπουν τα όνειρα.

Τα ανειπίωτα

Έστρωσα τα πιάτα προσεκτικά, ένα ένα.
Έβαλα μέσα τα ανειπίωτα.
Γέμισα τα ποτήρια μέχρι τη μέση, να υπάρχει χώρος να κυθούν τα παράλογα.
Άφησα δύο τασάκια.
Δεν δανείζονται οι καημοί.
Χαρτοπετσέτες λείπουν.
Ίσως όταν τελειώσει, να μη χρειαστεί να μαζέψουμε δάκρυα. **A**

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ /
ΕΚΔΟΣΕΙΣ /
ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ /
ΕΚΔΗΛΩΣΕΙΣ



Ελισάβετ Κοτζιά

Δημοσθένης Κούρτοβικ

Βαγγέλης Χατζηβασιλείου

Οι άνθρωποι που κρίνουν τα βιβλία που διαβάζουμε

3 από τους
πιο επιδραστικούς
κριτικούς λογοτε-
χνίας μιλούν στην
ATHENS VOICE



Της ΟΛΓΑΣ ΣΕΛΛΑ - Φωτό: ΘΑΝΑΣΗΣ ΚΑΡΑΤΖΑΣ

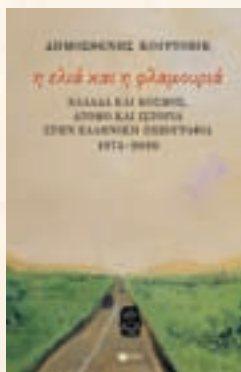
72 Α.Υ. 10 - 16 ΙΟΥΝΙΟΥ 2021



K

ΑΙ ΟΙ ΤΡΕΙΣ ΒΑΔΙΣΑΝ ΠΑΡΑΛΛΗΛΑ ΚΑΙ ΤΑΥΤΟΧΡΟΝΑ στο ίδιο πεδίο, αυτό της λογοτεχνικής κριτικής. Και οι τρεις (Ελισάβετ Κοτζιά, Δημοσθένης Κούρτοβικ, Βαγγέλης Χατζηβασιλείου) αποτιμούσαν για χρόνια τη μεταπολιτευτική λογοτεχνική παραγωγή σε μεγάλες ημερήσιες εφημερίδες («Καθημερινή» η Κοτζιά, «Τα Νέα» ο Κούρτοβικ, («Ελευθεροτυπία» ο Χατζηβασιλείου). Και οι τρεις εξέδωσαν σχεδόν ταυτόχρονα το απόσταγμα αυτής της θητείας και της διαδρομής τους σε βιβλία (σίγουρα) αναφοράς – και τα τρία – για τη μεταπολιτευτική πεζογραφία, τα είδη της, τη συνομιλία της με κοινωνικές, ιδεολογικές, πολιτικές και πολιτισμικές εξελίξεις αυτής της περιόδου: «Ελληνική πεζογραφία 1974-2010, Το μέτρο και τα σταθμά» έχει τίτλο το βιβλίο της Ελισάβετ Κοτζιά (εκδ. Πόλις)· «Η ελιά και η φλαμουριά – Ελλάδα και κόσμος, άτομο και ιστορία στην ελληνική πεζογραφία 1974-2020» είναι ο τίτλος του βιβλίου του Δημοσθένη Κούρτοβικ (εκδ. Πατάκης)· «Η κίνηση του εκκρεμούς – Άτομο και κοινωνία στη νεότερη ελληνική πεζογραφία: 1974-2017» τιτλοφορείται το βραβευμένο με το Κρατικό Βραβείο Δοκιμίου – Κριτικής βιβλίο του Βαγγέλη Χατζηβασιλείου (εκδ. Πόλις). Τους γνώρισα και τους τρεις. Βαδίσαμε, για μεγάλο διάστημα, ταυτόχρονα και παράλληλα. Με την Ελισάβετ Κοτζιά η επαφή, λόγω συνοίκησης στο ίδιο μέσον, ήταν συχνότερη και η ανταλλαγή πληροφοριών και απόψεων για τα βιβλία στους διαδρόμους της εφημερίδας ήταν πιο άμεση· τον Δημοσθένη Κούρτοβικ τον γνώρισα πρώτα από τα κείμενά του, έπειτα στη σύντομη θεσμική του θητεία στο ΕΚΕΒΙ, και τον ξανασυνάντησα, ως ρεπόρτερ βιβλίου εγώ, όταν κυκλοφορούσαν τα μυθιστορημάτά του· τον Βαγγέλη Χατζηβασιλείου τον συναντούσα κυρίως στα πάνελ των εκδόσεων βιβλίου, στα οποία συχνότατα συμμετείχε, κι ίσως είναι εκείνος με τον οποίον είχα τη λιγότερη συνάφεια από τους τρεις.

Συνομιλούσα, όμως, και με τους τρεις. Παρ' όλα αυτά, όταν κυκλοφόρησαν τα βιβλία τους, συνειδητοποίησα ότι ελάχιστα πράγματα ξέρω για τον καθέναν ξεχωριστά και το τι διαμόρφωσε τη διαδρομή του. Κι έτσι σκέφτηκα να μπω λίγο στην κουζίνα τους. Τι τους διαμόρφωσε, ποιος τους επηρέασε, τι θα έκαναν αλλιώς ίσως, για ποιο πράγμα πιθανόν μετάνιωσαν στην κριτική τους διαδρομή. Γιατί μπορεί να ξέρουμε τις απόψεις τους για τα εκατοντάδες (χιλιάδες) βιβλία που αποτίμησαν κριτικά στη διάρκεια αυτών των χρόνων, αλλά, τελικά, ξέρουμε ελάχιστα για τους ίδιους. Μια προσπάθεια να τους γνωρίσω, να τους γνωρίσουμε, περισσότερο ήταν αυτή η κοινή συνέντευξη, να τους ρωτήσω πράγματα που ποτέ η τριβή της καθημερινότητας δεν έφερνε στις επαφές μας. Οι απαντήσεις τους πιστεύω ότι σκιαγραφούν τις προσωπικότητες οι οποίες υπέγραψαν μεγάλο μέρος της μεταπολιτευτικής λογοτεχνικής κριτικής, και ήταν πάντα το βαρόμετρο για την υποδοχή ενός βιβλίου.



— **Θυμάστε ποια ήταν η πρώτη κριτική σας (χρονολογία, μέσον, συγγραφέας, βιβλίο). Θυμάστε και τα συναισθήματα που είχατε καθώς την γράφατε και εν όψει της δημοσίευσής; Ποια από αυτά τα συναισθήματα σας ακολούθησαν στη διαδρομή σας στην κριτική;**

Ελισάβετ Κοτζιά «Το 1983 άρχισα μια κριτική μελέτη για το γοττεινικό νεανικό μυθιστόρημα “Contre-temps” της Μιμίκας Κρανάκη. Δεν υπήρχαν ακόμα ηλεκτρονικοί υπολογιστές και προγράμματα επεξεργασίας κειμένων (αγοράσαμε τον πρώτο μας Mackintosh δυο χρόνια αργότερα). Έγραφα λοιπόν κι έσβηνα, έσβηνα και έγραφα προσπαθώντας να συνδυάσω μέσα σε μιά φράση περιγραφές, αναλύσεις, μεταφορές, παρομοιώσεις μαζί με θεωρητικές απόψεις πιστεύοντας πως ο αναγνώστης θα προσλάβανε έτσι καλύτερα το υποβλητικό κλίμα της Κρανάκη. Φιλοδοξούσα να χωρέσω μέσα στη μελέτη μου τα πάντα, και για να μην αντιγράψω το κείμενο εξ αρχής στις αλληπάλληλες προσπάθειες επεξεργασίας, κολλούσα τα κομμάτια που έκρινα άξια πάνω σε σελίδες και ξαναέγραφα και διόρθωνα, και ξαναέγραφα και διόρθωνα, μέχρι που ανακάλυψα πως η απλότητα, η σαφήνεια και ο ρυθμός τον οποίο παράγει η απλή σειρά υποκείμενο, ρήμα, αντικείμενο, η προσπάθεια της ακριβολογίας χωρίς λυρισμούς και αλληπάλληλες δευτερεύουσες προτάσεις είναι ο τρόπος που μου ταιριάζει. Η κριτική αυτή δημοσιεύτηκε στις αρχές του 1985 στο περιοδικό Γράμματα και τέχνες του πρόσφατα χαμένου φίλου ποιητή Κώστα Γ. Παπαγεωργίου».

Δημοσθένης Κούρτοβικ «Το 1985, εποχή που αρθρογραφούσα στο περιοδικό “Σχολιαστής” για πολιτικά και πολιτισμικά θέματα, έπεσαν στα χέρια μου δύο μυθιστορήματα του Βασίλη Βασιλικού, που είχαν κυκλοφορήσει πρόσφατα. Τον Βασιλικό τον εκτιμούσα και τον εκτιμώ πολύ ως συγγραφέα, αλλά τα συγκεκριμένα βιβλία μού φάνηκαν επιπόλαιοι, ψεύτικοι, ιδίως το ένα, που επισφράγιζε τουριστικά κλισέ για την Ελλάδα και μυθοποιούσε τον ανδρισμό των καμακιών. Κάθισα, λοιπόν, κι έγραψα μια μακροσκελή κριτική, πολύ σκληρή, σαρκαστική. Εκείνη την εποχή, όπως και σήμερα, δεν τα έβαζες με τα ιερά τέρατα του χώρου, μην πω με τα τέρατα γενικώς. Γι' αυτό η κριτική έκανε αίσθηση και ο Δημήτρης Ψαράς, διευθυντής τότε του “Σχολιαστή”, μου πρότεινε να καθιερώσω στο περιοδικό μόνιμη σελίδα λογοτεχνικής κριτικής. Δέχτηκα κι έτσι ξεκίνησα αυτή τη σταδιοδρομία. Το οξύ και ειρωνικό ύφος όμως, όπως σ' εκείνη την εναρκτήρια κριτική, το υιοθετούσα κυρίως όταν είχα να κάνω με κακά ή πολύ μέτρια



βιβλία μεγάλων ονομάτων, που έμεναν στο απυρόβλητο απλώς και μόνο επειδή είχαν τέτοια υπογραφή. Δεν το έκανα με τη λογοτεχνική “μαρίδα” ή με ανυπεράσπιστους νεοσσούς της λογοτεχνίας».

Βαγγέλης Χατζηβασιλείου «Η πρώτη κριτική μου σε εφημερίδα θα πρέπει να είναι ένα κομμάτι για το κοινωνικό-ιστορικό μυθιστόρημα του Φίλιππου Δ. Δρακονταειδή “Στα ίχνη της παράστασης”, δημοσιευμένο στην *Αυγή* το 1982, τη χρονιά κυκλοφορίας του βιβλίου. Δεν ανακαλώ τα συναισθήματα της αναμονής, γιατί σχεδόν δεν φανταζόμουν πως θα δημοσιευτεί, θυμάμαι, όμως, πολύ καλά την ικανοποίηση που ένιωσα όταν το διάβασα τυπωμένο. Ο λόγος μου είχε πάρει μιαν αντικειμενική υπόσταση, κάπου ανήκε πλέον, αλλά και κάτι εξέφραζε, κοινοποιημένος σε μιαν εφημερίδα η οποία αποτελούσε τότε την πρωτοπορία της ελληνικής Αριστεράς. Ικανοποίηση νιώθω μέχρι και σήμερα όταν κοιτάζω ένα δημοσιοποιημένο κομμάτι μου – αφού πρώτα ελέγξω με μια βιαστική ματιά για το πώς ακριβώς δείχνει όντας “αντικειμενοποιημένο”.

— Έχετε παρατήσει την ανάγνωση βιβλίων δημοφιλών ή πολλά υποσχόμενων συγγραφέων; Και γενικά πόσο έχει διαβρωθεί η απόλαυση της ανάγνωσης από την επιβεβλημένη επαγγελματική ανάγνωση;

Ελισάβετ Κοτζιά «Κατά κανόνα δεν εγκαταλείπω βιβλία στη μέση. Αλλά ναι, κάποια τα σταματώ· το θεωρώ αναγκαίο – αν θέλει κανείς να προσοπιστεί τον πόθο, την επιθυμία για τα κείμενα, δεν πρέπει να επιτρέψει στην αναγνωστική διαδικασία να γίνει άχθος».

Δημοσθένης Κούρτοβικ «Δεν με θάμπωσε ποτέ το όνομα ενός συγγραφέα, Έλληνα ή ξένου, ούτε η εκάστοτε λογοτεχνική μόδα ή μια λογοτεχνική θεωρία κυρίαρχη στους φιλολογικούς κύκλους. Ίσως επειδή είχα διανοητικά ερείσματα και σε άλλους, πολύ διαφορετικούς τομείς του πολιτισμού. Όσο για το άλλο που ρωτάτε, φοβάμαι πως ναι, η μακρόχρονη επαγγελματική ενασχόλησή μου με την κριτική έχει κάπως φθείρει την αγνή χαρά της ανάγνωσης. Προσέχω λεπτομέρειες, όχι απαραίτητα σημαντικές, που μου στερούν κάτι από την απόλαυση του κειμένου».

Βαγγέλης Χατζηβασιλείου «Έχω παρατήσει κατά καιρούς πολλά βιβλία πάμπολλων συγγραφέων, Ελλήνων και ξένων, γιατί διαισθανόμουν πως δεν οδηγούσαν πουθενά. Ο επαγγελματισμός φέρνει σίγουρα κούραση, κάποτε και βαρεμάρα ή απροθυμία, ιδίως όταν βλέπεις κάτι που ξέρεις πως έχει επαναληφθεί άπειρες φορές. Η επαγγελματική, όμως, ανάγνωση σημαίνει και ασκημένο κριτήριο, που διευκολύνει την ταχύτητα, πιθανόν και το βάθος, της ανταπόκρισης. Στις προσωπικές μου ώρες, πάντως, αντί για σύγχρονη ελληνική πεζογραφία προτιμώ βιβλία φιλοσοφίας και ιστορίας ή κλασικό ευρωπαϊκό μυθιστόρημα – και τα τρία προσφέρουν μια σημαντική αποφόρτιση από τις τρέχουσες υποχρεώσεις».

— Έχετε μετανιώσει για την αυστηρότητα κάποιας κριτικής σας (ή κριτικών σας) είτε γιατί σήμερα θα την γράφατε αλλιώς (χωρίς εκπώσεις στην άποψή σας βέβαια), είτε γιατί στην πορεία ο κρινόμενος σάς διέψευσε ευχάριστα;

Ελισάβετ Κοτζιά «Η κριτική δουλειά αποτελεί εργασία εν προώδω, η οποία κρατάει χρόνια. Ο κριτικός διαρκώς επεξεργάζεται τα κριτήριά του και διαρκώς τα δοκιμάζει πάνω στο έργο που σταδιακά με τον χρόνο δημιουργούν οι συγγραφείς. Όπως κι εκείνοι διαρκώς δοκιμάζει και δοκιμάζεται. Δεν τίθεται θέμα να μετανιώσεις για ό,τι έχεις γράψει – όχι εγώ τουλάχιστον. Οι απόψεις μου αντιστοιχούν κάθε φορά στις συνθήκες της εποχής και στην ωριμότητα μου. Αν έχω μεταβάλει την κρίση μου για κάποια έργα; Θα μπορούσα να πω πως με τον χρόνο κατάλαβα καλύτερα το “*Μέντιουμ*” του Πύργου Συμπάρδη, τον “*Άνθρωπο που ξεχάστηκε*” του Δημήτρη Νόλλα ή το “*Ο θάνατος ήρθε τελευταίος*” της Ζυράννας Ζατέλη για τα οποία είχα αντιρρήσεις».

Δημοσθένης Κούρτοβικ «Έχω κάνει φυσικά και λάθη στις εκτιμήσεις μου. Ποιος είναι αλάνθαστος; Στο “*Η ελιά και η φλαμουριά*” επανατοποθετήθηκε για ορισμένα βιβλία που τα είχα αδικήσει ή δεν είχα προσέξει όσο θα έπρεπε κάποιες ενδιαφέρουσες πλευρές τους. Αλλιώς βλέπεις ένα βιβλίο όταν το ξαναδιαβάζεις έπειτα από χρόνια».

Βαγγέλης Χατζηβασιλείου «Και τα δύο έχουν συμβεί. Έχει τύχει να γράψω σε υστερότερο χρόνο τα ακριβώς αντίθετα από όσα αρνητικά είχα καταλογίσει σε ένα βιβλίο όταν πρωτοδημοσιεύτηκε (μιλώ για το “*Πλήθος*” του Αντρέα Φραγκιά), αλλά και να αποθεώσω συγγραφείς που είχα αντιμετωπίσει επικριτικά σε παλαιότερα βήματά τους. Η γνώμη του κριτικού δεν είναι άπαξ και διά βίου και επιβάλλεται να αλλάζει όταν συν τα χρόνια μεταβάλλονται τα κριτήριά του ή όταν τροποποιούνται η γραμμή και οι επιδόσεις των συγγραφέων τούς οποίους παρακολουθεί».

— Οι κριτικές σας καθόριζαν και τις σχέσεις σας με τους συγγραφείς; Διακόπηκαν σχέσεις, ψυχράνθηκαν σχέσεις, ξανάλλαξαν έπειτα από μια, επόμενη, θετική κριτική στον ίδιο συγγραφέα;

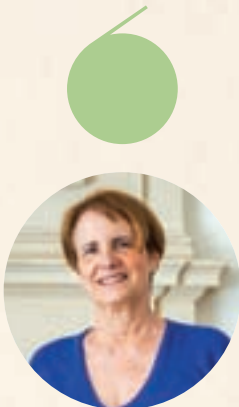
Ελισάβετ Κοτζιά «Ο τόπος μας είναι μικρός, με πολύ λίγες εξαιρέσεις όμως, δεν απέκτησα φιλίες με πεζογράφους. Πώς να συνδεθείς με έναν συγγραφέα όση εκτίμηση κι αν του έχεις, όταν προεξοφλεί πως πρέπει να σου αρέσουν όλα του τα έργα – ότι αν εκφράσεις επιφυλάξεις πρόκειται για πράξη εκθρική; Πώς να αποκτήσεις δεσμό μαζί του όταν γνωρίζεις πως γράφοντας ελεύθερα θα τον στεναχωρήσεις;»

Δημοσθένης Κούρτοβικ «Έχουν συμβεί όλα αυτά που λέτε. Το λογοτεχνικό σινάφι στην Ελλάδα είναι εθιμμένο στην κολακεία και στον εθιμοτυπικό έπαινο, κι εγώ ήμουν στραβόξυλο, δεν σεβόμουν τέτοιους κανόνες. Πλήρωσα βέβαια το σχετικό αντίτιμο».

Βαγγέλης Χατζηβασιλείου «Όλα έχουν γίνει. Το καλλιτεχνικό εγώ των συγγραφέων προκαλεί τις πιο διαφορετικές αντιδράσεις – αν και στην ηλικία μου καμιά δεν είναι πια αναπάντεχη. Ο κριτικός, πάντως, όπως κι αν το δούμε ή αν το ζυγίσουμε, οφείλει να έχει, ως μοναχικός λύκος, χοντρό σβέρκο. Και από τις φιλίες με συγγραφείς δεν πρέπει –και δεν χρειάζεται– να περιμένει πολλά. Άλλος είναι ο ορίζοντας προσδοκιών του κριτικού και άλλο το πεδίο βλέψεων του συγγραφέα».

— Ποιος ήταν ο κριτικός(οί) που επηρέασε περισσότερο τον τρόπο της γραφής και της σκέψης σας, όταν ξεκινούσατε την κριτική;

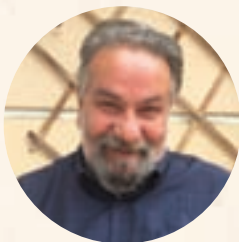
Ελισάβετ Κοτζιά «Ο Τέλος Άγρας, ο Δημήτρης Νικολαρεΐζης, ο Αλέξανδρος Κοτζιάς, ο Σπύρος Τσακνιάς και ο άδικα ξεχασμένος συνεργάτης των αλεξανδρινών Γραμμάτων Δημήτρης Ζαχαριάδης ήταν οι κριτικοί που επηρέασαν την σκέψη, συνέβαλαν στη διαμόρφωση των κριτηρίων ή ήταν οι δάσκαλοί μου στο πώς γράφω κριτική. Κι ακόμα στον τρόπο της έκφρασης έπαιξαν ρόλο ο Δ.Ν. Μαρωνίτης και ο Πύργος Αράγης. Από τους ξένους θεωρητικούς, ο Tzvetan Todorov με εντυπωσίασε τα πρώτα χρόνια με την



Αν άρχιζα τη ζωή μου τώρα, χωρίς αμφιβολία θα έγραφα και πάλι κριτική



Οι γνωστοί μου με θεωρούσαν ανέκαθεν πνεύμα αντιλογίας, οπότε ο ρόλος του κριτικού φαίνεται πως μου πήγαινε



Αποκλείεται να έκανα το οτιδήποτε άλλο. Πρόκειται για προσκόλληση από την οποία δεν μπορεί να ξεφύγει κανείς



φιλοδοξία του να αποτυπώσει επιστημονικά τους τρόπους με τους οποίους παράγεται η λογοτεχνία, φιλοδοξία που αργότερα εγκατέλειψα (όπως άλλωστε κι εκείνος). Και ακόμα με επηρέασαν ο Μ. Η. Abrams, ο Erich Auerbach και ο Frank Kermode».

Δημοσθένης Κούρτοβικ «Μου άρεσε ο παλιός Δημήτρης Ραυτόπουλος, αυτός της εποχής της “*Επιθεώρησης Τέχνης*”, που τον διάβασα βέβαια πολύ αργότερα. Βρισκόταν σε διασταυρούμενα πυρά, ιδανική συνθήκη για έναν κριτικό! Έκανε διμέτωπο αγώνα και με τη δογματική Αριστερά και με τη Δεξιά. Ιδιαίτερα η καταδραφιστική κριτική του για “Το λάθος του Σαμαράκη”, ένα βιβλίο που το αποθέωναν όλοι, με εντυπωσίασε και με έβρισκε άλλωστε απολύτως σύμφωνο».

Βαγγέλης Χατζηβασιλείου «Από τους παλαιούς ο Τέλλος Άγρας – κυρίως υπό την έννοια της πολύ συγκεκριμένης ανάλυσης, αλλά και του επιμελημένου και κάθε άλλο παρά ακαδημαϊκού και απ’ υψηλού ύψους. Από τα πρόσωπα της εποχής της νιότης μου, καθοριστικό ρόλο έπαιξε αναμφίβολα ο Σπύρος Τσακνιάς, πρωτίστως από την άποψη της ερμηνευτικής μεθόδου και της επιμονής στη σημασία της φόρμας, χωρίς ταυτοχρόνως να παραγνωρίζονται οι κοινωνικοπολιτικοί παράγοντες που επηρεάζουν την καλλιτεχνική πράξη».

— Αν γυρίζατε τον χρόνο πίσω, θα ακολουθούσατε τον ίδιο δρόμο, τον δρόμο της λογοτεχνικής κριτικής; Θεωρείτε εξίσου βαρύνοντα το ρόλο της στη σύγχρονη δημόσια σφαίρα, ιδίως μετά την πληθώρα των μέσων κοινωνικής δικτύωσης;

Ελισάβετ Κοτζιά «Αν άρχιζα τη ζωή μου τώρα, χωρίς αμφιβολία θα έγραφα και πάλι κριτική. Γιατί; Διότι αυτός είναι ο τρόπος να βάζω τάξη όχι μόνον στις σκέψεις πάνω σε ό,τι διαβάζω, αλλά και να καταλαβαίνω τον εαυτό και τον περίγυρό μου – η λογοτεχνία κι η κριτική με βοήθησαν να αντιμετωπίζω τα αλληγορικά γυρίσματα του βίου μαζί με τα σκαμπανεβάσματα που επιφυλάσσει στον καθένα η ψυχοσύνθεσή του. Ανεξαρτήτως λοιπόν απ’ τον ρόλο που παίζει η κριτική ερμηνεία και η αισθητική αξιολόγηση –ρόλους αδιαμφισβήτητα μικρότερους στη σημερινή Δύση και στην ελληνική της εκδοχή σε σχέση προς το παρελθόν– και πάλι κριτική θα έγραφα».

Δημοσθένης Κούρτοβικ «Είναι πάντοτε δελεαστικό να σκεφτόμαστε τι θα κάναμε διαφορετικά, αν μπορούσαμε να γυρίσουμε τον χρόνο προς τα πίσω. Αλλά μάλλον δεν έχει νόημα, γιατί στις περισσότερες περιπτώσεις δεν θα μπορούσαμε τότε να πράξουμε αλλιώς από ό,τι πράξαμε. Εγώ δεν ήμουν πάντως ένας κριτικός που αποφάσισε κάποια στιγμή να γίνει και συγγραφέας, ήμουν συγγραφέας πριν αρχίσω να γράφω και κριτικές. Ίσως θα ήθελα να είχα ρίξει περισσότερο βάρος στη συγγραφική πλευρά μου, προπαντός στο ζήτημα της υποδοχής των βιβλίων μου, αλλά και αυτό δεν έχει νόημα να το σκέφτομαι τώρα, γιατί δεν ήθελα ούτε να γίνω ένας επαγγελματίας λογοτέχνης, που γράφει υπό την πίεση να πρέπει να βγάζει βιβλίο κάθε δύο χρόνια, βρέξει χιονίσει. Οι γνωστοί μου εξάλλου με θεωρούσαν ανέκαθεν πνεύμα αντιλογίας, οπότε ο ρόλος του κριτικού φαίνεται πως μου πήγαινε. Τώρα, σχετικά με τη βαρύτητα της κριτικής σήμερα, η κριτική όπως την ασκούσα εγώ είναι είδος προς εξαφάνιση. Οι περισσότεροι κριτικοί λειτουργούν ως τμήμα του μάρκετινγκ των εκδοτικών οίκων ή σκορπούν φιλοφρονήσεις σε φίλους τους συγγραφείς. Όσο για τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, οι συζητήσεις εκεί γίνονται μεταξύ αναγνωστών με κοινά γούστα και γενικά με κοινές αντιλήψεις, οπότε είναι δύσκολο να προκύψει κάτι καινούργιο κι ενδιαφέρον».

Βαγγέλης Χατζηβασιλείου «Αποκλείεται να έκανα το οτιδήποτε άλλο. Πρόκειται για προσκόλληση από την οποία δεν μπορεί να ξεφύγει κανείς, ακόμα κι αν του δοθεί μια δεύτερη ζωή. Τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης έχουν επιφέρει όντως μια σύγχυση επιλογών και κριτηρίων. Εκείνο που με ανησυχεί περισσότερο στην περίπτωση τους (δεν μιλώ, εννοείται, για εφημερίδες ή για ηλεκτρονικά περιοδικά) είναι μια παράδοση ομογνωμίας που έχει αρχίσει να διαμορφώνεται προς την κατεύθυνση πως τα πάντα εκπροσωπούν μια πορεία λογοτεχνικού θριάμβου. Ας ελπίσουμε πως διανύουμε απλώς μια μεταβατική περίοδο και πως δεν θα καταλήξουμε μονίμως σε σινδονιάδες αριστουργημάτων, που σίγουρα δεν παρηγορούν κανέναν».

— Και οι τρεις καταπιάνεστε στα πρόσφατα βιβλία σας με την ελληνική πεζογραφία στη διάρκεια της Μεταπολίτευσης. Θεωρείτε πως, ανεξάρτητα από τις περιοδολογήσεις της Μεταπολίτευσης, η συγκεκριμένη περίοδος αποτελεί τομή ανάμεσα στη μεταπολεμική και τη σύγχρονη πεζογραφία; Και αν ναι, πιστεύετε πως έχει αφήσει κάποιο αποτύπωμά στην νέα γενιά των λογοτεχνών;

Ελισάβετ Κοτζιά «Η γενιά μου υπήρξε τυχερή. Παρά τις όποιες παθογένειες, όχι μόνον έζησε στην πιο ελεύθερη και σχετικά άνετη οικονομικά εποχή από γενέσεως νεοελληνικού κράτους, αλλά παρακολούθησε και μια πεζογραφία η οποία ξανανοίκιτη στον κόσμο με αυτοπεποίθηση, κατέγραψε μερικές από τις βαθύτατες αλλαγές που σημειώθηκαν στην ελληνική κοινωνία, πραγματοποιήσε αλληπάλλα θεματικά και μορφολογικά πειράματα, κι έδωσε, όπως κι η προηγούμενη μεταπολεμική πεζογραφία μερικά από τα ωραιότερα έργα των ελληνικών γραμμάτων. Εκτός από σημαντική πολιτειακή χρονολογία, το 1974 αναδεικνύεται έτσι και σε τομή στην ιστορία της ελληνικής λογοτεχνίας».

Δημοσθένης Κούρτοβικ «Ναι, αποτελεί τομή, αλλά μέσα σ’ αυτή την περίοδο υπάρχει και μια άλλη τομή, γύρω στο 1990, και το εξηγώ αυτό στο βιβλίο μου. Οι νεότεροι πεζογράφοι, αυτοί που εμφανίζονται μετά το 1990, είναι σε γενικές γραμμές απαλλαγμένοι από πολιτικά, ιδεολογικά και ελληνοκεντρικά σύνδρομα προηγούμενων γενιών, έχουν πολύ περισσότερες παραστάσεις από τον έξω κόσμο, ταξιδεύουν συχνά στο εξωτερικό, διατηρούν προσωπικούς κι επαγγελματικούς δεσμούς με ανθρώπους από άλλες χώρες, άλλες κουλτούρες. Όλα αυτά αποτυπώνονται στη γραφή και στα θέματά τους. Βρίσκω ότι έχει πολύ ενδιαφέρον αυτό το άνοιγμα του βλέμματος, αυτή η διεύρυνση των προβληματισμών».

Βαγγέλης Χατζηβασιλείου «Δεν πρόκειται μόνο για τομή, αλλά και για συνέχεια. Δεν αποτελεί μόνο ρήξη, αλλά και επανοικείωση του παλαιού με καινούργιους όρους. Άλλωστε καμιά τομή δεν έρχεται εν αιθρία και καμιά ρήξη δεν παρατηρείται εν κενώ. Το σημαντικότερο, νομίζω, χαρακτηριστικό της μεταπολιτευτικής πεζογραφίας (για την ποίηση χρειαζόμαστε οπωσδήποτε μια ξεχωριστή συζήτηση) είναι η τεράστια διεύρυνση τόσο της θεματικής γκάμας όσο και των τεχνολογιών που εφαρμόζονται προκειμένου να υποστηριχθεί η θεματογραφία. Και οι νέοι συγγραφείς, που δεν έχουν δυσκολία να χρησιμοποιήσουν τις πιο διαφορετικές τεχνικές για τα πιο διαφορετικά ζητήματα, αλλάζοντας προσανατολισμό από βιβλίο σε βιβλίο, ή συσσεγάζοντας πολλούς προσανατολισμούς μέσα στο ίδιο βιβλίο, αποτελούν την ισχυρότερη μαρτυρία γι’ αυτό το θέμα». **A**

ΙΑΠΩΝΙΑ, ΝΥΝ ΚΑΙ ΑΕΙ

ΤΟΥ ΑΡΗ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ

Ήμουν δέκα χρονών όταν προσσεληνώθηκε το Απόλλων 11 στο φεγγάρι. Πιστεύαμε τότε στην περιπέτεια του διαστήματος, στο άλμα του ανθρώπου στις εσχατιές του κόσμου, στην εξερεύνηση του ορίζοντα των γεγονότων. Θεωρούσαμε σίγουρο πως δεν θα περνούσε καιρός που θα τρεφόμασταν με πολύχρωμα χάπια, και πως οι ταξιδιωτικοί πράκτορες δεν θα αργούσαν να ετοιμάσουν τα νέα τους φυλλάδια για εκδρομές στο Άλφα του Κενταύρου ή στην Ανδρομέδα. Το Star Trek μας προετοίμαζε ήδη για τον διακτινισμό ενώ ο Φίλιπ Ντικ αναρωτιόταν τι λογής όνειρα βλέπουν τα ηλεκτρικά πρόβατα. Κανείς δεν αμφέβαλε ότι εντός μιας δεκαετίας, άντε δυο το πολύ, θα περιβαλλόμασταν από προσηνή ρομπότ που θα ανελάμβαναν τον ρόλο των δούλων στην αρχαία Αθήνα.

Πέσαμε έξω.

Αντί για ταξίδια στο έξω σύμπαν, βρεθήκαμε να στροβιλιζόμαστε σε υπόγεια τύπου Cern όπου δόλιοι επιταχυντές δοκιμάζουν τις ατομικές θεωρίες του Δημόκριτου. Τα βιβλία του Άλαν Κλαρκ και του Ρέι Μπράντμπερι σκονίζονται στις ανήλιαγες βιβλιοθήκες μας. Η ματαιώση ματώνει τις έποικες ψυχές μας. Δυστυχώς, η γεμάτη προσδοκίες γενιά μας θα πάει το πολύ ως το Μάτσο Πίτσου. Ή στο κοντινότερο εμβολιαστικό κέντρο για αρχή.

Ακόμη κι η λογοτεχνία έχει αποσυρθεί σεμνά από τα εξωκοσμικά της οράματα. Η πένα των συγγραφέων δεν μας πηγαίνει πια ούτε μέχρι τα Δίδυμα φεγγάρια του Άρη.

Ο Καζούο Ισιγκούρο γεννήθηκε κι αυτός την εποχή των διαστημικών διαξιφισμών ανάμεσα σε ΗΠΑ και Σοβιετική Ένωση. Την εποχή των αλμάτων προς το άγνωστο. Του έμεινε κι εκείνου η πίκρα –κι ένα Νόμπελ. Όσοι έχουν διαβάσει τον Απαρηγόρητο (που για μένα είναι το κορυφαίο του μυθιστόρημα) δεν έχουν καμιά απορία γιατί πήρε το Νόμπελ. Κι όσοι διαβάσουν το άρτι αφιχθέν στην ελληνική εκδοτική σκηνή βιβλίο του, Η Κλάρα και ο ήλιος, θα αντιληφθούν πόσο σπουδαίος συγγραφέας είναι.

Σαν μια επίγευση από όσα κάποτε ελπίζαμε, μα και καθώς η Ιαπωνία δεν εγκατέλειψε ποτέ τις προσπάθειές της με την ρομποτική, η ηρωίδα σε αυτό το μυθιστόρημα του Ισιγκούρο είναι ένα ρομπότ, η Κλάρα. Είναι μια demoiselle de compagnie που κάνει παρέα και προσέχει μια έφηβη κοπέλα που ταλανίζεται από κάποια απροσδιόριστη ασθένεια που της απομυζά στάλα στάλα την ενέργειά της. Η Κλάρα, αυτό το καλοσυνάτο ρομπότ, που για να συμβάλει στην πράσινη ανάπτυξη τρέφεται από τον ήλιο, πιστεύει ότι και οι άνθρωποι αντλούν τις δυνάμεις τους από το καυτό αστέρι κι οραματίζεται ότι για να σωθεί η έφηβη φίλη της θα πρέπει να έρθει σε μια συμφωνία μαζί του. Μα ο ήλιος είναι ο ζωοδότης, ο ήλιος είναι Θεός, κι ένας Θεός, όλοι το ξέρουν αυτό (ρωτήστε τον Αβραάμ, αλλά και τον Αγαμέμνονα), ένας Θεός που σέβεται τον εαυτό του ζητά θυσίες.

Τουλάχιστον έτσι πιστεύουν οι άνθρωποι –και εσχάτως και τα ρομπότ, τουλάχιστον στο βιβλίο του Ισιγκούρο.

Η Κλάρα είναι πρόθυμη να θυσιάσει στον βωμό του Ήλιου. Να θυσιάσει τι; Θα μου επιτρέψετε αυτό να μην το αποκαλύψω εδώ. Θέλω μόνο να πω ότι η αγάπη που έκρυβε μέσα του αυτό το τεχνούργημα, το ευγενικό εκείνο ρομπότ, έκανε, ύστερα από πολύ καιρό, δάκρυα να αρδεύσουν το πρόσωπό μου.



Καζούο Ισιγκούρο,
Η Κλάρα και ο ήλιος,
εκδ. Ψυχολόγος

Υπό την Αιγίδα της Α.Ε. της Προέδρου της Δημοκρατίας Κατερίνας Σακελλαροπούλου



ΗΜΕΡΕΣ
Δελφικής
ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑΣ
2021 | 11 ΙΟΥΝΙΟΥ
12 ΙΟΥΝΙΟΥ

ΔΕΛΦΟΙ
ΣΥΚΙΑ
ΛΕΥΚΑΔΑ
ΣΑΛΑΜΙΝΑ
ΑΙΓΙΝΑ
ΑΘΗΝΑ

www.delphicheritage.eu

ΕΝΑΣ ΝΕΟΣ ΘΕΣΜΟΣ ΓΕΝΝΙΕΤΑΙ ΕΝΑ ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΟ ΦΟΡΟΥΜ

**70 ΧΡΟΝΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΘΑΝΑΤΟ
ΤΟΥ ΑΓΓΕΛΟΥ ΣΙΚΕΛΙΑΝΟΥ**
ΠΟΙΗΣΗ | ΛΟΓΟΣ | ΘΕΑΤΡΟ | ΜΟΥΣΙΚΗ |
ΕΙΚΑΣΤΙΚΑ | ΕΠΙΣΤΗΜΟΝΙΚΕΣ ΣΥΖΗΤΗΣΕΙΣ

ΕΝΑΡΞΗ ΔΕΛΦΟΙ 11 Ιουνίου 2021



Τις ΗΔΠΚ υποστηρίζουν:



Υπό την επικρατική συμβολή και στήριξη
της Γενικής Γραμματείας Απώθησης Ελληνισμού και Δημόσιας Διπλωματίας
του Υπουργείου Εξωτερικών.

Χορηγοί επικοινωνίας



Με την υποστήριξη:



Διαβάζοντας τον «Παριζιάνο»

Της ΑΛΙΚΗΣ ΠΟΡΤΟΣΑΛΤΕ

Όση ώρα τρώω ένα κρουασάν βουτύρου, διαβάζω το μυθιστόρημα μιας 27χρονης που χαρακτηρίστηκε μεγαλειώδης. Μια φρέσκια ματιά σε μια παλιά ιστορία.

Κατά τη διάρκεια του lockdown, διακόπηκε η συνήθεια να πηγαίνεις σε ένα βιβλιοπωλείο με τις ώρες, να ακουμπάς με τα δάχτυλα τις ράχες των βιβλίων, διαβάζοντας οπισθόφυλλα, προσπαθώντας να καταλήξεις στο κατάλληλο βιβλίο, κοιτώντας υπέροχα εξώφυλλα με τίτλους που κεντρίζουν το ενδιαφέρον.

Ο τίτλος «Ο Παριζιάνος», σε συνδυασμό με το εξώφυλλο, παραπέμπει αλλού – σε κρουασάν με έντονο άρωμα βουτύρου και café au lait, μια βροχερή μέρα δίπλα στον Σηκουάνα, παρακολουθώντας γυναίκες με μακριά παστέλ φορέματα και ομπρέλες, τις οποίες συνοδεύουν άντρες με κουστούμια και τιράντες, σαν να έχουμε μπροστά μας έναν ιμπρεσιονιστικό πίνακα. Ή στη χρυσή δεκαετία του '20, όπου θα περίμενε κανείς να «ξεφυτρώσει» ο Χέμινγκγουεϊ σε ένα ματς μποξ με τον Πάουντ, σαν σκηνή βγαλμένη από το «Μεσάνυχτα στο Παρίσι». Θα μπορούσε να παραπέμπει και σε μια ιστορία αγάπης στη Γαλλία της κατοχής, με λίγη κατασκοπία, ή ακόμα και σε μια προσωπική εξιστόρηση κάποιου φοιτητή της Σορβόνης το Μάη του '68.

Αλλά κανένα από αυτά τα σενάρια δεν ανταποκρίνεται στην πλοκή του βιβλίου.

Το μυθιστορηματικό ντεμπούτο της 27χρονης **Isabella Hammad** χαρακτηρίστηκε ως μεγαλειώδης από τη Zadie Smith. Η νένα της Hammad, νικήτριας του Plimpton Prize (ένα ετήσιο βραβείο ύψους 10.000 δολαρίων που απονέμεται από το Paris Review σε έναν αδημοσίευτο ή ανερχόμενο συγγραφέα ενός μυθιστορήματος που δημοσιεύθηκε πρόσφατα στην έκδοσή του), όπως επίσης και του Βραβείου Βιβλίου Παλαιστίνης 2019, ακολουθεί τον Παλαιστίνιο Midhat Kamal, ο οποίος κατά την διάρκεια του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου κάνει το μεγάλο και δύσκολο ταξίδι προς τη Γαλλία. Κατά τη διάρκεια του πρώτου έτους των σπουδών του στην επιστήμη της Ιατρικής, ο Midhat νιώθει ότι δεν μπορεί πια να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του πατέρα του και, μετά από μια ανατρεπτική ανακάλυψη, αποφασίζει να εγκαταλείψει το Μονπελιέ (όπως επίσης και την πρώτη του μεγάλη αγάπη) και να εγκατασταθεί στο Παρίσι. Εκεί, θα σπουδαίσει Ιστορία στην Σορβόνη, θα ανακαλύψει τη νυχτερινή ζωή της Pigalle και στο στενό διαμέρισμα του οικοδομημένο του στο St-Germain θα έρθει σε επαφή με έναν μεγάλο κύκλο Αράβων.

Κύρια θέματα αυτής της ομάδας είναι ο «Ευρωπαϊκός» πόλεμος, όπως επίσης και το μέλλον της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, η Παλαιστίνη και η ανάμιξη των ευρωπαϊκών δυνάμεων σε εκείνη την περιοχή. Ο Midhat θα επιστρέψει στην πατρίδα του, χωρίς όμως να μπορεί να αφήσει τη Γαλλία πίσω του: «Αν ήκω εδώ, όσο και στην Παλαιστίνη».

Η ιστορία της ζωής του Midhat εξελίσσεται παράλληλα με κύρια ιστορικά γεγονότα, τα οποία επηρέασαν τον εικοστό αιώνα, τον Πρώτο Παγκόσμιο, των πτώση της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας, τη γενοκτονία των Αρμενίων, τη Βρετανική Εντολή στην περιοχή της Παλαιστίνης... Ο «Παριζιάνος» είναι από τα πρώτα μοντέρνα μυθιστορήματα Παλαιστίνιων συγγραφέων που διαδραματίζονται στην εποχή πριν από την ίδρυση του Ισραήλ.

Η 27χρονη συγγραφέας, η οποία αποφοίτησε από το πανεπιστήμιο της Οξφόρδης με πτυχίο στη λογοτεχνία, κατάφερε –μετά από αρκετούς μήνες έρευνας στην Παλαιστίνη– να γράψει ένα αριστουργηματικό βιβλίο, που παρά το «τρομαχτικό» μέγεθός του, καθηλώνει τον αναγνώστη, ο οποίος νιώθει ότι διαβάζει κάποιον «κλασικό» συγγραφέα, που πραγματικά έζησε το Παρίσι εκείνης της εποχής. Η ίδια δήλωσε στην εφημερίδα *The New York Times* ότι «Κάθε φορά που γράφει κάποιος για την Παλαιστίνη, αυτό σχεδόν πάντα συνδέεται με την πολιτική κατάσταση. Αλλά δεν με ενδιέφερε να εξετάσω τη συζήτηση που αφορά στην τρέχουσα εποχή. Το βιβλίο ζωγραφίζει μια συγκεκριμένη εικόνα του τι συνέβη από την παλαιστινιακή οπτική γωνία, αλλά δεν ήθελα να γράψω κάτι που να μοιάζει με το αυτή είναι η οριστική ιστορία».

Πολλές φορές τα άρθρα για βιβλία τελειώνουν με ένα recommendation προς τους αναγνώστες. Σε αυτή την περίπτωση, δεν αναφερόμαστε πια σε μια σύσταση αλλά σε ένα must-read, το οποίο θα καθηλώσει τον αναγνώστη όχι μόνο λόγω του ιστορικού ενδιαφέροντος, αλλά επειδή οι χαρακτήρες είναι τόσο ανθρώπινοι που νιώθει κανείς σαν να τους έχει μπροστά του, ζώντας τις περιπέτειές τους και νιώθοντας τις ανησυχίες τους. Το βιβλίο, το οποίο κυκλοφορεί από τις εκδόσεις Μεταίχμιο, αφήνει τον αναγνώστη με μια αίσθηση, σαν αυτός ο ίδιος να έχει μόλις επιστρέψει από το Παρίσι, γιατί, όπως είπε και ο Έρνεστ Χέμινγκγουεϊ: «Αν είσαι τόσο τυχερός ώστε να έχεις ζήσει στο Παρίσι την εποχή της νιότης σου, τότε, όπου κι αν πας στην υπόλοιπη ζωή σου, το κουβαλάς μαζί σου, γιατί το Παρίσι είναι μια κινητή γιορτή». **A**



Isabella Hammad
Ο Παριζιάνος,
μεταφρ. Αναστασία
Δεληγιάννη, 752 σελ.,
εκδ. Μεταίχμιο 2020

Black Pumas: Ηχογραφώντας αναλογικά στα Capitol Studios

☞ Μετά από μήνες και μήνες χωρίς συναυλίες, μετά από πολύ καιρό χωρίς καινούργια κυκλοφορία, οι **Black Pumas** μπαίνουν στο studio A των Capitol Studios στο Los Angeles για να ηχογραφήσουν μερικά από τα ήδη γνωστά κομμάτια τους με την ενέργεια του live. Γράφουν οκτώ tracks χωρίς overdubs και κατευθείαν σε acetate, έτσι ώστε το τελικό αποτέλεσμα να έχει όσο το δυνατόν πιο αναλογικό ήχο. Το acetate είναι ένα υλικό στο οποίο μπορεί να χαραχτεί απευθείας η μουσική, έτσι όπως θα γραφόταν σε μια κασέτα. Μοιάζει με δίσκο γραμμοφώνου και δεν είναι τόσο ανθεκτικό όσο το βινύλιο. Η απόδοσή του πέφτει δηλαδή πολύ πιο γρήγορα και ο ήχος που παράγει μετά από μερικά παιξίματα, είναι πολύ θαμπός και επίπεδος. Χρησιμοποιήθηκε αρκετά ανάμεσα στο 1930 και το 1950 με αρκετούς μουσικούς να ηχογραφούν τα demo τους σε acetate, ακριβώς επειδή πρόκειται για αρκετά φθηνό υλικό. Οι δισκογραφικές εταιρείες άκουγαν μία ή δύο φορές το acetate demo κι έτσι δεν προλάβαινε να καταστραφεί. Σήμερα χρησιμοποιείται πολύ σπάνια και αποκλειστικά από σχήματα που λατρεύουν τον αναλογικό ήχο. Οι Black Pumas ηχογράφησαν σε acetate, το οποίο θα παιχτεί μία φορά, έτσι ώστε από αυτό να δημιουργηθεί η μήτρα από την οποία θα κοπεί στη συνέχεια το βινύλιο. Δεν θα κυκλοφορήσει σε cd αλλά μόνο σε 2.000 αντίτυπα πορτοκαλί βινυλίου. «Black Moon Rising», «Fire», «Colors», «Red Rover» και λοιπές τραγουδάρες, είναι μέσα, φυσικά.

► Πρωτογνώρισα τον **Χέρμαν Μέλβιλ** από τον «Μόμπυ Ντικ», όπως ενδεχομένως κάθε παιδί σ' αυτόν τον κόσμο. Ο πλούτος όμως αυτού του βιβλίου είναι τόσο μεγάλος, που πολύ δύσκολα μπορεί να χωρέσει

στο μυαλό ενός παιδιού, ειδικά στις απλοποιημένες και συντομευμένες εκδόσεις. Βέβαια, αν δεν υπήρχαν αυτές, το πιθανότερο είναι ότι δεν θα είχε σχηματιστεί μέσα μας αυτός ο μαγικός θαλάσσιος κόσμος, δεν θα είχαμε ποτέ συμμετάσχει σ' αυτή την απίθανη ατμόσφαιρα που διατρέχει το βιβλίο. Αν στο πέρασμα του χρόνου λάτρεψα τον Μέλβιλ ακόμα περισσότερο για τον «Μπάρτλεμυ», δεν σημαίνει ότι έχω εντυπώσει σε ολόκληρο το έργο του. Για παράδειγμα, η τελευταία του νουβέλα, «Μπίλλυ Μπαντ» μου είχε περάσει ξωφάλτσα. Ένα σπουδαίο θαλασσινό και ταυτόχρονα φιλοσοφικό κείμενο του Μέλβιλ, που αναδεικνύει τις συ-

γκρούσεις γύρω μας αλλά και μέσα μας: το καλό και το κακό, το όμορφο και το άσχημο, το δίκαιο και το άδικο, η καταπίεση, η αντίσταση και η ελευθερία. Ένας υπέροχος μεταφρασμένος «Μπίλλυ Μπαντ» - από τον Παναγιώτη Κεχαγιά και τον **Κώστα Σπαθαράκη**- κυκλοφόρησε πολύ πρόσφατα από τις *εκδόσεις Αντίποδες* και τον προτείνω ανεπιφύλακτα.

Ξεκίνησαν από το Michigan και αυτή τη στιγμή κατοικοεδρεύουν στο Los Angeles. Υπάρχουν από το 2010, έχουν κιόλας τέσσερις δίσκους στο ενεργητικό τους και δεν τους έχουμε πάρει είδηση στα σοβαρά. Οι **Lord Huron** είναι παλιομοδίτες, νοσταλγικοί, αγαπούν τη vintage αισθητική και το πολύ πρόσφατο «Long Lost» έχει ένα ακαταμάχητα αθώο pop feeling καθώς ανακατεύει rock n' roll, surf και country, σ' έναν δίσκο που θα μπορούσε να έχει κυκλοφορήσει σε οποιαδήποτε δεκαετία μετά τα fifties. Δεν είναι η αποκάλυψη του αιώνα αλλά το «Long Lost» σου επιτρέπει να ξαπλώσεις αναπαυτικά και να ονειρευτείς τις όμορφες καλοκαιρινές μέρες που έρχονται.

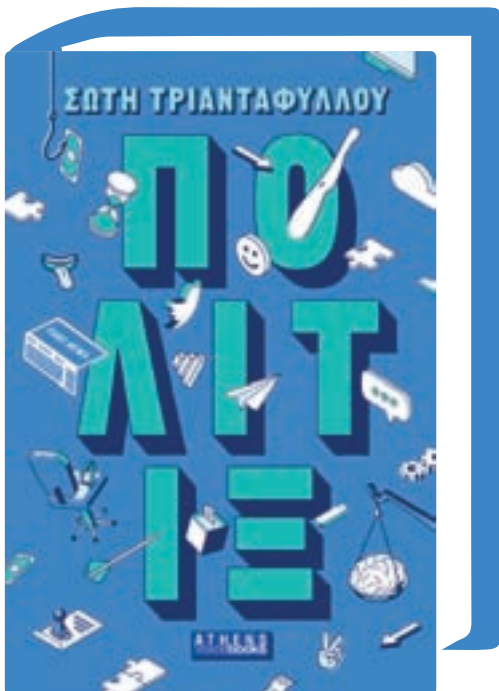
► Ο ήχος του Canterbury μοιάζει σήμερα ξεχασμένος. Σπουδαία σχήματα όπως οι Caravan ή οι Wilde Flowers στους οποίους συμμετείχε και ο Robert Wyatt, μοιάζουν να έχουν σβηστεί από τον χάρτη του rock n' roll. Να όμως που έρχονται οι **The Helicopter Of The Holy Ghost** (τι όνομα!) να μας θυμίσουν αυτό το ύφος. Μέλη των Bluetones και των Engineers μ' ένα δίσκο που έρχεται τον Αύγουστο, λέγεται «Afters» και το μοναδικό τραγούδι που έχει ήδη αποκαλυφθεί, το «Slow Down», μπορεί να παίζει στο repeat για μέρες.

► Μετά από δύο εξαιρετικά albums στην πολύ αγαπητή **Gondwana**, η Πολωνέζα **Hania Rani** παρουσιάζει τώρα από το ίδιο label, μουσική που έχει γράψει για τον κινηματογράφο και το θέατρο. Δεν παίζει στα ίσα το «Esja» ή το «Home» αλλά υπάρχουν πολύ όμορφες στιγμές κι εδώ.

P.S.: Ένα από τα πιο εμπορικά album όλων των εποχών στη Βρετανία, είναι το «Greatest Hits» των **Queen**. Λοιπόν, επανακυκλοφορεί αυτές τις μέρες σε κασέτα και διπλό βινύλιο και το θέλω!



Σώτη Τριανταφύλλου ΠΟΛΙΤΕ



Η Σώτη παρατηρεί και σχολιάζει την ελληνική και διεθνή πολιτική και κοινωνική πραγματικότητα από το τέλος του 2019 μέχρι τις αρχές του 2021

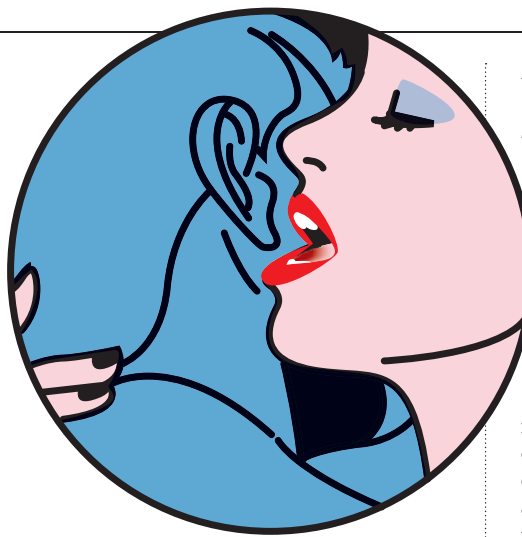
Ηλίας Ευθυμίουπουλος ΠΟΙΗΜΑΤΑ



ATHENS
voicebooks

ΕΚΔΟΣΕΙΣ ATHENS VOICE BOOKS

Κεντρική Διάθεση: Χαρ. Τρικούπη 22, 106 79 Αθήνα, 210 3617.170, εσωτ. 114, fax: 210 3617.310
www.athensvoice.gr



Μανεκέν, βλέπω καιρό τις συμβουλές που δίνεις και ήρθε και η δική μου ώρα. Έχω μια πολύ όμορφη σχέση σχεδόν ένα χρόνο,

πρώτη φορά κάνω όνειρα για μια κοινή πορεία! Συγκατοικούμε κιόλας απ' τον Νοέμβριο. Από τον Φεβρουάριο, όμως, εγώ άρχισα και έπεφτα πολύ, που ήμουν σπιτί κλεισμένη και βγήκαν στην επιφάνεια ανασφάλειες του παρελθόντος και άσχημες συμπεριφορές, που έλαβα από παλιούς συντρόφους. Και έπεφτα και έπεφτα... Υπήρχαν διαφωνίες, αλλά πάντα τα βρίσκαμε. Εγώ πριν δυο εβδομάδες έπαθα κρίση πανικού και εκείνος φοβήθηκε πασάρα πολύ, γιατί δεν έχει ξαναδεί να παθαίνουν και θεωρεί ότι την έπαθα εξαιτίας του. Μετά την κρίση πανικού, ξεκινήσαμε μια κουβέντα. Μου έλεγε ότι δεν έχει σκεφτεί να χωρίσουμε, αλλά δεν αντέχει να με βλέπει άλλο έτσι, με ήξερε για δυναμική και τώρα έχω κατεβάσει τα χέρια. Είναι και αυτός πολύ πιεσμένος απ' όλα και απλά θέλει να μείνει μόνος του λίγο. Και εγώ του έλεγα ότι είναι κρίμα να χαλάσουμε τη σχέση μας και να πετάξουμε τα όνειρά μας για κάτι που δεν φταίμε εμείς. Μάζεψε τα πράγματά του και έφυγε με κλάματα πολλά, αγκαλιές και στο τέλος, που του είπα ότι δεν θα με ξαναδεί, είπε «μην το λες αυτό, δεν τελειώνουν όλα απ' τη μια στιγμή στην άλλη». Έχουν περάσει 6 μέρες και δεν έχουμε μιλήσει. Έχει τα κλειδιά του σπιτιού μου, δεν τ' άφησε φεύγοντας. Τι να κάνω; Τι πιστεύεις;

Μίλησε κατευθείαν στην καρδιά μου η ιστορία σου. Η καραντίνα, σίγουρα, ήταν μια συνθήκη, που έφερε τεράστιες αλλαγές στον καθένα μας. Πήγε τα όνειρα όλων μας και τη ζωή μας πίσω. Ήρθαμε αντιμέτωποι με φοβίες, με κρίσεις πανικού, με κλάματα και στην τελική με τον ίδιο μας τον εαυτό. Υπήρξε αφοπλιστική ψυχία, τόση που αφουγκραστήκαμε και την παραμικρή πληγή μας. Δεν έχουν, όμως, όλοι οι άνθρωποι την ψυχική δύναμη να απλώσουν χείρα βοήθειας στα δύσκολα. Συμβαίνει. Ή μπορεί να μην την έχουν τη δεδομένη στιγμή. Ίσως ήταν καλύτερα, που πήρατε τον χρόνο σας ξεχωριστά ο ένας από τον άλλον, για να δουλέψετε ο καθένας τον εαυτό του. Κι αυτό

© JOHN HOLMES



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

χρειάζεσαι να κάνεις. Να φροντίζεις πρώτα απ' όλα εσένα. Αργότερα και όταν νιώσεις έτοιμη, μπορείς να τον πάρεις να μιλήσετε έστω και ως φίλοι ξεκάθαρα για το συμβάν που βιώσατε. Δεν ξέρω αν θα γυρίσει, δεν ξέρω αν θα θέλεις να γυρίσει, αλλά η προτεραιότητα εδώ είσαι εσύ.

Τζένη, εγώ είμαι 19 και δεν έχω προχωρήσει ακόμα σεξουαλικά. Δεν έχω μετανιώσει γι' αυτή την απόφαση, όμως, πλέον, κάθε φορά που γνωρίζω κάποιον αισθάνομαι άβολα να του πω ότι δεν έχω κάποια εμπειρία, καθώς ο ίδιος μπορεί να έχει μια εντελώς διαφορετική στάση. Νομίζω ότι αυτό πλέον έχει μεγεθυνθεί στο κεφάλι μου και αγχώνομαι πάρα πολύ κάθε φορά που πάει να γίνει και το διακόπτω. Δεν ξέρω πώς να χαλαρώσω, γιατί θέλω να συμβεί, απλά με αγχώνει αν όλα θα πάνε καλά κ.λπ.

«Θα συμβεί, όταν είναι η κατάλληλη στιγμή!» Πόσες χιλιάδες φορές το έχεις ακούσει αυτό; Θέλω, όμως, να σκεφτείς όλες εκείνες τις φορές που μπορεί να είχες την ευκαιρία να προχωρήσεις, αλλά το ένστικτό σου δεν σε άφησε, και να πεις ένα τεράστιο «μην μου και πάρω παρακάτω!». Δεν είναι ένα κουτάκι, που πρέπει να βάλεις τικ με βιασύνη. Τώρα αρχίζεις να εξερευνάς τη σεξουαλικότητά σου. Χαλάρωσε σε αυτό το μαγικό ταξίδι. Εμπιστεύσου μόνο προσωπικότητες που σε εμπνέουν με τη στάση ζωής τους. Η συζήτηση με τη μαμά σου, επίσης, μπορεί να σε εκπλήξει ευχάριστα. Και να είσαι σίγουρη πως σύντομα θα βρεις αυτό τον ωραίο τύπο, με τον οποίο θα νιώσεις ασφάλεια να προχωρήσεις, χωρίς μυστικά και χωρίς άγχος.

ΜΙΛΑ ΜΟΥ
ΒΡΩΜΙΚΑ
-Reloaded-
Της ΤΖΕΝΗΣ
ΜΕΛΙΤΑ

Είμαστε μαζί 1μση χρόνο περίπου, συναισθηματικά όλα

τέλεια, περνάμε πολύ ωραία, υπάρχει κατανόηση, εμπιστοσύνη, όλα! Απλά, εγώ μερικές φορές είμαι πολύ κτητική, μάλλον παραπάνω από το κανονικό. Πάνω τον εαυτό μου πολλές φορές να ζηλεύει, να κάνει σενάρια επιστημονικής φαντασίας, χωρίς να μου έχει δώσει ποτέ δικαίωμα.

Είναι πολύ σημαντικό, που αναγνωρίζεις εσύ η ίδια τι δεν σε εξυπηρετεί στη ζωή σου. Άρα, το πρώτο μεγάλο βήμα έχει γίνει, φίλη μου! Συγχαρητήρια! Ξέρεις πόσος κόσμος λειτουργεί σε έναν αυτόματο πιλότο και δεν παρατηρεί πώς λειτουργεί στη σχέση του, στη δουλειά του, στην καθημερινότητά του. Κάθε φορά, που αρχίζεις τα σενάρια, θέλω να προσπαθείς να καθυστεράσεις τον εαυτό σου. Ψάξε τι πραγματικά σε κάνεις να νιώθεις ανασφάλεια εκείνη τη στιγμή. Λίγο-λίγο τη φορά θα φτάσεις στο μεδούλι. Όλοι έχουμε τα δυνατά και τα αδύνατά μας σημεία. Το θέμα είναι να δουλεύουμε για να τονώσουμε όσα μας αρέσουν και εκείνα που μας δυσκολεύουν, αφού τα αγκαλιάσουμε και τα αποδεχτούμε, να δούμε πώς μπορούμε μέρα με τη μέρα να τα ρυθμίζουμε προς όφελός μας.

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

Μικρές
αγγελίες

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

Σε γνωρίζω...

Αβαντάζ, 29χρονη Στέλεχος Ναυτιλιακής Εταιρίας, εντυπωσιακής εμφάνισης, απόφοιτος τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πειραιά, με μεταπτυχιακή διατριβή, οικονομικά ανεξάρτητη, με υψηλό μηνιαίο εισόδημα, Ι.Χ., επιθυμεί γνωριμία γάμου. «Πάππας», Ομήρου 38, Κολωνάκι, 210 3620.147, www.pappas.gr

ΚΡΙΟΣ

(20 Μαρτίου - 19 Απριλίου)

Η Ηλιακή έκλειψη που σχηματίζεται στο ζώδιο των Διδύμων την Πέμπτη, η τελευταία για το φετινό καλοκαίρι που θα επηρεάσει κυρίως το τέλος του 2ου και τις αρχές του 3ου δεκαημέρου δεν είναι αρνητική προς το δικό σου ζώδιο, ωστόσο μπορεί να φέρει ξανά ζητήματα από το παρελθόν που αφορούν σχέσεις με συγγενείς, αδέρφια, φίλους και γενικά κοντινά σου άτομα, με την επικοινωνία να μη διευκολύνει ιδιαίτερα την κατάσταση λόγω και της παρουσίας του ανάδρομου Ερμή. Ακόμη, όσοι δίνουν Πανελλήνιες θα πρέπει να είναι πιο «σχολαστικοί» με το γραπτό τους, τσεκάροντας ότι έχουν κατανοήσει πλήρως το θέμα προτού αρχίσουν να γράφουν. Η ενέργειά σου παίρνει ένα μεγάλο boost από την Παρασκευή που ο κυβερνήτης σου Άρης αφίνει τον «ιδιοσυγκρασιακό» Καρκίνο και περνά στον «φλογερό» Λέοντα. Η ερωτική σου ζωή αναμένεται «καυτή» αυτό το καλοκαίρι, καθώς μπαίνει με δυναμισμό στο παιχνίδι του φλερτ αλλά απολαμβάνεις και περισσότερο τον έρωτα με τον σύντροφό σου, ενώ δεν αποκλείονται και ευχάριστες εκπλήξεις σε θέματα απόκτησης παιδιών καθώς η γονιμότητά σου θα είναι «στα φόρτε» της.

ΤΑΥΡΟΣ

(20 Απριλίου - 19 Μαΐου)

Άλλη μια έκλειψη που αφορά τον τομέα των οικονομικών σου πραγματοποιείται αυτή την εβδομάδα, επηρεάζοντας κυρίως τους γεννημένους στο τέλος του 2ου και στις αρχές του 3ου δεκαημέρου. Πρόκειται για μια Ηλιακή έκλειψη στους Διδύμους που θα δημιουργήσει μεγαλύτερη ανασφάλεια σε αυτό το κομμάτι, ωθώντας σε ενδεχομένως και σε σπασμωδικές κινήσεις «για να καλύψεις τα σπασμένα». Ωστόσο θα ήταν φρόνιμο να αποφύγεις κάτι τέτοιο και να κρατήσεις καλύτερα στάση αναμονής σε καινούργιες προτάσεις ή συμφωνίες που πιθανά θα προκύψουν το επόμενο διάστημα και φαίνονται υπέρ το δέον δελεαστικές, μιας και ο Ποσειδώνας, που συμμετέχει στην έκλειψη, μπορεί να δημιουργήσει έδαφος για εξαπάτηση. Για τον ίδιο λόγο χρειάζεται προσοχή και λεπτομερές τσεκάρημα σε κάρτες, δοσοληψίες, ηλεκτρονικές συναλλαγές και αδικαιολόγητα υψηλούς λογαριασμούς. Η παρουσία του Άρη από την Παρασκευή στο ζώδιο του Λέοντα για τον επόμενο ενάμισι μήνα περίπου είναι μια συνθήκη μεγαλύτερης πίεσης και άγχους σε ψυχολογικό και σε πρακτικό επίπεδο στον χώρο της οικογένειας και των επαγγελματικών.

ΔΙΑΥΜΟΙ

(20 Μαΐου - 20 Ιουνίου)

Οι προβολείς στέφονται πάνω σου αυτή την εβδομάδα, Δίδυμε, με τη Δακτυλιοειδή Ηλιακή έκλειψη στην 19η μοίρα του ζωδίου σου την Πέμπτη. Η δυναμική της είναι τέτοια που μπορεί να φέρει κομβικές αλλαγές στη ζωή σου, ανοίγοντας προοπτικές αλλά και μεταβάλλοντας το περιβάλλον στα επαγγελματικά, στις προσωπικές σου σχέσεις και σε ζητήματα εξωτερικής εμφάνισης. Επειδή ωστόσο πραγματοποιείται στη διάρκεια του ανάδρομου Ερμή στο ζώδιό σου, παίζουν δύο ακόμα τινά: οι αλλαγές αυτές μπορεί να καθυστερήσουν να εκδηλωθούν και να λάβουν χώρα μέσα στο επόμενο εξάμηνο (για κάποιους βέβαια πιο attuned ενεργειακά ίσως έχουν ήδη ξεκινήσει) ή μπορεί να αφορούν και θέματα του παρελθόντος που με κάποιο τρόπο έρχονται ξανά στην επιφάνεια, επηρεάζοντας τις εξελίξεις, αποτελώντας τη βάση για τη «μετάβαση» στο επόμενο στάδιο. Η όλη διαδικασία θα σε φέρει σε επαφή με τη «ρίζα» των βαθύτερων αναγκών και επιθυμιών σου, μεταμορφώνοντάς σε εκ βαθέων. Πρόκειται για ένα ολικό νέο ξεκίνημα που «θα σε σπρώξει μπροστά». Η παρουσία του Άρη στον Λέοντα από την Παρασκευή αυξάνει την εξωστρέφειά σου και σε «προμοτάρει» επικοινωνιακά.

ΚΑΡΚΙΝΟΣ

(21 Ιουνίου - 21 Ιουλίου)

«Αποτοξινωτικό» χαρακτήρα έχει η Ηλιακή έκλειψη στις 10/6 στο ζώδιο των Διδύμων που θα επηρεάσει πρωτίστως όσους ανήκουν στο τέλος του 2ου και στις αρχές του 3ου δεκαημέρου. Φαίνεται πως έχει διαμορφωθεί μια κατάσταση παρασκηνίου στα προσωπικά ή στα εργασιακά σου, συν τω χρόνω όμως θα χρειαστεί να πάρεις αποφάσεις. Ίσως πάλι νιώθεις ψυχολογική πίεση από θέματα του παρελθόντος που δημιουργούν ακόμα ανασφάλεια, παρασύροντάς σε σε ένα «τρενάκι» αρνητικών σκέψεων και υποθέσεων που δεν σε ωφελούν. Αντίθετα, αξιοποίησε την ενέργεια που εκλύεται από την έκλειψη για να αποβάλεις από τη ζωή σου οτιδήποτε καταπιεστικό και ζημιογόνο για την ψυχή και το σώμα σου, γεμίζοντας «το κενό» με μελλοντικά σχέδια και πλάνα που «σε βγάζουν μπροστά». Η υγεία σου χρειάζεται προσοχή αυτές τις μέρες και θα πρέπει να βρίσκει χρόνο για να ξεκουράζεσαι επαρκώς. Βοηθητικά ως προς αυτό θα λειτουργήσει η μετακίνηση του Άρη από το ζώδιό σου, που «σε έτρεξε» το τελευταίο διάστημα, στον Λέοντα (11/6). Οι ρυθμοί «πέφτουν» και επικεντρώνεσαι στους οικονομικούς σου στόχους, θέλοντας να διεκδικήσεις το καλύτερο για τον εαυτό σου.

ΛΕΩΝ

(22 Ιουλίου - 22 Αυγούστου)

Η Ηλιακή έκλειψη - Νέα Σελήνη που πραγματοποιείται στο ζώδιο των Διδύμων την Πέμπτη μπορεί να δρομολογήσει αλλαγές και εξελίξεις σχετικά με τους επαγγελματικούς σου στόχους, επηρεάζοντας κυρίως το τέλος του 2ου και τις αρχές του 3ου δεκαημέρου. Ενεξεργάζεσαι πιθανώς πλάνα για συνεργασίες και ομαδικά πρότζεκτ με like-minded άτομα και ίσως μάλιστα σε προσεγγίσουν άνθρωποι με τους οποίους είχατε δουλέψει ξανά στο παρελθόν. Ωστόσο θα επικρατεί ένα θολό τοπίο γύρω σου λόγω και της συμμετοχής του Ποσειδώνα με τετράγωνο στην έκλειψη, που δεν ευνοεί τις γρήγορες αποφάσεις και τα άμεσα ξεκινήματα, ενώ μπορεί να οδηγήσει ενδεχομένως και σε αυταπάτες. Από την άλλη, μια φίλια μπορεί να σου ανοίξει σημαντικές πόρτες επαγγελματικά, θα πρέπει όμως παράλληλα να αποφύγεις να μπλέξεις love and friendship together. Την Παρασκευή ο Άρης περνά στο ζώδιό σου «φουλάροντάς» σε ενεργειακά, βάζοντάς σε ξανά δυνατά «στο παιχνίδι». Ο ενθουσιασμός επιστρέφει και η αποφασιστικότητα να κυνηγήσεις τα όνειρά σου αλλά και το πρόσωπο που σε ενδιαφέρει ερωτικά σε κάνει ριψοκίνδυνο, δημιουργώντας και σκηνικά σύγκρουσης όταν τα πράγματα δεν πηγαίνουν τόσο γρήγορα όσο θα ήθελες.

ΠΑΡΘΕΝΟΣ

(23 Αυγούστου - 21 Σεπτεμβρίου)

Σημαντική η εβδομάδα που ξεκινά, φίλε Παρθένε, καθώς φιλοξενεί την Ηλιακή έκλειψη, τη δεύτερη και τελευταία έκλειψη του φετινού καλοκαιριού, στο ζώδιο των Διδύμων (10/6), που θα επηρεάσει κυρίως όσους έχουν γενέθλια στο τέλος του 2ου και στις αρχές του 3ου δεκαημέρου. Ο τομέας της καριέρας σου είναι prone για ριζικές αλλαγές και σημαντικές εξελίξεις, που όμως μπορεί να καθυστερήσουν ακόμα και μέχρι το φθινόπωρο, μιας και η επιρροή της δεν αφορά μόνο το άμεσο μέλλον. Βλέπεις, ο κυβερνήτης σου Ερμής, που είναι ανάδρομος, κάνει σύνοδο με τα Φώτα. Έτσι νέες προτάσεις που έρχονται μπορεί να τροποποιηθούν στη συνέχεια ή να σε βάλουν σε μια διαδικασία να διαλέξεις μεταξύ μιας ήδη δοκιμασμένης πορείας και ενός καινούργιου εγχειρήματος, που ενέχει όμως μεγαλύτερη αβεβαιότητα. Ίσως πάλι βρίσκεσαι ήδη σε συζητήσεις, ωστόσο δώσε χρόνο στα πράγματα και εστίασε στην πραγματικότητα γιατί μπορεί να παρασυρθείς σε επιπολαιότητες εξαιτίας και της συμμετοχής του Ποσειδώνα σε αυτό το φεγγάρι. Η είσοδος του Άρη στον Λέοντα, την Παρασκευή, σε

καλεί να κάνεις την υγεία σου προτεραιότητα, περιορίζοντας καταστάσεις που σε στρεσάρουν.

ΖΥΓΟΣ

(22 Σεπτεμβρίου - 22 Οκτωβρίου)

Με την Ηλιακή έκλειψη που σχηματίζεται την Πέμπτη στο ζώδιο των Διδύμων, επηρεάζοντας κυρίως το τέλος του 2ου και τις αρχές του 3ου δεκαημέρου, μπαίνεις σε μια διαδικασία να σχεδιάσεις ξανά το μέλλον σου αναφορικά με τα επαγγελματικά, τα ζητήματα ανώτατων σπουδών αλλά και του εξωτερικού, προχωρώντας και σε αλλαγές που θα βελτιώσουν τις προοπτικές σου το επόμενο διάστημα. Ωστόσο, τόσο η συμμετοχή του ανάδρομου Ερμή όσο και αυτή του Ποσειδώνα στην έκλειψη, δημιουργεί μια σύγχυση στην ατμόσφαιρα και ένα «αίσθημα αναποφασιστικότητας» που σε αποσυντονίζει, καθυστερώντας παράλληλα τις εξελίξεις. Ο κίνδυνος της παραπληροφόρησης και του επικοινωνιακού «μπλεξίματος» στην καθημερινότητα χρειάζεται να ληφθεί επίσης υπόψιν σχετικά με αποφάσεις που θα παρθούν. Όσα παιδιά δίνουν εξετάσεις θα πρέπει να είναι συγκεντρωμένα και να προσέξουν τυχόν λεπτομέρειες, όπως υποερωτήσεις και σχόλια που μπορεί να τους ξεφυγούν, καθώς και να μην βιαστούν να παραδώσουν την κόλλα τους πριν τη διπλοτσεκάρουν για λάθη απροσεξίας. Την Παρασκευή ο Άρης περνάει στον Λέοντα, δίνοντας ευκαιρίες για νέες γνωριμίες στην προσωπική σου ζωή.

ΣΚΟΡΠΙΟΣ

(23 Οκτωβρίου - 21 Νοεμβρίου)

Ο συναισθηματικός σου κόσμος θα βρίσκεται σε «αναβρασμό» με την Ηλιακή έκλειψη στους Διδύμους αυτή την εβδομάδα, που θα επηρεάσει ιδιαίτερα τους γεννημένους του τέλους του 2ου και των αρχών του 3ου δεκαημέρου. Φοβίες, ανασφάλειες και άγχη σχετικά με προσωπικά και οικονομικά ζητήματα δημιουργούν πίεση και αποδιοργάνωση εντός σου, την οποία όμως θα πρέπει να διαχειριστείς, κάνοντας τώρα τη «σούμα» που θα σε οδηγήσει ενδεχομένως και στο τέλος αδιεξόδων καταστάσεων που έχουν ολοκληρώσει τον κύκλο τους. Αυτές ίσως σχετίζονται και με θέματα του παρελθόντος που επανέρχονται για να κλείσουν πια με οριστικό τρόπο. Ίσως αυτό βέβαια δεν γίνει και τόσο άμεσα λόγω και της φαινομενικά ανάδρομης πορείας του Ερμή που μπορεί να κρατήσει λίγο ακόμη τα γεγονότα στο on/off, βγάζοντας και μια τάση για ψυχαναγκαστικές συμπεριφορές που θα πρέπει να καταπολεμήσεις. Οικονομικές εκκρεμότητες που σχετίζονται με δάνεια, τράπεζες, αποζημιώσεις, κληρονομικά κ.λπ. δικά σου ή του συντρόφου σου θα σε απασχολήσουν επίσης με αυτό το φεγγάρι, «υποχρεώνοντάς» σε να βρεις λύσεις. Την Παρασκευή ο Άρης εισέρχεται στον Λέοντα, αυξάνοντας τη φιλοδοξία σου αλλά και τις υποχρεώσεις σου.

ΤΟΞΟΤΗΣ

(22 Νοεμβρίου - 20 Δεκεμβρίου)

Αυτή την εβδομάδα υποδέχεται τη δεύτερη και τελευταία γι' αυτό το καλοκαίρι έκλειψη στον άξονά σου στις 10/6. Πρόκειται για μια Ηλιακή έκλειψη στους Διδύμους που δίνει έμφαση στο κομμάτι του γάμου, των σχέσεων και των συνεργασιών σου, προμηνύοντας σημαντικές αλλαγές. Μια σχέση αλλάζει στάτους περνώντας στο επόμενο στάδιο, μια άλλη ολοκληρώνει τον κύκλο της κάνοντας χώρο για το καινούργιο στη ζωή σου, ένα άτομο από το παρελθόν που επιστρέφει αλλάζει τις ισορροπίες προκαλώντας ισχυρές «δονήσεις» στα προσωπικά σου, μια συνεργασία σε βάζει σε διλήμματα κ.λπ. Πάντως φαίνεται πως το παρελθόν θα παίξει τον ρόλο του στα πράγματα, μέσω καταστάσεων που βγαίνουν στην επιφάνεια και μέσω συνειδητοποιήσεων και διαπιστώσεων για πράγματα που συνέβαιναν και ως τώρα αγνοούσες, όπως π.χ. μια εξαπάτηση ή μια απιστία. Λόγω όμως της ανάδρομης πορείας του Ερμή αλλά και της συμμετοχής του Ποσειδώνα που μπορεί να λειτουργήσει αποσταθεροποιητικά, καλύτερα να περιμένεις μέχρι τις 21/6 για να πάρεις αποφάσεις, ενώ τα αποτελέσματα μπορεί να φανούν ακόμα και μέσα στο επόμενο εξάμηνο. Στις 11/6 ο

Άρης περνάει στον Λέοντα αυξάνοντας την όρεξή σου για ταξίδια και νέες γνώσεις, βοηθώντας και όσα Τοξοτάκια δίνουν Πανελλήνιες.

ΑΙΓΟΚΕΡΩΣ

(21 Δεκεμβρίου - 19 Ιανουαρίου)

Focus στην υγεία και στην εργασία σου κάνει η Δακτυλιοειδής Ηλιακή έκλειψη - Νέα Σελήνη στο ζώδιο των Διδύμων την Πέμπτη. Μια αλλαγή στην υπάρχουσα κατάσταση στη δουλειά, όπως ένα διαφορετικό ωράριο, ένα καινούργιο πόστο, περισσότερες αρμοδιότητες, ή αντίθετα λόγω της αποχώρησης ενός «συνεργάτη κλειδί», είναι μερικά από τα σενάρια που παίζουν με αυτό το φεγγάρι. Η καθημερινότητά σου είναι επιβαρυσμένη και λόγω της ανάδρομης πορείας του Ερμή που φέρνει αρκετό τρέξιμο, ενώ και η συμμετοχή του Ποσειδώνα δημιουργεί συνθήκες σύγχυσης, αποσυντονίζοντάς σε αναφορικά με τη στόχευσή σου. Λόγω όλων αυτών, η υιοθέτηση ενός πιο λειτουργικού daily προγράμματος και ενός πιο υγιεινού τρόπου ζωής που θα σε στηρίζει, λειτουργώντας εξισορροπιστικά, κρίνεται μονόδρομος για να μην «κλατάρεις». Είσαι άνθρωπος με γερή κράση από τη φύση σου, υπάρχουν όμως και όρια στο πόσο «αντέχεις» να εξαντλείς τον εαυτό σου. Μια «ανάσα» βέβαια θα την πάρεις με την έξοδο του Άρη από τον Καρκίνο την Παρασκευή, που σε ζόρισε το προηγούμενο διάστημα. Η νέα θέση του στον Λέοντα «φρουντώνει» το σεξουαλικό πάθος, αυξάνοντας τη λίμπιντο και τις «ερωτικές συγκινήσεις» μέσα στο καλοκαιράκι.

ΥΔΡΟΧΟΟΣ

(20 Ιανουαρίου - 17 Φεβρουαρίου)

Τα προσωπικά σου, τα δημιουργικά σχέδια αλλά και θέματα που αφορούν τα παιδιά επηρεάζει η Ηλιακή έκλειψη στους Διδύμους (10/6). Η ερωτική σου ζωή μπορεί να αναγεννηθεί μέσω μιας καινούργιας γνωριμίας που θα σε ενθουσιάσει, ενώ ενδέχεται αυτή η συνάντηση να έχει και «καρμική χροιά». Υπάρχει όμως ένα «πέπλο ασάφειας» στην ατμόσφαιρα που δεν σε αφήνει να δεις καθαρά τις προθέσεις του απέναντί σου, με την εξιδανίκευση και το «παράμυθιασμα» να οδηγούν ορισμένους σε παροδικές απογοιτεύσεις. Το παρελθόν πάλι μπορεί να επιστρέψει ξαφνικά, φέρνοντας «ημιτελείς καταστάσεις» ξανά στο προσκήνιο, με δυναμική εξέλιξης ή αντίθετα οριστικού «ξεनेρώματος». Αν βρίσκεσαι σε μια σταθερή σχέση ίσως υπάρξουν ξεκαθαρίσματα, καλύτερα όμως να μην αντιδράσεις βιαστικά αλλά να περιμένεις ως τις 21/6, που ο Ερμής θα γυρίσει σε ορθή πορεία, για να πάρεις αποφάσεις. Άλλοι πάλι θα κάνουν πλάνα για να πάνε τη σχέση τους στο επόμενο στάδιο ή για να δημιουργήσουν οικογένεια. Στις 11/6 ο Άρης θα περάσει απέναντί σου στον Λέοντα, αυξάνοντας τις συναναστροφές σου σε κοινωνικό επίπεδο, ευνοώντας τις πρωτοβουλίες σε επαγγελματικές συνεργασίες.

ΙΧΘΥΕΣ

(18 Φεβρουαρίου - 19 Μαρτίου)

Η Ηλιακή έκλειψη της Πέμπτης στο ζώδιο των Διδύμων επηρεάζει καίρια τους τομείς του σπιτιού και της οικογένειας. Κληρονομικά, ζητήματα ακίνητης περιουσίας και θέματα στην οικογένεια θα σε απασχολήσουν περισσότερο. Μια αλλαγή κατοικίας λόγω έκτακτων συνθηκών, όπως π.χ. λόγω της έλευσης ενός νέου μέλους στην οικογένεια που δημιουργεί την ανάγκη για μεγαλύτερο χώρο, μια μετακόμιση στο εξωτερικό για σπουδές ή εξαιτίας επαγγελματικών υποχρεώσεων το επόμενο διάστημα, δεν μπορεί να αποκλειστεί. Ίσως πάλι προχωρήσεις στην αγορά ενός νέου σπιτιού ή στην πώληση ενός ακινήτου. Από την άλλη, μπορεί η οικογένεια να αποτελέσει εστία έντασης και αναστάτωσης με ζητήματα που «σκάνε» και αφορούν μέλη της. Η σύγχυση και η «συναισθηματική υπερένταση» θα είναι εμφανείς αυτές τις μέρες λόγω και της συμμετοχής του Ποσειδώνα στην έκλειψη. Η είσοδος του Άρη στον Λέοντα την Παρασκευή αυξάνει τις ευθύνες στα εργασιακά, καθώς και το τρέξιμο στην καθημερινότητα, ωθώντας σε να υιοθετήσεις αποτελεσματικούς τρόπους καταπολέμησης του άγχους σου. **A**

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

ΕΘΝΙΚΗ
Η ΠΡΩΤΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ

Auto
[*protect*]

Προστασία και Ασφάλεια σε κάθε σας μετακίνηση!

Με το πρόγραμμα ολοκληρωμένων καλύψεων **Auto Protect** της Εθνικής Ασφαλιστικής για το όχημά σας. Για να είστε πάντα ασφαλείς!

Επιλέξτε τώρα ένα από τα 3 πακέτα ασφάλισης οχήματος **Auto Protect** της Εθνικής Ασφαλιστικής και επωφεληθείτε από τον ανταγωνιστικό συνδυασμό καλύψεων και τιμής. Με τη σωστή ασφάλεια του οχήματός σας, εσείς και οι αγαπημένοι σας είστε πάντα ασφαλείς!



+30 2130318189 / 18189 / www.ethniki-asfalistiki.gr



facebook.com/ethnikiasfalistiki



COSMOTE Business

Προγράμματα COSMOTE Business Double Play με τη νέα υπηρεσία Internet Backup.

Εσείς φροντίζετε για όλα στην επιχείρησή σας.

Για το Internet, φροντίζουμε εμείς.

Τώρα με τα προγράμματα **COSMOTE Business Double Play** απολαμβάνεις τη νέα υπηρεσία **Internet Backup** για να έχεις Internet χωρίς διακοπές, ό,τι κι αν συμβεί, και με υψηλές ταχύτητες έως **200Mbps!**

Μάθε περισσότερα στο cosmote.gr



COSMOTE

Ένας κόσμος, καλύτερος για όλους.