

**ATHENS** voice

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

# Αυτό voice

30  
σελ.

Επιμέλεια: Θωμάς Κ. Ευθυρίου

**ΜΕΤΡΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ**

Αποκλειστικές εικόνες  
Του Δημήτρη Αθανασιάδη





# Το Ζαχαροπλαστείο μας

## Μαγικό Χριστουγεννιάτικο τραπέζι!

Στόλισε φέτος το Χριστουγεννιάτικο τραπέζι με παραδοσιακά και αγαπημένα γλυκά από το ζαχαροπλαστείο μας. Γλυκά που αγαπήσαμε και μας χαρίζουν χαρά και ευχάριστες αναμνήσεις σε Lidl τιμές.

Confiserie  
*Firenze*



Βρείτε τα  
στο ζαχαροπλαστείο μας



Confiserie Firenze  
**Κοκ / Πάστα αμυγδάλου /  
Πάστα σοκολάτας**

Κάθε συσκ. 150 g

**1,99€**

1 Kg = 3,27€

**Rainforest Alliance**



Όλα τα προϊόντα με σοκολάτα έχουν πιστοποίηση Rainforest Alliance, καθώς πληρούν περιβαλλοντικά και κοινωνικά κριτήρια (βελτίωση των καλλιεργειών, συνθηκών εργασίας κ.ά.).

ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ  
ΓΙΑ ΕΝΑ  
ΚΑΛΥΤΕΡΟ  
ΑΥΡΙΟ





# Info-diet

Της ΣΤΑΥΡΟΥΛΑΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΑΚΗ



## ΜΕΤΡΟ: ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΩΡΑΡΙΟΥ

Στις γραμμές 2 και 3 έως τις 02:00 τις Παρασκευές και τα Σάββατα. Γιατί η Αθήνα, ό,τι και να γίνει, θα βγαίνει τη νύχτα.

## ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΟΥΡΕΝΤΖΗΣ

Δεν είναι άλλος ένας. Είναι ο άλλος!

## ΟΙ ΑΥΤΟΜΑΤΟΙ ΠΩΛΗΤΕΣ ΓΑΛΑΚΤΟΣ ΕΠΙΣΤΡΕΦΟΥΝ

Με την ονομασία ΘΕΣΓάλα, οι πρωτοποριακοί αυτόματοι πωλητές με το ολόφρεσκο γάλα όλο το 24ωρο επιστρέφουν. Αναμένουμε με το μπουκαλάκι μας στο χέρι.

## CHRISTMAS CREEP

Το παρατηρήσατε; Κάθε χρόνο ξεκινάμε (κοινά και καταστήματα) τα Χριστούγεννα όλο και νωρίτερα. Μόνο ο Δήμος Αθηναίων βρίσκεται ακόμα στα μπαλκόνια για το ΠΑΣΟΚ.

## ΤΟ TWEET ΤΗΣ ΕΒΔΟΜΑΔΑΣ

«Ντετέκτιβ για χαμένα μωρά: Ηρακλής Μπιμπερό»

## ΑΚΟΥΣΤΗΚΕ

«Δεν ήταν σεισμός αυτός στη Θεσσαλονίκη. Ήταν το μετρό στην πρώτη του διαδρομή.»



## ΠΟΣΑ ΧΕΙΜΩΝΙΑΤΙΚΑ ΘΑ ΧΡΕΙΑΣΤΕΙΣ ΑΠΟ ΑΥΤΑ ΠΟΥ ΚΑΤΕΒΑΖΕΙΣ;

Περίπου 15 εκατομμύρια τόνοι υφασμάτων σε Αμερική και Ευρώπη καταλήγουν στα σκουπίδια κάθε χρόνο. Κάθε Ευρωπαίος πολίτης αποσύρει από την ντουλάπα του περίπου 15 κιλά ρουχιισμού ετησίως. Κάθε δευτερόλεπτο, υφάσματα που αντιστοιχούν στο φορτίο ενός απορριμματοφόρου οδηγούνται στους χώρους υγειονομικής ταφής ή καίγονται. Καλό μας χειμώνα.

## ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΥΓΗ ΣΤΗ ΔΥΣΗ

Σκέφτομαι όλους αυτούς τους ρομαντικούς αριστερούς που κάποτε βάφτιζαν τα κορίτσια τους Αυγή...

## Η ΕΦΗ ΘΩΔΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΖΕΙ ΦΑΝΑΤΙΚΑ ΝΤΟΝΑΛΝΤ ΤΡΑΜΠ

«Την αλήθεια έλεγα και τότε, την αλήθεια λέω και τώρα: Είμαι καλεσμένη να τραγουδήσω για τον Τραμπ στον Λευκό Οίκο στα μέσα Απριλίου». Η καμμένη, τρελάθηκε από τη χαρά της.

## ΑΙΩΝΙΟΙ ΦΟΙΤΗΤΕΣ

Περίπου 300 χιλιάδες περιπτώσεις, που πρόκειται να διαγραφούν, δήλωσε ο υπουργός Παιδείας, Κυριάκος Πιερρακάκης.

## ΟΙ ΝΕΟΙ ΠΛΟΥΣΙΟΙ

Εγκαταλείπουν, λέει, τις κλασικές επενδύσεις (σε ακίνητα, σε μετοχές) και στρέφουν την προσοχή τους σε... «επενδύσεις πάθους»(!) (Έργα τέχνης, γιοτ, πολυτελή αυτοκίνητα, συλλογές κρασιών)

## ΠΑΝΤΟΦΛΕΣ CROCS

Πάρτε τις από μπροστά μου.



# Σε βλέπω!

Της ΛΕΝΑΣ ΔΙΒΑΝΗ



## Σε βλέπω ακαταμάχητο στα ροζ

Σε βλέπω μέσα σε πολύ κόσμο, να κρατάς ένα πανέμορφο μωρό στην αγκαλιά. Μπερδεύτηκα. Μοιάζεις ιερέας: μαλλί μακρύ σε κοτσάκι, γενειάδα, σταυρός τεράστιος κρέμεται στο στήθος. Αλλά δεν μοιάζεις με ιερέα: φοράς ροζ ράσα, γελάς δυνατά, ακτινοβολείς κέφι από την κορφή ως τα πόδια, χορεύεις. Δεν άντεξα, σε ρώτησα:

–Γιατί φοράτε ροζ ράσο;

–Δεν μας είχατε βαρεθεί με τα μαύρα; μου απάντησες με αφοπλιστικό χαμόγελο.

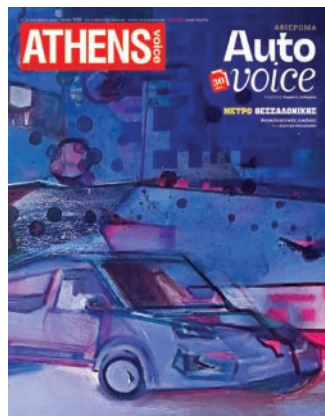
–Εγώ προσωπικά εντελώς! σου εξομολογήθηκα.

–Ε, γι' αυτό είπα να βάλω το ροζ, συνέχισες να παίζεις εσύ. Μετά σήκωσες το μωρό ψηλά και πρόσθεσες: Βαφτίζω την εγγονή μου!

Να τη χαιρεσαι και να σε χαιρεται, κεχαριτωμένη πάτερ. Κι εγώ θα χαιρόμουν, αν ο παππούς μου δεν κώλωνε να εμφανιστεί για μένα pretty in pink...

## ΤΟ ΕΞΩΦΥΛΛΟ ΜΑΣ

Αυτή την εβδομάδα το σχεδιάζει η **Αλεξάνδρα Μαράττ**. Γεννήθηκε στη Θεσσαλονίκη και σπούδασε στο Πανεπιστήμιο Εφαρμοσμένων Τεχνών Βιέννης, με καθηγητή τον Ch. Ludwig Attersee (1994-2000). Έχει συμμετάσχει σε περισσότερες από 30 ατομικές και 120 ομαδικές εκθέσεις στην Ελλάδα και στο εξωτερικό, καθώς και σε σημαντικά πρότζεκτ σε μουσεία, γκαλερί, Μπιενάλε, art fairs & art residencies. Ζωγραφίζει με ακρυλικά και σπρέι τα τελευταία χρόνια, διαμορφώνει εγκαταστάσεις εσωτερικών και εξωτερικών χώρων, δημιουργεί εικαστικά αντικείμενα, ψηφιακές εκτυπώσεις, επιμελείται εξώφυλλα βιβλίων και τη διακόσμηση βιτρίνας. Τα έργα της –ζωγραφική και κατασκευές– χαρακτηρίζονται από μια φουτουριστική, science-fiction ατμόσφαιρα. Η καλλιτέχνης ζει κι εργάζεται στη Θεσσαλονίκη και τη Βιέννη. Η ατομική της έκθεση, με τίτλο «Terra cognita», παρουσιάζεται από τις 14 έως τις 30 Νοεμβρίου 2024 στην Αίθουσα Τέχνης «αγκάθι – καρτάλος».



# Athens Voices

Του ΓΙΑΝΝΗ ΝΕΝΕ  
panikoval500@gmail.com

## Λόγια που ακούστηκαν δημοσίως στην Αθήνα



«Όρθια ανέπνεα. Ξαπλωτή δεν ανέπνεα. Όρθια πάλι ανέπνεα. Νόμιζα θα πεθάνω. “Όλα στο μυαλό σου είναι”, μου είπε ο γιατρός».

(Παρέα 65άρες σε café, Κολωνάκι, Τρίτη πρωί)

Οι ίδιες 65άρες:

«Παίρνει τηλέφωνο τον γιατρό και του λέει: “Γιατρέ, έχω πάθει κρίση πανικού, δεν μπορώ να αναπνεύσω. Είμαι στον καναπέ, φοβάμαι μην πέσω, ευτυχώς έχω μεγάλο καναπέ”. Της λέει: “Μείνε στον καναπέ, θα σου περάσει. Και της το κλείνει”».

## ΛΕΥΤΕΡΙΑ ΣΤΙΣ ΣΚΛΑΒΕΣ ΕΦΗΒΕΙΕΣ

(Σε τοίχο της Ζωοδόχου Πηγής, Δευτέρα πρωί)

«Με πήρε χτες ο Γιώργος... Τι “ποιος Γιώργος”. Ο μαλάκας, παιδί μου... Ο καράφλας, ρε συ».

(Γυναίκα με κινητό. Πλατεία Μοναστηράκι, Τρίτη βράδυ)

–Αυτός με τον άσπρο κώλο είναι ο Γιώργος;

–Δεν ξέρω, κάτσε να γυρίσει και θα σου πω. Ααα, αυτός είναι.

(Πλαζ γυμναστών, Βουλιαγμένη, Κυριακή μεσημέρι, Νοέμβριος)

–Μπορείτε να μου βάλετε λίγο λάδι στην πλάτη γιατί καίγομαι;

–Α, δεν μπορώ τα λάδια, με πιάνει φαγούρα μετά.

–Σε πιάνει φαγούρα, αλλά πριν έβαλες τον μισό Χόντο επάνω σου.

(Πλαζ γυμναστών, Βουλιαγμένη, Κυριακή μεσημέρι, Νοέμβριος)





# Μήπως είσαι... νευροδιαφορετικός;

Η αλήθεια για την αύξηση των διαγνώσεων αυτισμού και ΔΕΠ-Υ: επιδημία ή αποδοχή της νευροδιαφορετικότητας;

Της ΣΤΕΛΛΑΣ ΤΣΕΡΜΕΝΤΣΕΛΗ

**Πριν από 40 χρόνια, οι ειδικοί θεωρούσαν ότι 4 στους 10.000 ανθρώπους έχουν αυτισμό. Μέσα σε μόλις δύο δεκαετίες, ο αριθμός αυτός εκτοξεύτηκε κατά 787%, φτάνοντας σήμερα στο 1 παιδί στα 36.**

Στην Ελλάδα, η μοναδική επιδημιολογική μελέτη, που πραγματοποιήθηκε από τη Μονάδα Αναπτυξιακής Παιδιατρικής της Β' Παιδιατρικής Κλινικής του ΕΚΠΑ, αναφέρει 1 στα 100 παιδιά της χώρας μας στο φάσμα του αυτισμού. Ποσοστό που αναμένεται να αυξηθεί τα επόμενα χρόνια. Τα νούμερα της Διαταραχής Ελλειμματικής Προσοχής και/ή Υπερκινητικότητας (ΔΕΠ-Υ) έχουν παρομοίως αυξηθεί. Οι διαγνώσεις ΔΕΠ-Υ σε παιδιά δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης στον λεγόμενο δυτικό κόσμο έχουν υπερδιπλασιαστεί τις τελευταίες δύο δεκαετίες. Στις ΗΠΑ, οι διαγνώσεις σε ενήλικες κάτω των 30 ετών παρουσίασαν 20πλάσια αύξηση. Στην Ελλάδα το ποσοστό υπολογίζεται περίπου στο 5-7%, ενώ το ένα στα δύο παιδιά που προσέρχονται για αξιολόγηση σε μονάδες ψυχικής υγείας τελικά διαγιγνώσκονται με ΔΕΠ-Υ.

**Η αυξητική τάση των διαγνώσεων ΔΕΠ-Υ, αυτισμού και άλλων αναπτυξιακών διαταραχών, όπως η δυσλεξία, έχει χαρακτηριστεί από κάποιους ως «επιδημία», όρος τρομακτικός, που παραπέμπει σε μολυσματικές ασθένειες και τρέφει το στερεότυπο περί προβληματικής, μη λειτουργικής κατάστασης των παιδιών αυτών. Στην πραγματικότητα δεν πρόκειται για καμία επιδημία. Δεν υπάρχουν περισσότεροι άνθρωποι με ΔΕΠ-Υ και αυτισμό σήμερα σε σχέση με το παρελθόν. Ο λόγος που καταγράφονται όλο και περισσότερες διαγνώσεις είναι απλός: έχουμε γίνει καλύτεροι στο να εντοπίζουμε αυτό που ήταν πάντα εκεί.**

Η **ερευνητική πρόοδος των τελευταίων δεκαετιών** οδήγησε σε διεύρυνση των διαγνωστικών κριτηρίων αυτών των διαταραχών. Τα νέα κριτήρια καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα ανθρώπων, για τους οποίους ο αυτισμός λίγα χρόνια πριν δεν θα είχε καν θεωρηθεί ως πιθανή διάγνωση. Για παράδειγμα, μέχρι και τη δεκαετία του '90, όταν οι ειδικοί αναφέρονταν στον αυτισμό, έκαναν απλώς λόγο για «διάχυτη έλλειψη κοινωνικής ανταπόκρισης» και «σοβαρά ελλείμματα στη γλωσσική ανάπτυξη». Σήμερα όμως χρησιμοποιούμε τον όρο «διαταραχές αυτιστικού φάσματος», καθώς πλέον γνωρίζουμε ότι αυτές καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα λειτουργικών και επικοινωνιακών δυσκολιών, διαφορετικών για κάθε παιδί. Στο ένα άκρο του φάσματος υπάρχουν αυτιστικά άτομα που μπορεί να είναι εξαιρετικοί επιστήμονες ή καλλιτέχνες και στο άλλο άκρο υπάρχουν αυτιστικά άτομα που χρειάζονται υποστήριξη σε όλες σχεδόν τις καθημερινές τους δραστηριότητες.

**Οι τεχνολογικές εξελίξεις** στα διαγνωστικά εργαλεία και στις μεθόδους αξιολόγησης έχουν ενισχύσει την ακρίβεια των διαγνώσεων και στον εντοπισμό ατόμων με ήπια ή ακόμη και «καμουφλαρισμένα» συμπτώματα. Τα παλιότερα εργαλεία αξιολόγησης είχαν κατασκευαστεί με δείγματα λευκών αγοριών/ανδρών, γεγονός που οδήγησε σε διαγνωστικές προκαταλήψεις. Ιστορικά, οι διαγνώσεις αυτισμού στα παιδιά μαύρων και εθνικών μειονοτήτων παρουσίαζαν χαμηλότερα ποσοστά από αυτές των λευκών παιδιών, ενώ μέχρι πρόσφατα η ΔΕΠ-Υ και ο αυτισμός θεωρούνταν «αντρικές διαταραχές», αφού οι γυναίκες ήταν πιο πιθανό να μη λαμβάνουν διάγνωση ή να τους δίνεται λανθασμένη διάγνωση για κάποιο άλλο πρόβλημα ψυχικής υγείας. Στην Ελλάδα, οι διαγνώσεις στα αγόρια εξακολουθούν να είναι 4πλάσιες σε σχέση με τα κορίτσια, αντικατοπτρίζοντας μία ακόμα πτυχή της ανισότητας μεταξύ των δύο φύλων. Οι δάσκαλοι και οι γονείς μπορεί να παρατηρήσουν ένα αγόρι που είναι υπερβολικά υπερκινητικό και ζωηρό και να το παραπέμπουν για περαιτέρω αξιολόγηση, αλλά την ίδια στιγμή να θεωρήσουν ένα ήσυχο κορίτσι με δυσκολίες συγκέντρωσης «αφηρημένο και ονειροπόλο».

**Η αναγνώριση του αυτισμού και της ΔΕΠΥ** στα κορίτσια και τις γυναίκες είναι έτσι κι αλλιώς μια περίπλοκη υπόθεση. Υπάρχει μια τάση χρησιμοποίησης καμουφλάζ ή αλλιώς κοινωνικής συγκάλυψης. Γνωρίζουμε ότι τα κορίτσια με αυτισμό ή ΔΕΠ-Υ συχνά καταστέλλουν, συνειδητά ή ασυνειδητά, τον αληθινό εαυτό τους και προσπαθούν στις κοινωνικές προδοκίες. Έτσι βλέπουμε να υιοθετούν κοινωνικές και λιγότερο υπερκινητικές συμπεριφορές, προκειμένου να γίνουν αποδεκτές από τον κοινωνικό τους περίγυρο. Καμουφλάρουν, με λίγα λόγια, τα συμπτώματά τους για να περάσουν ως «φυσιολογικές». Όλο και περισσότεροι ειδικοί που ασχολούνται με την αξιολόγηση του αυτισμού και της ΔΕΠ-Υ είναι πλέον ενημερωμένοι για αυτές τις συμπεριφορές, ενώ τα νεότερα διαγνωστικά εργαλεία είναι επίσης πιο ευαίσθητα στην αναγνώριση τέτοιων στρατηγικών.

**Ένα από τα καλά που απορρέουν** από την αύξηση των διαγνώσεων αυτισμού και ΔΕΠ-Υ είναι φυσικά η ευαισθητοποίηση και η αποστιγματοποίηση αυτών των διαταραχών. Χάρη στην εύκολη και μεγάλη πρόσβαση σε πληροφορίες, οι επαγγελματίες ψυχικής υγείας, οι εκπαιδευτικοί και οι γονείς δύνανται να αναγνωρίσουν τα χαρακτηριστικά που σχετίζονται με αυτούς τους νευροτύπους και να αποζητήσουν την αξιολόγηση. Μεγάλο ρόλο σε αυτό έχουν παίξει τα ΜΜΕ και τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, με όλο και περισσότερα άτομα να μοιράζονται τα βιώματά τους, ενισχύοντας τις φωνές των ατόμων με ΔΕΠ-Υ και αυτισμό και ενθαρρύνοντας για μεγαλύτερη κατανόηση και υποστήριξη από όλους μας.

**Ένα τρανταχτό παράδειγμα είναι η Simone Biles**, η πιο πολυβραβευμένη αθλήτρια στην ιστορία (11 ολυμπιακά μετάλλια και 30 μετάλλια παγκόσμιου πρωταθλήματος), που έχει μιλήσει πολλές φορές δημόσια για τη ΔΕΠ-Υ, υποστηρίζοντας ότι δεν είναι κάτι για το οποίο πρέπει να ντρέπεται. Ο Elon Musk, επίσης, αποκάλυψε

ότι έχει μια μορφή αυτισμού, στην εκπομπή «Saturday Night Live», λέγοντας μεταξύ άλλων, «ξέρω ότι μερικές φορές λέω ή δημοσιεύω περίεργα πράγματα, αλλά έτσι λειτουργεί ο εγκέφαλός μου. Σε όποιον έχει προσβληθεί, θέλω απλώς να πω ότι ανακάλυψα τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα και ότι στέλνω ανθρώπους στον Άρη. Πιστεύεις ότι είμαι νορμάλ τύπος». Με το «νορμάλ» εδώ να έχει μια δόση ειρωνείας απέναντι σε αυτούς που θεωρούν τον αυτισμό ως μη λειτουργική κατάσταση.

**Τα παραπάνω οδηγούν σε μια «λούπα διαγνώσεων».** Η αύξηση των διαγνώσεων οδηγεί σε αυξημένη ευαισθητοποίηση, η οποία με τη σειρά της οδηγεί σε έκκληση για περισσότερα κέντρα αξιολόγησης και άρα σε μεγαλύτερη αύξηση των διαγνώσεων. Καθώς η ευαισθητοποίηση και οι διαγνώσεις αυξάνονται, όσοι/ες έχουν ηπιότερα συμπτώματα παρουσιάζουν δημόσια τις δικές τους ιστορίες για το πώς τους επηρεάζει ο αυτισμός και η ΔΕΠ-Υ. Τα διαγνωστικά κριτήρια διευρύνονται για να ενσωματωθούν αυτές οι φωνές, γεγονός που οδηγεί σε επιπλέον αύξηση των διαγνώσεων.

**Μια σημαντική στιγμή αλλαγής** που επηρέασε και αυτή με τη σειρά της τον αριθμό των διαγνώσεων ήταν το κίνημα της νευροδιαφορετικότητας. Το κίνημα αυτό οδήγησε σε τεράστιες αλλαγές στην κατανόηση, την καταπολέμηση του στίγματος και τον επαναπροσδιορισμό του αυτισμού και της ΔΕΠ-Υ ως ταυτοτήτων και όχι ως διαταραχών.

## Τι είναι η νευροδιαφορετικότητα;

**Συχνά συνδέουμε την έννοια** της διαφορετικότητας με την ποικιλομορφία σε χαρακτηριστικά όπως η φυλή, η ηλικία, το φύλο και ο σεξουαλικός προσανατολισμός. Είναι σημαντικό, όμως, να συνειδητοποιήσουμε ότι υπάρχει ποικιλομορφία και στον τρόπο λειτουργίας και ανάπτυξης του εγκεφάλου. Η νευροδιαφορετικότητα ή αλλιώς νευροποικιλομορφία αναφέρεται στην ιδέα ότι όλοι οι άνθρωποι έχουμε φυσικές παραλλαγές στη λειτουργία του εγκεφάλου μας και άρα διαθέτουμε ένα ευρύ φάσμα ικανοτήτων και δυσκολιών. Με απλά λόγια, οι άνθρωποι που είναι νευροδιαφορετικοί έχουν εγκεφάλους που είναι «καλωδιωμένοι» διαφορετικά.

**Η νευροδιαφορετικότητα αντιλαμβάνεται** τις νευρολογικές διαφορές (π.χ. αυτισμός, ΔΕΠΥ, δυσλεξία, κτλ.) όχι ως διαταραχές αλλά ως παραλλαγές που αποτελούν φυσικό και πολύτιμο μέρος της ανθρώπινης ποικιλομορφίας. Μάλιστα, πρόσφατα έχει προταθεί μια νέα θεωρία, αυτή της Συμπληρωματικής Νόησης, η οποία προτείνει ότι, κατά την προσαρμογή σε δραματικές περιβαλλοντικές και κλιματικές αλλαγές, οι πρόγονοί μας εξελίχθηκαν ώστε να εξειδικεύονται σε διαφορετικούς αλλά συμπληρωματικούς τρόπους σκέψης. Η θεωρία προτείνει ότι οι συμπληρωματικές γνωστικές ικανότητες «εξερευνητικές» είναι βασικές για την κατανόηση του τρόπου με τον οποίο το είδος μας προσαρμόζεται και εξελίσσεται. Η «εξερεύνηση» μπορεί να πάρει πολλές μορφές, από την αναζήτηση για νέους πόρους έως την εξερεύνηση εσωτερικών αναμνήσεων. Η νέα αυτή θεωρία παρέχει νέες ερμηνείες για τη νευρο-γνωστική εξειδίκευση και προτείνει ότι η νευροδιαφορετικότητα έπαιξε κρίσιμο ρόλο στην ανάπτυξη και την πρόοδο του ανθρώπινου είδους, συμβάλλοντας στην προσαρμοστικότητα, την καινοτομία και τις ικανότητές μας στην επίλυση προβλημάτων.

**Για πολλά παιδιά και εφήβους,** που ζορίζονται στο σχολείο ή στις κοινωνικές τους σχέσεις, η διάγνωση και η κατανόηση της διαταραχής ως μιας μορφής διαφορετικότητας είναι μια ευκαιρία αυτοπροσδιορισμού και ένας θετικός τρόπος να κατανοήσουν τι τους συμβαίνει. Η διάγνωση τους δίνει την εξήγηση ότι «είμαι έτσι γιατί ο εγκέφαλός μου λειτουργεί διαφορετικά».

**Ως έννοια και κίνημα,** η νευροποικιλομορφία έχει αναδιαμορφώσει τον τρόπο με τον οποίο η επιστήμη και η κοινωνία αντιμετωπίζουν τα νευροδιαφορετικά άτομα. Η διάγνωση αυτισμού, ΔΕΠ-Υ ή/και μαθησιακών δυσκολιών δεν είναι μονοδιάστατοι ιατρικοί όροι, αλλά χρησιμοποιούνται ως περιγραφικοί δείκτες και εργαλεία σύντομης επικοινωνίας για να υποδηλώσουν τις ικανότητες και τις δυσκολίες ενός ατόμου. Ως εκ τούτου, τα συμπτώματα, η σοβαρότητα και ο αντίκτυπος της νευροδιαφορετικότητας είναι μοναδικά και μπορεί να διαφέρουν δραματικά από άτομο σε άτομο.

**Αυτή τη στιγμή είμαστε επικεντρωμένοι** στο να κάνουμε τη διάκριση αν ένα παιδί (ή ενήλικας) είναι ή δεν είναι νευροδιαφορετικό. Το επόμενο βήμα είναι να πούμε: «Ωραία, αυτό το άτομο έχει αυτά τα χαρακτηριστικά. Πώς μπορεί αυτό να επηρεάζει τη ζωή του και τι μπορούμε να κάνουμε για να το υποστηρίξουμε;». Αγκυλιάζοντας τη νευροδιαφορετικότητα και αναγνωρίζοντας όχι μόνο τις αδυναμίες αλλά και τα ταλέντα των νευροδιαφορετικών ατόμων, δημιουργούμε μια κοινωνία πιο συμπεριληπτική στην ουσία της και όχι μόνο στο φαίνοσθαι. Η προώθηση ενός περιβάλλοντος χωρίς αποκλεισμούς σημαίνει αποδοχή και εκτίμηση όλων των πτυχών της ανθρώπινης διαφοράς, και όχι μόνο εκείνων που είναι εξωτερικά ορατές. Η αύξηση των διαγνώσεων αυτισμού και ΔΕΠ-Υ αποτελεί μια θετική αλλαγή για την κοινωνία για την αποδοχή της νευροδιαφορετικότητας ως πολύτιμου μέρους της ανθρώπινης ποικιλομορφίας. Η χαρτογράφηση αυτών των «νέων» τόπων όπου έχει φτάσει το καρβί της επιστήμης ανοίγει νέους ορίζοντες στη ζωή όλων μας. **Α**

Η Στέλλα Τσερμεντέλη είναι αναπληρώτρια καθηγήτρια Αναπτυξιακής Ψυχοπαθολογίας & Γνωστικών Λειτουργιών στο Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας (ΠΘ).



# Κανόνες συμπεριφοράς απέναντι σε έναν εσωστρεφή

Του ΚΥΡΙΑΚΟΥ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗ



Ξαναβρεθήκαμε με μια φίλη τις προ- άλλες –είχαμε χαθεί για 21 ολόκληρα χρόνια–, μιλήσαμε στο Messenger, και κάποια στιγμή μου είπε: «Δεν σου άρεσε καθόλου να πηγαίνεις διακοπές και να βουτάς στη θάλασσα, να βγαίνεις με παρέες και να μιλάς με πολύ κόσμο. Άλλαξε καθόλου αυτό;». Όχι, δεν άλλαξε, αλλά μα τον Θεό εξεπλάγην, όχι που το θυμόταν, αλλά που ίσχυε από τότε αυτό. Γιατί εγώ δεν το θυμόμουν. Όπως αποδεικνύεται, μπορεί να συναγώταν από τη συμπεριφορά μου, τις συνήθειές μου κ.λπ., αλλά δεν ήταν κάτι που το είχα συνειδητοποιήσει κατά 100%.

Κάτι βέβαια που έχει αλλάξει άρδην. Ωριμότερος πια, απλώς αντιδρώ σχεδόν άσχημα όποτε νιώσω ότι πιέζομαι να κάνω πράγματα που δεν μου αρέσουν – πράγματα που απαιτούν μετακινήσεις, συναναστροφή με αγνώστους, παραμονή σε έναν κλειστό χώρο με κόσμο κ.ο.κ. Προσποιούμαι πως όλοι ξέρουν ότι είναι ανάγωγο να προτείνεις σε κάποιον, π.χ., «να βρεθείτε» outoftheblue. Έτσι, όταν το κάνουν, μένω τάχα κατάπληκτος. «Να κάνουμε τι; Να πάμε πού; Να δούμε θέατρο;! Μα εγώ δεν κάνω τέτοια πράγματα, για ποιον με πέρασες;»

Οπότε, αν ένας γνωστός σας είναι εσωστρεφής, ιδουδέκα κανόνες για το πώς να τον προσεγγίσετε αν δεν θέλετε να σας κόψει την καλημέρα:

- Μην του χτυπάτε ποτέ το κουδούνι έτσι και δεν είστε το παιδί με την πίτσα. Κανονίστε να τον επισκεφθείτε όταν θα το έχετε συμφωνήσει. Αλλά μη βάζετε στοιχείο ότι σας θέλει σπίτι του. Βασικά...

- ...κανείς εσωστρεφής δεν σας θέλει σπίτι του. Εκτός κι αν είστε εραστής. Αλλά δεν είστε.

- Μην του προτείνετε να σας συνοδεύσει στα εγκαίνια της γκαλερί που καίγεστε να πάτε. Πάτε μόνος σας, αφού έχετε τέτοιο μεράκι. Εκείνος δεν έχει.

- Αν είναι να βρεθείτε «για καφέ» (ασχολίαστο...), μην κάνετε το λάθος να φέρετε ακόμη έναν μαζί σας, εκτός κι αν τυχαίνει να είναι τετράποδος.

- Μην του μιλάτε περί ανέμων και υδάτων: ο καιρός είναι το τελευταίο πράγμα που τον ενδιαφέρει. Τον ενδιαφέρει, από την άλλη, η κλιματική κρίση, αλλά και πάλι προτιμά να τη «συζητήσει» με βιβλία και άρθρα. Για ποιον λόγο να το κάνει μαζί σας; Πείτε ENAN.

- Αν τον δείτε ξαφνικά να πασχίζει να σας παρακολουθήσει, σαν ψάρι πεταμένο στην καρίνα της βάρκας, μην παρεξηγηθείτε. Έφτασε στα όριά του, προσποιήθηκε όσο μπορούσε να προσποιηθεί, αλλά εξαντλήθηκε. Έτσι, μην παρεξηγηθείτε ούτε αν ξαφνικά...

- ...θυμηθεί ότι έχει αφήσει τη βρύση ανοιχτή ή τη γάτα ατάκιστη. Απλά θέλει να φύγει από την παρέα σας, γιατί «ξημερώνει». Ο εσωστρεφής είναι Σταχτοπούτα: μπορεί τόσο όσο.

- Εάν πιστεύετε πως περάσατε καλά οι δυο σας τις προάλλες, μη στοιχηματίζετε ότι (α') αυτό ισχύει και για την άλλη πλευρά και ότι (β') θέλει και η άλλη πλευρά να το επαναλάβετε. Δεν θέλει.

- Με τίποτε, και ποτέ, μην του τηλεφωνείτε. Γι' αυτόν, το τηλεφώνημα είναι το αντίστοιχο του να τις αμολές (σόρι) και να μην καταλαβαίνεις ότι γίνεσαι ρεζίλι των σκυλιών. Σε κάποιες κουλτούρες, του Αμαζονίου κυρίως, δεν θεωρείται πρόβλημα αυτό. Στην κουλτούρα των εσωστρεφών, θεωρείται.

- Βεβαιωθείτε πως είστε καλύτεροι από ένα βιβλίο, μια τηλεοπτική σειρά κ.τ.π. πριν του προτείνετε οτιδήποτε. Αλλιώς, γιατί να σας επιλέξει; **A**

Απλά θέλει να φύγει από την παρέα σας, γιατί «ξημερώνει». Ο εσωστρεφής είναι Σταχτοπούτα: μπορεί τόσο όσο

## ONASSIS



onassis.link/stages-alive

ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ROCKWAVE NIGHTS  
ΣΤΟ ΔΗΜΟΤΙΚΟ ΘΕΑΤΡΟ ΛΥΚΑΒΗΤΤΟΥ

ΠΡΕΜΙΕΡΑ: 12.11.2024 ΣΤΙΣ 21:00  
ΣΤΟ ONASSIS CHANNEL  
ΣΤΟ YouTube

Ο ΘΡΥΛΟΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΡΟΚ  
ΣΕ ΜΙΑ ΜΕΓΑΛΗ ΜΟΥΣΙΚΗ ΓΙΟΡΤΗ.

onassis.org

## STAGES A/LIVE ΓΙΑΝΝΗΣ ΑΓΓΕΛΑΚΑΣ & 100°C

ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΟΥΝ ΤΗΝ «ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΚΑΡΕΚΛΑ» ΜΑΖΙ ΜΕ  
ΤΟ ΠΟΛΥΦΩΝΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΔΙΩΝΗ ΚΑΙ ΕΝΑ ΤΡΙΟ ΕΓΧΟΡΔΩΝ



Φωτογραφία © Πηνελόπη Γερογιάννη



# Τα νούμερα της εβδομάδας

Του ΣΤΑΜΑΘΗ ΖΑΧΑΡΟΥ

**65%** των συνέδρων διασφάλισε η «πλειοψηφία» του ΣΥΡΙΖΑ, σύμφωνα με τις δικές της εκτιμήσεις. Ως πλειοψηφία αυτοπροσδιορίζονται οι 87, η ομάδα Παλάκη και η ομάδα Παππά.

**35%** των συνέδρων είναι «κασσελίτσας», σύμφωνα με την ίδια πηγή.

**1.983** συνέδρους σε σύνολο 3.521 εκτιμά ότι εξέλεξε η πλευρά Κασσελάκη. Δηλαδή διαφωνούν όχι μόνο για το αποτέλεσμα, αλλά και για το format της ανακοίνωσης των αποτελεσμάτων.

**56,3%-43,7%** είναι η μετατροπή των εκλογικών αποτελεσμάτων της πλευράς Κασσελάκη στο format που έχει επιλέξει η πλειοψηφία. Οριακά πιο μετριοπαθές αποτέλεσμα. Όλα θα φωνούν στο Gazi Live.

**97-87** υπέρ της έδινε ως αποτέλεσμα η «πλειοψηφία» για την Α' Θεσσαλονίκης. Για την ίδια οργάνωση, η πλευρά Κασσελάκη έδινε αποτέλεσμα 114-93. Διαφωνούν δηλαδή ακόμη και για το πόσο ψήφισαν. Ούτε η ΕΦΕΕ δεν θα έβγαζε άκρη.

**18** ψηφοδέλτια περισσότερα απ' όσους ψήφισαν βρέθηκαν στην κάλη του Μαραθώνα. Είναι εξίσου πιθανό το ενδεχόμενο νοθείας με το ενδεχόμενο ο αρμόδιος για την καταγραφή να βγήκε για στριφτό και να ξέχασε να σημειώσει κάποιους ψηφοφόρους.

**6** περιοχές στις οποίες έγινε νοθεία επισήμανε η «πλειοψηφία». Πρόκειται για τις: Άγιο Δημήτριο, Λαύριο, Κοζάνη, Σαλαμίνα, Κορωπί και Χαϊδάρη. Σε όλες τις υπόλοιπες δεν έγιναν καταγγελίες, οπότε η δημοκρατία κέρδισε.

**34,1%** των συριζαίων ψηφοφόρων επιλέγει Στέφανο Κασσελάκη σε δημοσκόπηση της MARC. Το ερώτημα είναι αν θα έχει τη δυνατότητα να τον ψηφίσει, καθώς, με τα μέχρι τώρα δεδομένα, δεν έχει δικαίωμα συμμετοχής



**91** ετών άφησε τον μάτιο τούτο κόσμο ο Quincy Jones, μια από τις εμβληματικότερες μορφές της μουσικής του 20ού αιώνα. Ένας άνθρωπος που διαμόρφωσε όσο λίγοι την ποπ κουλτούρα των boomers, της GenX και, ενδεχομένως, και των νεότερων, αφού ξεκίνησε την παραγωγή αριστουργημάτων από τα 60s κι έφτασε να υπογράψει ακόμη και τον πιο ευπώλητο δίσκο όλων των εποχών, το «Thriller» του Michael Jackson.

**15** ετών γνώρισε τον Ray Charles, ο οποίος τον μύπη άμεσα στην ηρωίνη. Σταμάτησε τη χρήση 5 μήνες αργότερα.

**7** παιδιά με 5 διαφορετικές γυναίκες άφησε ως απογόνους ο Quincy. Μεταξύ τους η fashion icon και σύντροφος του Tyrae, Kidada Jones, και η ηθοποιός Rashida Leah Jones.

στις εσωκομματικές εκλογές.

**20,9%** των προτιμήσεων συγκεντρώνει ο «εκλεκτός» Σωκράτης Φάμελλος.

**14,2%** προτιμούν τον «αψύ».

**6,1%** θέλουν να στερήσουν τον Νικόλα τον Φαραντούρη από την Ευρωβουλή και να τον κάνουν πρόεδρο του ΣΥΡΙΖΑ.

**4,1%** επιλέγουν μια καθαρή λύση, όπως εκείνη του Απόστολου Γκλέτσου.

**3** δημάρχους «απάλλαξε από τα καθήκοντά τους» ο εφέντης Ταγιή Ερντογάν, αφού προηγουμένως τους κατηγορήσει για «τρομοκρατία». Πρόκειται για τους δημάρχους των «κουρδικών» πόλεων Μαρντίν, Μπατμάν και Χαλφέτι. Χωρίς δίκη, εννοείται.

**1** νεκρός άνδρας 36 ετών και μια βαριά τραυματισμένη γυναίκα 33 ετών ήταν το αποτέλεσμα έκρηξης βόμβας σε πολυκατοικία στους Αμπελοκήπους.

**5** τουλάχιστον χειρόγραφα σχεδιαγράμματα κατασκευής βόμβας βρέθηκαν στο διαμέρισμα όπου διέμεναν και οι δύο στα Εξάρχεια.

**4** ολοπρόσωπες μάσκες ηλικιωμένων ατόμων, οι οποίες επίσης βρέθηκαν στο διαμέρισμα, «εικάζεται» από την αστυνομία ότι θα χρησιμοποιούνταν για να μην τους αναγνωρίσουν. Ευτυχώς που το διευκρίνισαν. Ειδήλως θα πιστεύαμε ότι τις είχαν για το Halloween.

**2** ζευγάρια γάντια σιλικόνης βρέθηκαν επίσης, προφανώς για να μην αφήνουν αποτυπώματα. Η ΕΛ.ΑΣ. καλό θα ήταν να το διευκρινίσει, μήπως κάποιοι πιστεύουν ότι τα είχαν για να βγάζουν τα cupcakes από τον φούρνο.

**38%** αύξηση μισθών μέσα στα επόμενα 4 χρόνια θα λάβουν οι εργαζόμενοι στην Boeing.

**53** ημέρες είχε σταματήσει η παραγωγή αεροσκαφών, επιδεινώνοντας την οικονομική κρίση της δοκιμαζόμενης αμερικανικής εταιρείας. Αγνώστο το πού θα βρει τα λεφτά να τους πληρώσει, αφού δεν τα πάει ιδιαίτερα καλά. Όχι μόνο στα οικονομικά.

**59%** των μελών του συνδικάτου ψήφισε υπέρ της συμφωνίας. 41% δηλαδή ψήφισε κατά. Προφανώς ήθελε ακόμη μεγαλύτερες αυξήσεις από την

εταιρεία που παραπαίει. Καλά θα πάει αυτό.

**2.500** είναι οι εποχικοί προσωβέστες και μερίδα αυτών προχώρησε σε συγκέντρωση διαμαρτυρίας το Σάββατο στο Υπουργείο Πολιτικής Προστασίας, ζητώντας μονιμοποίηση και 12μηννη εργασία. «Η συγκέντρωση ήταν ειρηνική» ανέφεραν οι επικεφαλής συνδικαλιστές, αλλά, όταν δεν ικανοποιήθηκαν τα αιτήματά τους, το γεγονός «προκάλεσε την αγανάκτηση και οδήγησε ορισμένους από τους διαδηλωτές να εισέλθουν στον χώρο του υπουργείου». Μετά ήρθαν τα MAT φυσικά.

**85,4%** των πολιτών θεωρεί σωστό ή πολύ σωστό το μέτρο της απαγόρευσης των κινητών στα σχολεία, σε έρευνα της MARC, αλλά υπάρχει και ένα ποσοστό 12,5% που το θεωρεί λάθος ή μάλλον λάθος. «Μήπως το υπουργείο και η κυβέρνηση ρίχνουν την μπάλα και την ευθύνη αποκλειστικά στο κινητό, ρίχνοντας αποβολές, για να καλύψει ένα σχολείο μη δημιουργικό», αναρωτήθηκε ρητορικά το Συντονιστικό Μαθητών και πραγματοποιήσει πορεία σε διάφορες πόλεις. Συμβολικές πορείες. Πολύ συμβολικές. Τόσο, που οι κακές γλώσσες ανέφεραν ότι οι συμμετέχοντες δεν έφταναν για να τευνώσει το πανό.

**3** ώρες διήρκεσε η ακροαματική διαδικασία του κ. Τζιτζικώστα στην Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για την αξιολόγηση της υποψηφιότητάς του ως επιτρόπου.

**2** Έλληνες ευρωβουλευτές, η Μαρία Ζαχαριά από την Πλεύση και ο Κώστας Παπαδάκης από το ΚΚΕ, οδηγήθηκαν εκτός της αίθουσας μετά από «παρεμβάσεις» στις οποίες προχώρησαν για να ενημερώσουν το Σώμα για την τραγωδία των Τεμπών. Καταψήφισε την υποψηφιότητα Τζιτζικώστα η νέα ακροδεξιά πολιτική ομάδα της Ευρωβουλής, Ευρώπη των Κυρίαρχων Εθνών.

συγκεκριμένη φράση του πρωτοπρεσβύτερου απευθύνθηκε στα μέλη του Ρουβίκωνα. Αναμένουμε ευχαριστήρια απάντηση με τρικάκια στον επόμενο ορθρο.

## ΚΩΣΤΑΣ ΖΑΧΑΡΙΑΔΗΣ

«Ο Κασσελάκης αντλεί τη ρητορική του από την πολιτική εκστρατεία του Τραμπ». Η δήλωση φυσικά ισχύει από το καλοκαίρι του '24 και μετά. Προηγουμένως, όσοι είχαν τολμήσει να πουν κάτι τέτοιο για το golden boy του ΣΥΡΙΖΑ ήταν φυσικά φασίστες.

# ATHENS voice

Εκδότης-Διευθυντής Φώτης Γεωργελάς

Σύμβουλος Έκδοσης Σταυρούλα Παναγιωτάκη  
Διευθύντρια Σύνταξης Αγγελική Μπιρμπιλή

Γενική Διεύθυνση Διαφήμισης  
Λουίζα Ναθαναήλ

Art Director Φώτης Πεχλιβανίδης

Διεύθυνση Web Δημήτρης Αθανασιάδης

Σύμβουλος Διεύθυνσης Χριστίνα Γαλανοπούλου

Αρχισυνταξία Δανάη Καμζόλα (Podcast & City Guide)

Editorial Manager Ηλένα Κρητικού

Βοηθός αρχισυντάκτη Τόνια Ζαραβέλα

Τεχνικός διευθυντής Βάιος Συντσίρμας

Social Media Manager Τάσος Ανέστης

Υπεύθυνος ύλης Τάκης Σκριβάνος  
Επιμέλεια ύλης Δήμητρα Γκρουσι  
Διόρθωση κειμένων Φανή Κουλουτζου,  
Κατερίνα Ασήμου

Συντακτική ομάδα: Κ. Αθανασιάδης, Ν. Αμαντίης, Μ. Ανδριωτάκη, Ε. Βαρδάκη, Σ. Βλέτσας, Κ. Βνάτσιου, Ρ. Γεροδήμος, Ν. Γεωργελάς, Ν. Γεωργιάδης, Κ. Γιαννακίδης, Κ. Γλυνιαδάκη, Β. Γραμματικογιάννη, Β. Γρυπάρης, Γ. Δήμος, Θ. Κ. Ευθυμίου, Γ. Ζερβογιάννη, Μ. Ζουμπούλακη, Κ. Καϊμάκης, Σ. Καλαμαντή, Μπ. Καλογιάννης, Κ. Καμπόσου, Δ. Καραβάνος, Α. Κασσαπαλή, Α. Καψάλη, Ν. Κοσκινά, Σπ. Λαμπρόπουλος, Α. Μανουσάκη, Μ. Μανωλοπούλου, Δ. Μαστρογιαννίτης, Β. Ματζιροπούλου, Τζ. Μελιτά, Γ. Μπελεσιώτης, Α. Μπρουντζάκη, Γ. Νένης, Γ. Χ. Παπαδόπουλος, Δ. Παπαδόπουλος, Π. Παναγιωτόπουλος, Κ. Παναγοπούλου, Γ. Παυριανός, Μ. Προβατάς, Τζ. Ρουσόκη, Μ. Ι. Σιγαλού, Τ. Σκραπαλιώρη, Ζ. Σφυρη, Σ. Τριανταφύλλου, Σ. Τσιτσόπουλος, Γ. Φλωράκης, Ε. Ξελιώτη, Κ. Χριστοφόρου, Γ. Ψύχας, Ε. Ψυχούλη

Γραμματεία Σύνταξης Γεωργία Σκαμάγκα  
info@athensvoice.gr  
avguide@athensvoice.gr

Ατελιέ Sotos Anagnos

LOOKmag Κωνσταντίνα Βλαχοπούλου

Creative Manager Θάνος Ψυλλίδης  
Creative Marketing Manager Λαμπρινή Τρούγκου  
Branded Content Editor Χαρά Αλεξανδροπούλου

Εικονογραφίες art@athensvoice.gr  
Φωτό: Θανάσης Καρατζάς, Γιώργος Ζαζώνης, Τάσος Βρεττός, Έκτορας Δ. Βούτσας, Κώστας Αμοιρίδης, Βαγγέλης Τάσης, Χρήστος Κισατζεκιάν, Δημήτρης Κλεάνθης, Μαρία Μαρκέζη, Πέτρος Νικόλαος, Λάζαρος Γραϊκός

Account Directors

Τίνα Γαϊτανίδου, Βόννη Ζαφειροπούλου

Direct Market Advertising Director

Άννα Αντωνίου

Direct Market Advertising Managers

Μιχάλης Δρακάκης, Εύα Βαλαμβάνου,

Νώντας Νταμπάνης, Ελεωνόρα Τζεφρόνη

Advertising & Marketing Director VOICE 102.5  
Κική Μαλέρδου

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

Ψηφιακή Υποστήριξη Νικόλας Αργυρίου,  
Άγγελος Καραμανωλάκης

Διεύθυνση Λογιστηρίου Έφη Μούρτζη  
Λογιστήριο Ουρανία Μιχάλη, Μαίρη Λυκούση,  
Μανώλης Κοττάκης

Διαχωρισμοί - Εκτύπωση  
«Καθημερινές Εκδόσεις ΑΕ»

Athens Voice S.A.  
Χαρ. Τρικοῦνη 22, 106 79 Αθήνα  
Σύνταξη: 210 3617.360, 3617.369, fax: 210 3632.317  
Διαφημιστικό: 210 3617.530, fax: 210 3617.310  
VOICE 102.5: 210 3648.213  
Αγγελίες: 210 3617.369 Λογιστήριο: 210 3617.170

www.athensvoice.gr

Αν δεν βρείτε την Α.Β. στα σημεία διανομής, επικοινωνήστε: 210 3617.360, 210 3617.369

Κωδικός εντύπου: 7021  
ISSN 1790-6164

ATHENS voice

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



## VERBA VOLANT

ΣΤΑΜΑΘΗΣ ΓΟΝΙΑΔΗΣ

«Με την πίστη μου μετακινώ αντικείμενα, έχω αυτό το χάρισμα. Το έχουν αρκετοί άνθρωποι, έχει να κάνει με την ενέργεια». Το μέντιουμ απ' τα Θερμιά επέστρεψε ως energy life coach. Ερχόμενος λοιπόν το πρωί στο γραφείο, δεν έβρισκα πάρκινγκ. Άρχισα να κοιτάζω επίμονα ένα αυτοκίνητο που είχε καταλάβει σχεδόν δύο θέσεις, φωνάζοντας «Μετακινήσου, ύπαγε από δω!». Λίγη ώρα

αργότερα, μαζεύτηκαν παιδιά από τη γειτονιά κι άρχισαν την καζούρα. Τα παράτησα κι έφυγα γκαζώνοντας, όταν είδα να έρχονται και κάτι κύριοι με άσπρες μπλούζες.

ΜΙΘΡΙΑΔΗΣ (έχει ο Πόντιος βασιλιάς)

«Η κατάσταση στον ΣΥΡΙΖΑ, αν μπορούσε να βγει σε ριάλιτι, θα χτυπούσε και τις Kardashians». Η στήλη αδιαφορεί για την επιτυχία των πλαστικών celebrities. Ο λόγος ενός ειδικού, ωστόσο, δεν μας καθυσπαράζει για το ενδεχόμενο αθέμιτου ανταγωνισμού από το Circo Medrano.

ΘΕΟΔΩΡΑ ΤΖΑΚΡΗ

«Η Νέα Αριστερά του 2,4% θα κάνει συνέδριο στο ΣΕΦ κι εμείς σε μπουζούκια». Απαράδεκτο για μια Dora de Tzakris να τη σέρνουν σε μπουζούκια, σαν να είμαστε στα 80s σε εκδρομή με πούλμαν από τα Πανιτσά για να δουν τον Λε-Πα.

ΙΩΑΝΝΗΣ ΣΑΒΒΑΚΗΣ (πρωτοπρεσβύτερος του Οικουμενικού Θρόνου)

«Εύχομαι η Αγία Παρασκευή να ευλογεί τον κάθε έναν από εσάς και να σας ενδυναμώσει στο κοινωνικό έργο που προσφέρετε». Βεβαίως τέτοια λένε συνήθως οι παπάδες, όμως η




# SKODA



## Νέο Škoda Kamiq

Ανακάλυψε τη δική σου ελευθερία

Από 21.900€

Μέση κατανάλωση: 5,4 - 6,0lt/100 km. Μέσες εκπομπές CO<sub>2</sub>: 122 - 136gr/km 

skoda.gr

**Kosmocar**  
Επίσημος Εισαγωγέας



# Η αυταπάτη για το «Κόκκινο Αλγέρι»

Η γαλλική αριστερά και η νοσταλγία για τους αντι-αποικιοκρατικούς αγώνες

Της ΣΩΤΗΣ ΤΡΙΑΝΤΑΦΥΛΛΟΥ

Την 1η Νοεμβρίου κλείνουν 70 χρόνια από την αρχή του πολέμου της Αλγερίας, από τον ξεσηκωμό των Βερβερίνων στα βουνά Ωρές, την ανατολική προέκταση της οροσειράς του Άτλαντα. Στη διάρκεια αυτού του πολέμου και επί δέκα χρόνια τουλάχιστον μετά την απελευθέρωση το 1962, το Αλγέρι υπερηφανευόταν πως ήταν η Μέκκα των επαναστατών. Επρόκειτο για εκείνο το είδος της επανάστασης που συνδυάζει εθνικισμό και tribalism, αντιδυτισμό, εγκάρδιο μίσος για τους Γάλλους, συμπάθεια και εμπιστοσύνη στην τότε Σοβιετική Ένωση, όραμα παναραβισμού, μαζί με πολλά ακόμη ψυχικά, ιδεολογικά και εθνοθηρησκευτικά χαρακτηριστικά: αν και οι επαναστάτες δεν ήταν όλοι ίδιοι, ο κοινός τους στόχος ήταν η ανεξαρτησία από τη Γαλλία, η εκδίωξη τους από την Αφρική.

Νόμιμος στόχος: στη δεκαετία του 1960, στο Αλγέρι, στη Δαμασκό, στο Κάιρο είχαν αναπτυχθεί αντιαποικιοκρατικά και αντι-ιμπεριαλιστικά κινήματα τα οποία στήριζε η διεθνής αριστερά παραμερίζοντας τα αντιδραστικά τους στοιχεία (ισλαμισμό, μισογυνία, παραδοσιακές αξίες φυλής) και αποτιμώντας τα με δυτικό βλέμμα και ενθουσιασμό. Έτσι, το Αλγέρι απέκτησε τη φήμη της «κόκκινης πόλης» μολονότι οι Αλγερινοί και γενικότερα οι Άραβες επαναστάτες δεν είχαν καμιά σχέση με την ευρωπαϊκή αριστερή παράδοση: χρώμα τους ήταν το πράσινο και σύμβολό τους η ημισέληνος, όχι το σφυροδρέπανο. Ωστόσο, πράγματι, μετά το 1962 στην Αλγερία συνέρρεαν Παλαιστίνιοι της τότε ΡΛΟ, ακτιβιστές κατά του νοτιοαφρικανικού apartheid, αυτονομιστές του Κεμπέκ, ο Τσε Γκεβάρα αυτοπροσώπως κι ένας πυρήνας των Μαύρων Πανθήρων. Ύστερα, σιγά-σιγά, οικοδομήθηκε ένα στρατιωτικό καθεστώς που άλωσε ολοκληρωτικά τις ενεργειακές πηγές, δηλαδή τους βασικούς πόρους της χώρας, και αθέτησε οποιαδήποτε δημοκρατική υπόσχεση είχε δοθεί στην αρχή της ανεξαρτησίας.

Η ευρωπαϊκή αριστερά φαίνεται να μην αντιλαμβάνεται τι συνέβη στο πέρασμα του χρόνου: η νοσταλγία για το «κόκκινο Αλγέρι» παραμορφώνει την πρόσληψη της πραγματικότητας, η οποία έχει επιδεινωθεί, αντί να βελτιωθεί, μετά το λεγόμενο «Χιράκ», τη διετία 2019-2021 που ονομάστηκε «Επανάσταση των χαμόγελων». Όχι και τόσο χαμόγελα: οι πιο πρόσφατες προεδρικές εκλογές, που έγιναν στις 7 Σεπτεμβρίου 2024, δίνουν μια ζοφερή εικόνα της Αλγερίας. Ο σοσιαλ-ισλαμιστής πρόεδρος Αμπντελματζίντ Τεμπούν επανεξελέγη με το 84,3% των ψήφων, αλλά με ποσοστό συμμετοχής 46,10%· αντίπαλός του ήταν ο Γιουσέφ Αουσί, από το Μέτωπο των Σοσιαλιστικών Δυνάμεων, που έχει ερείσματα στους Βερβερίνους της Καβυλίας. Για την πρώτη του θητεία, ο Τεμπούν είχε αποσπάσει τον Δεκέμβριο του 2019 το 58% των ψήφων με συμμετοχή μόνο 39,83% —τουτέστιν, οι εκλογές ήταν σχεδόν άκυρες.

Πώς έφτασε εδώ η Αλγερία που κάποτε είχε τόσο μεγάλα όνειρα; Περίπου όπως έφτασαν σε τέλμα και αδιέξοδο όλες οι χώρες που απηλλάγησαν από τους Ευρωπαίους αποικιοκράτες στις δεκαετίες 1950-60-70. Οι ενδιαφέρουσες προσωπικότητες δεν έλειπαν· όμως, εκτός του ότι η ίδια η φύση του αντιαποικιοκρατικού αγώνα είχε λανθασμένη κατεύθυνση, τα tribal πάθη δημιουργούσαν αστάθεια και η θρησκεία παρέμεινε, όπως παντού, το θλιβερότερο από τα πάθη. Προστέθηκαν τριβές με γειτονικές χώρες όπως ο πόλεμος της Άμμυ με το Μαρόκο, το οποίο διεκδικούσε τμήματα της δυτικής Αλγερίας, φαγωμάρες για την ισλαμιστική ή τη δημοκρατική μεταρρύθμιση, χοντρές γκάφες πολιτικής οικονομίας.

Η Αλγερία στράφηκε προς την ισλαμική ορθοδοξία, άρχισε να εξαρτάται όλο και περισσότερο από το πετρέλαιο —με αποτέλεσμα πολλές οικονομικές και κοινωνικές αναταράξεις— και προπάντων ενεπλάκη σε εμφύλιες συγκρούσεις στις οποίες περιλαμβανόταν τρομοκρατική δράση. Το διοικητικό σύστημα δεν εκδημοκρατίστηκε ποτέ: από τις βουλευτικές εκλογές του 1991, όταν το Ισλαμικό Μέτωπο Σωτηρίας ήρθε πρώτο σε ψήφους, χάθηκε η ευκαιρία της δημοκρατίας και ο Αμπντελαζίζ Μπουτεφλίκα έμεινε στην προεδρία επί 15 χρόνια. Είναι χαρακτηριστικό το ότι ο σημερινός πρόεδρος και πρώην πρωθυπουργός Αμπντελματζίντ Τεμπούν παραμένει μέλος του Εθνικού Απελευθερωτικού Μετώπου το οποίο, μετά την ανεξαρτησία, εξελίχθηκε υπό τον Αχμέντ Μπεν Μπελά σε αυταρχικό, σοσιαλιστικό κόμμα που, στη συνέχεια, υπό τον Χουαρί Μπουμεντιέν συνδυάστηκε με το Ισλάμ. Από το 2013 το Εθνικό Απελευθερωτικό Μέτωπο συμμετέχει στη Σοσιαλιστική Διεθνή.

Η γαλλική άκρα αριστερά και ιδιαίτερα, όπως είναι φυσικό, τα μέλη της με αραβική καταγωγή θεωρούν την Αλγερία αντιστασιακή και υπερήφανη. Στην πραγματικότητα είναι μια περικλειστή χώρα που καλλιεργεί στους πολίτες της και στη διασπορά της —900.000 Αλγερινοί ζουν στη Γαλλία— το μίσος για τη Δύση και την απόρριψη κάθε δυτικού προτύπου, αποδίδοντας όλες τις αποτυχίες της στον μακρύ αιώνα της γαλλικής αποικιοκρατίας. **A**

# Πώς την πάτησε ο ΣΥΡΙΖΑ;

Του ΛΕΩΝΙΔΑ ΚΑΣΤΑΝΑ

**Αν θέλουμε να αναζητήσουμε τα αίτια της περιδίνησης και σταδιακής ρευστοποίησης του ΣΥΡΙΖΑ θα πρέπει να εστιάσουμε σε δύο γεγονότα. Στην παραίτηση του Αλέξη Τσίπρα και την ανοικτή εκλογική διαδικασία. Κανένας Κασσελάκης δεν φταίει για την απαξίωση του κόμματος της τέως αξιωματικής αντιπολίτευσης. Πώς μπορείς να ζητήσεις ευθύνες από έναν περαστικό;**

Οι εκλογικές ήττες, όπως και οι νίκες, είναι μέσα στο πολιτικό παιχνίδι. Σε ποιο πολιτικό λεξικό γράφει ότι μετά από μια ήττα παραιτείται ο πρόεδρος του κόμματος; Τι είναι το κόμμα, ελληνική ομάδα να αλλάζει προπονητές σαν τα ποκάμια; Πόσο μάλλον όταν ανήκει στην πιο παραδοσιακή και οπισθοδρομική αριστερά της Ευρώπης. Και ειδικά όταν ο πρόεδρος Αλέξης το έβγαλε από την αφάνεια του 3%, το έκανε κυβέρνηση και το διατηρούσε μέχρι και μετά τις εκλογές του 2023 στη θέση της αξιωματικής αντιπολίτευσης. Τώρα δηλαδή που έχει φτάσει στο 9% είναι καλύτερα; Η μήπως είναι πιο δημοκρατικό που εκπαραθυρώσατε τον Κασσελάκη, ο οποίος είναι αυτή τη στιγμή ο μόνος εκλεγμένος και νόμιμος αρχηγός του ΣΥΡΙΖΑ; Στα αμιγώς σταλινικά κόμματα οι διαδικασίες είναι μάλλον πιο δημοκρατικές.

Ο Α. Τσίπρας δεν είχε κανέναν λόγο να παραιτηθεί, έτσι στην ψύχρα. Καταλαβαίνω την ψυχολογία μετά από 2 εκλογικές συντριβές, αλλά όλα μέσα στη ζωή είναι. Τα κόμματα έχουν διαδικασίες, όχι απλά καταστατικές αλλά και πολιτικές. Δεν παίρνεις το καπελάκι σου και φεύγεις. Ακολουθείς την πεπατημένη, πηγαίνεις σε έκτακτο συνέδριο, κάνεις τον απολογισμό της θητείας σου, αναζητάς και αναλύεις τους λόγους της ήττας, υποδεικνύεις, αν θέλεις, τον διάδοχό σου και μετά αποχωρείς. Και το κόμμα αποφασίζει. Η άτακτη φυγή του Αλέξη Τσίπρα ήταν η αρχή της ρευστοποίησης.

Αυτή τη μόδα που ξεκίνησε ο Γ. Παπανδρέου, με ανοικτή εκλογή προέδρου κόμματος, δεν την κατάλαβα ποτέ. Το κόμμα, και μάλιστα εξουσίας, πρέπει να λειτουργεί ως μια αξιόπιστη «εταιρία». Με μετόχους τα μέλη και τα στελέχη του, και διευθυντικά όργανα την ΚΕ και το ΠΓ ή όπως λέγονται. Και ο πρόεδρος πρέπει να εκλεγεται από τα μέλη, με κλειστές πλην όμως διαφανείς διαδικασίες. Αυτά οφείλουν να γνωρίζουν τις απόψεις των στελεχών και των υποψηφίων προέδρων, να τις συζητούν διεξοδικά στις κομματικές συνελεύσεις και στις φράξιές τους, να αποκτούν σαφή εικόνα για τους στόχους σε κάθε συγκυρία και να εκλέγουν τον πρώτο μεταξύ ίσων, δηλαδή τον επικεφαλής. Για να υλοποιήσει αυτούς τους κοινούς στόχους. Η κρίση της ηγεσίας σε πανελλαδικό επίπεδο θα γίνει στις εθνικές εκλογές.

Όλα αυτά, αν ισχύουν μια φορά για ένα αστικό κόμμα ισχύουν δέκα για ένα αριστερό, ριζοσπαστικό και μάλιστα νεοκομμουνιστικό, όπως ο ΣΥΡΙΖΑ. Η ανοικτή διαδικασία έδωσε την ευκαιρία σε έναν τελειώς άγνωστο, άπειρο και άσχετο με τα ελληνικά πολιτικά πράγματα, τον Σ. Κασσελάκη, να πάρει στα χέρια του ένα ελληνικό κόμμα εξουσίας, και μάλιστα αριστερό, και να το εξαρώσει. Δηλαδή τα ύστερα του κόσμου. Ενώ την ίδια στιγμή ο ίδιος δεν είχε, ούτε ακόμα έχει καμιά σχέση με την πολιτική και την Αριστερά και μάλιστα τη συριζαϊκή. Τα ύστερα του κόσμου, δις.

Και ο Στέφανος εκλέχτηκε διότι ένας κόσμος άσχετος με την πολιτική που ψήφιζε ή δεν ψήφιζε ΣΥΡΙΖΑ, γούσταρε έναν νέο, ωραίο, αθλητικό, Αμερικάνο και gay που έκανε american style πολιτική εκστρατεία. Και πήγε και δυο εβδομάδες φαντάρος. Χωρίς να ακούσει μια πολιτική του άποψη. Την οποία και να άκουγε μάλλον δεν θα καταλάβαινε. Μπορεί να τον ψήφισε για την πλάκα του. Ή γιατί ήθελε να εκδικηθεί τα παλιά στελέχη που έχασαν την εξουσία. Ή γιατί δεν μπόρεσαν να νικήσουν τη μόνιμη εμμονή του αριστερού χώρου, τον Κ. Μητσότακ. Αυτή την εμμονή πάντως ως την κοιτάξουν λιγάκι γιατί την κόλλησαν και στο ΠΑΣΟΚ και δεν θα του βγει σε καλό, όπως δεν βγήκε και σε εκείνους. Διότι είναι δύσκολος αντίπαλος και νικιέται μόνο με πολιτικές θέσεις και όχι με μπινελίκια, υστερίες και εμμονές.

Αυτό που δεν έχουν καταλάβει στον ΣΥΡΙΖΑ είναι ότι ανέβηκαν στην εξουσία όχι γιατί είχαν λύσεις για την έξοδο από την κρίση ή για τα προβλήματα της χώρας. Τίποτα δεν είχαν, εκτός από τον ψευτοσαμπούκα τους. Αλλά γιατί υπόσχονταν την καταστροφή. Και η υπόσχεση της καταστροφής είναι για κάποιον κόσμο ελκυστική, όταν οι συνθήκες είναι ευνοϊκές. Την εποχή εκείνη ήταν. Ο Α. Τσίπρας ανέβηκε στο ψηλότερο σκαλί του βάθρου ως απειλή. Υπόσχονταν να γκρεμίσει την ΕΕ, να βγάλει την Ελλάδα από το ευρώ, ή και από το ΝΑΤΟ, να ανέβει στο άρμα της Ρωσίας, να ανοίξει τα σύνορα σε την Ασία και την Αφρική, να κρατικοποιήσει τα πάντα, να φορολογήσει το μεγάλο κεφάλαιο μαζί με τους πίνακες και τις γούνες των ΒΠ, να καταργήσει τον ΕΝΦΙΑ, να μπουκάρει στο Νομισματοκοπείο, να βάλει στη φυλακή τους διεφθαρμένους αστούς πολιτικούς, να κάνει εντέλει την Ελλάδα Κούβα της Μεσογείου. Για όλα αυτά, αγαπήθηκε πολύ.

Μπορεί να μην κατάφερε τίποτα, αλλά τα υποσχόταν. Και η υπόσχεση στην πολιτική μπορεί να σου φτιάξει καριέρα. Ένας κόσμος που είχε πιστέψει ότι ο Ανδρέας ήθελε να φέρει στην Ελλάδα τον σοσιαλισμό (των δανεικών), βρήκε στο πρόσωπο του Αλέξη τον άξιο διάδοχο που θα έκανε το όνειρο πραγματικότητα. Μόνο που αυτός θα τα τίναζε όλα στον αέρα, μαζί και τον κόσμο που τον λάτρευε. *Αποθανέτω η ψυχή μου μετά των αλλοφύλων.* Αυτό συγκινεί σε όλες τις εποχές κρίσης. Και η κρίση είναι δομικό και διαχρονικό στοιχείο της δημοκρατίας αλλά και του καπιταλιστικού συστήματος.

Ο ΣΥΡΙΖΑ δεν μπορεί να εμπορευτεί κάτι που δεν διαθέτει. Δεν μπορεί να μεταμορφωθεί σε αστικό κόμμα που σεβεται τους θεσμούς, συνεννοείται με τους πολιτικούς του αντιπάλους, κάνει θετικές προτάσεις, ψηφίζει και στα ιδιωτικά πανεπιστήμια, συμβάλλει στη βελτίωση του σχολείου ή συμφωνεί με την αξιολόγηση των ΔΥ. Ο ΣΥΡΙΖΑ είναι κόμμα της ρήξης και καταστροφής. Εννήμενο για να ανατρέψει την αστική δημοκρατία, χωρίς όμως επόμενη βιώσιμη μέρα. Και γι' αυτό κανένας Κασσελάκης και κανένας Φάμελλος δεν μπορούν να τον οδηγήσουν και πάλι στη νίκη. Πόσο μάλλον ο Πολάκης. Οι καιροί άλλαξαν και δεν έχει πια ζήτηση. Ακόμα και σε μια νέα κρίση, το ίδιο κοινό θα αναζητήσει κάτι άλλο. Το πιθανότερο κάτι ακροδεξιό, όπως και στην υπόλοιπη Ευρώπη.

Κάποια στιγμή πρέπει να παραδεχτούν και στον ΣΥΡΙΖΑ ότι όλα τα ωραία έχουν και ένα τέλος. **A**



# Η Αθήνα του 2030

Άρθρο του Κώστα Μπακογιάννη στην Α.Υ.



Αν κάνουμε νοερά ένα ταξίδι στον χρόνο, στην Αθήνα του 2030, σε έξι μόλις χρόνια από σήμερα, τι θα δούμε; Πρώτα απ' όλα, μία απολύτως ευπρόσδεκτη, εντυπωσιακή και θεαματική, ελπίζω, ανάπτυξη στο παραλιακό μέτωπο της Αττικής. Μετά από 200 χρόνια, η Αθήνα, που έχει ζήσει με την πλάτη γυρισμένη στα νότια, στρέφεται και ανοίγει την ανάπτυξή της προς τη θάλασσα. Ταυτόχρονα, θα δούμε μια Αθήνα με 127 άδεια κτίρια, εφόσον προχωρήσει, σύμφωνα με τις τελευταίες ανακοινώσεις, το σχέδιο για το νέο κυβερνητικό πάρκο Υμηττού, στην παλιά ΠΥΡΚΑΛ, και τη μεταφορά εννέα υπουργείων και πλήθος άλλων οργανισμών και εταιρειών του δημοσίου. Με πολλές από τις διοικητικές της λειτουργίες να μεταφέρονται εκτός των ορίων της πρωτεύουσας. Αυτές δεν είναι εξελίξεις οι οποίες γίνονται στο κενό. Έχει προηγηθεί ένα κύμα αποκέντρωσης. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της τελευταίας απογραφής, η Αθήνα είναι ενδεχομένως η μόνη ευρωπαϊκή πρωτεύουσα η οποία χάνει πληθυσμό, η οποία συρρικνώνεται.

Το νέο κυβερνητικό πάρκο είναι μια διπλή παρέμβαση, η οποία όμως στηρίζεται σε μία και μόνο μελέτη. Πρακτικά, δεν λαμβάνονται καθόλου υπόψη οι συνέπειες και οι επιπτώσεις για την Αθήνα. Γι' αυτό και υπάρχει το εξής παράδοξο: η περιβαλλοντική μελέτη να μην έχει καμία αναφορά στην πρωτεύουσα. Όμως, 200 χρόνια πολεοδομικής και κοινωνικής ιστορίας δεν αλλάζουν έτσι εύκολα. Μιλάμε για μια ιστορική καμπή για την Αθήνα. Η Αθήνα κινδυνεύει να αλλάξει χαρακτήρα και να παραδοθεί ακόμα περισσότερο στη μονοκαλλιέργεια του τουρισμού. Αυτή η εξέλιξη αντικείται σε όλο το θεσμικό πλαίσιο, στο γενικό πολεοδομικό σχέδιο και, πάνω απ' όλα, αντικείται στη σύγχρονη λογική της χωροταξίας και της πολεοδομίας. Όλοι οι πολεοδόμοι και χωροτάκτες προκρίνουν τη λύση των μεικτών χρήσεων. Είναι «παλιακή» η άποψη μιας «κυβερνούπολης» που φέρνει περισσότερο στην αρχαία Αίγυπτο, απ' ό,τι στη σύγχρονη Ευρώπη.

Ο μεγάλος μας φόβος είναι ότι θα βρεθούμε με πολλές μαύρες τρύπες εντός του αστι-

κού ιστού, ενώ ήδη είμαστε αντιμέτωποι με πολλές μαύρες τρύπες σε ιδιοκτησίες του ευρύτερου δημοσίου. Δυστυχώς δεν εισακουστήκαμε στο παρελθόν, όταν ζητήσαμε να μην προχωρήσει αυτό το σχέδιο, εάν δεν γίνει μια ανοιχτή, δημόσια διαβούλευση – να σημειώσω εδώ ότι σε αυτό ταυτιζόμαστε με το αίτημα πολλών φορέων της πόλης – και εάν δεν προηγηθούν οι σχετικές αναγκαίες μελέτες.

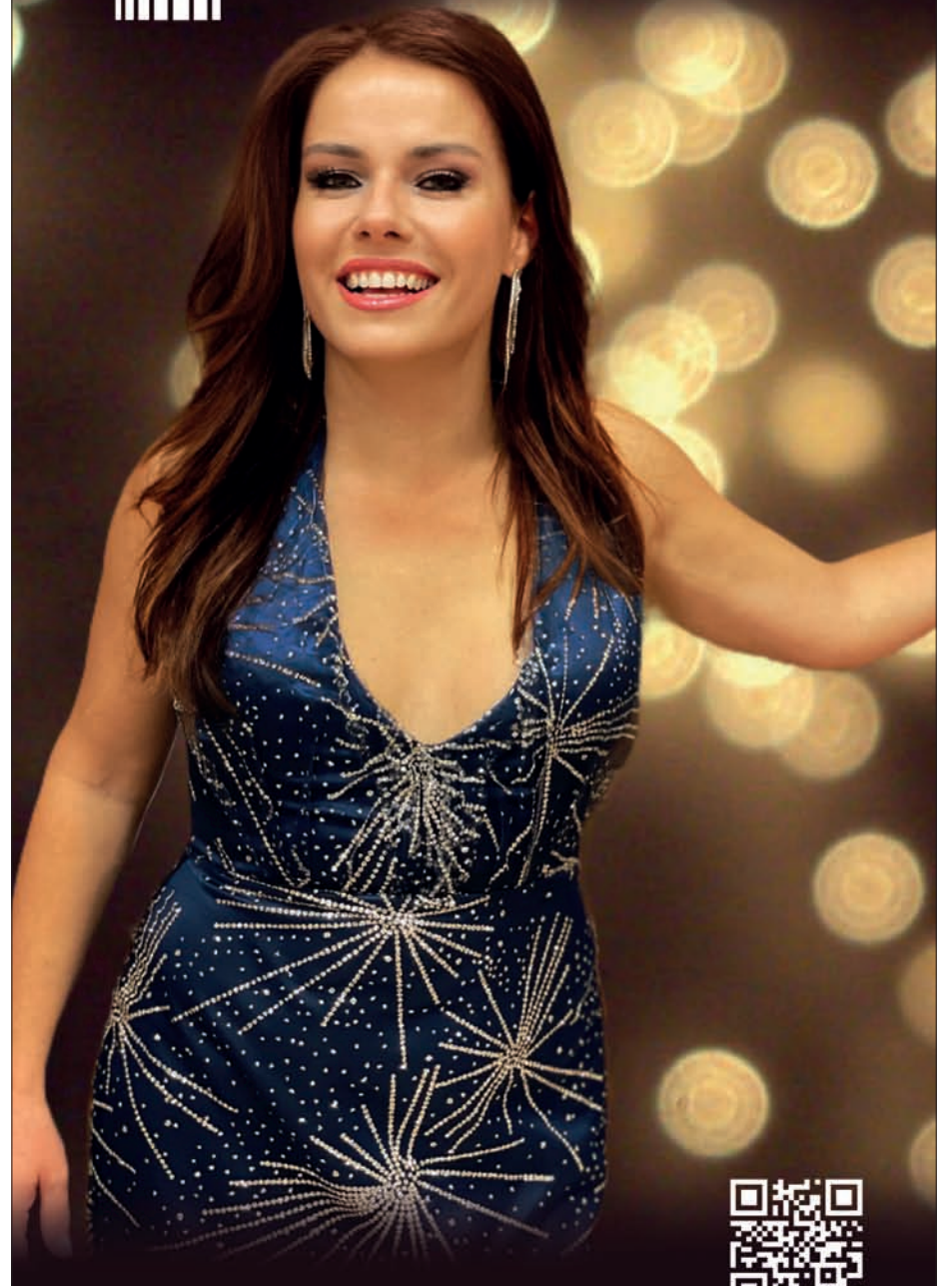
**Κάλλιο αργά παρά ποτέ.** Είναι ευκαιρία να σκεφτούμε ανοιχτά και συνεργατικά την Αθήνα του μέλλοντος. Είναι ευκαιρία το άνοιγμα στη θάλασσα και η διοικητική μεταφορά να μελετηθούν μαζί ως προς τις συνέπειές τους για την Αθήνα. Αν το αφήσουμε στον αυτόματο, αν περιμένουμε την «αγορά» και τη «ζωή» να αποφασίσουν, καλό δεν θα γίνει και η πολιτεία θα αφήσει να καθεί μια σπάνια ευκαιρία που θα μπορούσε να οδηγήσει την πρωτεύουσα σε μια νέα ημέρα.

**Στα πολύ απλά και συγκεκριμένα,** κανείς δεν θέλει να αφεθεί στην τύχη της η Αθήνα, με 127 τοιμηντένια κουφάρια και μια βίαιη μεταβολή μεταφορικών ροών, κοινωνικών και οικονομικών δραστηριοτήτων. Η παράταξή μας έχει καταθέσει πολύ συγκεκριμένες προτάσεις. Τα κτίρια που αδειάζουν θα μπορούσαν να γίνουν εργατικές ή κοινωνικές κατοικίες, ένα πολύ μεγάλο ζητούμενο σε μια πόλη που τα ενοίκια συνεχώς ανεβαίνουν. Θα μπορούσαν επίσης να γίνουν χώροι πολιτισμού. Μερικά από αυτά, θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν εμπορικά και κάποια άλλα που δεν έχουν αρχιτεκτονική αξία, θα μπορούσαν ακόμη και να κατεδαφιστούν. Έτσι θα κερδίσαμε πολύτιμο ελεύθερο χώρο.

**Η κεντρική διοίκηση** δεν είναι ένας νοικάρης να φεύγει όποτε θέλει. Κανείς μας δεν θέλει ένα κράτος το οποίο αποφασίζει χωρίς να συζητήσει. Η σημερινή αδιαφορία και ανικανότητα της δημοτικής αρχής δεν μπορεί να αποτελέσει άλλοθι. Χρειαζόμαστε σχέδιο που, για να υλοποιηθεί, πρέπει να στηριχθεί σε μελέτες και πόρους, οικονομικούς και ανθρώπινους. Για να κερδίσει η Αθήνα, η συνεργασία είναι μονόδρομος. **A**

● ●  
Η Αθήνα κινδυνεύει να παραδοθεί ακόμα περισσότερο στη μονοκαλλιέργεια του τουρισμού  
● ●

## ΜΕΓΑΡΟ ΜΟΥΣΙΚΗΣ ΑΘΗΝΩΝ ΒΑΣΙΛΙΚΗ ΚΑΡΑΓΙΑΝΝΗ ΚΡΑΤΙΚΗ ΟΡΧΗΣΤΡΑ ΑΘΗΝΩΝ ΟΡΧΗΣΤΡΑ IN RESIDENCE ΤΟΥ ΜΕΓΑΡΟΥ ΣΤΑΘΗΣ ΣΟΥΛΗΣ



# 15.11.24

ΧΟΡΗΓΟΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ: ΕΡΤ, ΑΤΤΙΚΑ MEDIA GROUP, COSMOTV, ΔΕΥΤΕΡΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 103.7, ΤΡΙΤΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 90.9, ΚΟΣΜΟΣ 93.6, ΔΙΕΣΗ 101.3, ΑΘΗΝΑ 9.84, CNN.GR, QUEEN.GR, CULTURENOW.GR, MONOPOLI.GR, NEWSBEAST.GR, IN2LIFE.GR, ARTANDLIFE.GR, METEO.GR

ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΗΣ ΣΤΑΣΥ

ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ ΤΟΥ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟΥ ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ



ΜΕΣΑ ΣΤΟ  
ΜΕΓΑΛΟ ΕΡΓΟ  
ΠΟΥ ΑΛΛΑΖΕΙ  
ΤΗΝ ΠΟΛΗ

# ΜΕΤΡΟ

## Θεσσαλονίκης

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΕΣ ΕΙΚΟΝΕΣ ΑΠΟ  
ΤΟ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΟ,  
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟ-  
ΝΤΙΚΟ ΕΡΓΟ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΠΟΥ ΚΑΤΑ-  
ΣΚΕΥΑΖΕΤΑΙ ΣΤΗ ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ,  
ΤΟ ΟΠΟΙΟ, ΕΠΕΙΤΑ ΑΠΟ ΔΕΚΑΕΤΙΕΣ,  
ΠΑΡΑΔΙΔΕΤΑΙ

Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗ





Εξοδος  
Exit

Αγία Σοφία  
ενίπλο 2





# Ε

Εξαγγέλθηκε πρώτη φορά στα τέλη της δεκαετίας του '80, όσο μακρινό κι αν φαντάζει. Άνοιξε κυριολεκτικά μια τρύπα στο ύψος της Διεθνούς Έκθεσης Θεσσαλονίκης το 1989, όσο αστείο κι αν ακούγεται. Αποφασίστηκε να προχωρήσει η κατασκευή του με εθνικούς και κοινοτικούς πόρους και δάνεια το 2003. Τα χρόνια πέρασαν, το Μετρό Θεσσαλονίκης έγινε υπόσχεση αρκετών πολιτικών, τα χρονοδιαγράμματά του ξέφυγαν, η εξέλιξη του έργου έγινε σκετς σε χιουμοριστικές εκπομπές και ανέκδοτο στα καφέ και στα παγκάκια της πόλης.

Το Σάββατο 30 Νοεμβρίου 2024 η Γραμμή 1 (Βασική Γραμμή) παραδίδεται σε εμπορική λειτουργία. Το Μετρό Θεσσαλονίκης είναι το μεγαλύτερο συγκοινωνιακό, αναπτυξιακό και περιβαλλοντικό έργο υποδομής που κατασκευάζεται στη Βόρεια Ελλάδα, μια επένδυση που, για τις δύο υπό κατασκευή γραμμές, ξεπερνάει τα 2 δισεκατομμύρια ευρώ. Η ολοκλήρωσή του θα αναβαθμίσει τη Θεσσαλονίκη σε μια σύγχρονη ευρωπαϊκή πόλη, αλλάζοντας τη μορφή του αστικού τοπίου και βελτιώνοντας ριζικά την καθημερινότητα των πολιτών.

Το Μετρό Θεσσαλονίκης αναμένεται να αποτελέσει ένα από τα πιο σύγχρονα μετρό στην Ευρώπη, καθώς ενσωματώνει στην κατασκευή του τα τελευταία τεχνολογικά δεδομένα σε συνδυασμό με τις πιο απαιτητικές προδιαγραφές ποιότητας, ασφάλειας και λειτουργικότητας.

Με την ολοκλήρωση της κατασκευής του βασικού έργου και της επέκτασης προς Καλαμαριά, αναμένεται να εξυπηρετούνται καθημερινά 313.000 επιβάτες. Επιπροσθέτως, με τη λειτουργία του έργου στο σύνολό του, θα κυκλοφορούν καθημερινά περίπου 57.000 ΙΧ οχήματα λιγότερα, κάτι που μεταφράζεται σε μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά 212 τόνους ημερησίως. ▶







**Βούλγαρη**  
επίπεδο 2



**Νέα Ελβετία**  
επίπεδο 1



**Πανεπιστήμιο**  
επίπεδο 1, υπό κατασκευή





# ΜΕΤΡΟ

Θεσσαλονίκης



Παπάφη  
επίπεδο 3

## → Χαρακτηριστικά της Γραμμής 1 (Βασικής Γραμμής)

**9,6** κιλ. γραμμή, με δύο ανεξάρτητες σπράγγες μονής τροχιάς.

**13** σύγχρονοι σταθμοί, με κεντρική αποβάθρα (Νέος Σιδηροδρομικός Σταθμός, Δημοκρατίας, Βενιζέλου, Αγίας Σοφίας, Σιντριβάνι, Πανεπιστήμιο, Παπάφη, Ευκλείδης, Φλέμιγγκ, Ανάληψη, 25ης Μαρτίου, Βούλγαρη, Νέα Ελβετία).

Αμαξοστάσιο **50.000 τ.μ.** (περιλαμβάνει το Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας, επισκευαστική βάση και γραφειακούς χώρους).

**18** πλήρως αυτοματοποιημένοι, κλιματιζόμενοι συρμοί **4** οχημάτων, οι οποίοι θα κινούνται χωρίς οδηγό, αλλά με συνοδό.

Συστήματα αυτόματων θυρών σε κάθε σταθμό, για την εξασφάλιση μέγιστης ασφάλειας του επιβατικού κοινού κατά την παραμονή του στις αποβάθρες.

Αναμενόμενη ημερήσια επιβατική κίνηση: **254.000 επιβάτες.**

Μεταφορική ικανότητα **18.000** επιβατών ανά ώρα και ανά κατεύθυνση. **450** επιβάτες ανά συρμό.

Επικοινωνία επιβατών με το Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας (ΚΕΛ).

Χρονοαπόσταση συρμών: **Ανά 2,5 λεπτά** στο αρχικό στάδιο της εμπορικής λειτουργίας και ανά 90 δευτερόλεπτα μετά την παραλαβή των επιπλέον συρμών.

Διάρκεια ταξιδιού, συμπεριλαμβανομένων των στάσεων στους **13** σταθμούς: **17 λεπτά.** Ύψιστο επίπεδο αυτοματισμού συρμών GOA4.

## → Περιβαλλοντικά οφέλη

Μείωση εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO2): **137.000** τόνοι ετησίως.

## → Τροχιαίο υλικό - Καινοτομίες και χαρακτηριστικά προηγμένης τεχνολογίας

Η κίνηση των τρένων ελέγχεται με ασύρματη μετάδοση **5-10 φορές/sec**, με ακρίβεια θέσης κάθε τρένου περίπου **το 1 μ.**

Το επίπεδο ασφάλειας λειτουργίας είναι **SIL4.**

Τα δεδομένα της λειτουργίας του κάθε συρμού (θέση, προφίλ ταχύτητας, συναγερμολογία, αστοχίες, διαγνωστικά, δεδομένα σηματοδότησης, κάμερες

CCTV κ.λπ.) μεταδίδονται ασύρματα (Wi-Fi) μέσω του ίδιου συστήματος μετάδοσης (DCS) και ενιαίας κεραίας.

Υπάρχουν κάμερες υψηλής ευκρίνειας εσωτερικά και εξωτερικά, καθώς και στο πρόσθιο και οπίσθιο μέρος του συρμού, με δυνατότητα online μετάδοσης βίντεο συνεχούς ροής (video streaming) στο Κέντρο Ελέγχου Λειτουργίας.

Τα υλικά του τρένου έχουν επιλεγεί με χαμηλό Φορτίο Πυρκαγιάς (< 5 MW), είναι ανακυκλώσιμα και φιλικά προς το περιβάλλον σε ποσοστό >95%.

## → Επέκταση του Μετρό Θεσσαλονίκης προς Καλαμαριά

Το έργο της επέκτασης προς Καλαμαριά περιλαμβάνει **5 νέους σταθμούς** (Νομαρχία, Καλαμαριά, Αρτσού, Νέα Κρήνη και Μίκρα).

Μήκος υπόγειας γραμμής **4,78 κλμ.**

Αναμένεται να εξυπηρετεί καθημερινά **63.000 επιβάτες.**

Διάρκεια ταξιδιού από τον Σταθμό της Μίκρας μέχρι το κέντρο της Θεσσαλονίκης: **15 λεπτά.**

Παράδοση του έργου «Επέκταση Καλαμαριάς» το δεύτερο εξάμηνο του 2025. **Α**





# Fresh Foam X 1080



Comfortable.  
Breathable.  
Versatile.



ΚΥΡΙΑΚΗ ΞΗΜΕΡΟΜΑΤΑ ΣΤΟ

ΓΙΟΥΣΟΥΡΟΥΜ

ΤΟΥ ΕΛΛΙΟΝΑ

Της ΓΕΩΡΓΙΑΣ ΔΡΑΚΑΚΗ - Φωτό: ΠΕΤΡΟΣ ΝΙΚΟΛΤΣΟΣ







## «ΜΕΣ ΣΤ'ΑΝΘΡΩΠΟΜΑΡΚΕΤ ΤΟ ΤΡΕΛΟ,ΣΚΟΥΠΙΔΙ ΚΑΙ ΘΕΟΣ» ΜΙΑ ΑΚΡΟΣ ΠΕΡΙΠΕΤΕΙΟ- ΔΗΣ ΒΟΛΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΧΩΜΑΤΕΝΙΟ- ΦΑΛΙΜΕΝΤΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ ΠΟΥ ΧΤΥΠΑ ΣΑΝ ΑΝΗΣΥΧΗ ΚΑΡΔΙΑ ΜΕΣΑ ΣΤΙΣ ΑΛΛΟΠΡΟΣΑΛΛΕΣ ΠΡΑΜΑΤΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΓΑΛΟΥ ΠΑΖΑΡΙΟΥ ΤΩΝ ΡΑΚΟΣΥΛΛΕΚΤΩΝ.

Χιλιάδες συμπολίτες μας τρώνε από τα σκουπίδια – όχι κατ' ανάγκη κυριολεκτικά. Ψάχνοντας, όμως, στα σκουπίδια, ανακαλύπτουν θησαυρούς ή παλιατζούρες ή χρήσιμα αντικείμενα, τα οποία πωλούν στο μεγάλο παζάρι των ρακοσυλλεκτών του Ελαιώνα κάθε Κυριακή από τις 4 τα ξημερώματα ως τις 3 το μεσημέρι. Βγάζουν μεροκάματο και επιβιώνουν αυτοί, αυτές και οι οικογένειές τους. Συγχρόνως, βοηθούν χιλιάδες αθηναϊκά νοικοκυριά και επιχειρήσεις να ανανεώνονται (και όχι μόνο) με τον πλέον οικονομικό τρόπο, για να μην πούμε σχεδόν τζάμπα. Επιπλέον, όλο αυτό αποτελεί μια ιδιότυπη ανακύκλωση ειδών που δεν αχρηστεύονται, παρά αποκτούν νέα ζωή και υπόσταση. Όποιος δεν έχει βαδίσει ανάμεσα στα φορτωμένα με ό,τι μπορείς να φανταστείς σεβτόνια και πάγκους του Ελαιώνα, δεν ξέρει περί τίνος πρόκειται και δεν θα καταλάβει κιόλας, όσα ρεπορτάζ ή κείμενα σχετικά κι αν διαβάσει.

### ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗ ΒΟΛΤΑ, ΛΙΓΗ ΙΣΤΟΡΙΑ

Το 1992 μια ομάδα Ελλήνων μουσουλμάνων της Θράκης, ήταν δεν ήταν πενήντα άτομα, αποτέλεσε τον πρώτο Σύλλογο Ρακοσυλλεκτών της Αθήνας, με παρουσία στην ιστορική αγορά του Σχιστού και στα στενά του Ψυρρή των 90s. Το 1999 δημιουργήθηκε το μη κερδοσκοπικό Σωματείο Ρακοσυλλεκτών «Ο Ερμής», με χιλιάδες εγγεγραμμένα μέλη. Από το 2004 ως το 2011 ο «Ερμής» διαμόρφωσε το κυριακάτικο παζάρι στο Γκάζι, στην Κορεάτικη Αγορά, απέναντι από την Τεχνόπολη, μέχρι που οι εμπορικοί σύλλογοι της γειτονιάς το οδήγησαν με νόμιμα μέσα σε παύση. Ουσιαστικά, πρόκειται περί παρεμπορίου: ξεχάστε POS και αποδείξεις. Από τον Μάη ως τον Αύγουστο του 2011, το παζάρι δεν είχε βάση και έδρα, ήταν στον αέρα, μέχρι που ο νεαρός πρόεδρος του «Ερμή», ο Καμπέρ Βαχτέτ, οργάνωσε παρεμβάσεις στις δημοτικές αρχές και το παζάρι ρακοσυλλεκτών βρέθηκε (υποτίθεται προσωρινά) στην Ιερά Οδό, μετά το εργοστάσιο της ΕΒΓΑ. Αυτή η σχεδόν ακατογράφητη, γκραν γκινιόλ αλάνα που εμπεδώνεται πλήρως στις οδούς Πολυκάρπου και Αγίας Άννης αποτελούσε μια άτυπη χωματερή του Δήμου Αθηναίων, για τις περιόδους απεργίας των σκουπιδιάρικων. Τα μέλη του συλλόγου καθάρισαν και οργάνωσαν υποτυπωδώς τον χώρο, για να μπορούν να στήνουν τιςπραμάτειες τους και να συνεχίσουν να ζουν από την πώληση των αντικειμένων που βρίσκουν στα σκουπίδια ή στις άκρες των πεζοδρομίων.





## ΩΡΑ 05:30 ΠΕΡΙΞ ΣΤΑΣΗΣ ΜΕΤΡΟ ΕΛΛΙΟΝΑ

Μια συμπλοκή με την αστυνομία «σπάει» ένα μικρό κομμάτι πωλητών. Τριγύρω, μουδιασμένοι άνθρωποι με τις σακούλες και την αρίδα τους περιμένουν όσο χρειαστεί μέχρι να απλώσουν το εμπόρευσμά τους. Μέχρι τις 06:00, οι πρώτοι τολμηροί βγάζουν σεντόνια και παρατάσσουν τα είδη που πωλούν: μακαρόνια, σάλτσες, κοσμήματα, παλιατζούρες κάθε λογής, καλλυντικά, κρέμες ευσεβών brands – αγόρασα με ένα ευρώ μια αντηλιακή ενυδατική κρέμα της Arivita και μαζί μια μάσκα προσώπου της Caudalie –, βάζα, μαχαιροπίρουνα, σακίδια, ακόμα κι ένα καρτσάκι για διδυμα. Ένας Γεωργιανός ευγενής κύριος περνάει στο χέρι μου δύο δαχτυλίδια που μου ορκίζεται ότι δεν μαυρίζουν. Κατορθώνει να μου πάρει πέντε ευρώ και για τα δύο – ήταν ο πρώτος και ο τελευταίος που συνάντησα στο παζάρι με τα αρχετυπικά στοιχεία του πωλητή που κολακεύει, επικοινωνεί με τον υποψήφιο αγοραστή και παινεύει το εμπόρευσμά του. Οι αγουροξυνημένοι ή από σερί ξενύχτι πρώτοι αγοραστές είναι σκυθρωποί, δύσπιστοι και κόβουν δεκάδες βόλτες γύρω από τους ίδιους και τους ίδιους μικρούς πάγκους-σεντόνια καταγής. Λίγα πράγματα αγοράζονται το άγριο χάραμα, είναι Οκτώβρης καιρός, μοιάζει με νύχτα η μέρα ακόμα. Οι πωλητές δεν δέχονται ακόμα σκληρά παζάρια, γιατί αν αρχίσουν να κόβουν από τώρα, τι θα κάνουν στις έντεκα και στις δώδεκα το πρωί; Δεν μας ποζάρει κανείς, δυσπιστούν απέναντι στο δημοσιογραφηφιλίκι μας, δεν γουστάρουν να τους βγάλουμε στη φόρα, γιατί είναι παράνομοι. Εγκληματίες όχι, αλλά έκνομοι ναι. Βλέπω μισογεμάτες συσκευασίες δημητριακών, καφέ και ζυμαρικών. Μισά σπαγγέτι, μισός νες, είκοσι και τριάντα λεπτά του ευρώ. Κάποιος θα τα έχει προφανώς ανάγκη. Σε αυτό το κουρελιάρικο, ενδέξ μαρκετ, οι ανάγκες συναντώνται μεταξύ τους χωρίς ιδιαίτερες αβρότητες και υποκριτικές καλημέρες κι ευχαριστίες. Περιεργάζομαι, ρωτάω πόσο, αν με ενδιαφέρει το παίρνω, το πληρώνω, αποσύρομαι, τόσο απλά και ξερά. Οι φωνές είναι κοφτές, τα μούτρα ταλαιπωρημένα, η φτώχεια υπερήφανη, συνωμοτική σχεδόν στη συναναστροφή της.

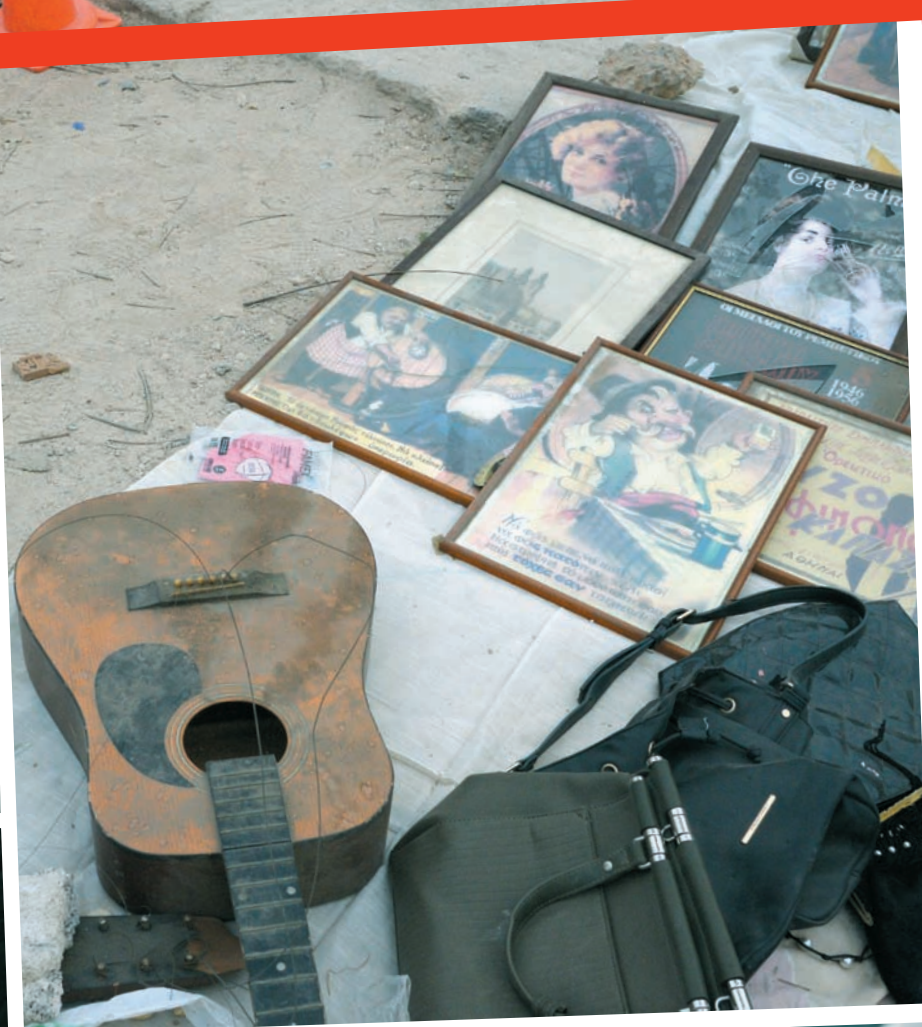
## ΩΡΑ 07:00 ΣΤΑ ΣΟΘΙΚΑ ΤΟΥ ΠΑΖΑΡΙΟΥ

Μίνι μποτιλιάρισμα στην Αγία Άννης, αμάξια παντού, το παρκάρισμα φαντάζει σενάριο επιστημονικής φαντασίας. Αλλά, αν έχει κανείς σκοπό να φορτώσει πράμα (πλυντήρια, τουαλέτα, φωτιστικά, έπιπλα, χαλιά) πώς θα το κουβαλήσει με το μετρό; Έχει φωτίσει η μέρα και μια οικογένεια Ρομά έχει ανάψει φωτιά σ' έναν σκουριασμένο τενεκέ. Πλησιάζω να ζεσταθώ, νιώθω ευπρόσδεκτη, αν κρίνω από τα χαμόγελα. Λίγο πιο κει, ένας τύπος διαλαλεί ένα ποδήλατο στο οποίο έχει εφαρμόσει κινητήρα, οδηγώντας το και πατώντας την κόρνα του. Διακόσια ευρώ, λέει. Ένας άλλος από τον πάγκο του λέει «αν το δώσεις για ένα πενντάρικο, θα 'ναι τυχερός». Πίσω από το μελλοντικό στάδιο του Παναθηναϊκού, που όταν υλοποιηθεί θα αποδιώξει για ακόμα μια φορά το ταλαιπωρο παζάρι, υπάρχει πολύ χώμα, χωματόλοφοι διάσπαρτοι, σκουπιδαριό, κομμάτια πλαστικού, βίδες, ρόδες, λάστιχα. Κανονική χωματερή. Τα παπούτσια μου αλλάζουν χρώμα. Εκεί, γύρω από τους χωματένιους λοφίσκους, μεγάλα σεντόνια και πάγκοι ξεχειλίζουν από σαβούρα κι από ελάχιστους θησαυρούς, που ορισμένοι έμπειροι θαμώνες εξετάζουν με μεγεθυντικούς φακούς σαν ντετέκτιβ. Ο κύριος Μ., συνταξιούχος καθηγητής στο Φυσικό, ελέγχει κάτι πορσελάνινα σερβίτσια. «Έχω χιλιάδες σερβίτσια σπίτι. Συλλέγω, ξέρετε. Από όλο τον κόσμο» (Σερβίτσια, σκέφτομαι, και γελάω μόνη μου).

Για να γυρίσεις όλο το παζάρι και να πεις ότι έχεις δει και λίγο προσεκτικά τον κάθε πάγκο, θες γύρω στις 4 ώρες, οι οποίες αυξάνονται αν υπολογίσεις και μια μικρή στάση για καφέ, κάποιο ρόφημα, ίσως και κάνα καλαμάκι-ψωμάκι από τη σχάρα της γυναίκας του προέδρου των ρακοσυλλεκτών, του Καμπέρ Βαχτέτ, που έχει, καθώς φαίνεται, και ρόλο ειρνοποιού εκεί πέρα. Μόλις σταθήκαμε λιγάκι να ξεκουράσουμε τις μέσες μας στις πλαστικές καρέκλες με τον φωτογράφο Πέτρο, ακούσαμε φωνές. Ένας που πουλούσε μπακίρια και κοσμήματα κατηγόρησε έναν πισιρικό ότι έκλεψε ένα δαχτυλίδι. «Πρόεδρε, πρόεδρε!» Ο κύριος Βαχτέτ πλησίασε τον μικρό (όλοι Ρομά οι συμμετέχοντες στην ιστορία μας) και του είπε να επιστρέψει το δαχτυλίδι και να μην το ξανακάνει. Το παιδί ορκιζόταν σε θεούς και δαίμονες ότι δεν έκλεψε. Ίσως να έλεγε αλήθεια ή, πάλι, να είχε προλάβει να δώσει το δαχτυλίδι στον πατέρα, τον θείο ή τον μεγαλύτερο αδερφό του για να το πουλήσουν στον δικό τους πάγκο. Όπως μας είπε και ο κύριος Χρήστος, ένας από τους ελάχιστους Έλληνες πωλητές του Ελλιάνα – ο







ο οποίος μάς έκανε τράκα τσιγάρο και ισχυρίστηκε πως κάνιζε ενώπιόν μας έπειτα από 20 χρόνια! – είθισται να αγοράζουν πράγματα ο ένας από τον άλλον οι ρακοσυλλέκτες-πωλητές, για να τα πουλήσουν μετά και πάλι. Προφανώς, εικάζω, και να κλέβουν. Γενικώς, στο παζάρι οι άνθρωποι προχωράνε με τις τσάντες κρεμασμένες στο στήθος τους ή σφιχτά κρατημένες στα πλευρά τους. Έχουν τον νου τους. Εννοείται πως ευνοούνται διάφορες μορφές παραβατικότητας – από πρῶ-ξιμο ναρκωτικών, μέχρι ψωνιστήρι και από μικροκλοπές μέχρι συμπλοκές με αποτέλεσμα σωματικές βλάβες. Αυτά μου τα ανέφεραν άνθρωποι που συχνάζουν χρόνια στον Ελαιώνα, για να με προειδοποιήσουν, όταν τους είπα ότι θα πήγαινα για ρεπορτάζ. Προσωπικά, δεν εντόπισα ιδίους όμμασι κάτι συγκεκριμένο. Από την άλλη, είδα να πωλείται αυτόματο πυροβόλο με 280 ευρώ, φόρα παρτίδα. Ποιος ξέρει τι άλλο μπορούσες να πάρεις από εκείνον τον συγκεκριμένο πάγκο με τις στρατιωτικές στολές, τα όπλα και τα φυσίγγια; Ο Κρίστοφ Μπίκελ θα έχανε κυριολεκτικά τα μυαλά του στη θέα του ετερόκλητου των εμπορευμάτων: απέναντι από τις καραμίνες, δίσκοι της Αρλέτας και λίγο πιο κει γερμανικά χάρντκορ πορνοπεριοδικά και μασίφ αντικές. Κι αν πεις πως προχωράς κι άλλο, αυθεντικά Levi's τζιν στα πέντε ευρώ, μαρκάτα σπορτζέ ολοκαίνουργια και κοσμήματα που σε κάποιο Κυκλαδονήσι θα μοσχοπουλιούνταν στα είκοσι και τα τριάντα ευρώ. Ποια Μπιενάλε και ποια Στέγη; Εδώ γινόμαστε αυτόπτες μάρτυρες ενός ολοζώντανου, συνεχώς μεταβαλλόμενου, κινητού και κινούμενου installation με χρώματα, υφές και ήχο – ρίχνω κι εγώ ένα τσιφτετέλι μπροστά από έναν πάγκο με πικ απ που παίζει τούρκικα και τσιγγάνικα. Αναρωτιέμαι φωναχτά αν ο Κουστουρίτσα έχει επισκεφτεί ποτέ τον Ελαιώνα και, επίσης, πώς θα λένε την επόμενη ταινία του όταν συμβεί και έρθει να ψωνίσει το κατιτίς του στο παζάρι. Πατί ταινία αποκλείεται να μην κάνει αν δει αυτό που βλέπουμε εμείς.

**ΟΡΑ 10:30 ΗΡΘΙΚΗ ΕΞΟΔΟΣ ΠΡΙΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΦΘΑ ΤΩΝ ΦΛΑΣΙΩΝ**

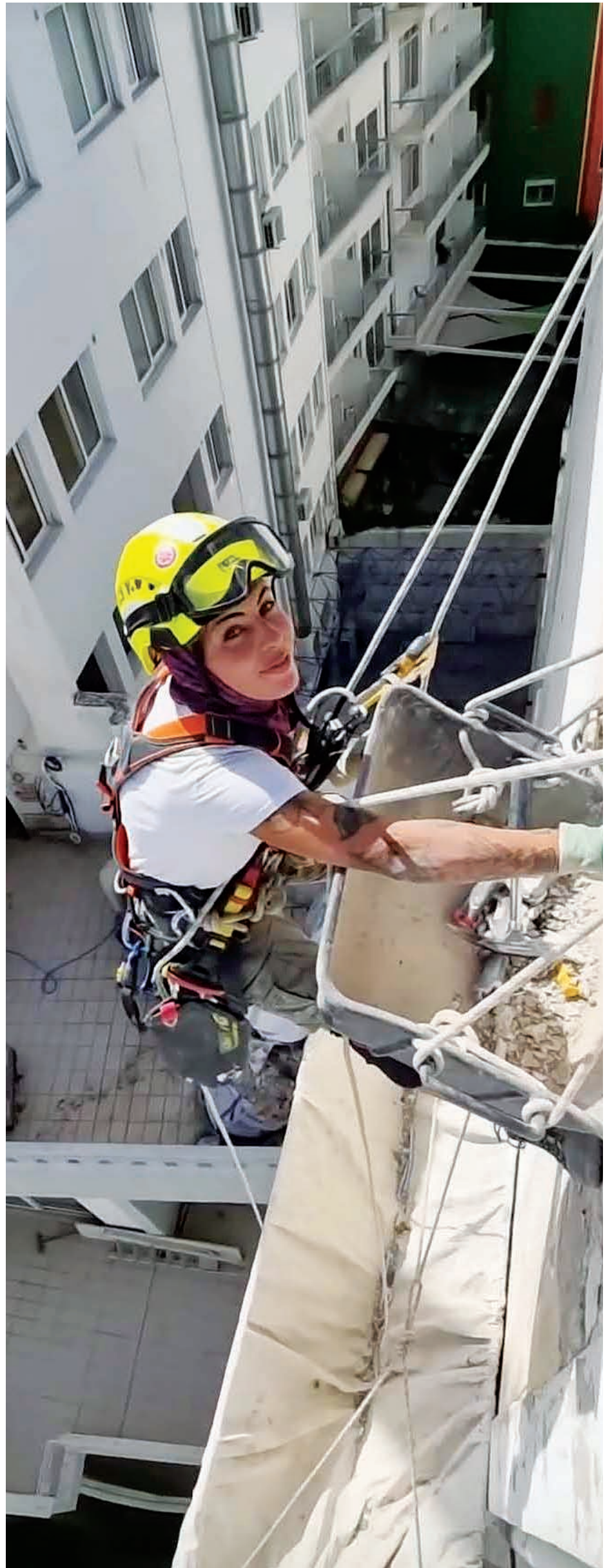
Οι μιλένιαλς σκάνε στο παζάρι τις κυριακές και εξοπλίζουν τα ινσταγκραμικά σπίτια τους με φτηνά λαμπατέρ, βελέντζες και κάδρα με πέντε και δέκα ευρώ – για να τους φτάσουν τα λεφτά για μπραντς μετά στην Αιόλου και στου Ψυρρή. Σε κάποιους πάγκους, άλλωστε, ρωτάνε οι πωλητές «πόσα δίνεις;» και το παζάρι γίνεται και έτσι, αντίστροφα. Τα καλά πράγματα εξαφανίζονται νωρίς και δεν λειτουργεί εδώ η ιδέα τού να ξαναπεράσεις από κάποιον πάγκο. Παλιά βιβλία, σπάνιες εκδόσεις, μυθιστορήματα δεκαετίας από διαπρεπείς Έλληνες συγγραφείς μοσχοπουλιούνται για ένα και δύο ευρώ, πιο φτηνά απ' ό,τι και στους πάγκους των περιπτέρων. Μια κυρία καλοντυμένη κουβαλά μια νάιλον τσάντα γεμάτη βιβλία. Ίσως δεν έχει τη δυνατότητα να επισκεφτεί ένα βιβλιοπωλείο και να δώσει πενήντα ευρώ για τα διαβάσματα του μήνα ή του χειμώνα της. Επίσης, ρούχα κάθε είδους, από μαγιό μέχρι βαριά παλτό, φεύγουν σαν ζεστό ψωμάκι – οι τουρίστες επισκέπτες του γιουσουρούμ ξέρουν τα spots και σπεύδουν με τις μεγάλες υφασμάτινες τσάντες τους, τις οποίες ξεχειλίζουν. Τέλος, έργα τέχνης – πίνακες, γλυπτά, αγαλματίδια – έχουν τους δικούς τους φανατικούς. Ένας ηλικιωμένος κύριος με μαύρο κοστούμι περιεργάζεται κάτι χρυσά κάδρα με περίσσεια προσοχή. Τον φαντάστηκα στο νεοκλασικό του στο Παγκράτι, στο τεράστιο σαλόνι του με τους βελούδινους καναπέδες, να πίνει το απογευματινό του τσάι καμαρώνοντας το απόκτημά του από το παζάρι, που θα μοστράρει στους καλεσμένους του κάποια στιγμή. Με τα χρήματα που θα έδωσε για να το αποκτήσει, μια οικογένεια θα κάνει απόψε γιορτή σ' ένα τσαντίρι ή ένα χαμόσπιτο.

Η οικονομία κάνει παράξενους κύκλους, αν και ο Ελαιώνας αξίζει να μελετηθεί κάποια στιγμή και από ανθρωπολογική, αμιγώς ανθρωπολογική, σκοπιά. Είναι, βέβαια, και έργο τέχνης – ίσως μια φωτογραφία που δεν πρόλαβε να φυλακίσει στον χρόνο ο ασπρόμαυρος Αρά Γκιουλέρ. Σίγουρα πάντως, και αυτό είναι το πιο συναρπαστικό, ο Ελαιώνας, αυτή η άκρια της Αθήνας η παντελώς ξεχασμένη κι όμως αλαλάζουσα και ζωντανή, απαρτίζεται από ανθρώπους που ζουν στην ίδια πόλη μ' εμάς. Μαζί τους μάλλον μας ενώνουν πολύ περισσότερα από ένα μπακίρι που πωλείται τρία ευρώ πάνω σ' ένα λασπωμένο σεντόνι. Αλλά αυτό δεν επιτρέπει κανένα παζάρι να το εξερευνηθούμε σε βάθος. Ξεπαρκάrouμε με τα μικρά μας λάφυρα και υποσχόμαστε να ξανάρθουμε, μεθυσμένοι από την ομορφιά του τίποτα, από την ένδεια που ορθώνει αναστήμα και επιβιώνει δημιουργώντας δικούς της θεσμούς. Σε λίγο θα πίνουμε τον δεύτερο καφέ της ημέρας, διαφορετικοί άνθρωποι από αυτούς που ήμασταν τα ξημερώματα. **A**





Η ζωή σου, όπως  
επίσης και η ζωή  
των περαστικών,  
κρέμεται από δύο  
σχοινιά και ένα  
δικό σου λάθος  
είναι αρκετό







**Α**ΕΝ ΤΗΣ ΕΙΧΕ ΠΕΡΑΣΕΙ ΠΟΤΕ ΑΠΟ ΤΟ ΜΥΑΛΟ να γίνει εναερίτισσα οικοδόμος. Η 29χρονη Αγγελική Αγγελάκη από τον Βόλο είναι σίγουρη πως αν ήξερε νωρίτερα για την ύπαρξη αυτού του επαγγέλματος, θα ήταν η πρώτη της επιλογή. Μεγάλωσε κοντά στη φύση, έχει μεγάλη αγάπη για τα βουνά και θυμάται από μικρή να απολαμβάνει τα παιχνίδια που έπαιζε με τον μπαμπά της – που είναι μηχανικός αεροσκαφών– τα οποία ήταν πάντα αρκετά εφευρετικά.

Αποφοίτησε από το επαγγελματικό λύκειο με την ειδικότητα της μηχανικού οχημάτων. Στη συνέχεια μπήκε σε μια ανώτερη δραματική σχολή, γρήγορα όμως άλλαξε πορεία ώστε να βρει αυτό που θα την έκανε πραγματικά χαρούμενη. Όλα ξεκίνησαν από έναν πολύ καλό φίλο και ικανό μάστορα, ο οποίος της πρότεινε να την προσλάβει στην επιχείρησή του, στην Αθήνα, ως βοηθό και μαθητευομένη του. Για ενάμιση χρόνο παρατηρούσε προσεκτικά τις επισκευές, τα κονιάματα, τις συνθέσεις υλικών, μάθαινε για όλα εκείνα τα τεχνικά ζητήματα που προκύπτουν στον αέρα και απαιτούν ταχύτητα και προσοχή. Αυτό που την κέρδισε ήταν το οικοδομικό κομμάτι.

«Η απόφασή μου να ασχοληθώ με αυτό το επάγγελμα πάρθηκε όταν σπούδαζα στο θέατρο. Είμαι ένας άνθρωπος με πολλά χόμπι και προσδοκίες. Θέλω να γεμίζω εικόνες, μυρωδιές, ήχους. Αυτό συνεπάγεται ταξίδια, περιπέτειες, δοκιμές και νέες δεξιότητες. Όλα αυτά χρειάζονται βέβαια χρόνο και χρήματα. Τίποτα από τα δύο δεν υπήρχε στο θέατρο και η ιδέα του να επιβιώνω και να είμαι εγκλωβισμένη στην

Αθήνα με τρέλανε. Είπα, λοιπόν, ότι θα μάθω μια τέχνη που θα μου δώσει χρήματα, αλλά και χρόνο. Το οικοδομικό κομμάτι δεν σπουδάζεται σε σχολή, η εμπειρία στη δουλειά και η ενασχόληση με τα υλικά θεωρείται σπουδή. Το να ενημερώνεσαι για τα υλικά, τη σωστή εφαρμογή τους και τις δυνατότητές τους είναι σημαντικό» μου αναφέρει.

## ΑΓΓΕΛΙΚΗ ΑΓΓΕΛΑΚΗ

### Η πρώτη εναερίτισσα οικοδόμος στην Ελλάδα

Της ΜΑΡΙΑΝΝΑΣ ΜΑΝΩΛΟΠΟΥΛΟΥ

Ξεκίνησε να δουλεύει συστηματικά στον αέρα, κάνοντας ό,τι εργασία χρειαζόταν – από τοποθέτηση υδρορροής, καμινάδας, καθαρισμούς τζαμιών, μέχρι σοβατίσματα και υδραυλικά. Παράλληλα βρήκε μια ομάδα εθελοντών που ασχολούνταν με ορεινές διασώσεις και έκανε εκπαιδεύσεις για πρώτες βοήθειες και κινηματική τραύματος. Στη συνέχεια γράφτηκε σε ειδική σχολή, προκειμένου να λάβει την παγκόσμια αναγνωρισμένη πιστοποίηση. Εκτός της πιστοποίησης IRATA στο level 2, λοιπόν, διαθέτει και πιστοποιή-

σεις ελληνικών φορέων ως διασώστρια στην ομάδα Δέλτα της πολιτικής προστασίας – κάτι που τη βοηθάει στην ταχύτατη ανταπόκριση σε ό,τι έκτακτο προκύπτει. Η Αγγελική εργάζεται πάντα τηρώντας τα πρότυπα ασφαλείας.

«Νιώθω πως μόνο προκλήσεις έχω αντιμετωπίσει από τότε που ασχολήθηκα με αυτό το επάγγελμα. Ίσως είναι αυτό που το κάνει τόσο ενδιαφέρον. Κάθε μου απόφαση και δουλειά που έχω αναλάβει είναι μια πρόκληση.

» Υπήρξε στιγμή που ήμουν σίγουρη ότι ζω τα τελευταία μου λεπτά, γεγονός που με άλλαξε πολύ ως άτομο. Το σοκ ήταν μεγάλο. Αναθεώρησα την αντιμετώπισή μου ως μέτρα ασφαλείας και ως προς τους συναδέλφους. Δεν επιτρέπω να μου φτιάχνει άλλος τις αγκυρώσεις, χωρίς να ελέγχω. Θέλω πάντα να ξέρω τι ακριβώς συμβαίνει και να μην αφήνω τίποτα στην τύχη.

» Σε αυτό το επάγγελμα πρέπει να τα προβλέπεις όλα, ώστε να εξασφαλίσεις ότι μπορείς να αποτρέψεις κάθε λάθος. Ο άνθρωπος που μου έμαθε τη δουλειά έλεγε κάτι πολύ σημαντικό: «Δεν υπάρχει κακή στιγμή, υπάρχει κακή πρόβλεψη». Αυτό είναι μεγάλη αλήθεια στη δουλειά μας. Η ζωή σου, όπως επίσης και η ζωή των περαστικών, κρέμεται από δύο σχοινιά και ένα δικό σου λάθος είναι αρκετό. Η απάντηση για τους κινδύνους είναι σωστός σχεδιασμός, μέτρα ασφαλείας, καθαρός νους πάντα».

Η Αγγελική, που απασχολείται ως εναερίτισσα τεχνικός τα τελευταία 4 χρόνια, συμμετείχε στην

τοποθέτηση πλαγιοκάλυψης στον Πύργο του Πειραιά, όπως και σε άλλες μεγάλες δουλειές σε Ελλάδα και Κύπρο. Το όνειρό της όμως ήταν να επιστρέψει στη Θεσσαλία, να ανοίξει τη δική της επιχείρηση και να μείνει σε μια καλύβα στο βουνό.

Έχοντας πλέον τις απαραίτητες γνώσεις, επέστρεψε στον τόπο καταγωγής της, ώστε να στήσει την επιχείρησή της και να φέρει στον Βόλο ένα διαφορετικό στιλ εργασίας, με δυνατότητες επίλυσης προβλημάτων που παραμένουν εκκρεμιά λόγω μη προσβασιμότητας.

«Ο Βόλος, όπως και όλες οι πόλεις που διαθέτουν ψηλά κτίρια, έχουν ανάγκη από το επάγγελμά μου. Δεν υπάρχει πάντα πρόσβαση με καλάθι ή σκαλωσιά. Οι φωταγωγοί, για παράδειγμα, δεν είναι εύκολα προσβάσιμοι για συντήρηση. Πολλές είναι οι περιπτώσεις που απαιτείται να γίνουν μερμέτια στον ψηλότερο όροφο διαφόρων κτιρίων, και εκεί πρέπει απαραίτητα να στηθεί σκαλωσιά. Η ευελιξία που έχουμε με τα σχοινιά βοηθάει σε κάθε περίπτωση».

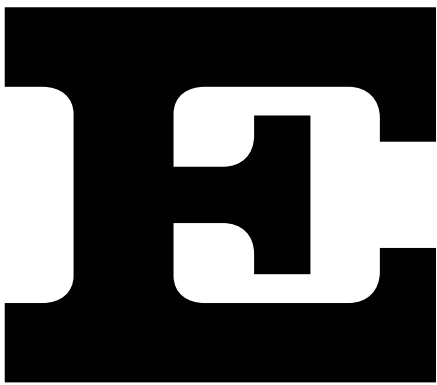
Όταν η Αγγελική επέστρεψε στον Βόλο, οι συμπολίτες της παραξενεύτηκαν, δεν μπορούσαν να καταλάβουν για ποιον ακριβώς λόγο να την προσλάβουν. «Όταν ήρθα δεν είχα δουλειά και ο κόσμος δεν με προτιμούσε, επειδή είμαι γυναίκα. Υπάρχει μια αντίληψη ότι αν πάρω τα ίδια χρήματα με τους άντρες μάστορες, αυτοί θα προσβληθούν και θα φύγουν. Ένα δημοσίευμα σε τοπική εφημερίδα ήταν το πρώτο βήμα για να περιοριστεί ο σεξισμός. Στον χώρο σήμερα υπάρχει θαυμασμός, οι συνάδελφοί μας σέβονται. Οι πελάτες μπορεί να σε κοιτάζουν με μισό μάτι στην αρχή, αλλά όταν σε δουν στη δουλειά ο τρόπος αντιμετώπισης αλλάζει».

Αναρωτιέμαι αν υπάρχουν και άλλες γυναίκες στην Ελλάδα που κάνουν κάτι αντίστοιχο με την Αγγελική. «Εναερίτισσες υπάρχουν, ασχολούνται κυρίως με άλλα πράγματα – ανεμογεννήτριες, στήσιμο stage σε συναυλίες. Είναι μια δουλειά που, ακόμη και για τους άντρες, δεν είναι εύκολο να εξασφαλίσεις μόνιμη εργασία, οπότε κατά κάποιον τρόπο δουλεύουν για ένα έξτρα εισόδημα.

» Φυσικά, δεν λέω πως ανακάλυψα τον τροχό. Υπάρχουν γυναίκες που έχουν πιάσει το μυστήρι πριν από μένα. Είμαι η πρώτη που ασχολήθηκα και αφοσιώθηκα στον οικοδομικό τομέα στα σχοινιά και η πρώτη που άνοιξα δική μου επιχείρηση με εργασίες σε ύψος, επιλέγοντας αυτή την ειδικότητα. Αν κάτι το θέλεις, το κάνεις. Όλα απαιτούν χρόνο και κόπο. Πρέπει να είσαι προσληπμένος στον στόχο σου και το όνειρό σου θα γίνει πραγματικότητα. Έχω ακούσει πολλά σχόλια του τύπου “δεν βλέπεις ότι δεν μπορείς να το κάνεις αυτό” ή “από πού και ως πού”. Μου φαίνονται τόσο αστεία, δεν μπόρεσα να τα πάρω ποτέ στα σοβαρά».

Η Αγγελική δημιούργησε την επιχείρησή της, της Rope N Roll και τον επόμενο μήνα θα ανοίξει γραφείο στη Νέα Ιωνία. Ταυτόχρονα με τις επαγγελματικές οικοδομικές δραστηριότητες, διδάσκει και aerial hoop (εναέρια ακροβατικά με στεφάνι), ενώ μοιράζεται τον χρόνο που θα χρειαστεί για μια εργασία. Πρέπει να μιλάς με πελάτες, να συντάσσεις προσφορές και παράλληλα να ασχολείσαι με την προώθηση της εργασίας σου μέσω των social media. Η γυμναστική είναι, επίσης, πολύ σημαντικό κομμάτι, ώστε το σώμα να παραμένει υγιές και αποφεύγονται οι τραυματισμοί. **Α**





ΕΙΧΕ ΜΟΛΙΣ ΤΕΛΕΙΩΣΕΙ ΤΗΝ ΠΡΩΙΝΗ πολύωρη πρόβα, ενώ θα ακολουθούσε άλλη μία το απόγευμα. Η κούρασή του όμως δεν μείωσε στο ελάχιστο τη διάθεσή του να μιλήσει στην Α.Υ. με ενθουσιασμό –και πολύ χιούμορ– για το ντεμπούτο του στον ρόλο του Αλέκο, αλλά και για τις πολυσχιδείς καλλιτεχνικές του δραστηριότητες.

—Κύριε Χριστογιαννόπουλε, χρειαζόμαστε τα φώτα σας, γιατί δεν είναι πολλοί, νομίζω, αυτοί που γνωρίζουν τον «Αλέκο», τη μονόπρακτη όπερα του Σεργκέι Ραχμάνινοφ, που ανεβαίνει σε λίγες μέρες από την ΕΛΣ.

Μα κι εγώ, όταν τον Απρίλιο μου πρότειναν να τραγουδήσω «Αλέκο» του Ραχμάνινοφ, ρώτησα «Να τραγουδήσω τι;». Δεν είχα ακούσει ποτέ αυτή την όπερα! Είδα μετά μια παράσταση στο YouTube, μου άρεσε, δεν διακρούει και πολύ, οπότε δέχτηκα χωρίς να το πολυσκεφτώ. Όταν όμως άρχισα να μελετώ τον ρόλο, έμεινα έκπληκτος από το πόσο ωραία ήταν η μουσική – και να σκεφτείτε, ο Ραχμάνινοφ την έγραψε σε ηλικία 19 χρονών, για τις εξετάσεις του στο Ωδείο, σε μόλις 17 μέρες! Ήταν απίστευτα συγκινητική. Κάναμε πρόβες με την πιανίστα και μας έπιαναν τα κλάματα!

—Ο Ραχμάνινοφ είναι διάσημος για τα πιανιστικά και συμφωνικά έργα του. Σε αυτό το πρώιμο έργο διαφαίνονται στοιχεία της κατοπινής του εξέλιξης;

Στον «Αλέκο» διαφαίνονται στοιχεία που ενυπάρχουν στη ρωσική μουσική. Ακούς, για παράδειγμα, Τσαϊκόφσκι, όπως και λαϊκές ρωσικές μελωδίες, και συγχρόνως διαφαίνεται ο Ραχμάνινοφ που έρχεται. Μάλιστα, στη συνοδεία του πιάνου υπάρχουν στιγμές που είναι εντελώς «κονσερτίστικες».

—Πώς προσεγγίσατε τον χαρακτήρα του Αλέκο; Ανατρέξατε στο ποίημα «Οι τσιγγάνοι» του Πούσκιν, στο οποίο βασίζεται το λιμπρέτο της όπερας;

Βέβαια. Μάλιστα, σήμερα το πρωί διάβαξα σε ένα άρθρο ότι ο Πούσκιν έγραψε το ποίημα σχεδόν παράλληλα με τον «Ευγένιο Ονιέγκιν», και πράγματι υπάρχει μια συγγένεια των δύο χαρακτήρων. Ο Αλέκο φεύγει από τον αστικό καθωσπρεπισμό αναζητώντας την ελευθερία που θεωρεί ότι έχει ο κόσμος των τσιγγάνων, και για ένα διάστημα

βρίσκει τη δύναμη να υπάρξει ελεύθερος, μέσα από τον έρωτά του για τη Ζεμφίρα. Ο Ονιέγκιν, αντίστοιχα, φεύγει από την κοινωνία όπου ζει για να βρει τον εαυτό του. Και οι δύο πητώνται στο τέλος, με τη διαφορά ότι ο Αλέκο αντιδρά με πιο ζωώδη τρόπο και σκοτώνει. Σας θυμίζω επίσης ότι και ο Προσπέρ Μεριμέ πάνω στους «Τσιγγάνους» του Πούσκιν βασίσει τη νουβέλα του «Κάρμεν», γνωστή από την ομώνυμη όπερα του Μπιζέ. Ενώ όμως στην «Κάρμεν» τραγικά πρόσωπα είναι τόσο ο θύτης όσο και το θύμα, στην όπερα του Ραχμάνινοφ το τραγικό πρόσωπο είναι μόνο ο Αλέκο. Η Ζεμφίρα με τον νεαρό εραστή της, σε όλη τη διάρκεια του έργου, χαριεντίζονται μπροστά στα μάτια του και τον περιγελάνε. Έτσι όπως είναι δραματουργικά δομημένο, δεν λυπάσαι το ζευγάρι που δολοφονείται, αλλά τον δολοφόνο τους. Όμως η ελευθερία δεν είναι διαπραγματεύσιμη και στο αναπάντεχο φινάλε της όπερας οι τσιγγάνοι δεν τιμωρούν τον Αλέκο χτυπώντας ή φυλακίζοντάς τον, αλλά διώχνοντάς τον από την κοινότητα.

—Καταλαβαίνω ότι ο χαρακτήρας του Αλέκο είναι αρκετά πολύπλοκος. Χρειάζεται να ισορροπήσετε το συναισθηματικό βάρος που φέρει ο ρόλος με τις φωνητικές του απαιτήσεις.

Αυτό το έχουν όλες οι όπερες του ρομαντισμού, και πολύ περισσότερο του βερισμού. Ο Αλέκο βρίσκεται ακριβώς στο μεταίχμιο, αλλά επειδή ο Ραχμάνινοφ είναι νέος, τον... συγκαταούν ο Τσαϊκόφσκι και ο Μουσόρσκι. Είναι ένα έργο πολύ καλά και προσεκτικά γραμμένο, με αποτέλεσμα κάποια συναισθηματική ένταση υπάρχει να μη φτάνει σε φωνητικά όρια – κάτι που συμβαίνει, για παράδειγμα, στον Πουτσίιν.

—Γνωρίζουμε ότι σε ένα από τα πρώτα ανεβάσματα της όπερας στη Ρωσία, τον Αλέκο ερμήνευσε ο θρυλικός βαθύφωνος Φιόντορ Σαλιάπιν. Μπορεί ο ρόλος να τραγουδηθεί και από έναν βαρύτονο όπως εσείς;

Ναι, κι αυτό συμβαίνει ακριβώς γιατί είναι γραμμένος σε μια όχι ακραία περιοχή, στο κέντρο της ανδρικής φωνής, οπότε μπορούν να τον τραγουδήσουν και βαρύτονοι και μπασοβαρύτονοι και βαθύφωνοι. Κάθε φωνή, βέβαια, έχει άλλο χρώμα, ο ακροατής θα κρίνει ποια ταιριάζει καλύτερα στον χαρακτήρα του Αλέκο. Κατά τη γνώμη μου, ο βαθύφωνος τον βαραίνει περισσότερο, ενώ η φωνή ενός βαρύτονου είναι πιο ζεστή και έχει μια πιο «ηρωική» διάσταση.

—Ένα από τα κορυφαία σημεία της όπερας είναι η καρβίνα του Αλέκο. Τι το ξεχωριστό έχει; Νομίζω ότι ξεχωρίζει γιατί δραματουργικά είναι ένας μονόλογος που δεν εκφράζει ένα μόνο συναίσθημα. Ο Αλέκο ξεκινά περιγράφοντας το έξω του και μετά κάνει τη δική του διαδρομή προς το μέσα του. Σε μια άρια περνά όλη του η ζωή: «τι θέλησα, τι απέρριψα, πού έφτασα, τι γνώρισα, πώς αγαπήθηκα από αυτήν που είναι άπιστη και πια δεν μ' αγαπάει...». Μουσικά, αυτή η διαδρομή φαίνεται να αλλάζει διαρκώς τοπία και σχήματα. Και είναι απίστευτα συγκινητική. Κάνω σαράντα σχεδόν χρόνια αυτή τη δουλειά και είναι η πρώτη φορά που τραγουδάω ένα κομμάτι και οι άνθρω-

ποι που είναι γύρω –τεχνικοί, συνάδελφοι, μουσικοί– «κολλάνε» και χειροκροτούν σε κάθε πρόβα! Όχι γιατί το λέω καλά, το ίδιο το κομμάτι σε κάνει να συνδέεσαι έντονα μαζί του.

## Μια κινηματογραφική σκηνοθεσία

—Βρίσκεστε στις τελικές πρόβες. Πώς είναι η συνεργασία σας με τη Φανί Αρντάν και ποια η γνώμη σας για τη σκηνοθετική της προσέγγιση;

Η Φανί Αρντάν είναι πρώτα απ' όλα ένας πολύ γοπητευτικός άνθρωπος, μια όμορφη γυναίκα, τρομερά παθιασμένη μ' αυτό που κάνει. Δεν έχει ενδεχομένως την εμπειρία ή τη συστηματικότητα ενός σκηνοθέτη όπερας, αλλά, όταν σπίνει κάτι, έχεις πάντα την αίσθηση ότι το σπίνει για τις κάμερες. Δεν απευθύνεται δηλαδή άμεσα στον κόσμο, την ενδιαφέρει περισσότερο η εσωτερική σχέση και η μεταξύ μας διάδραση –το action– παρά η γενική εικόνα. Ένα μεγάλο πλεονέκτημα σε αυτή τη σκηνοθεσία είναι ότι έχει σκηνογράφο τον περίφημο Πιερ-Αντρέ Βάιτς, μόνιμο συνεργάτη του Ολιβιέ Πι. Το εντυπωσιακό σκηνικό του είναι αυτό που σε ταξιδεύει, όπως και τα υπέροχα κοστούμια της Καταρζίνα Λεβίνσκα, η οποία δουλεύει πολύ στον κινηματογράφο και δίνει μεγάλη σημασία στη λεπτομέρεια. Η Φανί έχει επίσης κάνει μια ενδιαφέρουσα επιλογή. Πάντα στη σκηνοθεσία της όπερας το δυσκολότερο είναι η χορωδία. Έχει λοιπόν τοποθετήσει τους χορωδούς σε θεωρεία –σαν θεατέλειας παράστασης που παίζεται μπροστά τους– και επί σκηνής κινείται μια ομάδα χορευτών –οι τσιγγάνοι– υπό την καθοδήγηση του Ισραήλ Γκαλβάν, ενός πολύ σημαντικού χορογράφου αυθεντικού φλαμένκο, ο οποίος είναι επίσης τσιγγάνος.

—Όταν πριν από πέντε χρόνιαμίλησα με τη Φανί Αρντάν για τη «Λαίδη Μάκβεθ του Μτσενσκ», μου είχε πει ότι δεν της αρέσουν οι μοντέρνες σκηνοθεσίες· στην όπερα θέλει να ζει το παραμύθι.

Ναι, το ζει και πάλι. Είναι, ξέρετε, δύσκολη η ισορροπία ανάμεσα στην ανάγκη του σκηνοθέτη να πει με τη δική του γλώσσα αυτά που τον απασχολούν και στο να σεβόμαστε, να επικοινωνούμε με το έργο τέχνης όπως είναι. Η Φανί Αρντάν, όμως, τοποθετώντας χρονικά την ιστορία στην εποχή του Πούσκιν, βοηθά και το κοινό που δεν έχει ακούσει ποτέ τη συγκεκριμένη όπερα να τη μάθει, χωρίς παρεμβάσεις και αλλοιώσεις. Να γνωρίσει τον «Αλέκο» του Ραχμάνινοφ και όχι μια «ερμηνεία» του.

## Ο Tassis Christoyannis των Γάλλων

—Είστε ένας από τους σημαντικότερους ερμηνευτές της γαλλικής Mélodie, έχετε ανακαλύψει και πχογραφήσει άγνωστα έργα Γάλλων συνθετών, έχετε τιμηθεί από τη γαλλική Ακαδημία Σαρλ Κρομέ με τον Χρυσό Ορφέα ως ο καλύτερος ερμηνευτής γαλλικών τραγουδιών. Πώς φτάσατε να θεωρήσετε ειδικός

σε αυτό το είδος μουσικής; Αυτά ο Θεός τα κανονίζει (γέλια). Εγώ μικρός ήθελα να τραγουδήσω «Ριγκολέτο» στη Σκάλα του Μιλάνου. Αντ' αυτού βρέθηκα να τραγουδώ στη Γαλλία. Κάπου διάβασα ότι το σώμα μας είναι φτιαγμένο για να ταιριάζει με αυτό που έχει να κάνει ο καθένας μας. Κι εγώ στην πορεία ανακάλυψα ότι το «φωνητικό μου σώμα», η τραγουδιστική μου ιδιοσυστασία, ταιριάζει πολύ με τη γαλλική γλώσσα και μουσική, με τον γαλλικό τρόπο έκφρασης. Επειδή οι σύγχρονοι Γάλλοι συνάδελφοι, άγνωστο γιατί, δεν έχουν πρεμούρα να ασχοληθούν με το είδος αυτό, κάλυψα απλώς το κενό! Η μία πρόταση έφερε την άλλη και βρέθηκα να ανακαλύπτω έναν κόσμο από το γαλλικό μαρρόκως τη ρομαντική μουσική, που δεν ήξερα ότι υπήρχε. Είχα βέβαια την τύχη, την ευλογία, να συναντήσω τρεις ξεχωριστούς ανθρώπους και να συνεργαστώ μαζί τους: τον Γάλλο ατζέντη μου, που είναι πρώην τραγουδιστής και πρώην διευθυντής θεάτρου, άρα άριστος γνώστης του κόσμου της όπερας, και δη της γαλλικής, και δύο δίδυμα αδέρφια μουσικολόγους. Ο ένας είναι διευθυντής στο Κέντρο Μουσικής Μπαρόκ των

**INFO** Δίπτυχο όπερας στην ΕΛΣ: «Αλέκο» του Σεργκέι Ραχμάνινοφ, σε σκηνοθεσία Φανί Αρντάν, και «Ο πύργος του Κυανοπώγωνα» του Μπέλα Μπάρτοκ, σε σκηνοθεσία Θέμελη Γλυνάτσου. Μουσική διεύθυνση: Φαμπρίτσιο Βεντούρα. Εθνική Λυρική Σκηνή, 12 έως 23 Νοεμβρίου

# Τάσης Χριστογιαννόπουλος

## «Κάναμε πρόβες και μας έπιαναν τα κλάματα!»

Της ΛΕΝΑΣ ΙΩΑΝΝΙΔΟΥ

Ο διεθνής Έλληνας βαρύτονος και νέος καλλιτεχνικός διευθυντής στο Ολύμπια Δημοτικό Μουσικό Θέατρο «Μαρία Κάλλας» μιλάει για τον ρόλο του στον «Αλέκο», τη μονόπρακτη όπερα του Σεργκέι Ραχμάνινοφ, που ανεβαίνει σε λίγες μέρες στην ΕΛΣ σε σκηνοθεσία Φανί Αρντάν.



Βερσαλλιών και ο άλλος στο Κέντρο Μελέτης Ρομαντικής Γαλλικής Μουσικής στη Βενετία. Αυτοί οι δύο λοιπόν «σκαλίζουν» τις βιβλιοθήκες και ξετρυπώνουν έργα που δεν παίζονται πια αλλά ήταν μεγάλες επιτυχίες στην εποχή τους. Υπάρχει πληθώρα συνθετών άλλωστε... Γνωρίζουμε τον Φορέ και τον Σεν Σανς, τι μας λένε όμως τα ονόματα Φελισιέν Νταβίντ, Μπενζαμέν Γκοντάρ, Φερνάν ντε λα Τομπέλ; Έτυχε λοιπόν να βρεθεί κοντά τους ένας Έλληνας βαρύτονος που να ενδιαφέρεται, κι έτσι όλοι μαζί ξεκινήσαμε μια περιπέτεια που κρατά σχεδόν 15 χρόνια και δεν σταματά, γιατί το ρεπερτόριο εμπλουτίζεται διαρκώς. Ήρθα σε επαφή με διαφορετικά είδη από τον 17ο μέχρι τον 20ό αιώνα και στην όπερα και στη Mélodie –το τραγούδι με πιάνο– και οι μουσικές αυτές έγιναν το καταφύγιό μου. Οικονομικά η ενασχόλησή μου με το είδος δεν είναι, φυσικά, προσοδοφόρα, απλώς κάνω την τρέλα μου!

—Υπάρχει ανταπόκριση από το κοινό;

Η υποδοχή αυτού του ρεπερτορίου είναι παντού εξαιρετικά θερμή. Υπάρχει ένα κοινό πολύ πιστό και πολύ διψασμένο για κάτι νέο. Ιδιαίτερη εντύ-

πωση όμως μου κάνει η αντίδραση του κοινού στο γαλλικό μπαρόκ. Σε κάθε συναυλία με αφήνει με το στόμα ανοικτό. Ενθουσιάζονται τόσο πολύ, που ουρλιάζουν, χειροκροτούν και ποδοκροτούν ασταμάτητα! Νέες ευθύνες, νέες προκλήσεις

—Είστε ο νέος καλλιτεχνικός διευθυντής στο Ολύμπια. Πώς το αποφασίσατε και ποια είναι η μέχρι τώρα εμπειρία σας;

Όταν μου έγινε η πρόταση, σκέφτηκα ότι τόσο χρόνια βρίσκομαι από τη μία πλευρά, γιατί να μην το ζήσω κι από την άλλη, να δω τι μπορώ να καταφέρω; Έτσι είπα το ναι τον περασμένο Φεβρουάριο και αμέσως άρχισα να ετοιμάζω το ρεπερτόριο της σεζόν 24-25 από το μηδέν. Ευτυχώς, με την καλλιτεχνική ομάδα που συστήσαμε, ήμουν σε διαρκή επαφή μέσω της τεχνολογίας, χωρίς να είμαι φυσικά παρών, οπότε δεν χρειάστηκε να αφήσω τις άλλες επαγγελματικές μου υποχρεώσεις. Το να στηθεί όμως μια καλλιτεχνική πρόταση είναι, μπορώ να πω, το εύκολο κομμάτι της δουλειάς. Η μεγάλη δυσκολία βρίσκεται το πώς αυτή υλοποιείται με το δυναμικό που έχεις, με το χαμηλό μπάτζετ που διαθέτεις και με τις αντίξοες

συνθήκες που καλείσαι να αντιμετωπίσεις. Το Ολύμπια δεν είναι ένας αυτόνομος οργανισμός όπως το Εθνικό Θέατρο ή η Λυρική Σκηνή. Ανήκει στον ΟΠΑΝΔΑ του Δήμου Αθηναίων και, για να υλοποιηθεί μια πρόταση, πρέπει να περάσει από τα στάδια έγκρισης ενός μηχανισμού ο οποίος δεν έχει σχέση με τα καλλιτεχνικά. Από την άλλη, υπάρχει η νοοτροπία του ελληνικού Δημοσίου, που, ομολογώ, δεν την είχα φανταστεί. Παρ' όλα αυτά, είναι για μένα μια συναρπαστική διαδικασία. Αγαπώ τη μουσική με έναν συγκεκριμένο τρόπο, με κάνει να γνωρίζω, να νιώθω πράγματα. Αυτή τη χαρά, την πληρότητα που αισθάνομαι, πάντα ήθελα να τη μοιράζομαι τραγουδώντας. Την ίδια ακριβώς βιωμένη συγκίνηση από τα συμφωνικά έργα, την όπερα, την τζαζ, τα λαϊκά τραγούδια, το θέατρο, θέλω και ως καλλιτεχνικός διευθυντής να τη μοιραστώ με το κοινό. Το Ολύμπια δεν είναι Λυρική, ούτε Μέγαρο, είναι ένα δημοτικό θέατρο που οφείλει να εμπεριέχει διαφορετικά είδη, για να τα προτείνει σε διαφορετικά μερίδια κοινού. Πάνω απ' όλα, όμως, είναι ένα πολύ όμορφο και ζεστό θέατρο, σε ανθρώπινο μέγεθος. Ο κόσμος το αισθάνεται οικείο, δεν φοβάται να έρθει.

**Είναι η πρώτη φορά που τραγουδάω ένα κομμάτι και οι άνθρωποι που είναι γύρω, τεχνικοί, συνάδελφοι, μουσικοί, «κολλάνε» και χειροκροτούν σε κάθε πρόβα**







08.00 - 10.00  
ΕΠΙΣΤΗΜΗ  
ΜΠΙΝΑΖΗ,  
ΝΙΚΟΛΑΣ  
ΦΡΑΓΚΙΟΥΔΑΚΗΣ



10.00 - 12.00  
ΓΙΑΝΝΗΣ ΝΕΝΕΣ



12.00 - 16.00  
ΤΟ SOUNDTRACK ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ  
(NON STOP MUSIC)



16.00 - 18.00  
ΧΑΡΑ  
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΠΟΥΛΟΥ



18.00 - 20.00  
ΔΗΜΗΤΡΗΣ  
ΑΘΑΝΑΣΙΑΔΗΣ



20.00 - 22.00  
ΓΙΑΝΝΗΣ  
ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ

# VOICE 102.5

ΔΕΥΤΕΡΑ -  
ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ



*Το soundtrack  
της πόλης*



# ◆ auto voice

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΑΦΙΕΡΩΜΑΤΟΣ ΘΩΜΑΣ Κ. ΕΥΘΥΜΙΟΥ







Mercedes Media

## EDITORIAL

# On the road again

ΟΛΑ ΕΙΝΑΙ ΔΡΟΜΟΣ! ΚΑΙ ΜΑΣ ΠΕΡΙΜΕΝΕΙ...

**Η** χαρά της οδήγησης είναι μια πολύπλευρη εμπειρία, που μπορεί να προκαλέσει ένα ευρύ φάσμα συναισθημάτων και αισθήσεων.

Αν θέλαμε επιγραμματικά να σημειώσουμε τα σημεία που καθιστούν την οδήγηση μια σπάνιας σημασίας και σπουδαιότητας ενέργεια, αυτά θα ήταν η ελευθερία και ανεξαρτησία, η σύνδεση με τη φύση, η ικανοποίηση του ελέγχου ενός «ξένου» προς τον άνθρωπο αντικείμενο (το αυτοκίνητο), η αίσθηση του προσωπικού χώρου, η κοινωνική δραστηριότητα, η αίσθηση της περιπέτειας και της εξερεύνησης, η αγάπη για το ίδιο το αυτοκίνητο, ακόμα και η εμπειρία του διαλογισμού.

**Η οδήγηση είναι αυτή που συχνά συμβολίζει την προσωπική ελευθερία.** Η ικανότητα να πηγαίνουμε όπου θέλουμε και όποτε θέλουμε, μπορεί να είναι απελευθερωτική. Είναι μια ευκαιρία να ξεφύγουμε από τις καθημερινές ρουτίνες και να εξερευνήσουμε νέα μέρη. Παράλληλα, η οδήγηση σε γραφικές διαδρομές μάς επιτρέπει να γνωρίσουμε την ομορφιά του φυσικού κόσμου. Η αίσθηση του φρέσκου αέρα στην καρμπίνα, τα μεταβαλλόμενα τοπία και τα ζωηρά χρώματα των εποχών, ναι, μπορεί να είναι ευφορία!

Για πολλούς, η οδήγηση είναι μια δεξιότητα που απαιτεί εστίαση και αφοσίωση, παρέχοντας μια αίσθηση ελέγχου στο όχημα. Αυτή η δέσμευση μπορεί να οδηγήσει σε συναισθήματα ολοκλήρωσης και ικανοποίησης. Επίσης, μέσα σε

ένα αυτοκίνητο έχουμε τον δικό μας χώρο. Αυτή μπορεί να είναι μια στιγμή για προβληματισμό, ακούγοντας μουσική, ή απλώς για να απολαύσουμε τις δικές μας σκέψεις, μακριά από τη φασαρία της καθημερινής ζωής. Μην παραβλέπουμε βέβαια, ότι η οδήγηση μπορεί επίσης να είναι μια κοινωνική δραστηριότητα. Τα οδικά ταξίδια με φίλους ή οικογένεια δημιουργούν κοινές εμπειρίες και αναμνήσεις, ενισχύοντας τους δεσμούς και προσφέροντας την ευκαιρία να συνδεθούμε πιο πολύ.

**Κάθε ταξίδι μπορεί να είναι μια ευκαιρία για νέες εμπειρίες και εκπλήξεις.** Επιπροσθέτως, για τους λάτρεις του αυτοκινήτου, η χαρά της οδήγησης συχνά ενισχύεται από την αγάπη για το ίδιο το όχημα. Η εμπειρία του χειρισμού ενός αυτοκινήτου –είτε πρόκειται για σπορ, είτε για κλασικό, είτε για «συνηθισμένο» μοντέλο– μπορεί να είναι συναρπαστική.

Εν κατακλείδι, η οδήγηση μπορεί να είναι μια εμπειρία διαλογισμού που επιτρέπει την επίγνωση και τη διανοητική διαύγεια. Η χάρη του δρόμου, οι στροφές, οι φουρκέτες ή η υψομετρική διαφορά, μπορεί να βοηθήσουν να καθαρίσει το μυαλό, οδηγώντας σε στιγμές έμπνευσης ή προβληματισμού. Συνολικά, η χαρά της οδήγησης είναι κάτι περισσότερο από το να φτάσετε από το σημείο Α στο σημείο Β. Έχει να κάνει με τις εμπειρίες, τα συναισθήματα και τις συνδέσεις που έρχονται στη διαδρομή.

## Περιεχόμενα

### ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ

- 28. Audi A5
- 30. Cupra Tavascan & Terramar
- 36. Skoda Kamiq
- 38. Leap motor
- 41. Ford Explorer
- 44. Citroën C3
- 45. Hyundai Bluelink
- 46. Renault Black Friday
- 50. Opel Mokka
- 52. Toyota bZ4X

### ΣΤΗΛΕΣ

- 25. Θωμάς Κ. Ευθυμίου Editorial
- 34. Σώτη Τριανταφύλλου - Car nostalgia: αυτοκίνητα συνδεδεμένα με όνειρα ελευθερίας και τελειότητας
- 40. Κατερίνα Έσσηλιν - Μια σύντομη αυτοβιογραφική βόλτα, με το αυτοκίνητο να είναι ένα όχημα μνήμης
- 42. Ελένη Χελιώτη - Pyrrrolered. Το χρώμα που «ντύνει» τις Ferrari
- 47. Θωμάς Κ. Ευθυμίου - Συντήρηση αυτοκινήτου: Μύθοι και πραγματικότητα
- 48. Θωμάς Κ. Ευθυμίου - Στον χειμώνα με EV & PHEV
- 54. Άννα Ματζοχωρίτη - Οδήγηση με υπνηλία: Μόνη λύση, ένας υπνάκος!





# PEUGEOT BLACK FRIDAY



ΕΙΔΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΜΟΝΤΕΛΑ

BENZINΗ • HYBRID • PLUG-IN HYBRID • ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ

ΕΩΣ ΤΙΣ 29 ΝΟΕΜΒΡΙΟΥ

PEUGEOT RECOMMENDS TotalEnergies

**ΕΠΙΣΗΜΟ ΔΙΚΤΥΟ PEUGEOT:** ΑΤΤΙΚΗ / ΑΥΤΟ ΜΠΕΣΙΚΟΣ ΚΗΦΙΣΙΑ - ΓΚΑΛΛΟ ΝΕΑ ΧΑΛΚΗΔΟΝΑ & ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΑΥΤΟΟΝΕ ΜΑΡΟΥΣΙ - ΑΒΕΝΙΕ ΚΑΛΛΙΑΝΤΑΣΗΣ ΓΛΥΦΑΔΑ & ΔΑΙΜΟΣ - ΚΟΥΤΛΑΣ CARS ΜΟΣΧΑΤΟ - RIVIERE ΧΑΝΙΑΔΑΚΗΣ ΑΘΗΝΑ - ΩΜΕΓΑ ΤΣΑΠΑΛΟΣ ΚΑΛΛΙΘΕΑ - ΑΦΟΙ ΦΙΛΟΣΙΔΗ ΒΥΡΩΝΑΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ / ΑΔΑΜΙΔΗΣ ΚΑΛΟΧΩΡΙ - ΓΙΑΝΝΙΡΗΣ ΜΟΝΑΣΤΗΡΙΟΥ & ΠΥΛΑΙΑ ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ - ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ / ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΙΔΗΣ ΚΑΤΕΡΙΝΗ - ΤΖΗΜΟΠΟΥΛΟΣ ΚΟΖΑΝΗ - ΑΦΟΙ ΙΩΑΝΝΙΔΗ ΚΑΒΑΛΑ & ΣΕΡΡΕΣ - ΚΑΡΑΤΣΟΡΗΣ ΠΑΝΝΙΤΣΑ - ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ / ΑΥΤΟ ΚΥΡΚΑΣ ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΑΥΤΟΚΙΝΗΣΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΑΡΟΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑ - ΚΑΝΙΣΤΡΑΣ ΠΑΤΡΑ - ΛΟΥΜΙΤΗΣ ΠΥΡΓΟΣ - ΚΟΥΡΤΗΣ ΑΡΓΟΣ ΠΟΝΤΙΚΗΣ ΤΡΙΠΟΛΗ - ΣΤΕΡΕΑ / ΚΑΤΣΑΝΑΚΗΣ 16 ΧΔΜ ΑΡΡΙΝΙΟΥ - ΖΗΤΤΙΡΡΙΟΥ - ΑΥΤΟΚΑΡ ΚΑΡΕΛΛΗΣ ΛΑΜΙΑ - ΘΕΟΔΩΡΟΥ ΛΙΒΑΔΕΙΑ - ΑΦΟΙ ΚΥΡΙΤΣΗ ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ - ΘΕΣΣΑΛΙΑ / ΠΟΛΥΧΡΟΝΙΔΟΥ ΒΟΛΟΣ - ΘΕΜΕΛΗΣ ΚΑΡΔΙΤΣΑ - ΛΑΜΠΡΟΥΛΗΣ ΛΑΡΙΣΑ - ΣΙΩΚΗΣ ΤΡΙΚΑΛΑ - ΗΠΕΙΡΟΣ / CITY CARS ΙΩΑΝΝΙΝΑ - ΧΡΙΣΤΟΦΙΔΗΣ ΗΦΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΑΙΓΑΙΟ / ΠΑΡΑΣΚΕΥΑ ΡΟΔΟΣ - ΜΥΡΣΙΝΙΑΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗ - ΚΑΤΣΟΥΡΗΣ ΣΑΜΟΣ - ΚΥΚΛΑΔΕΣ / ΦΟΥΑΣΗΣ ΣΥΡΟΣ - 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







# Νέο Audi A5

**ΟΤΑΝ Ο ΜΟΝΤΕΡΝΟΣ ΣΠΟΡ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΣΥΝΑΝΤΑ ΤΟ PREMIUM DNA**

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

**Τ**ι έγινε; Τα ξεχάσαμε τα sedan μοντέλα; Αυτά που μας έμαθαν τι θα πει αυτοκίνητο, αυτά που υποδέχθηκαν και γαλούχησαν γενεές επί γενεών στον θαυμαστό κόσμο της αυτοκίνησης; Δικαιολογημένα θα μου πείτε – και θα το αποδεχθώ –, αφού η SUV-mania καλά κρατεί σε όλα τα μήκη και πλάτη της γης. Ε λοιπόν η Audi μάς ξαναθυμίζει τα sedan μοντέλα δημιουργώντας τον αντικαταστάτη ενός αυτοκινήτου-θρύλου, του A4, έναν εντυπωσιακό διάδοχο με την ονομασία A5. Για να επιστρέψω στο DNA, το A4 θα το θυμόσαστε βέβαια... Γιατί ήταν ένα οριακά τέλειο μοντέλο που εάν ερχόταν στην ιδιοκτησία σου, γινόταν εύκολα μέλος της οικογένειάς σου και μέρος της ζωής σου.

Πέρασαν κιόλας 30 χρόνια από τότε που πρωτοκυκλοφόρησε το A4 και πολλά έχουν αλλάξει. Οι ζωές μας, οι συνήθειές μας, οι τεχνολογίες, ακόμα και οι τάσεις που με ρηξικέλυτες ιδέες έχουν ανατρέψει ό,τι θεωρούσαμε δεδομένο – εκτός από

την Audi. Η οποία «πάντρεψε» με τον καλύτερο τρόπο την παράδοση, το εξεζητημένο, το πάρα πολύ καλό, με ένα καινούργιο μοντέλο, ένα συνεχιστή της κραταιάς παράδοσης της μάρκας, ένα νέο αυτοκίνητο που βρήκε τεχνολογιών. Μάλιστα η Audi μπορεί να υπερηφανεύεται ότι δημιούργησε κάτι ακόμα καλύτερο: Το A5! Που είναι η απόδειξη ότι το καλό μπορεί να γίνει ακόμα καλύτερο... Σε ποιότητα κατασκευής, πολυτέλεια, τεχνολογία, ασφάλεια και φυσικά επιδόσεις. Πιστέψτε με, είναι αρκετά για να λειτουργήσουν σαν «μαγνήτης ενδιαφέροντος» εάν το ολοκαινούργιο A5 μπει στο οπτικό σας πεδίο.

Η Audi, λοιπόν, ανοίγει το επόμενο κεφάλαιο στην επιτυχημένη της ιστορία στη μεσαία κατηγορία με τη νέα οικογένεια A5.

## Τι είναι το νέο Audi A5;

Να ξεκινήσουμε λέγοντας ότι η Audi αλλάζει την ονοματολογία των αυτοκινήτων της, με το νέο A5



**Το Audi A5, κυκλοφορεί 30 χρόνια μετά το πρώτο A4 και γοητεύει με το premium DNA και τις αναλογίες του. Οι δύο εκδόσεις αμαξώματος, Sedan και Avant, εκπροσωπούν τέλεια τον σπορ χαρακτήρα της σχεδιαστικής φιλοσοφίας της Audi.**

να είναι ουσιαστικά η επόμενη γενιά A4. Κάτω από αυτή τη δομή επαναπροσδιορισμού, τα ηλεκτρικά μοντέλα της Audi θα φέρουν αριθμητικά ονόματα με ζυγό αριθμό (A4, A6, Q4, Q6 κ.λπ.), ενώ τα μοντέλα με μονό αριθμό (A3, A5, A7 κ.λπ.) θα υποδηλώνουν τα αυτοκίνητα εσωτερικής καύσης.

Έτσι το νέο Audi A5 γίνεται το πρώτο μοντέλο που παρουσιάστηκε υπό το καθεστώς της τελευταίας ονοματολογίας της Audi. Στην πραγματικότητα, θα υπάρχουν δύο ξεχωριστές παραλλαγές αυτού του αυτοκινήτου – Audi A5 Sedan και Audi A5 Avant. Το καθένα δε, θα είναι διαθέσιμο στις πιο σπορ εκδοχές του, δηλαδή το S5 Sedan και το S5 Avant. Αυτές οι εκδόσεις είναι τα πρώτα μοντέλα που κυκλοφορούν βασισμένα στην Premium Platform Combustion (PPC), τη νέα πλατφόρμα για μοντέλα με κινητήρα εσωτερικής καύσης.

Μάλιστα τα νέα μοντέλα έχουν μεγαλώσει σε μήκος και πλάτος. Η Audi επεκτείνει επίσης τον βασικό εξοπλισμό τους, τοποθετώντας το νέο Audi A5 στο ανώτερο τμήμα της μεσαίας κατηγορίας. Στο Sedan, η σπορ και συμπαγής καμπίνα εκτείνεται προς τα πίσω με μια αεροδυναμική καμπύλη, ενώνεται με το πίσω παρμπρίζ σε κουπέ φιλοσοφία σχεδίασης και καταλήγει στην πόρτα του χώρου αποσκευών, η οποία είναι νέα σε αυτή την κατηγορία, διαθέτοντας μια εντυπωσιακή ανάγλυφη αεροτομή, ενώ ανοίγει μαζί με το κρύσταλλο.

Ξεχωρίζουμε συνολικά τα φωτιστικά σώματα τα οποία δημιουργούν μια άκρως εντυπωσιακή εικόνα με τις ψηφιακές υπογραφές φωτισμού. Η σχεδίαση του εσωτερικού του νέου Audi A5 βασίζεται στα ακόλουθα χαρακτηριστικά: Τον ανθρωποκεντρικό σχεδιασμό, το ψηφιοποιημένο εσωτερικό (Digital Stage) που ενσωματώνεται καθαρά στο οπτικό πεδίο του οδηγού και του συνοδηγού, με τη μορφή των οθονών Audi MMI (περιλαμβάνει τον ψηφιακό πίνακα οργάνων 11,9", την οθόνη αφής του συστήματος πολυμέσων MMI 14,5", αλλά και προαιρετικά, μια ακόμα οθόνη μπροστά από τον συνοδηγό, 10,9"). Με τη φιλοσοφία Material Driven Design, το Audi A5 ικανοποιεί την απαίτηση για ευρυχωρία με υψηλό επίπεδο άνεσης. Η καθαρή διάταξη και η εύκολη λειτουργία του εσωτερικού προσφέρουν μια μοναδική αίσθηση, αποτελώντας το τέταρτο χαρακτηριστικό: την οπτική καθαρότητα (Visual Clarity).

## Στον δρόμο

Οι κινητήρες της οικογένειας Audi A5 Sedan & Avant καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα επιλογών: κινητήρες βενζίνης, κινητήρες πετρελαίου και κινητήρες με τεχνολογία Plug-in Hybrid από το 2025. Οι συνδυασμοί κινητήρων με αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων, ο βαθμός εξηλεκτρισμού και ο τύπος του κινητήριου συστήματος είναι προσαρμοσμένοι στο να καλύψει τις προσδοκίες των πελατών της μάρκας.

Το νέο Audi A5 διατίθεται με έναν υπερτροφοδοτούμενο τετρακύλινδρο βενζινοκινητήρα 2.0 λίτρων σε μία έκδοση 204 ίππων.

Η δεύτερη επιλογή κινητήρα είναι ένας 2.0λίτρος TDI, με 204 ίππους, διαθέσιμος με κίνηση στους εμπρός τροχούς ή με τετρακίνηση. Τέλος, εκείνοι που αναζητούν καλύτερη απόδοση, μπορούν να επιλέξουν το S5, με τον 3.0 V6 TFSI κινητήρα, με turbo μεταβλητής γεωμετρίας απόδοσης 367 ίππων και 550 Nm ροπής. Και οι δύο αυτοί κινητήρες φέρουν το σύστημα 48-Volt MHEV Plus του οποίου η γεννήτρια συστήματος μετάδοσης κίνησης (PGT) μπορεί να προσθέσει έως και 24 ίππους ηλεκτρικής ισχύος στην ισχύ του κινητήρα εσωτερικής καύσης. Το μόνο διαθέσιμο κιβώτιο ταχυτήτων σε όλες τις εκδόσεις είναι το αυτόματο 7 σχέσεων διπλού συμπλέκτη. ●





NEO TOYOTA C-HR

CHOICE



EVERY  
COUNTS





Η Αμερικανίδα καλλιτέχνη Willow Smith (κόρη του Will) που δημιούργησε το soundtrack της διαφήμισης και πρωταγωνιστεί σε αυτό, σε μια προσέγγιση που απηφά τη σύμβαση και γιορτάζει τη μοναδικότητα



Tavascan

# Νέα Cupra Tavascan & Terramar

**ΚΟΥΡΦΑΙΕΣ ΛΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ!**

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**

**Τ**α ολοκαίνουργια μοντέλα της Cupra έχουν σαφή προσανατολισμό: να αλλάξουν τα δεδομένα στην αγορά των κάθε είδους SUV, με κάθε είδους κινητήρια σύνολα και φιλοσοφία που θέλει να δημιουργήσει μια νέα γενιά αγοραστών. Και αν κάποιος τα δει αναλυτικά, τότε ο στόχος είναι εφικτός. Προσυπογράφει για αυτό η πλούσια κληρονομιά η οποία έρχεται από το αυτοκίνητο-αποκάλυψη που ονομάζεται Formentor! Αυτή η φιλοσοφία μεταλαμπαδεύεται τώρα στη σχεδίαση του Tavascan, του πρώτου αμιγώς ηλεκτρικού SUV coupe της, το οποίο ξεχωρίζει τόσο για τη προσωπικότητα όσο και για την εμβληματική του έκφραση. Στοιχεία που περισεύουν και στο νέο Terramar.

## Tavascan

Πρόκειται για ένα SUV προσανατολισμένο στη

συναίσθηματική οδήγηση, διαθέτοντας τεχνολογία πλαισίου Sport DCC με ρυθμίσεις που μπορεί να επιλέξει ο οδηγός και προοδευτικό σύστημα διεύθυνσης ανάλογα με τη γωνία του τιμονιού. Με σχεδιαστική προσέγγιση που προσφέρει спор αναλογίες και καταρρίπτει τους συμβατικούς κανόνες απευθυνόμενη σε μια νέα γενιά οδηγών, το Cupra Tavascan συνδυάζει ιδανικά την ηλεκτροκίνηση και τις επιδόσεις, μια και η ισχυρότερη έκδοση αποδίδει 340 ίππους και σύστημα τετρακίνησης με δύο ηλεκτροκινητήρες.

Το Tavascan είναι το πρώτο αμιγώς ηλεκτρικό SUV coupe της μάρκας και το δεύτερο αμιγώς ηλεκτρικό μοντέλο της μετά το Born, ενώ σηματοδοτεί το έναυσμα για μια νέα εντυπωσιακή σχεδιαστική γλώσσα. Το εσωτερικό είναι ένα αρχιτεκτονικό αριστούργημα χάρη στη χαρακτηριστική κεντρική γέφυρα, μαζί με τους λεπτούς αεραγωγούς.

**Σύμφωνα με την Cupra το Tavascan δεν είναι ένα όχημα που έπεται της αλλαγής, αλλά ένα αυτοκίνητο που τη δημιουργεί**

Η ψηφιοποίηση βρίσκεται στο επίκεντρο της εμπειρίας του Tavascan. Το 100% ηλεκτρικό SUV coupe ενσωματώνει ένα στάνταρ σύστημα infotainment 15" –το μεγαλύτερο μέχρι στιγμής σε μοντέλο Cupra–, το οποίο μπορεί να παραμετροποιηθεί σε εξαιρετικά μεγάλο βαθμό και ενσωματώνει μια πρόσφατα σχεδιασμένη και εξελιγμένη διεπαφή ανθρώπου-μηχανής (HMI), με ένα slider με ρετρό φωτισμό.

Η ασφάλεια και η άνεση βρίσκονται στο επίκεντρο του ενδιαφέροντος, με μια σειρά από προηγμένα συστήματα υποβοήθησης οδηγού αλλά και προηγμένες λειτουργίες στάθμευσης, όπως της απομακρυσμένης υποβοήθησης στάθμευσης.

Το πρώτο αμιγώς ηλεκτρικό SUV coupe της μάρκας θα διατίθεται σε δύο εκδόσεις: Endurance με 286 ίππους, πίσω κίνηση και μπαταρία 77 kWh, και VZ με 340 ίππους, σύστημα τετρακίνησης με δύο ηλεκτροκινητήρες και μπαταρία 77 kWh.

## Terramar

Είναι το νέο μεγάλο спор SUV της μάρκας, που φέρνει την Cupra σε μία αναπτυσσόμενη κατηγορία στην Ευρώπη. Και με αυτό το Terramar, η Cupra θέλει να περάσει τη φιλοσοφία και τη νοοτροπία της σε νέους πελάτες και σε νέες αναπτυσσόμενες κατηγορίες, χωρίς να χάσει κάτι από το επαναστατικό και προκλητικό πνεύμα της.

Το Cupra Terramar αποτίνει φόρο τιμής στο μέρος όπου συστήθηκε για πρώτη φορά η μάρκα το 2018: την πίστα Terramar που βρίσκεται στην πόλη Sitges της Καταλονίας. Το Autòdrom de Sitges - Terramar χτίστηκε το 1923 μέσα σε 300 ημέρες, και ήταν μια από τις πρώτες πίστες αγώνων στον κόσμο. Χαρακτηριστικό είναι το ότι, εκείνη την εποχή, η Ευρώπη είχε μόνο δύο πίστες, το Μπρούκλαντς και τη Μόντσα, και οι Ηνωμένες Πολιτείες είχαν μόνο την Ινδιανάπολη.

Το Terramar, ως ένα спор SUV, ενσωματώνει το νέο DNA της Cupra με σκοπό να ξεχωρίζει από το πλήθος, διαθέτοντας ιδιαίτερο στιλ και δεν απέχει πολύ από το να θυμίζει ρύγχος καρχαρία απο μπροστά.

Το εσωτερικό, που ακολουθεί τις αρχές της βιωσιμότητας, με καθίσματα μπάκετ επενδεδυμένα είτε με ύφασμα που έχει δημιουργηθεί από 100% ανακυκλωμένο υλικό με 73% ανακυκλωμένο πολυεστέρα ή δέρμα προερχόμενο από φυτική επεξεργασία, αναδεικνύει τον спор χαρακτήρα με ένα οδηγοκεντρικό cockpit, το οποίο αναδεικνύεται από τη σχεδίαση της κεντρικής κονσόλας. Επίσης, μια νέας σχεδίασης και βελτιωμένη διεπαφή ανθρώπου/μηχανής (HMI) ενσωματώνεται στον ψηφιακό πίνακα οργάνων 10,25" πίσω από το τιμόνι, καθώς και στο σύστημα infotainment 12.9", με ένα slider αφής με ρετρό φωτισμό.

Η ευρεία γκάμα χαρακτηριστικών ασφαλείας και άνεσης φροντίζει για την αυτοπεποίθηση του οδηγού και των επιβατών ό,τι κι αν συμβεί. Το Terramar διατίθεται με 5 διαφορετικές επιλογές κινητήριων συνόλων με απόδοση από 150 έως 272 ίππους, που υιοθετούν 3 διαφορετικές τεχνολογίες. Αναλυτικά ο TSI (2.0 βενζινοκινητήρας 204 ίππων), με τετρακίνηση και η ισχυρότερη έκδοση VZ 265 ίππων με τετρακίνηση, ο eTSI με ήπια υβριδικό σύστημα 48V και τον βενζινοκινητήρα 1.5 λίτρων των 150 ίππων και τέλος το eHybrid σύνολο (plug-in hybrid-βενζινοκινητήρας 1.5 λίτρων & ηλεκτροκινητήρας με μεγάλη μπαταρία 19,7 kWh) δύο εκδόσεις, 204 ίππων και 272 ίππων για την έκδοση VZ. Όλες οι εκδόσεις συνδυάζονται με αυτόματο κιβώτιο 7 ταχυτήτων διπλού συμπλέκτη DSG. ●



Terramar



Terramar



NEO  
**RENAULT ARKANA**  
hybrid by nature



από **26.900€ all-inclusive<sup>1</sup>**


ή με **195€/μήνα<sup>2</sup>**

με αυτόματο κιβώτιο

**υβριδικοί κινητήρες με αυτονομία έως και 1.060χλμ.**

**5 χρόνια εγγύηση**

<sup>1</sup> η ως άνω προτεινόμενη λιανική τιμή περιλαμβάνει τα τέλη κυκλοφορίας (όπου υπάρχουν), τα έξοδα έκδοσης πινακίδων, τα έξοδα μεταφορικών και προετοιμασίας αυτοκινήτου, την αξία του μεταλλικού χρώματος καθώς και έκπτωση στο πλαίσιο της τρέχουσας προωθητικής ενέργειας <sup>2</sup> ενδεικτική αξία έκδοσης Arkana evolution mild hybrid 140 EDC, 26.900€, προκαταβολή 14.200€, σταθερό ετήσιο ονομ. επιτόκιο 6,90% πλέον εισφοράς 0,6% Ν. 128/75, διάρκεια 84 μήνες, έξοδα φακέλου 270€, ΣΕΠΠΕ 8,48%.

Renault recommends  Castrol

renault.greece

**TEOREN  
MOTORS AE**  
B. N. ΘΕΟΧΑΡΑΚΗΣ

ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΕΑΣ RENAULT GROUP  
Λ. Τατοίου 93, Μεταμόρφωση, 144 51, τηλ. 210 5706850  
Λ. Κηφισού 138-140, Περιστερί, 121 31, τηλ. 210 5706860

Μάθετε περισσότερα:  
Info Line 800 11 11011  
[www.renault.gr](http://www.renault.gr)





blue

Σταθμός ταχυφόρτισης  
έως 300 kW DC



CC1 Hypercharging  
9.9.11.00000000

12' 00"

4.7 kW (max) 100%

0.20 kWh (consumption)

00.00 (charging time)

CC1 Hypercharging

9.9.11.00000000

4.7 kW (max) 100%

0.20 kWh (consumption)

00.00 (charging time)







blue

## Η πράσινη μετακίνηση σήμερα είναι ...blue



Η ηλεκτροκίνηση αλλάζει τον τρόπο που κινούμαστε και η **ΔΕΗ blue**, ένα από τα πιο εκτεταμένα δίκτυα φόρτισης στη νοτιοανατολική Ευρώπη, κάνει την ηλεκτροκίνηση ακόμα πιο προσβάσιμη σε όλους, με πάνω από **2.400 σημεία φόρτισης που αυξάνονται δυναμικά.**

Σήμερα **περισσότερα από 290 σημεία ταχυφόρτισης** βρίσκονται ήδη σε κομβικά σημεία, για να κάνουν τη φόρτιση των ηλεκτρικών αυτοκινήτων **ακόμα πιο γρήγορη.**

Με ενέργεια που προέρχεται αποκλειστικά από Ανανεώσιμες Πηγές, η **ΔΕΗ blue** προσφέρει έναν ολόκληρο κόσμο υπηρεσιών για όλους!

Κατεβάστε την ανανεωμένη  
εφαρμογή PPC blue



Το μέλλον  
φορτίζει  
[deiblue.com](https://deiblue.com)



# Car nostalgia

**ΜΟΝΤΕΛΑ ΣΑΝ ΤΟ FORD MUSTANG ΤΟΥ 1964 Ή ΤΟ PONTIAC COUPE ΤΟΥ 1966,  
ΕΙΝΑΙ ΣΥΝΔΕΔΕΜΕΝΑ ΜΕ ΟΝΕΙΡΑ ΕΛΕΥΘΕΡΙΑΣ ΚΑΙ ΤΕΛΕΙΟΤΗΤΑΣ**

Της **Σώτης Τριανταφύλλου** - Φωτό: **Θέμης Βελερής**, VART Contemporary







Corvair Convertible  
Monza 1962

**Κ**αθώς αυτόν τον καιρό γράφω ένα μυθιστόρημα που τοποθετείται στο Μέμφις του Τενεσσί, ανακαλώ ξεχασμένα μοντέλα αυτοκινήτων που σημάδεψαν το αμερικανικό τοπίο και τον αμερικανικό τρόπο ζωής, από το 1918 μέχρι το 1970 – αυτό είναι το χρονικό πλαίσιο του βιβλίου. Οι ήρωες του μυθιστορήματος, που έχει τίτλο «*Το τυφλό γουρούνι στη Δεύτερη Οδό*», είναι συννηθισμένοι άνθρωποι που οδηγούν συνηθισμένα αυτοκίνητα: πηγαίνουν στην δουλειά, βγαίνουν ραντεβού, κόβουν βόλτες πάνω κάτω στην κεντρική οδό, φιλιούνται και καμιά φορά συνουσιάζονται σε άβολη στάση στο πίσω κάθισμα. («*Μετά τις αποτυχίες στο Όλντμομπιλ, τις οποίες αποδώσαμε, η Βίκυ κι εγώ, στην άβολη στάση και στο ότι ο μοχλός δεν βρισκόταν πίσω από το τιμόνι αλλά δίπλα στη θέση του οδηγού, πάψαμε σιγά σιγά να βλεπόμαστε: εγώ τα 'φτιαξα με τη Μάιρν Κέν και η Βίκυ αρραβωνιάστηκε τον Πίτερ Κάλλουμ, που πήρε αθλητική υποτροφία για το πανεπιστήμιο, αλλά, το 1953, γύρισε από την Κορέα μ' έναν γάντζο στη θέση του αριστερού του χεριού*».) Εγώ δεν έχω εμπειρία από Oldsmobile· και παρ' όλ' αυτά, τα παλιά μοντέλα που αναφέρω στο βιβλίο κινητοποιούν αισθήματα νοσταλγίας: το Oldsmobile, η Plymouth του '56 ή η Buick LeSabre συνδέονται

με τη μυθολογία των ταξιδιών και της αυτοκίνησης· με την κουλτούρα του ροκ εντ ρολ, του κινηματογράφου και των cool ινδαλμάτων της νεανικής μου ηλικίας.

**Εμπειρίες και αναμνήσεις** έχω από οικογενειακά αυτοκίνητα –Lloyd Arabella, Peugeot 404, Chrysler Le Baron– κι από μια σειρά μοντέλων που έχω οδηγήσει στον μακρύ βίο μου, μεταξύ των οποίων μια Barchetta και μια Chevy Impala. Αλλά δεν είναι αυτά για τα οποία νιώθω νοσταλγία. Ακόμα και τα μοντέλα που θαυμάζαμε στους δρόμους όταν ήμασταν μικροί –τον «Βάτραχο» Citroën ή το Volvo 262– είναι συνδεδεμένα με την πεζή πραγματικότητα· αντιθέτως, μοντέλα σαν το Ford Mustang του 1964 ή το Pontiac Coupe του 1966, είναι συνδεδεμένα με όνειρα· όνειρα ελευθερίας και τελειότητας. Έτσι κι αλλιώς, τα αυτοκίνητα δεν είναι μηχανές σαν τις άλλες: εκτός από την ιστορία μας, τις τεχνολογικές εξελίξεις και τις σχεδιαστικές τάσεις, αντανακλούν το ίδιο το Zeitgeist· και ταυτοχρόνως είναι ένα χειροπιαστό σημείο επαφής με το παρελθόν. Σ' αυτό συμμετέχουν τέσσερις αισθήσεις: η ακοή –το βρουμ βρουμ, ολόκληρη η γκάμα των ήχων– η αφή, η όσφρηση («*I want to check if her oil smells good/Mm, smells like caviar*» όπως έλεγε ο Mick Jagger στο «Brand New Car»), η όραση. Εντάξει, δεν θα υπερβάλλω προσθέτοντας τη γεύση, αν και παραδέχομαι πως είμαι εκείνος ο άνθρωπος που καϊδεύει τα ταμπλό των αυτοκινήτων με τέτοιο τρόπο ώστε δίνει την εντύπωση ότι προτίθεται να τα φάει.

**Αναφέρομαι κυρίως στα αμερικανικά muscle cars** της δεκαετίας του 1950 και στα ευρωπαϊκά roadsters της δεκαετίας του 1960, που αφηγούνται παραμύθια για φιλοδοξίες, αξίες και προσδοκίες· που μοιάζουν σαν να πρόκειται να απογειωθούν ανοίγοντας τα φτερά τους. Αν και στο πέρασμα του χρόνου, γίναμε πιο πρακτικοί, πιο αποτελεσματικοί, περιβαλλοντικά πιο ευαίσθητοι, η προσοχή στη λεπτομέρεια και η χειροποίητη ποιότητα πολλών παλιών αυτοκινήτων αναδεικνυαν μεράκι άλλης κλάσης. Πράγμα που με ξαναφέρει στο Ford Mustang πρώτης γενιάς· ένα αμερικανικό σύμβολο: το μακρύ καπό, το κοντό οπίσθιο τμήμα και η σπορ απόδοσή του το έκαναν όχημα, φορέα, ελευθερίας και νεανικότητας. Το Mustang ανταγωνιζόταν η Chevrolet Camaro (1967-1969) με τον επιθετικό σχεδιασμό και τους κινητήρες V8. Εκείνη την εποχή η Ευρώπη απαντούσε με την Jaguar E-Type (1961-1975) που μερικοί θεωρούν το ωραιότερο αυτοκίνητο ever –με την κομψότητά του και τους ισχυρούς κινητήρες E-Type αναδείχτηκε σε έναν από τους μύθους της δεκαετίας του 1960– και με την Porsche 911 με τον οπίσθιο κινητήρα· το αποκορύφωμα της ακριβείας στη μηχανολογία και της οδηγικής απόλαυσης. Αλλά, στην πραγματικότητα, τα μοντέλα που με συγκινούν δεν είναι ούτε θαύματα της μηχανολογίας, ούτε glamour cars: το Mercury Turnpike του 1957, η DeSoto του '47 και του '59 (με τα έξι taillights σαν ρουκέτες!), η Plymouth Belvedere του '58 μού φαίνονται υπέροχα· όχι ότι θα μπορούσε κανείς να τα οδηγήσει στους συνωστισμένους δρόμους του 2024. Ήταν αυτοκίνητα για μεγάλα road trips: κατά κάποιον τρόπο, το cross-country χάνει τη γοητεία του αν οδηγείς Zastava 750· τη χάνει κι αν οδηγείς SUV ή Audi e-tron Gt.

**Πολλοί οδηγοί δείχνουν τρυφερότητα** για το σκαθάρι της Volkswagen, για το Mini Cooper, για το Cinquecento, για το 2CV. Όχι εγώ. Δύο από αυτά τα δημοφιλή αυτοκινήτακια ήταν τα μοντέλα των δικών μου twenties – μια δύσκολη εποχή την οποία δεν θέλω να θυμάμαι. Επίσης, μερικοί νοσταλγούν το Datsun 240Z, την ιαπωνική απάντηση στα ευρωπαϊκά σπορ αυτοκίνητα: πράγματι, ο (σχετικά) κομψός σχεδιασμός, η προσιτή τιμή και οι επιδόσεις του δημιούργησαν μια μεγάλη αφοσιωμένη κοινότητα – αλλά το Datsun δεν είναι για μένα. Ούτε η BMW 2002, η πρωτοπόρος των μικρών σπορ σεντάν, που συνδύαζε διασκεδαστική οδήγηση με καθημερινή πρακτικότητα, ευέλικτη οδική συμπεριφορά και «καρχαριομύτη»· ούτε η Mercedes-Benz 300SL Gullwing με τις εμβληματικές «γλαροπόρτες». Τόσο η BMW όσο και η Mercedes ήταν ανέκαθεν αυτοκίνητα της κοινωνικής καταξίωσης, πράγμα που δεν με ενδιέφερε καθόλου: αυτό που με ενδιέφερε ήταν η απαλή οδήγηση, το γλιστρήμα στον ανοιχτό δρόμο, η παιγνιώδης σιλουέτα. Γι' αυτό αγάπησα την Pontiac GTO, αλλά όχι τη Ferrari 250 GTO που ήταν υπερβολικά πολυτελής για μένα. Δεν με φανταζόμουν ποτέ σε Corvette· με φανταζόμουν σε εξακύλινδρη softtop Corvair του '63 – η οποία είχε ένα από τα πιο θεσπέσια instrument panels που έχω δει· σε χρώμα καρπουζι.

Όταν ο πρωταγωνιστής του βιβλίου, ο Κρις, αγοράζει ένα βεραμάν στέισον βάγκον Galaxie Country Squire της Ford, μουρμουρίζει «*ίδιο με τα πλακάκια του μπάνιου!*» ύστερα, βγαίνει στην εθνική οδό, ξεκινάει ένα μακρύ ταξίδι για να βρει τον αδερφό του. Διανύει 351.672 μίλια, κι όταν επιστρέφει στο Μέμφις διαπιστώνει πως το αυτοκίνητο με τις ξύλινες επενδύσεις έχει γίνει το δεύτερο δέρμα του. **A**

**Τα αμερικανικά muscle cars της δεκαετίας του 1950 και τα ευρωπαϊκά roadsters της δεκαετίας του 1960, αφηγούνται παραμύθια για φιλοδοξίες, αξίες και προσδοκίες· που μοιάζουν σαν να πρόκειται να απογειωθούν ανοίγοντας τα φτερά τους**



DeSoto 1959





# Νέο Skoda Kamiq

**ΣΥΜΦΕΡΟΥΣΑ ΠΡΟΤΑΣΗ, ΝΕΑ ΑΙΣΘΗΤΙΚΗ ΚΑΙ ΜΕ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΕΣ ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΕΙΣ**

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**

**Γ**νωρίζοντας άριστα το κοινό στο οποίο απευθύνεται, η Skoda έκανε «Simply clever» αλλαγές στο ευπώλητο Kamiq, δίνοντας έτσι περισσότερες επιλογές στο υποψήφιο αγοραστικό κοινό του. Το ανανεωμένο Kamiq, που διαθέτει πιο SUV εικόνα, είναι πλέον γεμάτο δυνατότητες σε ένα προσεγμένο πακέτο που απευθύνεται σε όλο το κοινωνικό φάσμα, από άγαμους και νέα ζευγάρια, μέχρι ενήλικες και νεαρές οικογένειες.

Στην εξωτερική εμφάνιση ξεχωρίζει ο ασημί διαχύτης με τρία ανοίγματα, επανασχεδιασμένη μάσκα και –για πρώτη φορά– προαιρετικούς

προβολείς LED Matrix. Στο πίσω μέρος, η προαιρετική ηλεκτρική πόρτα του χώρου αποσκευών, για πρώτη φορά διαθέσιμη στο Kamiq, περιλαμβάνει και το εικονικό πεντάλ για εύκολο άνοιγμα. Στο εργονομικό εσωτερικό υπάρχουν διαθέσιμες έξι διαφορετικές επιλογές σχεδίασης, με επενδύσεις από βιώσιμα, ανακυκλωμένα και φυσικά υλικά. Την επικοινωνία μας με την πληροφορόρηση και συνδεσιμότητα αναλαμβάνουν η ψηφιακή οθόνη 8,0", η οποία είναι στάνταρ ανεξαρτήτως έκδοσης εξοπλισμού. Με το πακέτο πλοήγησης διατίθεται και οθόνη 9,0", ενώ το προαιρετικό Virtual Cockpit έχει οθόνη 10".

Για όσους αναζητούν κάτι παραπάνω σε επίπεδο

εξοπλισμού –αν και είναι πλούσιος στη βασική έκδοση, Essence–, η Monte Carlo έχει επιπρόσθετα της δεύτερης έκδοσης Selection μια πανοραμική γυάλινη πλιοροφή, ζάντες 18 ιντσών, σπορ ρύθμιση πλαισίου, γυαλιστερές μαύρες ανταύγειες στα σήματα, μαύρο πίσω διαχύτη, φιμέ πίσω παράθυρα και μεγαλύτερο σύστημα ενημέρωσης και ψυχαγωγίας, 9,2 ιντσών οθόνη με δορυφορική πλοήγηση.

Εντυπωσιακή είναι η χωρητικότητα του πορτ μπαγκάζ, που φθάνει τα 400 λίτρα τα οποία, με αναδιπλωμένα τα πίσω καθίσματα, γίνονται 1.395.

Σε επίπεδο κινητηρίων συνόλων υπάρχουν δύο επιλογές. Ο νέος τρικύλινδρος βενζινοκινητήρας 1.0 TSI, απόδοσης 116 ίππων και 200 Nm, που συνδυάζεται με χειροκίνητο κιβώτιο 6 σχέσεων, ή το αυτόματο DSG7 και ο επίσης βενζινοκινητήρας 1.5 TSI των 150 ίππων και 250 Nm ροπής, με βελτιστοποιημένο σύστημα απενεργοποίησης κυλίνδρων ACT+ που συνδυάζεται αποκλειστικά με το αυτόματο DSG7. Η συνδυασμένη κατανάλωση κυμαίνεται από 5.4-5.7 λίτρα/100 χλμ. και οι εκπομπές CO2 από 122-128 γρμ./χλμ. Το Skoda Kamiq είναι από τα ασφαλέστερα οχήματα στην κατηγορία του, χάρη στα εξαιρετικά ανθεκτικά στη στρέψη αμαξώματα και τα πολυάριθμα συστήματα υποβοήθησης οδηγού που διατίθενται στάνταρ. Το ότι έχει αποκτήσει το πιστοποιητικό 5 αστέρων στις δοκιμές του Euro NCP, είναι η καλύτερη απόδειξη γι' αυτό.

Φυσικά, υπάρχουν μερικές μικρές πινελιές Skoda Simple Clever, όπως μια ομπρέλα, εύχρηστες μικρότερες εγκοπές για smartphone στην πλάτη των μπροστινών καθισμάτων, μια θήκη εισιτηρίου στο παρμπρίζ δίπλα στην κολόνα Α, μια χοάνη για να γεμίζουμε το υγρό πλύσης παρμπρίζ, όπως και ένα κουτί που συνδέεται στο κεντρικό τούνελ και αφαιρείται ξανά το ίδιο εύκολα.

Οι τιμές του ανανεωμένου Skoda Kamiq αρχίζουν από τις 21.900 ευρώ για την έκδοση Essence 1.0 TSI 116 ίππων. ●



**Το Skoda Kamiq έχει δεχθεί σημαντική αναβάθμιση, με μια σειρά από αισθητικές και τεχνολογικές αλλαγές και μια ανταγωνιστική τιμή αγοράς**



# MG3 HYBRID+



Το αγαπάς  
γιατί είναι hybrid,  
το λατρεύεις  
γιατί είναι plus!

Το νέο **MG3 Hybrid+** ήρθε για να σου φέρει ακόμη περισσότερα. Με πρωτοποριακή τεχνολογία hybrid+ για να απολαμβάνεις όλα τα plus που αναζητάς στον δρόμο: **195 ίππους**, αυτόματο κιβώτιο, 70% ηλεκτρική κίνηση, κατανάλωση 4,4l/100km και 7 χρόνια εργοστασιακή εγγύηση.



Από **19.950€**

Ανακάλυψέ το στο επίσημο δίκτυο MG σε όλη την Ελλάδα.

[mgmotor.gr](http://mgmotor.gr)



ALWAYS  
GET MORE





T03

# Leapmotor

**ΑΛΛΑΖΕΙ ΤΙΣ ΙΣΟΡΡΟΠΙΕΣ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ ΤΩΝ ΑΜΙΓΩΣ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΤΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΠΟΛΗΣ**

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

**Ι**σως το πιο βασικό χαρακτηριστικό που αναζητεί η πλειονότητα των αγοραστών αυτοκινήτων σήμερα, είναι η ισορροπία μεταξύ μιας εξαιρετικής αγοράς ενός μοντέλου σε συνδυασμό με τα χρήματα που δαπανά για αυτό.

Αυτή την ισορροπία διατρανώνει η νεόφερτη στην Ελληνική αγορά Leapmotor, δημιουργώντας παράλληλα μια ανατροπή: αυτή που αλλάζει τις ισορροπίες στην αγορά των αμιγώς ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων.

Και η αλήθεια είναι ότι το εισαγωγικό της μοντέλο T03 είναι προφανώς ο ορισμός της έννοιας για την ουσία της ύπαρξης –πρωταρχικά– της ηλεκτροκίνησης στην αυτοκίνηση. Γιατί οι πόλεις, πρώτα από όλα τα οδικά δίκτυα, έχουν την ανάγκη της παρουσίας μικρών αμιγώς ηλεκτρι-

κών οχημάτων ώστε να έρθει η επόμενη ημέρα των αλλαγών.

## Ποια είναι η Leapmotor

Η εταιρεία που αναμένεται να αλλάξει το τοπίο της προσφοράς αυτοκινήτου στην αγορά των αμιγώς ηλεκτροκίνητων αυτοκινήτων πόλης με το T03, είναι ένας από τους κορυφαίους Κινέζους κατασκευαστές, ο οποίος αναπτύσσεται ταχύτατα σε ολόκληρη την Ευρώπη μέσω της κοινοπραξίας της με τον πολυεθνικό κολοσσό Stellantis. Και εδώ είναι το μεγάλο ατού της. Αμφότεροι οι αυτοκινητιστικοί οργανισμοί διείδαν ότι μέσα από τη συνεργασία θα μπορούσαν να έχουν κοινά οφέλη.

Η κοινοπραξία αυτή δίνει τη δυνατότητα α-

φενός στη μεν Leapmotor να έχει το πλεονέκτημα να μπει σε ένα τεράστιο δίκτυο αντιπροσώπων σε όλη την Ευρώπη και τις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής, αφετέρου στη Stellantis να έχει στο portfolio της έτοιμα προϊόντα που θα κάνουν άμεσα τη διαφορά στις αγορές που δραστηριοποιείται, ενώ θα έχει πρόσβαση και στις τεχνολογίες που διαπρέπουν οι Κινέζοι κατασκευαστές, όπως μπαταρίες, συστήματα συνδεσιμότητας κ.ά.

Ένα εντυπωσιακό στοιχείο αυτής της συνεργασίας, είναι και το γεγονός ότι η Ελλάδα είναι μια από τις πρώτες χώρες όπου λανσάρονται τα μοντέλα της Leapmotor. Μάλιστα η Italian Motion επιλέχθηκε για τη διανομή τους, διευρύνοντας περαιτέρω το πλούσιο portfolio μαρκών που περιλαμβάνει τις ιστορικές όσο και εμβληματικές Alfa Romeo, Abarth, FIAT, FIAT Professional και Jeep.

Την αρχή κάνουν δύο αμιγώς ηλεκτρικά μοντέλα και για τα επόμενα τρία χρόνια θα υπάρχει τουλάχιστον μια νέα άφιξη κάθε χρονιά, εμπλουτίζοντας την γκάμα.





### **T03** Με μόλις 15.850 ευρώ

Το πιο προσιτό αυτοκίνητο πόλης. Δεν είναι υπερβολή. Το T03, το εισαγωγικό μοντέλο της Leapmotor, είναι ένα αυτοκίνητο πόλης μήκους 3,62 μ., που με μόλις 15.850 ευρώ – συμπεριλαμβανομένης της κρατικής επιδότησης του προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά III» και προωθητικής ενέργειας λανσαρίσματος των 1.000 ευρώ – αποτελεί την πιο προσιτή πρόταση της κατηγορίας και αλλάζει τα δεδομένα, τοποθετώντας το T03 σε πλεονεκτική θέση ακόμα και συγκριτικά με τα θερμικά αυτοκίνητα πόλης. Εκτός όμως από την προσιτή τιμή, το T03 αποτελεί τον ορισμό του όρου value for money βασιζόμενο στην απόλυτη ευκολία οδήγησης που εγγυάται το στάνταρ αυτόματο κιβώτιο μαζί με τις compact διαστάσεις. Επιπρόσθετα, για την ασφάλεια φροντίζουν τόσο ο ιδιαίτερα άκαμπτος κλωβός του αμαξώματος όσο και το πακέτο 10 συστημάτων υποβοήθησης οδηγού (ADAS), που είναι κορυφαίο στην κατηγορία. Μεταξύ άλλων παρέχει αυτόματο φρενάρισμα, ενεργή διατήρηση στη λωρίδα κίνησης, ανίχνευση κόπωσης/απόσπασης προσοχής του οδηγού, επιτήρηση τυφλού σημείου και σύστημα προειδοποίησης ανοίγματος πόρτας. Η καμπίνα του T03 έχει κορυφαίους χώρους και αξίζει να μπει κάποιος μέσα σε αυτή για να την εκτιμήσει! Παράλληλα είναι πολύ πρακτικό και είναι εντυπωσιακό να πούμε ότι περιλαμβάνει στο στάνταρ εξοπλισμό στοιχειά άνεσης, όπως είσοδο με Bluetooth, αυτόματο κλιματισμό, σύστημα πλοήγησης, infotainment με οθόνη αφής 10,1", ψηφιακό πίνακα οργάνων 8", καθώς και πανοραμική γυάλινη ηλιοροφή με ηλεκτρικό σκίαστρο. Την κίνηση αναλαμβάνει ένας σύγχρονος ηλεκτρικός κινητήρας μόνιμου μαγνήτη, με 95 ίππους και 158 Nm ροπής. Τροφοδοτείται με ε-

### **Ataglance**

\* Ο τιμοκατάλογος της Leapmotor αλλάζει τα δεδομένα στην αγορά αφού οι τιμές των μοντέλων της κάνουν μια βαθιά τομή στην έννοια του value for money και αλλάζουν τις ισορροπίες στην ελληνική αγορά.

\* Το T03 στα 15.850 ευρώ\* είναι το πιο προσιτό αυτοκίνητο πόλης, με στάνταρ αυτόματο κιβώτιο, διαθέτοντας υπερπλήρες πακέτο συστημάτων υποβοήθησης οδηγού και κορυφαίο εξοπλισμό άνεσης.

\* Η ναυαρχίδα της μάρκας, το C10 στα 30.900 ευρώ\*, είναι ένα ολοκαίνουργιο D-SUV μήκους 4,7 μ., με κορυφαία τεχνολογία και εκθαμβωτικό εξοπλισμό σε τιμή που ανταγωνίζεται ακόμα και τα best-seller θερμικά B-SUV.

\* Και τα δύο μοντέλα καλύπτονται από 5ετή εγγύηση μηχανικών μερών και 8ετή για την μπαταρία υψηλής τάσης, ενώ το δίκτυο της Leapmotor με την τεχνολογία της Italian Motion εγγυάται τη συνεχή εξυπηρέτηση κάθε πελάτη.

\* Οι τιμές περιλαμβάνουν την κρατική επιδότηση του προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά III» καθώς και προωθητική ενέργεια λανσαρίσματος.

\* Και για τα δύο μοντέλα ισχύει 5ετής εγγύηση μηχανικών μερών και 8ετής για την μπαταρία υψηλής τάσης.

νέργεια από μπαταρία χωρητικότητας 37,3 kWh που εξασφαλίζει μεικτή αυτονομία 265 χλμ. και έως 395 χλμ. στον αστικό κύκλο (WLTP), ελαχιστοποιώντας το κόστος χρήσης. Παράλληλα, ο οδηγός μπορεί να επιλέξει 3 προφίλ οδήγησης και 3 ρυθμίσεις για την υποβοήθηση του συστήματος διεύθυνσης, προκειμένου να παραμετροποιεί το αυτοκίνητο όπως επιθυμεί ανάλογα με τις συνθήκες.

### **C10** Η ναυαρχίδα της Leapmotor

Το ολοκαίνουργιο C10, ένα πολυτελές ηλεκτρικό D-SUV με μήκος 4,7 μ. και state of the art τεχνολογία, η τιμή του οποίου με την επιδότηση του προγράμματος «Κινούμαι Ηλεκτρικά III» και προωθητική ενέργεια λανσαρίσματος €2.000, ξεκινάει από τις €30.900. Το C10 είναι σχεδιασμένο με την κομψότητα που επιτάσσουν οι ευρωπαϊκές προτιμήσεις, διαθέτοντας επιβλητικές αναλογίες και δυναμικές λεπτομέρειες, όπως οι αναδύμενες εξωτερικές χειρολαβές στις πόρτες. Υιοθετεί την τελευταία λέξη της τεχνολογίας με νέας γενιάς μπαταρία, που έχει σχεδιαστεί in-house από την Leapmotor και διαχειρίζεται ιδανικά τη θερμότητα, ενώ δύναται να τροφοδοτήσει και εξωτερικούς καταναλωτές (V2L) ηλεκτρικής ενέργειας. Έχει χωρητικότητα 69,9 kWh και εξασφαλίζει μεικτή αυτονομία 420 χλμ. και έως 574 χλμ. στον αστικό κύκλο (WLTP), με τον σύγχρονο ηλεκτρικό κινητήρα μόνιμου μαγνήτη να αποδίδει 218 ίππους και να κινεί τους πίσω τροχούς. Η καμπίνα του C10 φιλοξενεί άνετα πέντε ενήλικους, σε premium ατμόσφαιρα. Όλα τα υλικά είναι άριστης ποιότητας με συναρμολόγηση και φινιρίσματα που ικανοποιούν τις πλέον υψηλές απαιτήσεις, ενώ ο εξοπλισμός υποστηρίζει ιδανικά το luxury περιβάλλον. ●

**Το T03 στα 15.850 ευρώ είναι το πιο προσιτό αυτοκίνητο πόλης με στάνταρ αυτόματο κιβώτιο, διαθέτοντας υπερπλήρες πακέτο συστημάτων υποβοήθησης οδηγού και κορυφαίο εξοπλισμό άνεσης**



Rosso  
C10





**Έπρεπε να διαβάσω  
αργότερα Σαίξπηρ  
για να κάνω τη  
σύνδεση και να  
ασχοληθώ, πολύ  
αργότερα, με το  
branding ώστε να  
σκεφτώ ότι μάλλον  
δεν έχει υπάρξει πιο  
μελετημένη  
ονοματοδοσία  
σε αυτοκίνητο,  
που να συνδέει τόσο  
ευφυώς τη μάρκα  
(Ρομέο) με το  
μοντέλο (Τζουλιέτα)**

Η Κατερίνα  
Έσολιν, σ' έναν  
δρόμο που τέλειωσε  
απότομα, στον Υμηττό

# Τζουλιέτα

**ΜΙΑ ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΥΤΟΒΙΟΓΡΑΦΙΚΗ ΒΟΛΤΑ, ΜΕ ΤΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΝΑ ΕΙΝΑΙ  
ΑΥΤΟ ΠΟΥ ΞΕΡΕΙ ΝΑ ΕΙΝΑΙ: ΕΝΑ ΟΧΗΜΑ ΜΝΗΜΗΣ.**

Της **Κατερίνας Έσολιν** - Φωτό: **Σπύρος Στεργίου** (@spirostergiou)

**Α**υτοκινετικά θυμάμαι πολλά. Μπάρμπι καμιά. Ο μπαμπάς μου, που τον θυμάμαι κι αυτόν πολύ, μου έμαθε να αγαπάω τα αυτοκίνητα και το αγαπημένο μου ταξίδι να είναι η διαδρομή.

Με έμαθε να οδηγώ στα 6 μου, ένα μεσημέρι στη μέση της θάλασσας, την ίδια μέρα που μου έμαθε κολύμπι και που μου ξέμαθε να φοβάμαι.

Κολυμπούσαμε μαζί προς την ακτή, με μένα γαυτωμένη στους ώμους του, προσπαθώντας να αντισταθούμε σ' ένα ξαφνικό ρεύμα για ώρα που φάνηκε υπερβολικά πολλή - ίσως για ολόκληρο πεντάλεπτο. Όταν είσαι μικρός το λεπτό σου φαίνεται αιωνιότητα, και το κύμα εκείνης της στιγμής το θυμάμαι απότομο σαν γκρεμό. Για να με αποσπάσει, έβγαζε ήχους επιτάχυνσης και μου ζητούσε να πατάω με δύναμη γκάτζι. Του άφησα μια μελανιά στα πλευρά. Μου άφησε

κουσούρι να πατάω αόρατο γκάτζι. Λίγα χρόνια αργότερα, τον ρώτησα πώς οδηγείται ένα αυτοκίνητο. (Έξω από το νερό, πρόσθεσα. Γέλασε.) Το μυστικό είναι λείει η μαγική στιγμή αλλαγής της ταχύτητας. Καθώς αφήνεις σταδιακά γκάτζι πατάς σταδιακά ντεμπραγιάζ αλλάζεις ταχύτητα αφήνεις σταδιακά ντεμπραγιάζ πατάς σταδιακά γκάτζι με το σταδιακά να είναι σταδιακά στιγμιαίο και η φράση να μην έχει ούτε ένα κόμμα. Και σαν να μην έφτανε αυτή η οριακά ακατανόητη για μικρό παιδί ακολουθία, άρχισε να μου εξηγεί με τον πιο πολύπλοκο δυνατό επιστημονικό τρόπο (μηχανολόγος γαρ) πώς ακριβώς οδηγείται το μυαλό (και το αυτοκίνητο).

Το αυτοκίνητο μυθοποιήθηκε για πάντα έκτοτε, και με πολλές, συνεχείς αφορμές. Δεν θα ξεχάσω ποτέ την ιστορία που μου είχε πει, πώς όταν ήταν φοιτητές με τον αδερφό του στην Αυστρία και ξεκινούσαν οι διακοπές, λαχταρούσαν τόσο να γυρίσουν στην Ελλάδα για καλοκαίρι, που ξεκινούσαν με το μικρό τους πεντακοσαράκι και δεν σταματούσαν παρά μόνο για τα απολύτως αναγκαία (βενζίνη, φαγητό, διόδια κλπ), ενώ όταν κουράζονταν (οδηγούσαν εναλλάξ), άλλαζαν θέση όπως στις ταινίες καταδίωξης: εν κινήσει. Δεν το είχα πιστέψει και πολύ τότε, τώρα που μεγάλωσα μου φαίνεται περισσότερο πιστευτό. Κάποιους ο χρόνος μας κάνει πιο μαλακούς, έχουν περάσει ρόδες και ρόδες από πάνω μας.

Σκέφτομαι πως η πλειοψηφία των πιο δυνατών μου αναμνήσεών είναι συνδεδεμένη με κάποιο αυτοκίνητό μας, και πολλές αναδρομές σε κομβικές στιγμές της ζωής μου ξεκινούν με μια φράση που με τοποθετεί στο σταυροδρόμι του χρόνου και του τόπου πιο έγκυρα κι από το να θυμόμουν ακριβή δεκαετία, μέρα και ώρα. Όλα συνέβησαν τότε. Τότε που είχαμε τη Τζουλιέτα, τότε που είχαμε το Φιάτ. Την εποχή που είχαμε τη Σιτροέν. Μετά που πήραμε τη Μερσεντές. Το Τζίπ. Το Αούντι. Όλα τα "τότε που" έγιναν τότε που. Σκέφτομαι τώρα πώς τη Τζουλιέτα δεν την είπαμε ποτέ το Άλφα Ρομέο - ήταν πάντα η Τζουλιέτα, το λατρεμένο μοντέλο εκείνου του "τότε που", που εμείς το είχαμε σ' ένα βαθύ βελούδινο σαν φόρεμα μπορντό (συνδεδεμένο με λιγότερο βελούδινες στιγμές). Έπρεπε να διαβάσω αργότερα Σαίξπηρ για να κάνω τη σύνδεση και να ασχοληθώ πολύ αργότερα με το branding ώστε να σκεφτώ ότι μάλλον δεν έχει υπάρξει πιο μελετημένη ονοματοδοσία σε αυτοκίνητο, που να συνδέει τόσο ευφυώς τη μάρκα (Ρομέο) με το μοντέλο (Τζουλιέτα).

Μετά ήρθε η ακολουθία από δικά μου αυτοκίνητα, που όταν τα αγοράζα καινούρια μου έπαιρνε τουλάχιστον δυο χρόνια να συνδεθώ μαζί τους, γιατί ένα αυτοκίνητο χωρίς αναμνήσεις, που δεν σε έχει πάει και δεν το έχεις πάει πουθενά, τι να το κάνεις; Τι χάρη έχει μια αμεταχείριστη διαδρομή, ένα αυτοκίνητο που ακόμη δεν γδύθηκε κανείς στο πίσω του κάθισμα; Πριν περίπου 10 χρόνια αποφάσισα να αφήσω για πάντα την εταιρική ζωή και μία από τις παρενέργειες αυτής της απόφασης είναι η ελευθερία. Οδηγώ όσο και όποτε θέλω - όχι μόνο το πρωί για να πάω στη δουλειά και το βράδυ για να γυρίσω. Γράφω ό,τι και όπως θέλω. Να, όταν μου ζητούν να γράψω κάτι που να έχει κάποια σχέση με το αυτοκίνητο, οδηγώ το κείμενο εκεί που θέλω, ελεύθερα, συνειρμικά, πατώντας ένα αόρατο γκάτζι. Το κείμενο αυτό έχει μόνο ένα νόημα: όσο έχεις βενζίνη, οδήγα. ●

(\*) Η Κατερίνα Έσολιν είναι συγγραφέας και creative director. Οδηγεί ένα Fiat 500.





# Ford Explorer

## ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΜΙΑΣ ΣΕΙΡΑΣ ΚΑΙΝΟΤΟΜΩΝ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΑΠΟ ΤΗ FORD

Της **Αννας Ματζχωρίτη**

**Τ**ο Explorer μας συστήθηκε όταν, ως πρώτο αμιγώς ηλεκτροκίνητο αυτοκίνητο, ολοκλήρωσε ένα μαραθώνιο ταξίδι σχεδόν 30.000 χλμ., με τη νεαρή εξερευνήτρια Lexie Alford στο τιμόνι, διασχίζοντας 6 ηπείρους και 27 χώρες μόνο με ηλεκτρική ενέργεια!

Με σημείο αναφοράς ένα μεσαίου μεγέθους crossover με αμερικανικές ρίζες, το οποίο κατασκευάζεται στη γηραιά ήπειρο και ξεχωρίζει, μεταξύ πολλών άλλων, για τις κορυφαίες τεχνολογίες ασφάλειας, υποβοήθησης οδηγού και συνδεσιμότητας, τα προηγμένα συστήματα μετάδοσης κίνησης, αλλά και τη φόρτιση επόμενης γενιάς.

Εν ολίγοις, το Ford Explorer έρχεται να διαμορφώσει τα πρότυπα στην κατηγορία του και να χαράξει τον δρόμο για τον επαναπροσδιορισμό της μάρκας στην Ευρώπη, μια και σχεδιάστηκε στην Ευρώπη και κατασκευάζεται σε αυτή.

### Γνωρίζοντάς το

Το Explorer είναι διαθέσιμο στην Ελλάδα σε εκδόσεις με μπαταρία Extended Range, είτε με κίνηση στους πίσω τροχούς (RWD) είτε με τετρακίνηση (AWD). Τα βασικά του χαρακτηριστικά είναι ότι πρόκειται για ένα μεσαίου μεγέθους ηλεκτροκίνητο Crossover, με επεκτάσιμο αποθηκευτικό χώρο «Mega Console» ανάμεσα σε οδηγό και συνοδηγό, με 17 λίτρα αποθήκευσης, που βρίσκεται πίσω από την κινούμενη οθόνη Move. Με πλήρως διασυνδεδεμένο σύστημα πληροφόρησης και ψυχαγωγίας Sync Move (SYNC 4 τελευταίας γενιάς), με ασύρματη σύνδεση Apple CarPlay και Android Auto, διαθέτει κινητή οθόνη αφής 14,6" και λειτουργία κλίσης (30 μοιρών), με My Private Locker που κλειδώνει για προσωπικά αντικείμενα – ικανό για την αποθήκευση μιας μεγάλης τσάντας, ενός φορητού υπολογιστή και μπουκαλιών 1,5 λίτρου. Κάτι ξεχωριστά έξυπνο σαν ιδέα!

Πλήρως εξοπλισμένο με προτάσεις και λύσεις υψηλού επιπέδου και προηγμένη τεχνολογία συστημάτων υποβοήθησης του οδηγού, έχει πραγματικά ό,τι χρειάζεται κάποιος σε επίπεδο εξοπλισμού.

### Design

Με αμάξωμα μήκους 4,46 μ., το Explorer έχει μια δυναμική Off Road εμφάνιση με ακμές στο μπροστινό μέρος, ενώ στο υπόλοιπο αμάξωμα κυριαρχούν οι ανάγλυφες επιφάνειες. Τα έντονα φτερά και οι σκουρόχρωμες κολώνες από τη μέση και πίσω και η φαρδιά τρίτη κολώνα με διακοσμητικά γραφικά, όπως και η σταθερή πανοραμική οροφή, συμπληρώνουν την όμορφη εικόνα του.

Στο εσωτερικό τα εντελώς νέα καθίσματα προσφέρουν πραγματική άνεση σε κάθε είδους μετακίνηση, η παρουσία της αντλίας θερμότητας έχει στόχο τη βελτιστοποίηση της διαχείρισης ενέργειας, ενώ διατίθεται με θερμαινόμενο τιμόνι και θερμαινόμενα καθίσματα. Οι Sensico οικολογικές «δερμάτινες» επενδύσεις τύνουν το τιμόνι και τα πάνελ των θυρών και δημιουργούν μια ευχάριστη καμπύλη, που σε ξεκουράζει μόλις μπεις και κλείσεις τις πόρτες!

Ένας συνδυασμός ψηφιακών και φυσικών διακοπών κάνει πιο εύκολη τη ζωή οδηγού και συνοδηγού, ιδιαίτερα το σύστημα infotainment, που προαναφέραμε, σε συνδυασμό με τον ψηφιακό πίνακα οργάνων 5", αλλά και το ευανάγνωστο Head-up Display.



**Το αμιγώς ηλεκτροκίνητο Ford Explorer έρχεται να διαμορφώσει τα πρότυπα στην κατηγορία του και να χαράξει τον δρόμο για τον επαναπροσδιορισμό της μάρκας στην Ευρώπη**

Το πακέτο συστημάτων υποβοήθησης οδηγού είναι πλήρες, η υποβοήθηση στάθμευσης μέσω των καμερών βοηθάει τα μέγιστα τον οδηγό για να μπορεί να δει το εμπρός και το πίσω μέρος του αυτοκινήτου, καθώς και μια πανοραμική προβολή 360 μοιρών. Ανοίγοντας το πορτ μπαγκάζ έχουμε στη διάθεσή μας ένα εργονομικό όγκο 450 λίτρων, που με την αναδίπλωση των πίσω καθισμάτων φθάνει τα 1.460 λίτρα και μπορεί άνετα να φιλοξενήσει ένα καροτσάκι, ένα κλουβί μεταφοράς σκύλου ή μια τσάντα του γκολφ με τα μπιστούνια!

### Εν κινήσει

Τρία κινητήρια σύνολα είναι διαθέσιμα για να επιλέξει ο υποψήφιος αγοραστής. Ένα με τον ηλεκτροκίνητο πίσω απόδοσης 170 ίππων, με μπαταρία 58 kWh και αυτονομία άνω των 350 χλμ., ένα αντίστοιχο με ηλεκτροκίνητο πίσω, 286 μπαταρία 77 kWh και αυτονομία 602 χλμ., και ένα τετρακίνητο σύνολο με ηλεκτρικό κινητήρα και στους δύο άξονες και συνολική ισχύ 340 ίππων, μπαταρία 79 kWh και αυτονομία 566 χλμ., που μέσα στην πόλη φθάνει τα 602 χλμ.

Η επιλογή B (Brake) στο κιβώτιο, ένα σύστημα που προσφέρει ένα εξαιρετικό one pedal mode, βοηθάει στην ανάκτηση ενέργειας, ενώ ο οδηγός μπορεί να επιλέξει μεταξύ 5 προγραμμάτων λειτουργίας, ήτοι Normal, Sport, Eco, Individual και Traction.

Η μέση κατανάλωση κυμαίνεται από 14,3 έως 19,5 kWh/100 χλμ., η τελική ταχύτητα είναι 180 χλμ./ώρα (με περιοριστή) και ο κύκλος στρώσης του Explorer είναι μόλις 10,3 μέτρα για τα μοντέλα με κίνηση στους πίσω τροχούς. Να αναφέρουμε και μερικά off road χαρακτηριστικά που διαθέτει ως SUV, όπως την απόσταση από το έδαφος που είναι 19,5 εκατοστά, τη γωνία προσέγγισης στις 17,5 μοίρες και τη γωνία διαφυγής κοντά στις 25 μοίρες.

Οι τιμές του Ford Explorer αρχίζουν από τις 34.700 ευρώ για την πίσωκίνητη έκδοση Explorer Style 52 kWh RWD, με χρήση του προγράμματος Κινοῦμαι Ηλεκτρικά 3, και για παραγγελία στα τέλη του 2024, και είναι διαθέσιμο με 0,9% επιτόκιο και 8 χρόνια εργοστασιακή εγγύηση. ●



**Τ**ο 1974, ο χημικός Donald G. Farnum και η ομάδα του στο Πολιτειακό Πανεπιστήμιο του Μίσιγκαν ανακάλυψαν κατά λάθος το Pyrrrole Red. Όταν αυτό συνέβη, δεν φανταζόντουσαν ποτέ τις δυνατότητές του και την ευρεία χρήση που μεταγενέστερα θα είχε αυτό το χρώμα, αλλά έγραψαν για αυτό σε ένα βρετανικό περιοδικό χημείας. Το Pyrrrole Red υπήρξε μια σύγχρονη, φωτεινή κόκκινη χρωστική ουσία. Το όνομα του χρώματος προέρχεται από την ελληνική λέξη *πύρος*, που σημαίνει *πύρινος*. Λίγο μετά την εφεύρεσή του, μια ελβετική εταιρεία που ονομάζεται Ciba Specialty Chemicals βρήκε την έκθεση αυτή των επιστημόνων, και το 1983 κατοχύρωσε με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας –κατοχύρωση δηλαδή πατέντας–, μια διαδικασία για την παραγωγή της χρωστικής με βάση τα ευρήματα του Farnum, την οποία ονόμασε Pigment Red 254.

## Pyrrrole και «Ferrari Red»

Επειδή η Ciba κατείχε το δίπλωμα ευρεσιτεχνίας, όταν η χρωστική ουσία βγήκε στην αγορά ήταν πολύ ακριβή. Καθότι όμως όλες οι άλλες αποχρώσεις του κόκκινου δεν συγκρίνονταν από άποψη ανθεκτικότητας και φωτεινότητας, οι κατασκευαστές αυτοκινήτων ήταν πρόθυμοι να πληρώσουν το υψηλό κόστος, επειδή το χρώμα αυτό ήταν ιδανικό για βαφή αυτοκινήτων. Το Pyrrrole Red έχει εξαιρετική αντοχή στο φως, χημική σταθερότητα και αντοχή στις καιρικές συνθήκες.

Η Ciba Chemicals τότε ζήτησε μέχρι και 100 \$ ανά κιλό για το pigment red 254, ένα δηλαδή υπέρογο ποσό δεδομένου ότι μία μέση τιμή χρώματος ήταν της τάξης των 20 \$ ανά κιλό – λάβετε υπόψη ότι αυτό ήταν σε δολάρια τη δεκαετία του 1980! Όταν έληξε το δίπλωμα ευρεσιτεχνίας, ο ανταγωνισμός κινήθηκε γρήγορα και η τιμή μειώθηκε.

Από το 2000 έως το 2006, το pigment red 254, που συχνά αναφέρεται ως Ferrari Red, χρησιμοποιήθηκε σε Ferrari, Alfa Romeos, BMW και Corvettes, καθώς και σε Volkswagen και Lexus Soarer SC430. Το Pyrrrole red ήταν απόλυτα σταθερό όχι μόνο στην υπεριώδη ακτινοβολία και στις καιρικές συνθήκες, αλλά και στη θερμότητα και στους χημικούς παράγοντες!

## Το κόκκινο σήμερα

Σήμερα, περίπου το 40% των νέων αυτοκινήτων που πωλάει η Ferrari είναι σε κόκκινο χρώμα. Αν και αυτός ο αριθμός μπορεί να φαίνεται μεγάλος, αν τον συγκρίνουμε με αυτόν στις αρχές της δεκαετίας του 1990 –όπου πάνω από το 85% από τις παραγγελίες των νέων αυτοκινήτων ήταν σε κόκκινο χρώμα, στο εμβληματικό για Pyrrrole Red– θα μπορούσαμε να υποθέσουμε ότι οι αγοραστές γίνονται ίσως λίγο πιο δημιουργικοί και λιγότερο στενόμυαλοι.

Αυτό δείχνει μια ενδιαφέρουσα αλλαγή τάσης όπου οι πελάτες επιλέγουν συχνά διαφορετικά χρώματα, όπως ασημί, μαύρο, κίτρινο ή μπλε. Ακόμη και η Ferrari δημοσιοποίησε αυτή την αλλαγή, και τα τελευταία χρόνια, τα περισσότερα νέα αυτοκίνητα που κυκλοφόρησαν δεν ήταν σε απόχρωση του κόκκινου: τα 458 Speciale Aperta και F12tdf κυκλοφόρησαν σε κίτρινο, η LaFerrari Aperta σε μαύρο και η 488 Pista Spider σε λευκό.

Η Ferrari σήμερα προσφέρει πάνω από 30 διαφορετικά χρώματα στους πελάτες της, τα οποία κυμαίνονται από αποχρώσεις του ασημί, κίτρινου, πράσινου, μπλε, μαύρου, λευκού και κόκκινου. Εκείνοι που επιλέγουν τις Tailor Made αποχρώσεις έχουν την ευκαιρία να δημιουργήσουν ακόμη και το δικό τους χρώμα. Η δημοτικότητα του παραδοσιακού κόκκινου φαίνεται να μειώνεται σιγά σιγά... αλλά γιατί το κόκκινο εξακολουθεί να είναι το πιο εμβληματικό χρώμα στην ιστορία της μάρκας;

## Εθνικά χρώματα

Η ιστορία του κόκκινου χρώματος και η σημασία του, τόσο για την Ιταλία όσο και για τη Ferrari, πάει πίσω στην πρώτη δεκαετία του 20ού αιώνα. Ο νεαρός Enzo Ferrari είχε επισκεφθεί έναν αγώνα στο Circuito di Bologna το 1908 και είδε ταλαντούχους οδηγούς εκείνης της εποχής (Vincenzo Lancia, Felice Nazzaro) με κόκκινα Fiat. Το γεγονός ότι αυτά τα αυτοκίνητα ήταν κόκκινα δεν ήταν τυχαίο. Οι Ιταλοί είχαν υιοθετήσει το Rosso Corsa ως το εθνικό τους αγωνιστικό χρώμα τον προηγούμενο χρόνο, αφού ένα Itala (αυτοκίνητο) είχε κερδίσει το ράλι Πεκίνου-Παρίσι. Η AIACR (που ονομάζεται FIA σήμερα) θέσπισε νέους κανονισμούς που απαιτούσαν από τις ομάδες αγώνων να βάφουν τα αυτοκίνητά τους στο αντίστοιχο εθνικό τους χρώμα.

Οι Γάλλοι αγωνιζόντουσαν στα μπλε, οι Βρετανοί με πράσινο και οι Γερμανοί με λευκό. Κατά τη διάρκεια ενός αγώνα στα μέσα της δεκαετίας του 1930, τα γερμανικά αυτοκίνητα ήταν πολύ βαριά, έτσι αφαίρεσαν το χρώμα και έμειναν με ένα γυμνό σώμα που ήταν ασημί. Ένα νέο αγωνιστικό χρώμα γεννήθηκε. Τα περισσότερα γερμανικά αγωνιστικά αυτοκίνητα είναι σήμερα γνωστά ως Silver Arrows (ασημένια βέλη).

## Γιατί το κόκκινο είναι το εθνικό χρώμα της Ιταλίας;

Υπάρχουν διάφορες θεωρίες για το πώς το κόκκινο έγινε το εθνικό χρώμα της χώρας, και μία από αυτές είναι ότι η μικρή λεγεώνα του Giuseppe Garibaldi –Ιταλού στρατηγού και εθνικιστή– φόρεσε για πρώτη φορά το τώρα διάσημο κόκκινο πουκάμισο. Ο Garibaldi ξεκίνησε αυτή την τάση όταν συμμετείχε σε στρατιωτική δράση στην Ουρουγουάη τη δεκαετία του 1840, αφού είχε περάσει αρκετό καιρό στη χώρα της Νότιας Αμερικής μετά την εξορία του από την Ιταλία λόγω των ισχυρών πεποιθήσεών του.

Κατά τη διάρκεια της παραμονής του στην Ουρουγουάη, χρησιμοποίησε κόκκινα πουκάμισα από ένα κοντινό σφαγείο που προοριζόνταν για τους υπαλλήλους του, κυρίως επειδή χρειάζονταν κάτι οικονομικό. Οι ιστορικοί θεωρούν τον Garibaldi ως έναν από τους ιδρυτές της Ιταλίας και από τους μεγαλύτερους στρατηγούς της σύγχρονης εποχής.

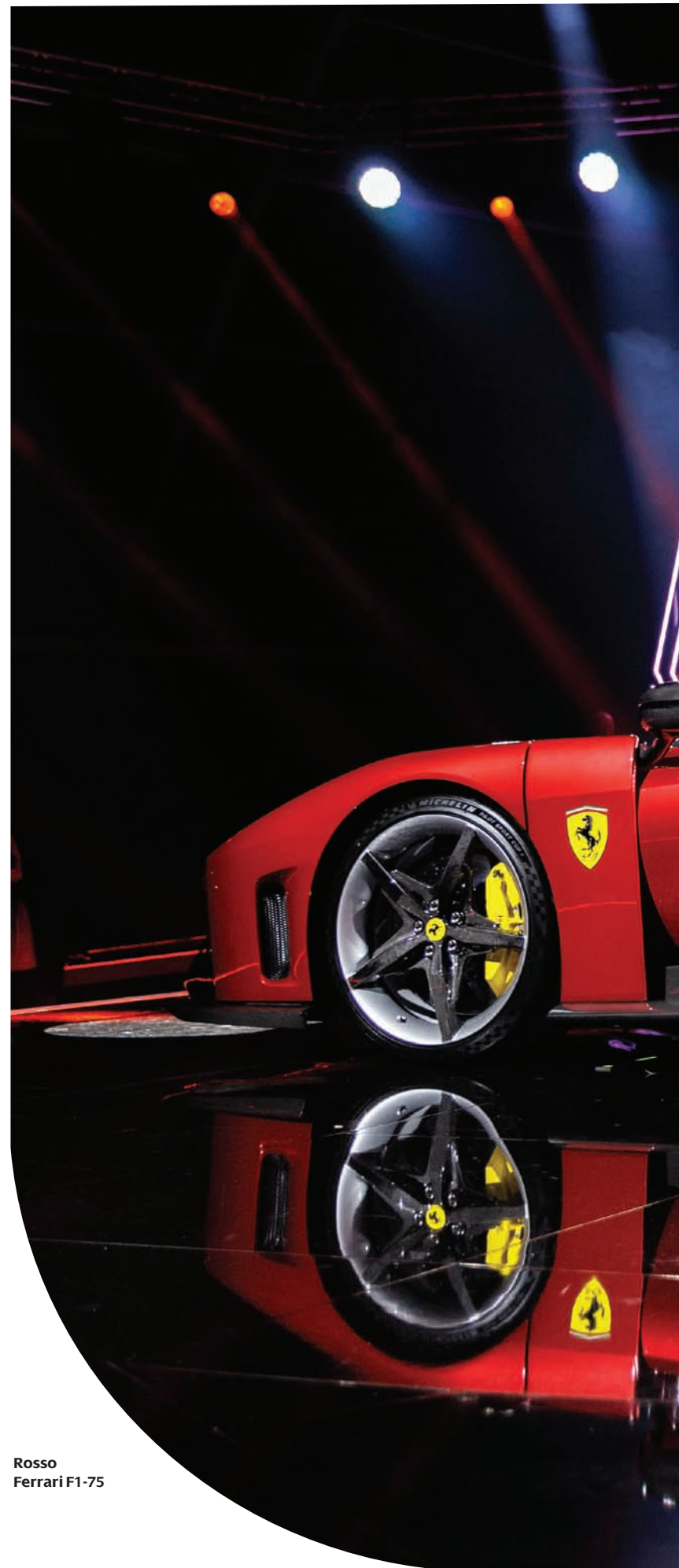
## Rosso Corsa

Οι Alfa Romeo, Maserati, Lancia και Ferrari, που εκπροσωπούσαν την Ιταλία, έπρεπε να τρέχουν με κόκκινο χρώμα. Κάθε μία από αυτές τις μάρκες αποφάσισε στη συνέχεια να επιλέξει μια απόχρωση του κόκκινου. Για παράδειγμα, η Ferrari επέλεξε αυτό που σήμερα ονομάζεται Rosso Mugello. Αυτή η απόχρωση της Ferrari επιλέχθηκε συγκεκριμένα για να ξεχωρίζει από τα κόκκινα των άλλων εταιριών. Επίσης, τα χρώματα καθιστούσαν ικανούς τους μηχανικούς και τους κριτές να διαχωρίζουν εύκολα τα αυτοκίνητα, όταν χρονομετρούσαν τον αγώνα.

Σήμερα, μετά από 75 χρόνια αδιάκοπης καινοτομίας, η χρωματική παλέτα της Ferrari περιλαμβάνει πλέον τα πάντα, από το έντονο κίτρινο Giallo Modena έως το σκούρο μπλε του Blu Pozzi και μια σειρά από κόκκινα ενδιαμέσα, όπως Rosso Imola, Rosso Scuderia, Rosso Dino και φυσικά τη νέα άφιξη, Rosso Ferrari F1-75.

Μέρος του προγράμματος Special Equipment, το νέο χρώμα της Rosso Ferrari F1-75 έχει σχεδιαστεί για να δίνει στους απαιτητικούς ιδιοκτήτες Ferrari την ευκαιρία να ενισχύσουν τον ξεχωριστό χαρακτήρα του αυτοκινήτου τους και είναι διαθέσιμο για όλα τα μοντέλα της μάρκας.

Το «καρέ» συμπλήρωσε η νεοαφιχθείσα F80 και η ιστορία έχει δρόμο ακόμη... **A**



Rosso Ferrari F1-75

# Pyrrrole red

**ENZO FERRARI: «ΕΑΝ ΖΗΤΗΣΕΤΕ ΑΠΟ ΕΝΑ ΠΑΙΔΙ ΝΑ ΣΧΕΔΙΑΣΕΙ ΕΝΑ ΣΠΟΡ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ, ΘΑ ΤΟ ΚΑΝΕΙ ΚΟΚΚΙΝΟ»**

Της **Ελένης Χελιώτη** - Φωτό: **Ferrari Media**





Το Pyrrrole Red υπήρξε μια σύγχρονη, φωτεινή κόκκινη χρωστική ουσία. Το όνομα του χρώματος προέρχεται από την ελληνική λέξη «πύρος», που σημαίνει «πύρινος».



Σημείο αναφοράς στην  
εμπορική πορεία  
του μοντέλου είναι  
η απόλυτα ανταγωνιστική  
τιμή 19.710 € (μέσω του  
προγράμματος Κινούμαι  
Ηλεκτρικά 3) για το αμιγώς  
ηλεκτροκίνητο ë-C3



# Νέο Citroën C3

**ΦΕΡΝΕΙ ΤΗΝ ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗ ΜΕ ΤΙΜΗ ΕΚΚΙΝΗΣΗΣ ΑΠΟ 16.900 ΕΥΡΩ**

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**

**Τ**ο θέμα δεν είναι απλώς να κατασκευάζεις ωραία αυτοκίνητα. Το θέμα είναι να κοιτάς στα «παλάτια» της κληρονομιάς σου, να ανοίγεις τις πόρτες τους και να προσφέρεις τις καινοτομίες και την προσέγγισή σου στην αυτοκίνηση, απλόχερα στο αγοραστικό κοινό. Αυτό έκανε η Citroën με το εντελώς νέο C3, αφού το διαφοροποίησε αισθητικά, του έδωσε προσωπικότητα και τεχνολογίες και το εξόπλισε με διαφορετικά κινητήρια σύνολα, ώστε να μπορεί να το αποκτήσει οποιοσδήποτε θέλει, χωρίς εκπτώσεις και συμβιβασμούς.

## Οι τρεις επιλογές

Ο υποψήφιος αγοραστής έχει στη διάθεσή του τρεις διαφορετικές επιλογές, η καθεμιά με τη δική της τεχνολογική προσέγγιση. Ως πρώτη επιλογή, το νέο Citroën C3 προσφέρεται με τον νέας γενιάς βενζινοκινητήρα 1.2 Turbo, με ισχύ 100 ίππων, που συνδυάζεται με χειροκίνητο κιβώτιο 6 ταχυτήτων. Μαζί με τη βενζινοκίνητη 1.2 Turbo, 100 ίππων έκδοση, το νέο C3 προσφέρεται για πρώτη φορά με υβριδικό κινητήριο σύστημα που αποτελεί μια εξαιρετική πρόταση, καθώς επιτρέπει έως και 50% αμιγώς ηλεκτρικής κίνησης εντός των αστικών κέντρων. Βασισμένη στη Hybrid 48V τεχνολογία, αποτελείται από μία μπαταρία ιόντων λιθίου 48V και ένα τρικύλινδρο βενζινοκινητήρα 100 ίππων, νέας γενιάς, σχεδιασμένο

ειδικά για να συνδυάζεται με αυτό το υβριδικό σύστημα, καθώς και με ένα νέο εξηλεκτρισμένο κιβώτιο ë-DCS6 διπλού συμπλέκτη, με ενσωματωμένο ηλεκτροκίνητο ë-Motor 21 kW, που παράγεται στη Γαλλία.

Τέλος, το νέο αμιγώς ηλεκτροκίνητο ë-C3 – με τον κινητήρα των 113 ίππων και το πλήρως αυτόματο κιβώτιο ταχυτήτων – φέρνει την επανάσταση στην ηλεκτροκίνηση, γκρεμίζοντας το κατεστημένο σε ό,τι αφορά τη σχεδίαση και την κατασκευή των ευρωπαϊκών μοντέλων της κατηγορίας B. Η σχεδιασμένη αποκλειστικά για ηλεκτρικά (BEV), πλατφόρμα χρησιμοποιεί μια μπαταρία 44 kWh LFP (Lithium Ferro Phosphate) για να προσφέρει έως και 326 χλμ. αυτονομία

**Με πάνω  
από  
50.000  
παραγγελί-  
ες, το νέο  
Citroën C3  
χτίζει την  
εμπορική  
του επιτυχία  
πριν και το  
επίσημο  
λανσάρισμά  
του**



σε συνδυασμένο κύκλο βάσει WLTP, ενώ η δυνατότητα ταχείας φόρτισης επιτυγχάνει επαναφόρτιση από το 20 έως το 80% της χωρητικότητας σε μόλις 26 λεπτά.

## Zen εσωτερικό

Το εμπρός τμήμα της καμπίνας των επιβατών έχει σχεδιαστεί ώστε να είναι απλό, ζεστό και εργονομικό, προκειμένου να προσφέρει μια αίσθηση ηρεμίας και γαλήνης, για αυτό και η Citroën το ονομάζει C-Zen Lounge Concept. Αυτό επιτυγχάνεται πρωτίστως μέσω ενός μινιμαλιστικά σχεδιασμένου ταμπλό, το οποίο εκτείνεται οριζόντια και είναι διαιρεμένο σε δύο διακριτά επίπεδα, ενώ η απουσία ενός παραδοσιακού πίνακα οργάνων είναι μια πραγματική καινοτομία για το άνω τμήμα του ταμπλό.

Το νέο C3, μήκους 4,01 μ., έχει απόσταση από το έδαφος που αγγίζει τα 20 εκ. – κάτι το οποίο διευκολύνει την είσοδο και την έξοδο από το όχημα, προσφέροντας μια πιο άνετη οδήγηση, ειδικά στα ανώμαλα οδοστρώματα τα οποία συναντώνται συχνά κατά την οδήγηση σε αστικό ή περιαστικό περιβάλλον.

Ο χώρος αποσκευών είναι γενναϊόδωρος, φτάνοντας στα 328 λίτρα, η χωρητικότητα του οποίου μπορεί να αυξηθεί περαιτέρω χάρη στην προσαρμοστικότητα του πίσω καθίσματος, το οποίο αναδιπλώνεται σε δι-άταξη 60/40.

## Άνεση και πρακτικότητα

Το νέο C3 δεν θα μπορούσε παρά να εμπνεύσει όλη την τεχνολογία που διαθέτει η Citroën εδώ και χρόνια. Εν προκειμένω, για πρώτη φορά, το νέο C3 υιοθετεί την ανάρτηση Advanced Comfort προοδευτικής απόσβεσης (Progressive Hydraulic Cushions), η οποία αποτελεί και αποκλειστικότητα της μάρκας, όπως και τα καθίσματα Advanced Comfort με επιπρόσθετο αφρώδες υλικό, άλλη μια μοναδική καινοτομία της Citroën. Φυσικά το νέο C3 ως τεχνολογικά προηγμένο αυτοκίνητο προσφέρει όλα τα σύγχρονα συστήματα υποστήριξης του οδηγού και συνολικής ασφάλειας. ●





# Hyundai BlueLink

**ΤΩΡΑ Η ΠΟΛΥΤΙΜΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΕΙΝΑΙ ΔΙΑΘΕΣΙΜΗ ΣΕ ΟΛΑ ΤΑ ΜΟΝΤΕΛΑ ΤΗΣ ΜΑΡΚΑΣ**

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**

**Η** εφαρμογή Hyundai BlueLink είναι ένα σύστημα τηλεματικής της Hyundai, που χρησιμοποιεί μια εφαρμογή για κινητά προκειμένου να επιτρέπει στον χρήστη να ανακτήσει πληροφορίες για το όχημά του και να εκτελεί βασικές απομακρυσμένες λειτουργίες. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, το σύστημα BlueLink έκανε το ντεμπούτο του στο Hyundai Veloster του 2012 ως βασικός εξοπλισμός και σταδιακά πέρασε και στα νεότερα μοντέλα, με αποκορύφωμα σήμερα όλα τα διαθέσιμα μοντέλα της μάρκας να φέρουν το σύστημα αυτό.

Μεταξύ άλλων μπορεί να χρησιμοποιηθεί για υπηρεσίες καθ' οδόν, πληροφορίες απόδοσης και λειτουργίες εκκίνησης και σβσίματος από απόσταση, καθώς και κλειδώματος/ξεκλειδώματος. Με απλά λόγια, οι υπηρεσίες συνδεσιμότητας Hyundai BlueLink Connected Car Services υπόσχονται μεγαλύτερη άνεση και ασφάλεια στο ταξίδι, χωρίς να αποσπούν την προσοχή σας από την οδήγηση.

## Τεράστιο το πεδίο χρήσης του

Πριν την οδήγηση, κατά τη διάρκειά της, αλλά και μετά από αυτήν, οι δυνατότητες ελέγχου και πληροφόρησης που σας παρέχει η εφαρμογή BlueLink είναι οριακά απεριόριστες, αλλά ας δούμε αναλυτικά μια καθημερινή «προσομοίωση» της ζωής μας στο Hyundai μας, ώστε να έχουμε ακριβή εικόνα της λειτουργίας του. Έτσι, θα αντιληφθούμε πως ο σύγχρονος κόσμος της αυτοκίνησης είναι πλέον προσιτός σε κάθε μοντέλο της μάρκας, σε κάθε κατηγορία, άρα προσιτός σε κάθε βαλάντιο! Με την εφαρμογή BlueLink, η αξιοποίηση και η απόλαυση της οδήγησης ενός μοντέλου Hyundai

ξεκινά πριν καν μπειτε στο αυτοκίνητο. Η εφαρμογή επικοινωνεί με το Hyundai σας, συλλέγοντας δεδομένα κατάστασης, στέλνοντας τη διαδρομή σας ή ενεργοποιώντας το σύστημα κλιματισμού, εάν οδηγείτε ηλεκτρικό αυτοκίνητο. Μάλιστα κάνοντας χρήση της εφαρμογής, μπορείτε να ελέγξετε παραμέτρους όπως η στάθμη καυσίμου ή η κατάσταση φόρτισης, εάν οδηγείτε ηλεκτρικό μοντέλο.

Παράλληλα με την εφαρμογή BlueLink, μπορείτε να σχεδιάζετε τη διαδρομή σας χωρίς βιασύνη και μετά απλώς να τη στέλνετε στο σύστημα πλοήγησης του αυτοκινήτου σας. Και για να κάνετε πιο ευχάριστο το ταξίδι σας, πριν από αυτό μπορείτε να ενεργοποιήσετε το σύστημα ελέγχου κλιματισμού χρόνου –που διατίθεται μόνο για ηλεκτρικά μοντέλα Hyundai– για μια ζεστή ή δροσερή καμπίνα ανάλογα με την εποχή του.

## Κατά τη διάρκεια της οδήγησης

Οι υπηρεσίες συνδεσιμότητας Hyundai BlueLink Connected Car Services παρέχουν μεγαλύτερη άνεση και ασφάλεια στο ταξίδι, και το σημαντικότε-



**Οδηγώντας το Hyundai σας, πριν καν ξεκινήσετε αλλά και αφού ολοκληρώσετε το ταξίδι, η εφαρμογή BlueLink σας κρατά συνδεδεμένους με το αυτοκίνητό σας**

ρο, χωρίς να αποσπούν την προσοχή σας από τον δρόμο. Επίσης με την εντολή «Connected routing» έχετε τη δυνατότητα να απολαύσετε καλύτερη πρόβλεψη της κυκλοφορίας, μεγαλύτερη ακρίβεια στις ώρες άφιξης και αξιοπιστία στον υπολογισμό μιας διαδρομής.

Επιπλέον, οι υπηρεσίες Hyundai Live Services μπορούν να εντοπίζουν για εσάς πρατήρια ανεφοδιασμού, χώρους στάθμευσης, εστιατόρια και άλλους προορισμούς.

Μάλιστα με απλές φωνητικές εντολές μπορείτε να ελέγχετε το σύστημα πλοήγησης, τις τηλεφωνικές κλήσεις και την αναπαραγωγή μουσικής, χωρίς να πάρετε τα χέρια σας από το τιμόνι, ενώ όπως κι αν θέλετε να χρησιμοποιείτε το προσωπικό σας τηλέφωνο ενώ οδηγείτε το Hyundai σας, υπάρχει η κατάλληλη σύνδεση για εσάς.

## Μετά την οδήγηση

Ολοκληρώσατε τη διαδρομή σας, αλλά το ταξίδι δεν σταματά όταν παρκάρετε... Κι αυτό επειδή μπορείτε να χρησιμοποιήσετε το BlueLink για συνέχιση της πλοήγησης καθώς περπατάτε προς τον προορισμό σας.

Όσον αφορά το αίσθημα αμφιβολίας –κλειδώσαμε ή δεν κλειδώσαμε– που έχουμε όλοι όταν απομακρυνόμαστε από το αυτοκίνητό μας, τώρα ας το ξεχάσετε. Πλέον μπορείτε να το ελέγξετε μέσω της εφαρμογής BlueLink και να κλειδώσετε –ή να ξεκλειδώσετε– το Hyundai σας από απόσταση.

Η δε λειτουργία Last Mile Guidance ολοκληρώνει την καθοδήγηση στη διαδρομή σας μέσω του τηλεφώνου σας, εάν χρειαστεί να παρκάρετε πολύ πριν φτάσετε στον προορισμό σας. Η ημέρα ολοκληρώνεται και εάν από την κούραση δεν θυμόσατε πού έχετε παρκάρει, η εφαρμογή Hyundai BlueLink σας καθοδηγεί στο σημείο που βρίσκεται το αυτοκίνητό σας.

Τέλος, είστε σπίτι και ακούτε να χτυπά ο συναγερμός; Μόλις το Hyundai σας ανιχνεύσει απόπειρα παραβίασης αυτοκινήτου, θα λάβετε ένα μήνυμα ειδοποίησης στο smartphone σας.

Τώρα; Δεν είναι το BlueLink ένα πακέτο λειτουργιών και εφαρμογών που θα έπαιζε καθοριστικό ρόλο στην επιλογή του επόμενου αυτοκινήτου σας; Ενόσ Hyundai δηλαδή! ●





# Renault Black Friday

**ΠΡΟΣΦΟΡΕΣ ΠΟΥ ΦΤΑΝΟΥΝ ΤΑ 10.600 ΕΥΡΩ**

Της **Άννας Ματζοχωρίτη**

**Τ**α τελευταία χρόνια, οι υποψήφιοι αγοραστές αυτοκινήτων είναι πιο ενημερωμένοι από ποτέ, μαθαίνουν λεπτομέρειες για τα αυτοκίνητα της αγοράς, συγκρίνουν και στο τέλος επιλέγουν. Κάπου εδώ, η Renault έρχεται να βοηθήσει ένα μεγάλο τμήμα αγοραστών, ξεδιαλίνοντας το τοπίο με τεράστιες προσφορές, με αφορμή την Black Friday που πλέον μπήκε για τα καλά στη ζωή μας. Και εν προκειμένω, όπως

μας ενημερώνει η ελληνική αντιπροσωπεία, φέτος η Black Friday είναι υπόθεση της Renault, με τις καλύτερες προσφορές σε όλα τα δημοφιλή μοντέλα της γκάμας της. Με προσφορές και εκπτώσεις που φτάνουν τα 10.600 ευρώ, τώρα είναι η καλύτερη ώρα να διαλέξεις το αγαπημένο σου Renault και να το κάνεις δικό σου στην καλύτερη τιμή της χρονιάς, με 5 χρόνια εγγύηση και 3 χρόνια δωρεάν οδική βοήθεια.

**Φέτος η Black Friday ξεκινάει από τη Renault, με προσφορές που φτάνουν τα 10.600 €.** **Επίλεξε τώρα το αγαπημένο σου Renault και επωφελήσου από τις καλύτερες τιμές της χρονιάς, για όλα τα δημοφιλή μοντέλα της πλούσιας γκάμας!**

## Οι προσφορές ανά μοντέλο

Το **Renault Clio**, το απόλυτο γαλλικό best seller, που αποτελεί από τα πιο ολοκληρωμένα μοντέλα της κατηγορίας του, διατίθεται σε εκδόσεις βενζίνης, διπλού καυσίμου (βενζίνης - LPG), full hybrid και diesel. Τώρα μπορεί να γίνει δικό σας με τελική ALL INCLUSIVE τιμή από 15.980 ευρώ, δηλαδή με συνολικό όφελος για τον πελάτη που φτάνει τα 4.150 ευρώ.

Παράλληλα το **ολοκαίνουργιο Renault Captur**, και εμβληματικό B-SUV που μόλις λανσαρίστηκε και στην ελληνική αγορά, έχει εντυπωσιακή νέα εμφάνιση με τη σφραγίδα της νέας εταιρικής ταυτότητας Renault, ενώ εφοδιάζεται με τη πληρέστερη γκάμα κινητήρων της κατηγορίας. Μπορείτε να το αποκτήσετε με κινητήρα βενζίνης, mild hybrid, full hybrid και διπλού καυσίμου (βενζίνης - LPG), με απόδοση έως 160 ίππους και με αυτονομία έως 1.300 χλμ. με ένα γέμισμα (έκδοση ECO-G). Τώρα μπορεί να αποκτήσετε το δημοφιλέστερο Captur από 22.950 ευρώ τελική ALL INCLUSIVE τιμή, με το συνολικό όφελος για τον πελάτη που ανέρχεται στα €2.250.

Το ανανεωμένο **Coupe-SUV Renault Arkana**, αποτελεί σημείο αναφοράς για τη σπορτίφ αισθητική του και την υβριδική φύση των κινητήρων του. Οι κινητήρες αυτοί, απόδοσης έως 160 ίππους, συνδυάζονται αποκλειστικά με αυτόματο κιβώτιο. Το Arkana είναι διαθέσιμο με την πλέον ανταγωνιστική τιμή αγοράς στην κατηγορία του, δηλαδή από 26.900 ευρώ τελική ALL INCLUSIVE τιμή και συνολικό όφελος έως 2.100 ευρώ.

Τέλος, το **100% ηλεκτρικό Renault Megane E-Tech**, με τον ηλεκτροκινητήρα που αποδίδει έως 220 ίππους και έως 300 Nm ροπής και τη λεπτότερη συστοιχία μπαταριών της αγοράς να του εξασφαλίζει μέχρι και 470 χλμ. αυτονομίας, μπορεί να γίνει δικό σας με τελική τιμή 27.800 ευρώ τελική ALL INCLUSIVE τιμή, με το κλειδί στο χέρι, τιμή που περιλαμβάνει την επιδότηση του προγράμματος «κινούμαι ηλεκτρικά III» και συνολικό όφελος που φτάνει τα 10.600 ευρώ.

Όλη η γκάμα σας περιμένει, λοιπόν, στους εξουσιοδοτημένους διανομείς Renault σε όλη την Ελλάδα, για να γίνει δική σας στην καλύτερη τιμή της χρονιάς! ●





**Η** απόκτηση ενός αυτοκινήτου είναι η μισή ιστορία. Η υπόλοιπη μισή είναι εκεί έξω, στους δρόμους. Κι εκεί έξω, το αυτοκίνητό μας πρέπει σε κάθε ένα χιλιόμετρο που διανύει να είναι άρτια συντηρημένο. Σε όλα τα επίπεδα.

Φυσικά πρέπει να το χαϊρόμαστε, να κάνουμε καλά ταξίδια και όμορφες βόλτες και να μοιραστούμε μαζί του χαρές μεγάλες, με ακόμα περισσότερες απολαύσεις... Όμως όλα αυτά προϋποθέτουν και σωστή αντιμετώπιση και φροντίδα, η οποία έρχεται μέσω της συντήρησης.

Για όλα αυτά, που στο τέλος θα διαπιστώσετε ότι είναι απολύτως χρήσιμα, μιλήσαμε με τον κ. **Γιώργο Καρανικόλα**, εκ των ιδρυτών της **Car Center**, έναν ιδιαίτερα έμπειρο μηχανικό αυτοκινήτων ο οποίος, έχοντας ζήσει την εξέλιξη των αυτοκινήτων για τουλάχιστον τέσσερις δεκαετίες, μας επισημαίνει ενδιαφέροντα πράγματα.

### Μύθοι και πραγματικότητες

**Το σύγχρονο marketing αφήνει να εννοηθεί ότι η συντήρηση του αυτοκινήτου πρέπει να γίνεται κάθε 30.000 χλμ. Είναι έτσι; Δηλαδή μέχρι να φτάσει το αυτοκίνητο τα 100.000 χλμ., θα του έχουμε κάνει service μόνο τρεις φορές;**

• Όχι βέβαια... Με τη συμπλήρωση ενός χρόνου από την αγορά του, ανεξάρτητα από τον αριθμό χιλιομέτρων, πρέπει να γίνει service στο αυτοκίνητο. Και να επαναλαμβάνεται μία φορά τον χρόνο, άσχετα αν θα κάνει 10, 30 ή 50.000 χλμ.

**Τι πρέπει να περιλαμβάνει ένα service ρουτίνας; Αλλάζουμε τα πάντα;**

• Αλλάζουμε κάθε φορά λάδια, φίλτρο λαδιού, φίλτρο καμπίνας, και ελέγχουμε τα πάντα γύρω από το σύστημα διεύθυνσης, ανάρτησης, διαρροών κ.λπ. Ελέγχουμε, δεν σημαίνει ότι αλλάζουμε. Απλά πρέπει ο μηχανικός μας, τουλάχιστον μία φορά τον χρόνο, να έχει μια συνολική ειοπεπεία του αυτοκινήτου μας.

**Κάναμε service. Αυτό σημαίνει ότι ξενοιάσαμε; Ότι δεν ξανασχολούμαστε;**

• Το αυτοκίνητο δεν είναι τηλεόραση ή ψυγείο. Μία φορά τον μήνα πρέπει να ανοίγουμε το καπό. Να κοιτάμε για τυχόν διαρροές, για καλώδια που εξέχουν, ακόμα και για φύλλα που είναι μαζεμένα στη μετόπη. Να συμπληρώνουμε νερό στους καθαριστήρες και να έχουμε μια γενική εικόνα.

**Τα λάστιχα πότε είναι καλύτερα να τα αλλάζουμε; Χειμώνα ή καλοκαίρι;**

• Στην Ελλάδα καλό είναι οι αλλαγές ελαστικών να προγραμματίζονται το φθινόπωρο. Δείτε εδώ ένα αξιοπερίεργο: Στη χώρα μας με την κακή ποιότητα ασφάλτου (γυαλίζει...) τα λάστιχα δεν φθείρονται, όπως γίνεται στα οδοστρώματα του εξωτερικού που έχουν αντιολισθητικό τάπητα. Αυτή η γυαλάδα τα κάνει να γλιστράνε τραγικά και συχνά να «καίγονται» από τον ήλιο. Δυστυχώς στα ΚΤΕΟ ελέγχουν το βάθος του εέλματος και όχι την ποιότητά του... Ουσιαστικά τα ελαστικά πρέπει να αλλάζουν, ανεξάρτητα από τη χρήση που τους κάνουμε, κάθε 35-40.000 χλμ. Σε κάθε περίπτωση τα ελαστικά μας πρέπει να αλλάζονται το αργότερο στο όριο των τεσσάρων χρόνων.



**Ένα αυτοκίνητο, όσο σύγχρονο και απλό στη χρήση και να είναι, πρέπει να αντιμετωπίζεται με σεβασμό. Τόσο στην οδήγηση όσο και στην τεχνική υποστήριξη.**

**Τα σύγχρονα ελαστικά έχουν ανάγκη από συμπλήρωση αέρα;**

• Προφανώς και έχουν ανάγκη. Μία φορά την εβδομάδα, όταν πάμε σε ένα πρατήριο για βενζίνη, πρέπει να κοιτάμε και τον αέρα. Τα σύγχρονα ελαστικά μπορεί να έχουν βελτιωθεί σε κρατήματα και επιδόσεις, αλλά δεν σημαίνει ότι δεν έχουν απώλειες.

**Υπάρχουν κατασκευαστές που μιλάνε για αλλαγή λαδιών κάθε 30.000 χλμ. Γιατί να τα αλλάζουμε νωρίτερα;**

• Τα λάδια πρέπει να αλλάζουν μία φορά τον χρόνο (με το service) ή το αργότερο στα 20.000 χλμ., γιατί οι φθορές στον κινητήρα μπορεί να συμβούν ανεπάντευχα. Ιδιαίτερα αν τα αυτοκίνητα είναι παλιά, τότε καλό είναι οι αλλαγές λαδιών να γίνονται κάθε 15.000 χλμ. Στα ψιλά γράμματα των κατασκευαστών αναφέρεται η «σκληρή χρήση», οπότε πρέπει να κάνουμε αλλαγές νωρίτερα.

Η χρήση στις πόλεις, με το σταμάτα ξεκίνα, δεν είναι σκληρή; Συνήθως δεν το αναφέρουν για να μην περάσει η εντύπωση του ακριβού κόστους συντήρησης.

Ιδιαίτερα για τους πετρελαιοκινητήρες, χρειάζεται επιπλέον προσοχή γιατί στην προσπάθεια να καθαρισθούν τα φίλτρα DPF, επιβαρύνεται η ποιότητα των λαδιών και κατά συνέπεια εγκυμονούν κίνδυνους για δημιουργία προβλημάτων στον κινητήρα.

**Την αλλαγή λαδιών να την κάνουμε μόνοι μας, αν μπορούμε, ή στο συνεργείο;**

• Καλύτερα στο συνεργείο. Γιατί το αυτοκίνητο θα σκωθεί, κάποιος σχετικός θα δει από κάτω αν υπάρχουν διαρροές ή χτυπήματα. Επίσης με την ευκαιρία της αλλαγής λαδιών στο συνεργείο, ο μηχανικός μπορεί να δει, με έναν γρήγορο και χωρίς κόστος έλεγχο, την κατάσταση του συστήματος διεύθυνσης, τα φρένα, τα υγρά φρένων κ.λπ.

**Μήπως τελικά έτσι ανεβαίνει το κόστος;**

• Όχι. Μάλλον το αντίθετο συμβαίνει. Πατί όταν προλαμβάνεις τις περισσότερες φορές πληρώνεις ελάχιστα χρήματα, ενώ αν παρουσιαστεί πρόβλημα δεν είναι ότι θα πληρώσεις ασυγκρίτως περισσότερα, αλλά έχεις και πρόβλημα με την ασφάλεια του αυτοκινήτου.

**Και με την μπαταρία τι γίνεται; Παιζει ρόλο αν ζούμε στο Νευροκόπι ή στην Ιεράπετρα, λόγω θερμοκρασιών;**

• Ο μέσος όρος ζωής των σύγχρονων μπαταριών είναι τα 3-4 χρόνια. Δεν παίζει τόσο ρόλο η περιοχή που μένουμε, όσο η χρήση. Αν ένα αυτοκίνητο μένει σταθμευμένο για όλη την εβδομάδα και κινείται μόνο το Σαββατοκύριακο, τότε η μπαταρία του θα αντέξει λιγότερο από το αντίστοιχο που κινείται καθημερινά. Πάντως σε κάθε περίπτωση, το αυτοκίνητο που κάνει πολλά πολλά χιλιόμετρα έχει την μπαταρία του σε καλύτερη κατάσταση, γιατί γίνεται σωστά ο κύκλος εκφόρτιση-φόρτιση, που πρέπει να είναι συνεχής και με σωστή περιοδικότητα.

**Αγοράζουμε αυτοκίνητο. Τι πρέπει να γνωρίζουμε; Είναι τελικά τα σύγχρονα αυτοκίνητα απλά;**

• Ένα αυτοκίνητο, όσο σύγχρονο και απλό στη χρήση και να είναι, πρέπει να αντιμετωπίζεται με σεβασμό. Ας μη λησμονούμε ποτέ ότι «κουβαλάμε» έναν τόνο «σίδερα» και αυτός υπόκειται πάντα στους νόμους της φυσικής. Εμείς απλώς πρέπει να τον διαχειριστούμαστε σωστά. Δεν πρέπει να ξεχνάμε: το αυτοκίνητο δεν είναι τηλεόραση, όπως συχνά πλασάρεται από τις διαφημίσεις... Είναι μηχανήμα και ως εκ τούτου χρειάζεται την απαραίτητη προσοχή. Μία τηλεοπτική εικόνα μπορεί να εναλλάσσεται με ασύλληπτη ταχύτητα, αλλά εμείς είμαστε στην ασφάλεια του καναπέ μας. Ένα αυτοκίνητο που τρέχει με 120 ή 160 χλμ./ώρα μπορεί να είναι επικίνδυνο.

**Καλά ακούγονται αυτά, αλλά και να πληρώνουμε κάθε χρόνο δεν είναι και το καλύτερο...**

• Λάθος. Κακώς έχει περάσει η εντύπωση στον κόσμο ότι το κόστος συντήρησης του αυτοκινήτου μας είναι μεγάλο. Είναι το μικρότερο κόστος για το αυτοκίνητό μας κάθε χρόνο. Σκεφτείτε ότι σε γενικές γραμμές πληρώνουμε πάνω από 2.000 ευρώ κάθε χρόνο για την απόκτηση του αυτοκινήτου μας, ανεξάρτητα με το πώς το εξοφλούμε. Αν προσθέσουμε το κόστος για την ασφάλεια και τα τέλη, τότε αγγίζουμε τα 2.500-3.000 ευρώ/χρόνο, ανάλογα το αυτοκίνητο. Καταλαβαίνετε λοιπόν γιατί τα 300 ευρώ του service είναι η μικρότερη, αναλογικά, δαπάνη!

**Και με τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα που έχουν μπει για τα καλά στη ζωή μας; Εφόσον δεν έχουν κινητήρα, κιβώτιο κ.λπ. χρειάζονται το ίδιο συχνά συντήρηση;**

• Ισχύει και εδώ ότι το service χρειάζεται μία φορά τον χρόνο. Μπορεί τα αμιγώς ηλεκτροκίνητα αυτοκίνητα να έχουν λιγότερα σημεία για συντήρηση, αλλά παραμένουν οχήματα που κινούνται στους δρόμους. Να πω εδώ ότι εκτός από τον «κλειστό» ηλεκτροκινητήρα, υπάρχουν και άλλα σημεία που χρειάζονται προσοχή, έλεγχο και συντήρηση, και αυτά είναι μεταξύ άλλων το σύστημα διεύθυνσης, οι αναρτήσεις, τα φίλτρα κ.λπ. ●

# Συντήρηση αυτοκινήτου: Μύθοι και πραγματικότητα

**ΕΙΝΑΙ ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΑ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΟΠΩΣ ΤΑ ΠΑΡΟΥΣΙΑΖΕΙ Η ΣΥΓΧΡΟΝΗ «ΑΠΛΟΪΚΗ» ΕΚΔΟΧΗ ΤΟΥ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓ; ΕΙΝΑΙ ΚΑΤΙ ΣΑΝ «ΛΕΥΚΗ ΣΥΣΚΕΥΗ», ΑΣ ΠΟΥΜΕ;**

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου**





**Εάν στο αυτοκίνητό σας έχετε θερμαινόμενα καθίσματα ή θερμαινόμενο τιμόνι, η χρήση αυτών αντί του καλοριφέρ καμπίνας, συμβάλλει στη διατήρηση της διάρκειας ζωής της μπαταρίας και της αυτονομίας οδήγησης**

# Τον χειμώνα με EV & PHEV

**ΝΑ ΤΙ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΓΝΩΡΙΖΟΥΜΕ ΓΙΑ ΤΗ ΦΟΡΤΙΣΗ ΤΩΝ ΕΞΗΛΕΚΤΡΙΣΜΕΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΜΑΣ ΤΗ ΧΕΙΜΕΡΙΝΗ ΠΕΡΙΟΔΟ. ΕΞΥΠΝΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΕΙΔΙΚΟΥΣ ΠΟΥ ΘΑ ΚΑΝΟΥΝ ΤΗ ΖΩΗ ΜΑΣ ΕΥΚΟΛΟΤΕΡΗ.**

Του **Θωμά Κ. Ευθυμίου** - Φωτό: **Wallbox**

**Α**ρχικά ποτέ δεν πρέπει να αφήνετε το ηλεκτρικό φορτίο της μπαταρίας του αυτοκινήτου σας κάτω από το 20% τον χειμώνα. Μάλιστα, τα εξηλεκτρισμένα αυτοκίνητα χρειάζεται να βρίσκονται σε μια συγκεκριμένη θερμοκρασία για να φορτίζουν αποτελεσματικά. Όταν το αυτοκίνητο είναι πολύ κρύο, χρειάζεται περισσότερος χρόνος για φόρτιση. Επίσης είναι σημαντικό να λάβουμε υπόψη μας ότι πρέπει να φορτίζουμε την μπαταρία όσο το αυτοκίνητο είναι ζεστό. Η εμβέλεια της μπαταρίας ενός ηλεκτροκίνητου ή ενός Plug-In Hybrid αυτοκινήτου (PHEV) σε ηλεκτρική λειτουργία, μπορεί να επηρεαστεί από τις χαμηλές θερμοκρασίες, όμως το σύστημα μπαταρίας έχει διαφορετικές λειτουργίες και μεθόδους διαχείρισης ενέργειας που βοηθούν στον μετριασμό αυτού του αποτελέσματος.

## Το κρύο και ο ρόλος του

Το κρύο επηρεάζει την απόδοση της μπαταρίας, λόγω των ηλεκτροχημικών διεργασιών που λαμβάνουν χώρα στις κυψέλες ιόντων λιθίου. Συνεπώς το καλύτερο είναι να φορτίζετε την μπαταρία σε κλειστό χώρο, αμέσως μετά την οδήγηση, ώστε να διατηρήσετε τη θερμοκρασία της μπαταρίας – κάτι που, κατά συνέπεια, βελτιώνει την αποτελεσματικότητα της διαδικασίας φόρτισης.

## Η σημασία της προθέρμανσης της καμπίνας

Δεν υπάρχει τέλεια θερμοκρασία για ταξίδια με αμάξι, αφού ο καιρός επηρεάζει το εσωτερικό του αυτοκινήτου. Ακόμα κι έτσι, τα ηλεκτρικά εξαρτήματα αποδίδουν πιο αποτελεσματικά στους 21,5°-22°C, αυτή θεωρείται η κατάλληλη θερμοκρασία για το μέγιστο της απόδοσης. Για να φτάσετε αυτή τη θερμοκρασία άνεσης χωρίς να επιβαρύνετε το εύρος λειτουργίας της μπαταρίας, η καλύτερη λύση είναι να ενεργοποιήσετε τη θέρμανση του αυτοκινήτου ή να ενεργοποιήσετε τις λειτουργίες του θερμαινόμενου καθίσματος και τιμονιού εξ αποστάσεως, χρησιμοποιώντας τη σχετική εφαρμογή του οχήματός σας, λίγα λεπτά πριν μπείτε στο αυτοκίνητο, με το όχημα ακόμα συνδεδεμένο στον φορτιστή. Με αυτόν τον τρόπο το εσωτερικό του οχήματος θα είναι ζεστό όταν μπαίνετε, χωρίς να χρειάζεται να χρησιμοποιήσετε ισχύ μπαταρίας για να το θερμάνετε.

Για να πετύχετε τη μέγιστη αυτονομία για το ηλεκτρικό σας όχημα σε χαμηλές θερμοκρασίες, οι ειδικοί συνιστούν να ζεσταίνετε την καμπίνα όσο το αυτοκίνητο είναι ακόμα συνδεδεμένο στην πρίζα – για περίπου 5-10 λεπτά.

## Η σημασία της ομαλής οδήγησης

Η ομαλή οδήγηση είναι το κλειδί για τη μείωση της κατανάλωσης στα εξηλεκτρισμένα οχήματα. Σε ένα ηλεκτροκίνητο ή και Plug-In υβριδικό αυτοκίνητο, ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες, είναι πραγματικά απαραίτητο να οδηγούμε ήπια στην αρχή της διαδρομής, γιατί ο ηλεκτροκίνητος παρέχει όλη του την ώθηση με το ξεκίνημα του αυτοκινήτου. Επιπλέον, η ήπια οδήγηση βοηθά το αυτοκίνητο να αυξήσει το ενεργειακό του απόθεμα μέσω του συστήματος ανάκτησης – συνέπεια του φρεναρίσματος. Για παράδειγμα, όταν βγάξετε το πόδι σας από το πεντάλ του φρένου (χωρίς να ενεργούν τα μηχανικά φρένα), η κινητική ενέργεια από το φρενάρισμα μετατρέπεται σε ηλεκτρική και αποθηκεύεται για μελλοντική χρήση.

## Και τα Plug-In Hybrid;

Κάθε φορά που εκκινείτε το αυτοκίνητο σε χειμερινές συνθήκες, χρησιμοποιήστε την επιλογή «κινήτρας εσωτερικής καύσης». Σε πολύ κρύο καιρό θα πρέπει να αφήνετε το αυτοκίνητό σας στην πρίζα ενώ είναι σταθμευμένο, ώστε να μπορείτε να ενεργοποιήσετε τη λειτουργία προθέρμανσης και να ζεστάνετε την μπαταρία πριν ξεκινήσετε το ταξίδι σας. Μόνο σε αυτήν την περίπτωση το όχημα θα εκκινήσει σε λειτουργία καύσης, η οποία θα αυξήσει τη θερμοκρασία για τη σωστή χρήση της μπαταρίας. Οι ακραίες καιρικές δοκιμές που υποβάλλονται αυτά τα PHEV οχήματα διασφαλίζουν τη βέλτιστη λειτουργία τους υπό από αυτές τις συνθήκες. ●



# NEO CUPRA FORMENTOR



## ΑΥΤΟ ΠΟΥ ΝΙΩΘΕΙΣ ΛΕΓΕΤΑΙ ΕΜΜΟΝΗ

Δεν είναι απλά αγάπη. Είναι μια εμμονή τόσο ισχυρή που θα καθορίσει το ποιος είσαι. Το καταλαβαίνεις αμέσως. Το καταλαβαίνεις όταν δεν μπορείς να σταματήσεις να σκέφτεσαι τον νέο δυναμικό σχεδιασμό ή τις ζάντες αλουμινίου. Όταν δεν μπορείς να βγάλεις από το μυαλό σου τα νέα πίσω φώτα infinite LED. Γιατί μόλις δεις το νέο CUPRA Formentor, δεν θα σταματήσεις να το βλέπεις.

**CUPRA**

Μέση κατανάλωση: 0,4 - 6,4 lt/100km. Μέσες εκπομπές CO2 10 - 146g/km (κύκλος WLTP)

**Autohellas**Group





# Νέο Opel Mokka

**ΑΝΤΙΣΥΜΒΑΤΙΚΟ, ΜΕ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΕΣ ΑΙΧΜΗΣ ΚΑΙ ΤΙΜΕΣ ΑΠΟ 20.900 ΕΥΡΩ**

Της **Άννας Ματζχωρίτη**

**Κ**ι όμως... θέλει πολλή σκέψη. Το να αλλάξεις κατεύθυνση στην πορεία σου, ενώ είσαι μια από τις παλαιότερες αυτοκινητοβιομηχανίες της Ευρώπης, και μάλιστα με τεράστια ιστορία, δεν είναι ό,τι πιο εύκολο. Εκτός από αποφασιστικότητα, χρειάζονται και τα κατάλληλα εφόδια για αυτή την ενέργεια. Η Opel έδειξε ότι διαθέτει όλα τα παραπάνω. Και επέλεξε το Mokka ως το πρώτο μοντέλο-εκπρόσωπο της νέας σχεδιαστικής γλώσσας (Design Compass), που εστιάζει στα απαραίτητα, αποφεύγοντας οτιδήποτε περιττό. Δικαίως λοιπόν η Opel ισχυρίζεται ότι το νέο Mokka δεν είναι ένα ακόμα SUV, αλλά ένα αυτοκίνητο σύμφωνα με τη λογική Less Normal, που δεν οριοθετείται και προσφέρει στον οδηγό και τους επιβάτες του αποτοξινωμένο ψηφιακό περιβάλλον.

Το Opel Mokka αποτελεί μια τολμηρή έκφραση

του σύγχρονου design. Η χαρακτηριστική εμπρός μάσκα Opel Vizor και οι κομψές, λιτές γραμμές του, δημιουργούν μια ισχυρή εμφάνιση που ξεχωρίζει. Στο εσωτερικό, το εντυπωσιακό Pure Panel με την ψηφιακή οθόνη 10" δημιουργεί ένα αρμονικό περιβάλλον και εξασφαλίζει άριστη συνδεσιμότητα, ενώ τα τελευταίας τεχνολογίας συστήματα υποστήριξης οδηγού κάνουν κάθε ταξίδι πιο ασφαλές και πιο απολαυστικό. Παράλληλα, οι compact διαστάσεις του Opel Mokka από τη μία, εξασφαλίζουν ευελιξία για τις καθημερινές μετακινήσεις σας και από την άλλη, προσφέρουν την απαραίτητη άνεση για μεγαλύτερα ταξίδια.

Επιπλέον, ένα πλήθος έξυπνων συστημάτων υποβοήθησης βρίσκεται στην υπηρεσία του οδηγού, όπως η λειτουργία αναγνώρισης επικείμενης σύγκρουσης, το αυτόματο φρενάρισμα έκτακτης ανάγκης, το προσαρμοζόμενο cruise control, η πανοραμική κάμερα οπισθοπορείας 180° κ.λπ.



## Επιλογές

Το νέο Mokka είναι διαθέσιμο με κινητήρες βενζίνης 1.2 Turbo, με ισχύ από 100 έως 136 ίππους, που συνδυάζονται με εξατάχυτο χειροκίνητο κιβώτιο ή αυτόματο κιβώτιο 8 σχέσεων με τεχνολογία Quick shift (χειριστήρια shift-paddles στο τιμόνι). Ακολουθεί το υβριδικό 48V σύνολο, που διατίθεται με την ισχυρότερη εκδοχή των 136 ίππων, του 1.2 Turbo και ένα ηλεκτρικό κινητήρα 28 ίππων, με εξηλεκτρισμένο αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη των 6 ταχυτήτων.

Και πάμε στο ηλεκτροκίνητο Mokka-e, το οποίο χρησιμοποιεί μια μπαταρία 50 kWh η οποία του παρέχει ηλεκτρική αυτονομία έως 324 χλμ., ισχύ 136 ίππους και μέγιστη ροπή 260 Nm, ενώ χρειάζονται μόλις 30 λεπτά σε ταχυφορτιστή 100 kW DC (συνεχούς ρεύματος) για φόρτιση μέχρι το 80% της χωρητικότητας της μπαταρίας.

## Τιμολογιακά πιο ελκυστικό

Θέλοντας να κάνει το Opel Mokka ακόμα πιο ανταγωνιστικό στην κορυφαία σε πωλήσεις κατηγορία B-SUV, ελληνική αντιπροσωπεία έκανε το «παραπάνω βήμα» ανακοινώνοντας τιμές που ξεκινούν από 20.900 ευρώ για την έκδοση με τον κινητήρα βενζίνης 1.2 100 ίππων MT6 (συμπεριλαμβανομένου προωθητικού προγράμματος). Η δε έκδοση Hybrid, που προσφέρει όλα τα πλεονεκτήματα του υβριδικού συστήματος κίνησης, διατίθεται στα 25.650 ευρώ και συνδυάζεται με αυτόματο κιβώτιο διπλού συμπλέκτη, αποδίδοντας 136 ίππους. Τέλος, το αμιγώς ηλεκτρικό Mokka των 136 ίππων, διατίθεται στην τιμή των 28.920 ευρώ συμπεριλαμβανομένης ειδικής προωθητικής ενέργειας, που ισχύει για περιορισμένο αριθμό αυτοκινήτων, καθώς και της κρατικής επιδότησης του «Κινούμαι Ηλεκτρικά III». ●

**Το Opel Mokka είναι το SUV της Opel που πρωταγωνιστεί στη δημοφιλή κατηγορία των B-SUV. Σύγχρονο, δυναμικό, με compact διαστάσεις και τεχνολογίες αιχμής, αποτελεί μια τολμηρή έκφραση του σύγχρονου design.**






 **SUZUKI**

# PLAY SWIFT



Είναι γεμάτο ενέργεια, έχει ακαταμάχητο design, ανήσυχο πνεύμα και τεχνολογίες αιχμής. Το ολοκαίνουργιο **Suzuki SWIFT**, σε καλεί να ζήσεις μια μοναδική εμπειρία σε κάθε διαδρομή! **PLAY SWIFT** και εξερεύνησε τη **fun-to-drive** πλευρά της οδήγησης!

Απόκτησέ το τώρα από **17.450€**

   [www.suzuki.gr](http://www.suzuki.gr)

**5** ΧΡΟΝΙΑ  
ΕΓΓΥΗΣΗ  
& ΟΔΙΚΗ  
ΒΟΗΘΕΙΑ

Εκπομπές CO<sub>2</sub> (gr/km): 98-111. Κατανάλωση καυσίμου (lt/100km): Χαμηλή φάση: 4,6-5,1 Μεσαία φάση: 4,0-4,5 Υψηλή φάση: 3,8-4,3 Πολύ υψηλή φάση: 5,0-5,6  
Συνδυασμένος κύκλος: 4,4-4,9 Τιμή έκδοσης 1.2 GL 2WD





# Toyota bZ4X

**ΤΟ ΠΡΩΤΟ, ΑΜΙΓΩΣ ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΟΧΗΜΑ ΤΗΣ ΜΑΡΚΑΣ ΠΟΥ ΑΝΟΙΓΕΙ ΝΕΟΥΣ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ**

Του **Κωνσταντίνου Λεμονή**

**Σ**ας κάνει εντύπωση το όνομά του; Ελάτε τώρα... Αν κοιτάξουμε το portfolio του ιαπωνικού κολοσσού, θα δούμε μερικά εμβληματικά μοντέλα να χαρακτηρίζονται με ονομασίες-συμπλέγματα αρκτικόλεξων – το FJC και το RAV4 είναι δύο από αυτά. Εν προκειμένω, το «bZ» σημαίνει «πέρα από το μηδέν», άρα με μηδενικούς ρύπους. Με άλλα λόγια, είναι ένα ηλεκτρικό όχημα με μπαταρία. Το «4» χρησιμοποιείται ως αναφορά, σε γενικές γραμμές, στο μέγεθός του – σκεφτείτε τις διαστάσεις του RAV4. Και το «X» μαρτυρά ότι πρόκειται για SUV. Συνθέτοντάς τα προκύπτει ο συνδυασμός «bZ4X». Τόσο απλά!

Να σημειώσουμε εδώ ότι η Toyota είναι και παραμένει η πρώτη αυτοκινητοβιομηχανία στον κόσμο που από την αρχή της δημιουργίας της είχε τόσο ξεκάθαρες τάσεις προς την ηλεκτροκίνηση, με κατανοητές και ουσιαστικές προτάσεις. «*Το αυτοκίνητο είναι αγαθό και ως τέτοιο πρέπει να το βλέπουμε, ενώ ο "εχθρός" σήμερα είναι οι ρύποι CO2. Αυτούς πρέπει να αντιμετωπίσουμε*», είχε πει ο Akio «Motozono» Toyoda. Οπότε το bZ4X ήταν πολυαναμενόμενο – όλοι ήθελαν να δουν πώς θα προσεγγίζε η κραταιά μάρκα την ηλεκτροκίνηση.

## «Beyond Zero»

Η αλήθεια είναι ότι το πολυαναμενόμενο bZ4X φέρνει για πρώτη φορά τις πραγματικές off-road ικανότητες των SUV στην αγορά των αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων, ενώ η ποιότητα και οι επιδόσεις του bZ4X βασίζονται στην παγκοσμίως υψηλή εμπειρία της Toyota στην τεχνολογία ηλεκτροκίνητων οχημάτων, μια κληρονομιά η οποία εκτείνεται σε βάθος τουλάχιστον 25ετίας. Εδώ και χρόνια η Toyota είναι πρωτοπόρος στο ταξίδι προς τις μηδενικές εκπομπές ρύπων. Αλλά αυτό για τη μάρκα ήταν μόνο η αρχή, μια και θέλοντας να προχωρήσει πιο πέρα, δημιούργησε το bZ4X που εκφράζει την ανθρωποκεντρική φιλοσοφία «Beyond Zero» της Toyota, προσφέροντας οφέλη πέρα από τις μηδενικές εκπομπές ρύπων.

Το bZ4X, το πρώτο μιας σειράς μοντέλων bZ που

πρόκειται να λανσαριστούν μελλοντικά στην Ευρώπη, διαθέτει τεχνολογία βασισμένη στην ηγετική θέση της Toyota στα εξηλεκτρισμένα οχήματα εδώ και ένα τέταρτο του αιώνα.

## Τι το διακρίνει

Το bZ4X βασίζεται στην ολοκαινούργια, αρθρωτής σχεδίασης, πλατφόρμα (eTNGA), που ενσωματώνει τη μονάδα της μπαταρίας στη δομή του οχήματος, προσφέροντας πρόσθετη ακαμψία και χαμηλό κέντρο βάρους για δυναμική οδήγηση. Χάρη στη νέα αρχιτεκτονική, η ευρυχωρία καμπίνας για πέντε επιβάτες είναι κορυφαία, ενώ η αρχή της μάρκας «*χέρια στο τιμόνι, μάτια στον δρόμο*», υποστηρίζεται από το ανθρωποκεντρικό cockpfit, στο οποίο η TFT οθόνη ενδείξεων και πληροφοριών των 7" τοποθετείται ακριβώς στο οπτικό πεδίο του οδηγού, πάνω από τη γραμμή του τιμονιού, ώστε να μπορεί να βλέπει τα όργανα με ελάχιστη κίνηση των ματιών.

Με τα πίσω καθίσματα σε όρθια θέση και το πάτωμα στη χαμηλότερη θέση, η χωρητικότητα του πορτμπαγκάζ φτάνει έως και τα 452 λίτρα – αρκετός χώρος για τη μεταφορά τριών βαλιτσών 82 λίτρων

**Το πρώτο μοντέλο της νέας γκάμας αμιγώς ηλεκτρικών οχημάτων bZ –beyond Zero– της Toyota, διατίθεται σε προσθιοκίνητη και τετρακίνητη έκδοση**

ή δύο mountain bikes. Μάλιστα τα πίσω καθίσματα είναι διαιρούμενα σε διάταξη 60:40 και έχουν λειτουργία ανάκλισης, ενώ κάτω από το πάτωμα φιλοξενείται μια εργαλειοθήκη.

Η ανάπτυξη νέου, κορυφαίου συστήματος τετρακίνησης στην αγορά των ηλεκτρικών, AWD με X-MODE λειτουργία, έχει πραγματικές off-road δυνατότητες και η αυτονομία αγγίζει τα 516 χλμ. με μια πλήρη φόρτιση που σε fast charger για 0%-80% χρειάζεται περίπου 30 λεπτά. Τέλος, ενδεικτικό της αξιοπιστίας της Toyota είναι ότι το bZ4X προσφέρεται με εγγύηση απόδοσης μπαταρίας και μετά από 11 χρόνια χρήσης ή 1.000.000 χλμ.!

## Στον δρόμο

Το προσθιοκίνητο bZ4X χρησιμοποιεί έναν ηλεκτροκινητήρα 150 kW, τοποθετημένο μπροστά, που αποδίδει ισχύ 204 ίππους, ροπή 265 Nm και έχει αυτονομία έως 516 χλμ. Το δε τετρακίνητο μοντέλο διαθέτει ανεξάρτητους ηλεκτροκινητήρες 80 kW που κινούν τους εμπρός και πίσω άξονες. Η μέγιστη συνδυαστική ισχύς τους είναι 218 ίπποι, με ροπή 337 Nm και έχει αυτονομία 470 χλμ. Να προσθέσουμε ότι για καλύτερη συνολική κατανάλωση ισχύος χρησιμοποιείται μόνο ο εμπρός ηλεκτροκινητήρας όταν χρειάζεται χαμηλή ροπή μεταδόσης κίνησης.

Κάτι που επίσης χρήζει αναφοράς είναι το γεγονός ότι η Toyota συνεργάστηκε με τη Subaru –εταίρο της σε θέματα εξέλιξης– για τον σχεδιασμό ενός νέου συστήματος τετρακίνησης που βασίζεται στην εξαιρετική κληρονομιά και των δύο εταιρειών σε συστήματα AWD. Αυτό το νέο σύστημα προσφέρει στο bZ4X μια κορυφαία στην κατηγορία του ικανότητα οδήγησης εκτός δρόμου, για πρώτη φορά στην αγορά σε ένα αμιγώς ηλεκτρικό SUV.

Ο οδηγός μπορεί να επιλέγει από διαφορετικές ρυθμίσεις του X-Mode που προσαρμόζουν την απόδοση σε χιόνι/λάσπη, βαθύ χιόνι και λάσπη (κάτω από 20 χλμ./ώρα) και προσφέρουν Grip Control για πιο απαιτητική εκτός δρόμου οδήγηση (κάτω από 10 χλμ./ώρα). Η απόσταση από το έδαφος είναι 20,5 εκ., η λειτουργία Water-crossing «*δίνει ρέστα*», ενώ παρόντα είναι όλα τα σύγχρονα συστήματα υποστήριξης και ενήμερωσης του οδηγού μέσα από την τελευταία γενιά του Toyota Safety Sense.

Οι τιμές της γκάμας bZ4X αρχίζουν από τις από 35.990 ευρώ, με το πρόγραμμα «*Κινούμαι Ηλεκτρικά 3*».





Η υγεία κάθε άνδρα και κάθε γυναίκας  
είναι για εμάς...


ΤΟ & ΤΟ  
ΙΑΣΩ

Στο ΙΑΣΩ Γενική Κλινική, παρέχουμε ολοκληρωμένες υπηρεσίες υγείας, ακολουθώντας τις πιο σύγχρονες μεθόδους διάγνωσης και θεραπείας. Με έμπειρους γιατρούς όλων των ειδικοτήτων, πρωτοποριακό ιατροτεχνολογικό εξοπλισμό και μοντέρνες εγκαταστάσεις, το ΙΑΣΩ Γενική Κλινική αποτελεί την πρώτη επιλογή στην κορυφαία φροντίδα για άνδρες και γυναίκες κάθε ηλικιακής ομάδας.

**Γιατί στόχος μας είναι να φροντίζουμε την υγεία σας, που για εμάς είναι το Α και το Ω.**

Λεωφ. Κηφισίας 37-39, 151 23, Μαρούσι Αττικής  
Τηλ: 210 6184000 / Fax: 210 6184158  
Email: info@iaso.gr

[www.iaso.gr](http://www.iaso.gr)

    omilosiaso  group-iaso

 **ΙΑΣΩ** Γενική Κλινική  
Για ό,τι πιο πολύτιμο έχεις.





# Οδήγηση με υπνηλία

**ΓΙΑ ΝΑ ΑΠΟΦΥΓΕΤΕ ΑΥΤΟ ΤΟ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΟ ΦΑΙΝΟΜΕΝΟ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΜΕΓΑΛΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ, ΚΑΝΤΕ ΔΙΑΛΕΙΜΜΑΤΑ**

Της **Άννας Ματζχωρίτη** - Φωτό: **Vinci Autoroutes, eurotyre.fr**

**Μ**ας έχει απασχολήσει όλους **ανεξαιρέτως**. Τουλάχιστον μία φορά ο κάθε οδηγός, στο οδηγικό του βιογραφικό, έχει αντιμετωπίσει τέτοια συνθήκη. Και δεν αναφερόμαστε βέβαια στο ότι έχουμε δει δίπλα μας στους δρόμους των πόλεων –ή και έξω από αυτές– οδηγούς να «λαγοκοιμούνται» στο τιμόνι, αλλά σε εμάς. Που νιώσαμε τον Μορφέα να μας «καϊδεύει» απαλά, ενώ οδηγούσαμε.

Μπορεί πλέον τα υπερσύγχρονα συστήματα ασφαλείας ADAS να έχουν υψώσει από πάνω μας ένα πέπλο ασφαλείας, αλλά μέχρις ότου την οδήγηση των αυτοκινήτων αναλάβει εξ ολοκλήρου η αυτόνομη οδήγηση, ο κίνδυνος παραμένει υψηλός.

Και είμαστε εμείς που πρέπει να προστατεύσουμε εαυτόν, συνεπιβαίνοντες, αλλά και πεζούς ή άλλους οδηγούς με την υπεύθυνη συμπεριφορά μας και τη διορατικότητα που αρμόζει να έχουμε όταν «πιάνουμε τιμόνι στα χέρια μας».

Ωστόσο, για να αποφευχθεί ο κίνδυνος υπνηλίας και συναφών ατυχημάτων, είναι απαραίτητο να σταματάτε τακτικά και, εάν είναι απαραίτητο, να παίρνετε έναν σύντομο υπνάκο αποκατάστασης.

## Υψηλά ποσοστά

Σχεδόν 1 στους 3 οδηγούς αναφέρει τουλάχιστον ένα επεισόδιο σοβαρής υπνηλίας κατά την οδή-

γηση κατά τη διάρκεια μιας χρονιάς και, μεταξύ αυτών, το 40% είχε ένα ατύχημα ή ένα σχετικό σχεδόν ατύχημα. Τα τρομακτικά αυτά στοιχεία έφευγε στο φως σχετική έρευνα του Ιδρύματος VINCI Autoroutes (\*), που αναφέρει επίσης ότι το 63% των ατυχημάτων και των παραλίγο ατυχημάτων που συνδέονται με την υπνηλία συνέβησαν σε αυτοκινητοδρόμους και το 57% σε ταξίδια διάρκειας άνω των 2 ωρών!

Τα πρώτα αποτελέσματα αυτής της νέας μελέτης, που πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο του επιστημονικού ερευνητικού προγράμματος αφιερωμένου στην πρόληψη της υπνηλίας οδήγησης, ανακοινώθηκαν πρόσφατα βάζοντάς μας σε σκέψεις... Η μελέτη που πραγματοποιήθηκε υπό

**Πάρα πολλοί οδηγοί, τις περισσότερες φορές λόγω υπερβολικής εμπιστοσύνης, δεν σέβονται τους χρόνους διαλείμματος κατά τη διάρκεια μεγάλων ταξιδιών στον αυτοκινητόδρομο**

την ηγεσία του καθηγητή Pierre Philip, επικεφαλής του τμήματος Ιατρικής Ύπνου στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο του Μπορντό της Γαλλίας, βασίζεται σε έρευνα που διεξήχθη μεταξύ 13.187 οδηγών που είναι συνδρομητές στα ηλεκτρονικά δίοδια, και δείχνει ότι το 40% από αυτούς που ανέφεραν ένα επεισόδιο σοβαρής υπνηλίας –δηλαδή εκείνο που δυσκόλεψε την οδήγηση ή ανάγκασε τον οδηγό να σταματήσει– είχαν σχεδόν ένα ατύχημα ή ένα σχετικό ατύχημα τον περασμένο χρόνο. Τα περισσότερα από αυτά τα ατυχήματα έγιναν σε αυτοκινητόδρομους και σε μεγάλες διαδρομές.

Αντιμέτωπο με αυτή την ανησυχητική παρατήρηση και ενώ η υπνηλία παραμένει μία από τις κύριες αιτίες θανατηφόρων ατυχημάτων στους αυτοκινητοδρόμους, το Ίδρυμα VINCI Autoroutes αναπτύσσει ένα ευρύ σύστημα για να ενημερώσει τους οδηγούς για τον κίνδυνο να αποκοιμηθούν στο τιμόνι και να τους δώσει τη δυνατότητα να «πάρουν έναν υπνάκο», το μόνο αποτελεσματικό αντίδοτο για την υπνηλία.

## Μόνη λύση, ένας υπνάκος!

Σύμφωνα με το Βαρόμετρο Υπεύθυνος Οδήγησης 2024, Ipsos/Fondation VINCI Autoroutes, ο μέσος χρόνος οδήγησης πριν από τη στάση κατά τη διάρκεια ενός μεγάλου ταξιδιού είναι 2 ώρες 57 λεπτά, δηλαδή μια διάρκεια μεγαλύτερη από τις προτεινόμενες δύο ώρες. Και εδώ ξεκινάει ο κίνδυνος.

Είναι χαρακτηριστικό ότι όλοι οι ειδικοί συμφωνούν σε κάτι αυτονόητο: μόλις αισθανθείτε την παραμικρή κόπωση στο τιμόνι, ή ένα μυϊκό χαλάρωμα, ή μία αλλοπρόσαλλη συμπεριφορά στη οδηγική λογική (τύπου πότε πατάω γκάζι, πότε αφήνω, ή δεν «κεντράρω») σωστά το αυτοκίνητο στη λωρίδα μου, επιβάλλεται να βγω στο πρώτο διαθέσιμο χώρο στάθμευσης, ή σε κάποιο πρατήριο καυσίμων, να σταματήσω, να κατεβάσω την πλάτη του καθίσματος και να πάρω έναν ύπνο μικρής διάρκειας. Ένας τέτοιος υπνάκος 20-25 λεπτών αποτελεί σωτήρια πράξη και μπορεί να μας βοηθήσει να συνεχίσουμε το ταξίδι μας με ασφάλεια. Και ας μην ανησυχούμε μήπως μας πάρει ο ύπνο και καθυστερήσουμε στον προορισμό μας. Το βιολογικό μας ρολόι φροντίζει γι' αυτό και στο μισώρο «θα χτυπήσει»!

## «Napping drivers»

Δείγμα του πόσο ανησυχητικό είναι το φαινόμενο της υπνηλίας στους αυτοκινητοδρόμους, είναι το γεγονός ότι στα μέσα του προηγούμενου καλοκαιριού το Ίδρυμα προσέφερε στους οδηγούς μέσα από το πρόγραμμα «Ζήστε τα οφέλη ενός σύντομου υπνάκου» σε παρακείμενα πάρκα κουκούλια ή μεγάλα μαξιλάρια ώστε οι «Napping drivers» να μπορούν να χαλαρώσουν, να ξεκουραστούν και να κοιμηθούν όσο χρειάζεται και να ανακτήσουν ένα καλό επίπεδο εγρήγορσης πριν βγουν ξανά στον δρόμο.

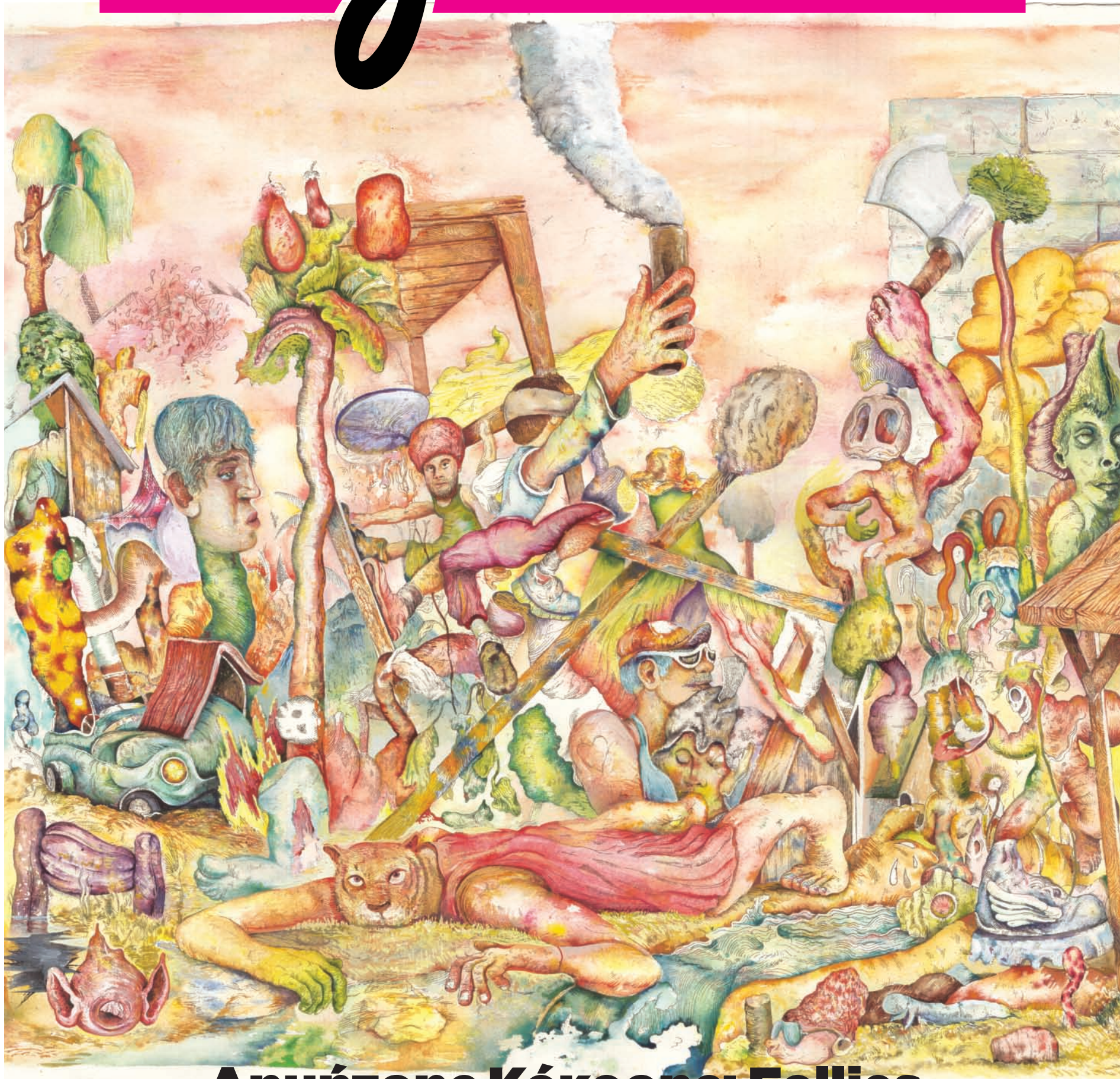
Κι όλα αυτά, γιατί έχει αποδειχθεί ότι η σοβαρή υπνηλία κατά την οδήγηση έχει ως αποτέλεσμα την εξασθένηση των οδηγικών ικανοτήτων που δυσχεραίνει την οδήγηση ή αναγκάζει τον οδηγό να σταματήσει.

Τα αποτελέσματα της μελέτης έδειξαν επίσης ότι οι άνδρες και τα άτομα ηλικίας 31 έως 65 ετών αναφέρουν περισσότερη υπνηλία κατά την οδήγηση. Σύμφωνα με τον Πιερ Φίλιππο, επικεφαλής του πανεπιστημιακού τμήματος ιατρικής ύπνου στο Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο του Μπορντό, η υπνηλία κατά την οδήγηση εξακολουθεί να είναι πολύ συχνή στον γενικό πληθυσμό και, εν μέρει, συνδέεται με την κακή υγιεινή του ύπνου αλλά και με οργανικές διαταραχές του ύπνου. Εάν, παρά την καλή κανονικότητα των προγραμμάτων ύπνου και την ελάχιστη διάρκεια 7 ωρών ύπνου τη νύχτα, η υπνηλία επιμένει, τότε θα πρέπει να μιλήσετε με τον γιατρό σας! Μην το αμελείτε! ●

\* Το Ίδρυμα VINCI Autoroutes, που δημιουργήθηκε τον Φεβρουάριο του 2011, είναι ταυτόχρονα ένα εργαστήριο, ένα παρατηρητήριο και ένα εργαλείο ενημέρωσης αφιερωμένο στην εξέλιξη της συμπεριφοράς στους δρόμους.







## Δημήτρης Κόκορης: Follies

Γκροτέσκα ερείπια της σύγχρονης εποχής

Αποσθρωμένοι σκελετοί κτιρίων συμπλέκονται με θραύσματα γλυπτών, περίεργα φυτά, αλλόκοτα πλάσματα και κατακερματισμένα ανθρώπινα μέλη. Αυτό είναι το σκηνικό που δημιουργεί ο **Δημήτρης Κόκορης** στα έργα του, στη δεύτερη ατομική του έκθεση, στην **γκαλερί Alma**, με τίτλο «Follies».

Με ρίζα από τη γαλλική λέξη «folie», που σημαίνει παραφροσύνη, ο όρος παραπέμπει στους –βρετανικούς κυρίως– κήπους με

τεχνητά ερείπια, που εξαπλώθηκαν στην Ευρώπη τον 17ο και 18ο αιώνα. Στα έργα του Κόκορη έχουμε τα δικά του ερείπια, που εγγράφονται στον καμβά του *prima vista*, χωρίς προσέδια. Ο καλλιτέχνης γεμίζει ασφυκτικά τους πίνακές του, φοβούμενος να αφήσει κάποιο κενό, δημιουργώντας μια κλειστοφοβική ατμόσφαιρα. Τα όντα που παρουσιάζονται στη ζωγραφική του μοιάζουν σαν να έχουν βγει από το εργαστήρι του Φρανκεστάιν. Όπως αναφέρει η επιμελήτρια της έκθεσης, δρ. **Μαρία Βάρα**

(Τμήμα Θεωρίας και Ιστορίας της Τέχνης, ΑΣΚΤ), «ο προσωπικός ερειπιώνας του καλλιτέχνη μεταμορφώνεται σε συλλογικό πεδίο στοχασμού για τη σύγχρονη παραφροσύνη της υπερπληθώρας των πληροφοριών, της βίας, της αστικής παρακμής, της περιβαλλοντικής κατάρρευσης και, τελικά, για το τι σημαίνει το να είσαι άνθρωπος». - **Νίκη-Μαρία Κοσκινά**

**INFO** Alma Gallery, Σκουφά 2Α, Κολωνάκι, 14/11 - 7 12





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

Για να καταχωριστείτε στους οδηγούς της Α.Υ., στείλτε δελτία Τύπου 2 εβδομάδες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία. Ταχυδρομικώς στη διεύθυνση Χαρ. Τρικούπη 22, 10679 Αθήνα ή στο fax 210 3617310 ή στο [avguide@athensvoice.gr](mailto:avguide@athensvoice.gr)



«Μια συνθησιμένη μέρα»,  
Γιώργος Ρόρρης

### 2 Έκθεση σύγχρονης τέχνης αφιερωμένη στον Κάφκα

Ο Φραντς Κάφκα υπήρξε μια από τις επιδραστικότερες προσωπικότητες στον χώρο της τέχνης. Με αφορμή τα 100 χρόνια από τον θάνατό του, μεταξύ του πλήθους εκδηλώσεων που έχουν πραγματοποιηθεί ή προγραμματιστεί, ξεκινά και η συλλογική έκθεση «Κ. ή ο συλλογικός τρόμος του ατομικού». 17 Έλληνες καλλιτέχνες της Συλλογής Σωτήρη Φέλλιου εμπνέονται από τη ζωή και το έργο του Κάφκα, παράγοντας έργα ζωγραφικής, φωτογραφίας ή γλυπτικής. Η έκθεση – που διοργανώνεται από το Ίδρυμα «Η άλλη Αρκαδία» – περιλαμβάνει πάνω από 25 έργα, τα περισσότερα από τα οποία δημιουργήθηκαν με αφορμή τη συγκεκριμένη περίπτωση. Τον εικαστικό σχεδιασμό της έκθεσης έχει αναλάβει η **Μαρία Βείποπούλου**, ενώ παράλληλα θα τρέχει και ένα δημόσιο πρόγραμμα που έχουν επιμεληθεί οι Μισέλ Φάις και Δώρα Βασιλάκου. **16 Φωκίωνος Νέγρη, 13 Νοεμβρίου έως 11 Ιανουαρίου**



© ΕΛΛΗΝΙΣΤΙΚΗ



## 1 Ο Τάσος Βρεττός «συνομιλεί» με τον Γιάννη Τσαρούχη

Ένας φωτογράφος του σήμερα, ο Τάσος Βρεττός, συνδιαλέγεται με τα ζωγραφικά έργα του χθες του Γιάννη Τσαρούχη, στην έκθεση «Το κάλλος. Η απώλεια: Γιάννης Τσαρούχης x Τάσος Βρεττός». Ο Τάσος Βρεττός παρουσιάζει φωτογραφικά έργα από τις αρχές του 2010, επιμένοντας στο να αποκαλύπτει ψήγματα ομορφιάς ακόμα και μέσα στο χάος της Αθήνας. Όπως αναφέρει ο επιμελητής της έκθεσης, **Μάνος Στεφανίδης**, «προσωπικά οι φωτογραφίες του με παραπέμπουν στο μαυρόασπρο σινεμά του Νίκου Κούνδουρου, στις «Μέρες του '36» και τον «Θίασο» του Θόδωρου Αγγελόπουλου και στον «Καιρό των Ελλήνων» του Λάκη Παπαστάθη». **Roma Gallery, έως 29 Νοεμβρίου**

## 3 Στο σώμα της: μια παράσταση αφιερωμένη στη γυναίκα

Πόσο ελεύθερα προσεγγίζουμε θέματα όπως ο οργασμός, η περίοδος, η εμμηνόπαυση, ο αυνανισμός, η εγκυμοσύνη, η λοχεία, αλλά και η σωματική κακοποίηση ή ο βιασμός; Ένας θίσος αποτελούμενος μόνο από γυναίκες, διαφορετικών ηλικιών, υπό τη σκηνοθετική καθοδήγηση της **Ελένης Ευθυμίου**, συνθέτει έναν δυναμικό πολυφωνικό χορό. Οι απαντήσεις σε ζητήματα που αφορούν τις μεταμορφώσεις στις οποίες υπόκειται συνεχώς το γυναικείο σώμα, είτε οργανικές είτε ως αποτέλεσμα βίας, δίδονται στο έργο που συνοπογράφει η Ελένη Ευθυμίου με τις **Σοφία Ευτυχιάδου** και **Νεφέλη Μαϊστράλη**. **Εθνικό Θέατρο, από 13 Νοεμβρίου**



## 4 Η Λένα Κιτσοπούλου διασκευάζει Στρίντπεργκ με τον δικό της τρόπο

Τρία έργα του γνωστού θεατρικού συγγραφέα («Ο χορός του θανάτου», «Οι δανειστές», «Η πιο δυνατή») μπαίνουν στο μικροσκόπιο της **Λένας Κιτσοπούλου** κι έτσι προκύπτει ένα νέο, με τον τίτλο «Ορέστεια του Στρίντπεργκ». Η Κιτσοπούλου, που έχει αναλάβει και το κείμενο και τη σκηνοθεσία της παράστασης, έχει στόχο να μας κάνει να δούμε τον κλασικό θεατρικό συγγραφέα με μια πιο μοντέρνα ματιά. Επί σκηνής συμπράττουν 5 ηθοποιοί: Ευδοκία Ρουμελιώτη, Χρήστος Μαλάκης, Χρήστος Σαουντζής, Μαρία Μούσχουρη, Γιάννης Μπαριτάκης. **Θέατρο Άνεσις, από 13 Νοεμβρίου**



## 5 Play it again, Sam: Γούντι Άλεν στο θεατρικό σανίδι

Τι δουλειά έχει ο Χάμφρεϊ Μπόγκαρτ στο σαλόνι ενός νευρωτικού κριτικού κινηματογράφου; Ο Άλαν Φέλιξ, για να ξεπεράσει το διαζυγίο του, βρίσκει καταφύγιο στην αγαπημένη του ταινία, την «Καζαμπλάνκα», και φαντάζεται ότι συνομιλεί με τον πρωταγωνιστή της. Ένα φιλικό ζευγάρι, για να τον κάνει να αισθανθεί καλύτερα, του κανονίζει διάφορα ραντεβού με γυναίκες, τα οποία στέφονται με απόλυτη... αποτυχία. Το θεατρικό του Γούντι Άλεν, που τον καθιέρωσε ως τη νευρωτική φιγούρα που όλοι αναγνωρίζουμε έκτοτε στις ταινίες του, σε σκηνοθεσία του **Γιώργου Ζαχαράκη**, παίζεται για δεύτερη χρονιά φέτος. **Faust Bar-Theatre-Arts, από 8 Νοεμβρίου**



## 6 Τα ονειρικά έργα της Κάτιας Βαρδάκη

Εικόνες απόκοσμες, σχεδόν εξωπραγματικές, αλλά και γήινες ταυτόχρονα: αυτό είναι το χαρακτηριστικό ζωγραφικό σύμπαν της Κάτιας Βαρδάκη, όπως αποκαλύπτεται για ακόμη μια φορά στη νέα της ατομική έκθεση με τον τίτλο «Φυσάει ο χρόνος στα όνειρα». Όπως σημειώνει η επιμελήτρια της έκθεσης, αρχαιολόγος και ιστορικός της τέχνης **Ιρις Κρητικού**, η καλλιτέχνης πολλές φορές επανέρχεται στα έργα της στο θέμα του χρόνου που περνά, των εποχών που αλλάζουν. **Γκαλερί Αστρολάβος - Δεξαμενή, έως 14 Δεκεμβρίου**

## 8 Μια φθινοπωρινή ιστορία... αγάπης

Η **Πέμπη Ζούνη** και ο **Σταύρος Ζαλμάς** συναντιούνται επί σκηνής έπειτα από αρκετό καιρό, για να πρωταγωνιστήσουν σε μια ιστορία αγάπης, σε σκηνοθεσία **Βάνας Πεφάνη**. Ένας συντηρητικός γιατρός και μια πρώην ηθοποιός συναντιούνται σε ένα θεραπευτήριο στη Ρίγα. Δεν είναι νέοι και αυτό ενδεχομένως καθιστά ακόμα πιο δύσκολη τη μεταξύ τους προσέγγιση. Καθώς περνάει ο καιρός, έρχονται όλο και πιο κοντά και συνειδητοποιούν ότι δεν είναι πολλά αυτά που τους χωρίζουν, παρόλο που φαίνεται να μην ταιριάζουν. Θα καταφέρουν εντέλει να κάψουν τα τείχη που ορθώνονται ανάμεσά τους και να αγγίξουν ειλικρινά ο ένας τον άλλο; **Θέατρο Αλέκος Αλεξανδράκης, από 11 Νοεμβρίου**



## 9 Αγαπντέ Μαλάκα: όταν το #metoo γίνεται παράσταση

Τι συμβαίνει όταν ένας επιτυχημένος συγγραφέας στη δίνη των καταχρήσεων και του #metoo, μια σούπερ star του σινεμά σε κλιμακτήριο και μια νεο-φεμινίστρια blogger σε νευρική κρίση συναντιούνται επί σκηνής; Το νέο λογοτεχνικό κείμενο της τολμηρής συγγραφέως Βιρζίνι Ντεπάντ ανεβαίνει για πρώτη φορά στην Ελλάδα και μας καλεί να προβληματιστούμε γύρω από ζητήματα της επικαιρότητας, όπως οι πανδημίες, ο νεο-φεμινισμός, το #metoo, η πατριαρχία, τα social media, αλλά και οι σχέσεις, η φιλία και η τρυφερότητα. Το σκηνοθεσία υπογράφει ο **Σωτήρης Καραμεσίνης**, ενώ στη σκηνή συμπράττουν οι: Ορέστης Τζιόβας, Εύα Κοτανίδη, Μυρτώ Γκόννη. **Μικρό Γκλόρια, από 6 Νοεμβρίου**



## 11 Ο πολυχώρος Paraga και οι εκδηλώσεις του

Ένας χρόνος πέρασε από τη στιγμή που ένα παλιό γήπεδο τζούντο μεταμορφώθηκε σε πολιτιστικό κέντρο, με την ονομασία Paraga. Με επίκεντρο το θέατρο σκιών, διοργανώνονται και φέτος μια σειρά από εκδηλώσεις για μικρούς και μεγάλους. Οι ιδρυτές, **Τάσος Κώνστας** -επίσημος συνεχιστής της τέχνης του Ευγένιου Σπαθάρη- και **Αλεξία Αλεξίου**, κωκλοπαίτρια, έχουν αναλάβει όλο το καλλιτεχνικό πρόγραμμα της σεζόν. Στο πλούσιο πρόγραμμα του Paraga περιλαμβάνονται παραστάσεις θεάτρου σκιών αφιερωμένες στον Ευγένιο Σπαθάρη, καθώς και νέα έργα για παιδιά. Επίσης, εργαστήρια για όλες τις ηλικίες, μουσικοθεατρικές παραστάσεις και εκδηλώσεις, όπως τα «Χειροποίηματα» κατά του σχολικού εκφοβισμού. **Paraga, Καλλιρόης 89, Νέος Κόσμος**



## ΜΗΝ ΤΟ ΧΑΣΕΙΣ

## 7 Ένας κόσμος ήχων: πρώτο Φεστιβάλ Ηχητικής Δημιουργίας στην Αθήνα

**Πώς θα ήταν ένας κόσμος χωρίς ήχους; Καλοκαίρι χωρίς τζιτζικια, πόλη δίχως θόρυβο; Στόχος του φεστιβάλ είναι να επαναφέρει τον ήχο στο προσκήνιο, να τον μελετήσει σε όλες του τις εκφάνσεις στην καθημερινότητά μας. Με μια σειρά εκδηλώσεων, ένας μεγάλος αριθμός ερευνητών και επιστημόνων επιδιώκουν να δώσουν στον ήχο τη σημασία που του αρμόζει στην καθημερινότητά μας. Μουσική, ραδιόφωνο, podcast, θέατρο, σινεμά, masterclass, συζητήσεις, ηχοβόλτες και πάρτι συνθέτουν το πρόγραμμα μιας εβδομάδας δραστηριοτήτων, με ελεύθερη είσοδο, αφιερωμένης στον ήχο και στην ηχητική δημιουργία. **Γαλλικό Ινστιτούτο, έως 10 Νοεμβρίου****

## 10 Festen: Ο θεατής γίνεται συνδημιουργός της παράστασης

Μια οικογενειακή γιορτή γεμάτη ανατροπές. Ο Κρίστιαν, ο μεγάλος γιος της οικογένειας, είναι έτοιμος να αποκαλύψει ένα μυστικό που κρατούσε για χρόνια κρυμμένο. Ο **Οδυσσέας Παπασπηλιόπουλος**, που σκηνοθετεί το «Festen» του Τόμας Βίντερπεργκ στη θεατρική του διασκευή, μας καλεί να συμμετάσχουμε ενεργά στη γιορτή, σε αυτό το έργο που σπάει τα όρια ανάμεσα στο κοινό και στους ηθοποιούς. **Θέατρο Άλμα, από 7 Νοεμβρίου**





## Η Σαΐτα στην Πλάκα δεν είναι μια ακόμη ταβέρνα για τουρίστες

Της ΕΛΕΝΗΣ ΨΥΧΟΥΛΗ

Το φθινόπωρο ήταν πάντα η ώρα της πλακιώτικης ταβέρνας. Του Αγίου Δημητρίου άνοιγαν τα βαρέλια με την κεχριμπαρένια πριγκίπισσα των Μεσογείων και «αι Σύγκλητοι των Κρασοπατέρων» έσπευδαν να τη γιορτάσουν κατά πώς της αξίζει. Η Πλάκα, όπως και να το κάνεις, έχει μια συγκίνηση. Είναι που βρίσκεται εδώ αλώβητη από την προϊστορία, είναι που από εδώ ξεκίνησε η πρωτεύουσα να γεννά τον πληθυσμό της, είναι που με τον εντελώς δικό της τρόπο έχει καταφέρει να συγχωνέψει την Αθηνά, τους Ολύμπιους θεούς, την Ακρόπολη, τον Παρθενώνα, τους Αναφιώτες μαστοράδες, την αρχιτεκτονική του Κωνσταντινίδη και το τουριστικό Σήμερα, καλύπτοντας τα πάντα με το δικό της, άχρονο, ρόδινο φως. Και αν σε ενοχλούν οι ορδές του τουριστικού ψυφιδωτού και τα μαγαζιά με τα τσολιαδάκια, σκέψου πως σ' αυτόν τον συρφετό χρωστάμε τη σωτηρία της. Χωρίς τον τουρισμό, ακόμη και η Αρχαία Αγορά θα είχε δοθεί αντιπαροχή.

**Αλλά η Πλάκα** δεν ήταν πάντα αυτό που βλέπεις. Ήταν γειτονιά των απόκληρων, των ρομαντικών ποιητών, των πεινασμένων καλλιτεχνών, του λαϊκού εργάτη, του φυματικού λογοτέχνη, της πλύστρας και του Ορέστη Μακρή, που γεννήθηκε και έζησε εδώ όλο τον βίο του, στο κτίριο της σημερινής ταβέρνας του Ψαρρά, υμνώντας συγκινητικά τον πόνο και τους καημούς της. Ξεροσφύρι πινόταν το κεχριμπαρένιο και άμα κάποιος κιμπάρης ζητούσε μεζέ, έτρεχε ο κάπελας να του φέρει στο χαρτί μια σαρόδελα, λίγο ψωμί και καμιά ελιά από τον γείτονα μπακάλη. Ποιος νοιαζόταν στην ταβέρνα για το ντεκόρ; Η πελατεία επικεντρωνόταν από πάντα στην ουσία της: χαρά και συντροφικότητα. Με ρετσίνα, να πάνε κάτω τα φαρμάκια. Σιγά σιγά οι πελάτες απαιτούν μεζέ. Κι έτσι μπαίνει στον χορό το τηγανητό ψαράκι ή κανένα εντόσθιο, που πρώτα υιοθέτησαν οι ταβέρνες στο Μοναστηράκι. Σε λίγο, η οδός Άρεως θα γίνει γνωστή για τα τζιερτζικά, που τηγάνιζαν εντόσθια και συκωτάκια, εκλεκτό μεζέ της ρετσίνας. Η φασολάδα και ο πατσάς, που μαγειρεύονται στη φουφού και σερβίρονται στην πλήνη τσανάκα της φτωχολογιάς, σε γενναίες μερίδες να χορταίνει η εργατιά, δεν λείπουν από κανένα μενού και γύρω στα 1920, η πλακιώτικη ταβέρνα εξελίσσεται σε αυτό που οι νεότεροι έμαθαν από τον ασπρόμαυρο ελληνικό κινηματογράφο.

**Στη δεκαετία του '60**, αστοί, διασημότητες, καλλιτέχνες και διανοούμενοι ερωτεύονται τα ταβερνεϊά της Πλάκας. Απλότητα, καλό φαί, νοσταλγική λατέρνα και κουλέρ λοκάλ εξασφαλισμένο. Σήμερα, οι περισσότερες πλακιώτικες ταβέρνες έχουν κλείσει, κάποιες έχουν ανακαινιστεί, μερικές, πλάι στο κασικιάκι λαδορίγανη, έχουν προσθέσει ρόκες με παρμεζάνες και πρασινάδες με μπαλσάμικα. Δεν μετριούνται στα δάχτυλα ούτε του ενός χεριού αυτές που κάτι έχουν να πουν, κι όχι μόνο στον Παπωνέζο που δεν έχει ξαναφάει μουσακά για να ξέρει πώς να τον αξιολογήσει.

**Υπόγεια λοιπόν και η Σαΐτα**, κεντρικότατη, στην καρδιά της δημοσιότητας, με μπόλικά

τραπεζάκια πλάι στο γραφικό κηπάκι. Με φρεσκαρισμένο εσωτερικό, το οποίο με υλικά της νέας εποχής αναπαράγει την παλιά αίσθηση. Το 1970, ο κυρ-Γιώργος Ζαχαρόπουλος με τη γυναίκα του, τη Βασιλική, έστησαν το υπόγειο καπηλειό με τις τοιογραφίες που διηγούνται εικόνες της γειτονιάς, το παλιό ψυγείο του πάγου και φυσικά, ρετσίνα από τα Μεσόγεια. Εδώ το 1978 ο Μανώλης Ρασούλης γνώρισε τον Νίκο Ξυδάκη με επακόλουθο την «Εκδίκληση της γυφτιάς», εδώ ερχόταν και ο Σαββόπουλος, που κάποια στιγμή ο κυρ-Γιώργος του έδωσε τα κλειδιά ώστε να κλείσει το μαγαζί γιατί δεν άντεχε άλλο τον Νιόνιο να αγοράζει ως το χάρμα. Σήμερα, η κόρη, Φωτεινή, συνεχίζει να μαγειρεύει τις ίδιες συνταγές, όπως τις έμαθε από τους γονείς της, ο άντρας της ο Γιώργος σερβίρει, τα άλλα δυο παιδιά, η Μαίρη και ο Αντρέας, ασχολούνται κι αυτοί με το μαγαζί.

**Για να επιβιώσεις** γευστικά στον χρόνο, πιστεύω πως πρέπει να έχεις κατοχυρώσει με το σπαθί σου κάποιες αναλλοίωτες στον χρόνο νοστιμιές. Και αυτό έχει πετύχει η Σαΐτα. Στην οποία θα έρθεις οπωσδήποτε για τις μελιτζάνες στον φούρνο, με τριμμένη φρέσκια φέτα και μαϊντανό, πιάτο απλό πλην επικό, αλλά και για τον διάσημο μπακαλιάρο, με την κρούστα την αλάδωτη, που φυσικά γαρνίρεται με την παλιά σκορδαλιά, αυτή με το ψωμάκι. Η Σαΐτα φημίζεται για τα μαγειρευτά της – έχει άπαιχτους, αρωματικούς, ανάλαφρους λαχανοτολμάδες-, αλλά και για το κοκκινιστό και το λεμονάτο αρνάκι της, που όμοιο του σπανίως έχω δοκιμάσει. Την ποιότητα και το μεράκι της κουζίνας, το αντιλαμβάνεσαι από την «καλημέρα» της σαλάτας. Τα λαχανικά τους, νομίζεις πως θα σου μιλήσουν. Σωστό βράσιμο και όσο χρειάζεται υπέρθεο ελαιόλαδο. Μάγκες στο τηγάνι, ξέροντο άψογα και αλάδωτα να σου τηγανίσουν το σπαρταριστό ψαράκι της ημέρας, φτιάχνουν και μοναδική τηγανητή πατάτα.

**Αφήσαμε πολλά σουξέ** σε εκκρεμότητα, σαν υπόσχεση για να ξανάρθουμε – τους κεφτέδες φούρνου και τη νοσταλγική παλιά μακαρονάδα με σάλτσα και τυρί. Η Σαΐτα έχει καταφέρει να κρατήσει την παλιά, αυθεντική, βαθιά νοστιμιά της, χωρίς να πουλήσει την ψυχή της κυρα-Βασιλικής στον τουριστικό διάβολο. Πιο πολύ «παίζεις» την ανανέωση σε ένα ευπρόσδεκτο, πιο μοντέρνο σερβίρισμα και με μερικές μόνο τοσοδούλες παρεμβολές που δεν ενοχλούν διόλου. Κι αν αναρωτιέσαι για τη βαρελίσια ρετσίνα, ναι, υπάρχει, με ονοματεπώνυμο του οινοποιείου Γαβαλά, μαζί με μια εξαιρετική λίστα καλών ελληνικών κρασιών. Και ωραιότατο εκμέκ στο τέλος.

**Για να μιλήσω στη διάλεκτο** της πλακιώτικης ταβέρνας, φάγαμε τον «άμπακα» και φύγαμε ανάλαφρο και ευγνώμονες που κάποιοι άνθρωποι μπορούν ακόμη να μαγειρεύουν τις μνήμες μας. Όπου «άμπακας» το αβάκιο στο οποίο έγραφαν οι παλιοί ταβερνιάρηδες τα τέσσερα πιάτα που σέρβιρε το μαγαζί. Ο λεφτάς που είχε να παραγγείλει και τα τέσσερα, έτρωγε ασφαλώς τον άμπακα. Πλήρη και εμπειριστωμένα.



Κυδαθναίων 21, Πλάκα, 2103226671





critic's CHOICE

## Emilia Pérez \*\*\*1/2

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Ζακ Οντιάρ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Ζόι Σαλντάνα, Κάρλα Σοφία Γκασκόν, Σελίνα Γκόμεζ, Εντγκαρ Ραμίρες, Αντριάνα Παθ

Γνωστός βαρώνος μεξικάνικου καρτέλ σχεδιάζει όχι μόνο να αλλάξει ζωή, αλλά και... πρόσωπο. Ο διαβόητος για την αγριότητα του Μανίτας ντελ Μόντε παίρνει την καθοριστική απόφαση να μεταμορφωθεί κυριολεκτικά σε άλλον άνθρωπο. Όμως, για να τα καταφέρει, θα χρειαστεί τη βοήθεια της δυναμικής δικηγόρου Ρίτα Μόρο Κάστρο. Έκπληκτη η τελευταία ακούει τον παντρεμένο και πατέρα δύο μικρών παιδιών Μανίτας να της εκμυστηρεύεται την επιθυμία του να αλλάξει φύλο, ώστε να γίνει η γυναίκα που πάντα ονειρευόταν, σβήνοντας οριστικά την παλιά του ύπαρξη.

Ο σημαντικότερος σύγχρονος Γάλλος σκηνοθέτης συνεχίζει να μας εκπλήσσει ευχάριστα έπειτα από κάθε ταινία του. Χωρίς να πατάει σε γνώριμα πεδία, καθώς η λέξη επανάληψη είναι άγνωστη για εκείνον, και με ισχυρή αίσθηση ρίσκου –πώς αλλιώς να χαρακτηρίσεις την απόπειρα αφήγησης ενός σκληρού γκανγκστερικού θρίλερ με όρους... μιούζικαλ;– ο 72χρονος Ζακ Οντιάρ, κάτοχος του Χρυσού Φοίνικα με το «Djeeran», μεγαλουργεί ξανά. Το δέκατο φιλμ του είναι η «Emilia Pérez», που δεν μοιάζει με τίποτα απ' όσα έχουμε δει στο παρελθόν, είτε αφορά το γκανγκστερικό είδος –η γνωστή βία της μεξικάνικης μαφίας δεν είναι τόσο ακραία στην απεικόνιση του Οντιάρ, χωρίς να λησμονούμε φυσικά και την queer πλευρά της– είτε το μουσικοχορευτικό κομμάτι του. Σε αυτό το δεύτερο σκέλος, ο Γάλλος δημιουργός κυριολεκτικά μεγαλουργεί. Αφήνοντας ελεύθερη τη φαντασία του και σπάζοντας βασικούς κανόνες του μιούζικαλ, υπογράφει ένα ανεπανάληπτο θέαμα με εξαιρετικές χορογραφίες του Βέλγου Νταμιέν Ζαλέ και τραγούδια της Γαλλίδας Καμίλ. Μάλιστα, σε δυο τρεις περιπτώσεις το δράμα είναι υψηλών προδιαγραφών –η συγκινητική επανένωση του ήρωα με τα μικρά παιδιά του επισφραγίζεται με ένα υπέροχο μουσικό ενσταντανέ–, ενώ και το πολιτικό σκέλος έχει τη δέουσα αιχμηρότητα, όπως αποδίδεται στην κορυφαία ίσως χορευτική σκηνή του φιλμ. Εδώ η Σαλντάνα δίνει μια τέλεια, ηλεκτρισμένη παράσταση, στη βραδιά του γκαλά με τους διεφθαρμένους πολιτικούς και αξιωματούχους. Η ταινία, που τιμήθηκε με δύο βραβεία στις Κάννες (βραβείο της Επιτροπής και βραβείο γυναικείας ερμηνείας, που μοιράστηκαν από κοινού οι τρεις πρωταγωνίστριες, Ζόι Σαλντάνα, Κάρλα Σοφία Γκασκόν και Σελίνα Γκόμεζ), είναι μια συγκλονιστική ιστορία συγχώρεσης και αγάπης, που τολμάει να πάει κόντρα σε όλα –και ειδικά στην πολιτική ορθότητα– με όχημα μια στιβαρή γυναικεία αγία τριάδα.

ΕΠΙΣΗΣ

Στο «Red One»<sup>\*/2</sup> του Τζέικ Κάσταν ο Αϊ-Βασίλης είναι υπαρκτός και έχει μάλιστα τη μορφή του Τζ. Κ. Σίμmons, όμως κάποιοι τον απαγάγουν, αναγκάζοντας τον υπεύθυνο της προσωπικής του ασφάλειας (Ντουέιν Τζόνσον) να συνεργαστεί με έναν χάκερ για να τον ελευθερώσουν. ▶▶▶ Το «Εν αρχή» (Beginning) (-) είναι η πρώτη ταινία της Ντέα Κουλουμπεγκασβίλι («April»), που είχε βραβευτεί στο Φεστιβάλ του Σαν Σεμπαστιάν το 2020, και περιγράφει την επίθεση που δέχεται μια κοινότητα Μαρτύρων του Ιεχωβά σε χωριό της Γεωργίας από ομάδα φανατικών ορθοδόξων χριστιανών.

### JUST THE NOTES

#### Emilia Pérez \*\*\*1/2

Άλλο ένα σινε-κομπωτένημα από τον Ζακ Οντιάρ

#### Παρθενόπη (Parthenope) \*\*1/2

Ο Πάολο Σορεντίνιο υμνεί τη γοητεία της Νάπολης

#### Κονκλάβιο \*\*\*

Οι Ρέιφ Φάινς και Στάνλι Τούτσι σε οσκαρικούς ρυθμούς

#### Terrifier 3 \*\*

Ένας σαδιστής αλλά και σινεφίλ κλόουν

#### Red One \*/2

Ο Αϊ-Βασίλης ζει και βασιλεύει

#### Εν αρχή -

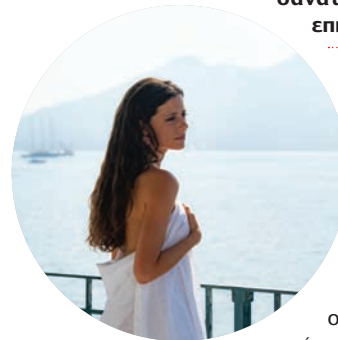
Βραβευμένο δράμα από τη Γεωργία

«ΠΟΥ ΧΑΘΗΚΑΝ ΟΛΑ ΑΥΤΑ ΤΑ ΟΝΕΙΡΑ ΠΟΥ ΚΑΝΑΜΕ ΟΣΟ ΖΟΥΣΑΜΕ ΤΟ ΜΕΓΥΣΙ ΤΗΣ ΝΙΟΤΗΣ;» (ΠΑΡΘΕΝΟΠΗ)

### Παρθενόπη (PARTHENOPE) \*\*1/2

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Πάολο Σορεντίνιο ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Τσελέστε Ντάλα Πόρτα, Ντάριο Αϊτα, Γκάρι Όλντμαν, Στεφανία Σαντρέλι

Η πανέμορφη Παρθενόπη, που σπουδάζει Ανθρωπολογία στη γενέτειρά της, τη Νάπολη των 70s, αναζητά τις κατάλληλες απαντήσεις στα ερωτήματα που την απασχολούν. Όμως ένα τραγικό οικογενειακό συμβάν θα την αποπροσανατολίσει και θα την οδηγήσει σε επικίνδυνους πειραματισμούς.



Ο Πάολο Σορεντίνιο, αν και λατρεύει την πόλη του, τη Νάπολη, έχει υπογράψει ως κορυφαία ταινία του την αριστουργηματική «Τέλεια ομορφιά», που αποτελεί έναν ύμνο για τη Ρώμη. Επιχειρώντας ίσως να διορθώσει τούτη την ανορθογραφία, προβαίνει σε μια νέα ονειρική δημιουργία, που αντλεί έμπνευση από τη μυθολογία, αλλά και το κοινωνικοπολιτικό πλαίσιο που περιβάλλει την αγαπημένη του πόλη. Με μια πρωταγωνίστρια που μαγεύει τον φακό και με υποστηρικτικούς χαρακτήρες που εκπροσωπούν τη δύναμη του πνεύματος, ο Σορεντίνιο ρισκάρει σε πολλά επίπεδα, χωρίς όμως να φτάνει στις πετυχημένες επιδόσεις του παρελθόντος.

### Κονκλάβιο (CONCLAVE) \*\*\*

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Έντουαρντ Μπέργκερ ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Ρέιφ Φάινς, Στάνλι Τούτσι, Ιζαμπέλα Ροσελίνι

Μετά τον θάνατο του Πάπα, οι καρδινάλιοι κλείνονται στο κονκλάβιο μέχρι να αναδειχτεί ο άγιος διάδοχος. Οι μέρες περνούν βασιανιστικά, καθώς ουδείς μπορεί να κερδίσει την ισχυρή πλειοψηφία. Ο καρδινάλιος Λόρενς, υπεύθυνος για την ομαλή λειτουργία των διαδικασιών, προσπαθεί να βρει τρόπο για να αναδειχτεί ο καταλληλότερος για το στέμμα.



Βασισμένη στο μπεςτ σέλερ του Ρόμπερτ Χάρις, η νέα ταινία του Έντουαρντ Μπέργκερ είναι ένα σφιχτοδεμένο θρίλερ συνωμοσίας, που εκτυλίσσεται στους σκοτεινούς διαδρόμους του Βατικανού. Οι περισσότεροι των καρδινάλιων που διεκδικούν το χρίσμα του «αλάθπου» πάπα αποδεικνύονται ανάξιοι ενός τέτοιου τίτλου. Εδώ εντοπίζεται η μεγαλύτερη αξία του έργου, που δεν αποτελεί τόσο έναν κόλαφο για την Καθολική Εκκλησία, όσο μια υπενθύμιση για τον ουσιαστικό ρόλο της κάθε θρησκείας, που είναι το πραγματικό κήρυγμα της αγάπης.

### Terrifier 3 \*\*

ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ: Ντάμιεν Λεόνε ΠΡΩΤΑΓΩΝΙΣΤΟΥΝ: Ντέιβιντ Χάουαρντ Θόρντον, Λόρεν Λαβέρα, Έλιοτ Φούλαμ, Μάργκαρετ Αν Φλόρενς, Μπράις Τζόνσον, Αντονέλα Ρόουζ



Έχοντας γλιτώσει από την προπεταετίας σαδιστική μανία του Άρτ του Κλόουν τη νύχτα του Halloween, η Σιένα και ο αδερφός της ευελπιστούν ότι τα φετινά Χριστούγεννα θα τους βοηθήσουν να ξεπεράσουν το σοκ της φρίκης που αντίκρισαν. Όμως ο Άρτ δεν είναι νεκρός.

Χωρίς να πρωτοτυπεί ιδιαίτερα, ο Ντάμιεν Λεόνε έφτιαξε έναν σύγχρονο κινηματογραφικό μπαμπούλα, που δανείζεται αρκετά στοιχεία από κλασικούς psycho δολοφόνους. Φιλμ με κόκκους, που παραπέμπει στο σινεμά των 70s, vintage νοσπρή βία και μια απίστευτη gore αισθητική, που μπορεί να κάνει αρκετούς να χειροκροτήσουν την αιματοβαμμένη παιδική χαρά του «Terrifier 3», αλλά οι περισσότεροι μάλλον θα του γυρίσουν την πλάτη.



# JULIE GAVRAS

## Ο πατέρας μου, ο γιος μου και ο ελληνικός εμφύλιος πόλεμος

Η σκηνοθέτρια και ντοκιμαντερίστρια μιλάει στην Athens Voice λίγο πριν από τον ερχομό της στην Ελλάδα για την παρουσίαση του podcast της στο Φεστιβάλ Ηχητικής Δημιουργίας, στο Γαλλικό Ινστιτούτο.

Της ΤΑΝΙΑΣ ΣΚΡΑΠΑΛΙΩΡΗ



ΠΟΣΕΣ ΙΣΤΟΡΙΚΕΣ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΙΝΗΜΑΤΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΕΣ υπάρχουν με αυξημένο σημειολογικό βάρος για την Ελλάδα και την ιστορία της; Η μοναδική ίσως εγγραφή που πληροί αυτές τις προϋποθέσεις είναι αυτή της οικογένειας Γαβρά, αφού ο Κώστας Γαβράς βλέπει αισίως πια και τα δυο παιδιά του, την Julie και τον Romain, να σταδιοδρομούν εδώ και χρόνια στην τέχνη της εικόνας και του ήχου, στη Γαλλία και σε όλο τον κόσμο, αντανακλώντας – με τον δικό του τρόπο ο καθένας – τα προσωπικά τους βιώματα από την ιστορία του πατέρα τους ανάλογα με τον τρόπο που τους έχει μεταλαμπαδευτεί.

Η σημασία της ζωής και της τέχνης του Κώστα Γαβρά για την Ελλάδα εκκινεί φυσικά από το ορόσημο της πολιτικής αλληγορίας του βραβευμένου «Ζ», που κυκλοφορεί το 1969 – με τις μνήμες της δολοφονίας του Λαμπράκη κάτι παραπάνω από νωπές και την Ελλάδα υπό καθεστώς διδασκαλίας – και δεν χάνεται έκτοτε, παρ' ότι οι μεταγενέστερες ταινίες του καταπιάνονται με πολιτικά ζητήματα εμπνευσμένα από την ιστορία άλλων χωρών.

Πενήντα πέντε χρόνια μετά απ' αυτόν τον πρώτο καλλιτεχνικό σύνδεσμο, η κόρη του, Julie Gavras, που δεν γνώρισε ποτέ ιδιαίτερα τον πατρικό της γενέθλιο τόπο, επιστρέφει στην Ελλάδα για να ηχογραφήσει την ιστορία του πατέρα της, ειπωμένη από τον ίδιο σε μια αθηναϊκή βόλτα στους δρόμους όπου εκτυλίχθηκε το δράμα του εμφυλίου πολέμου. Αποτέλεσμα το podcast «35° στην Αθήνα. Ο πατέρας μου, ο γιος μου και ο ελληνικός εμφύλιος πόλεμος», που θα παρουσιαστεί την Παρασκευή 8 Νοεμβρίου στο Γαλλικό Ινστιτούτο, στο πλαίσιο του πρώτου Φεστιβάλ Ηχητικής Δημιουργίας.

Η Julie Gavras, γνωστή μεταξύ άλλων για την ταινία της «Blame It on Fidel» του 2006, που πραγματεύεται με απολαυστικό τρόπο τη ζωή μιας μουρτζουάδικης οικογένειας και τις αλλαγές που επέρχονται όταν οι γονείς αποφασίζουν να ασπαστούν τη ριζοσπαστική αριστερά, έχει μακρά θητεία στις τεχνικές του ντοκιμαντέρ και καταπιάνεται πάντα με θέματα που κατά κάποιον τρόπο εντάσσονται στο τετράπτυχο οικογένεια-ιστορία-κοινωνία-πολιτική. Είναι κάτι που πηγάζει από κάθε πτυχή της κουβέντας μας κι αυτό που μας κάνει να αναμένουμε με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τη σπάνια αυτή αφήγηση όπως θα έχει αποτυπωθεί στο podcast. Γιατί, όπως μας λέει η ίδια, «Δεν υπάρχει ουδετερότητα στην αφήγηση. Είναι σημαντικό να έχεις συνείδηση της προσωπικής σου υποκειμενικότητας. Να γνωρίζεις το σημείο από το οποίο μιλάς».

— Ίσως μια προφανής ερώτηση για εσάς, αλλά πώς επηρέασε η παιδική σας ηλικία μέσα σε μια κινηματογραφική οικογένεια τη δική σας πορεία και τις επιλογές σας;

Ως παιδί, πήγαινα στα γυρίσματα και στα κινηματογραφικά σετ, κυρίως κατά τη διάρκεια των διακοπών. Είχε πλάκα, σήμαινε ότι θα περνούσα τον χρόνο μου σε ξενοδοχεία σε διάφορα μέρη, ότι βρισκόμουν οπουδήποτε αλλού πέραν του Παρισιού. Αργότερα, όσο μεγάλωνα, άρχισε να μη μου αρέσει και τόσο να πηγαίνω στα γυρίσματα, γιατί ένιωθα περιέργα με το να υπάρχω απλώς εκεί και να μην κάνω τίποτα. Οπότε, εκεί γύρω στα

εννιά-δέκα μου χρόνια, ξεκίνησα να κάθομαι δίπλα στην επιμελήτρια του σεναρίου – ο Κώστας συνεργαζόταν πάντα με την ίδια. Καθόμουν λοιπόν δίπλα της και τη βοηθούσα – με όποιον τρόπο θα μπορούσε να τη βοηθήσει ένα δεκάχρονο. Αλλά τουλάχιστον έτσι είχα μια δική μου θέση στο σετ, στιδήποτε άλλο εκτός από το να είμαι απλώς η κόρη του σκηνοθέτη. Από εκεί και πέρα, αυτό που με ενέπνευσε ώστε να ασχοληθώ με τον κινηματογράφο, τις ταινίες και τα ντοκιμαντέρ ήταν η επιθυμία μου για εξερεύνηση. Τα παιδιά στη Γαλλία καλούνται, όταν τελειώσουν το σχολείο, να πάρουν μια πολύ συγκεκριμένη απόφαση σχετικά με το τι καριέρα θα ακολουθήσουν. Εγώ δεν ήθελα να διαλέξω ένα και μόνο πράγμα και είδα τις ταινίες ως τον μόνο δρόμο για να συνεχίσω να εξερευνώ και να δοκιμάζω διάφορα πράγματα, πολύ διαφορετικά μεταξύ τους: ταινίες, ντοκιμαντέρ, τελευταία podcast... ακόμα και με την τηλεόραση ασχολούμαι. Έκανα το podcast για τον ελληνικό εμφύλιο. Έχω ένα ντοκιμαντέρ που βγαίνει τώρα στη Γαλλία για αυτή τη δημοφιλή σειρά των 70s, το «Little House on the Prairie» («Το μικρό σπίτι στο λιβάδι»), που φέτος γίνεται πενήντα ετών. Πολλά και διαφορετικά πράγματα.

— Η οικογένεια αλλά και η πολιτική και το πώς αλληλεπιδρούν μεταξύ τους είναι με τον έναν ή τον άλλον τρόπο συχνές θεματικές στη δουλειά σας. Το «Blame It on Fidel», παραδείγματος χάριν, που αποτυπώνει, με το βλέμμα ενός εννιάχρονου, τη ζωή μιας οικογένειας και τις αλλαγές που συμβαίνουν όταν οι γονείς γίνονται πολιτικοί ακτιβιστές στο Παρίσι του 1970.

Ναι, στη δουλειά μου, στις ταινίες και τα ντοκιμαντέρ μου, υπάρχει πάντα ένα πολιτικό αλλά και ένα κοινωνιολογικό στοιχείο. Δεν διαλέγω τα θέματά μου με κάποια συγκεκριμένη στρατηγική, άλλη από το ότι έλκομαι από αυτά, με ενδιαφέρουν και θέλω αυτό το ενδιαφέρον που βρίσκω να το μοιραστώ. Και συνήθως είναι κάτι αρκετά κοινό, ώστε να ενδιαφέρει όλον τον κόσμο. Έχω κάνει ένα ντοκιμαντέρ για νέους ανθρώπους, παρακολουθώντας τη ζωή τους από τα δεκαπέντε μέχρι τα τριάντα τους χρόνια. Ανθρώπους από μια πολύ συγκεκριμένη κοινωνική κατηγορία – από την οποία προέρχομαι κι εγώ η ίδια – την τάξη των εύπορων διανοούμενων. Πάλι εκεί το πολιτικό και το κοινωνιολογικό στοιχείο διαπλέκονται. Με αφορούν και τα δύο. Τώρα για το «Blame It On Fidel» ήμουν και πολύ τυχερή, γιατί βασίζεται σε ένα βιβλίο, ένα βιβλίο που βρήκα και που η ιστορία του έμοιαζε αρκετά με τη δική μου ζωή ως παιδιού. Είχε και κάποιες διαφορές η ιστορία, βέβαια, από τη δική μου. Στο βιβλίο (και στην ταινία) οι γονείς προέρχονται από τη βαθιά μουρτζουαζία, πριν αποφασίσουν να γίνουν ριζοσπάστες ακτιβιστές. Σπουδαίο βιβλίο! Μπόρεσα να κρυφτώ πίσω απ' αυτό και να μιλήσω για τη δική μου ζωή. Τον τελευταίο καιρό, βέβαια, ασχολούμαι περισσότερο με το ντοκιμαντέρ, κάνω κι αυτή την εκπομπή στη Γαλλία, στο Arte TV, το «Mapping the World», ένα γεωπολιτικό σόου. Είναι πολύ ενδιαφέρουσα η ενασχόληση με όλα αυτά τα θέματα.

— Ποιο είναι λοιπόν αυτό το σημείο εκκίνησης ενδιαφέροντος για το podcast που θα παρουσιαστεί στο Γαλλικό Ινστιτούτο στο πλαίσιο του Φεστιβάλ Ηχητικής Δημιουργίας, και τι σας έκανε να διηγηθείτε την ιστορία της οικογένειάς σας και αυτήν του ελληνικού εμφυλίου μόνο μέσα από τον ήχο;

Το ότι στην αρχή δεν ήξερα τι ακριβώς θα έβρισκα. Για εμάς η ιστορία της Ελλάδας παραμένει σε μεγάλο βαθμό άγνωστη. Δεν μιλάω ελληνικά, έτσι δεν είχα ποτέ την ευκαιρία να μιλήσω με τους Έλληνες παπούδες μου. Ξέρω πολύ λίγα πράγματα για την ελληνική οικογένειά μου. Αλλά και το ότι ήξερα πως ο πατέρας μου δεν θα ένιωθε άνετα μπροστά από την κάμερα. Ο πιο εύκολος τρόπος ήταν να πάρω ένα μαγνητόφωνο, τον γιο μου και τον πατέρα μου και να κάνουμε μια βόλτα σ' εκείνο το κομμάτι της Αθήνας όπου έζησε ο πατέρας μου όταν ήταν μικρός. Οπότε η ιδέα δεν ήταν εξαρχής να γίνει το podcast: είχε να κάνει με το να γίνει η αφήγηση με έναν τρόπο που θα έκανε όλους τους εμπλεκόμενους να νιώθουν άνετα.

— Ποιο ήταν το πιο ενδιαφέρον απ' όλα όσα μάθατε;

Το πόσο μεγάλο μέρος αυτής της ιστορίας είναι και



παραμένει σχεδόν άγνωστο. Μπορεί να κάνω λάθος, αλλά, τουλάχιστον απ' ό,τι κατάλαβα, υπάρχουν τόσα σημαντικά γεγονότα και χρόνια στην ιστορία αυτής της χώρας για τα οποία οι κάτοικοί της δεν γνωρίζουν σχεδόν τίποτα. Η γυναίκα που μας έκανε τη μετάφραση από τα ελληνικά στα γαλλικά, ηλικίας 60-65 χρονών, μου είπε ότι δεν γνώριζε τίποτα για την ανάμειξη των Βρετανών στον ελληνικό εμφύλιο. Βέβαια, στην ιστορία κάθε χώρας υπάρχουν οι άγνωστες πτυχές ή η κατασκευασμένη ιστορία. Για παράδειγμα, στη Γαλλία υπάρχουν πολλοί άνθρωποι που πιστεύουν ότι στον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο όλη η Γαλλία ήταν στην αντίσταση. Έτσι μεγάλωσα κι εγώ. Αλλά αυτό εδώ ήταν κάτι άλλο. Ήταν σαν υπάρχει μια μεγάλη τρύπα στην ελληνική ιστορία.

— Είναι αλήθεια αυτό, αυτή η περίοδος είναι ένα μαύρο κουτί για εμάς. Δεν τη διδασκόμαστε καν επαρκώς στο σχολείο. Ίσως παίζει ρόλο και το ότι κάθε πλευρά έχει μια εντελώς διαφορετική εκδοχή της ιστορίας να διηγηθεί. Από την άλλη, υπάρχει αυτό που λέμε «ουδετερότητα» στην αφήγηση; Εσείς πώς το αντιμετωπίζετε στις αφηγήσεις σας; Δεν πιστεύω ότι υπάρχει ουδετερότητα. Πιστεύω απλώς ότι πρέπει ως αφηγητής να έχεις συνείδηση της προσωπικής σου υποκειμενικότητας. Να γνωρίζεις τις παγίδες της προκατάληψης, του προσωπικού σου bias, όταν μελετάς μια ιστορία. Είναι σημαντικό να γνωρίζεις από ποιο σημείο μιλάς. Αλλά νομίζω ότι, αν θες να είσαι ειλικρινής με το ποιος είσαι και από πού έρχεσαι, δεν μπορείς να ισχυρίζεσαι ότι είσαι ουδέτερος.

— Η αφήγηση πέτυχε εξαιρετική αμεσότητα και δύναμη μόνο με τη φωνή και τον ήχο. Βάζει τον ακροατή στη διαδικασία να το φανταστεί, να το δει, κι έτσι τον εμπλέκει ίσως περισσότερο. Κάτι που με κάνει να σκέφτομαι ότι συχνά παραμελούμε τον ήχο ως διακριτό στοιχείο ενός φιλμ, ενώ είναι κάτι τόσο δυνατό. Πώς αντιμετωπίζετε εσείς τον ήχο συνθέτοντας μια οπτικοακουστική αφήγηση;

Ναι, ο κόσμος δεν το συνειδητοποιεί αλλά ο ήχος είναι ένα πάρα πάρα πολύ σημαντικό στοιχείο μιας ταινίας. Όταν έφτιαχνα το πρώτο μου ντοκιμαντέρ, είχαμε ένα γύρισμα σε μια τάξη με παιδιά δέκα χρονών. Κι επειδή δεν μπορούσαμε να είμαστε πολλά άτομα –εγώ, ο εικονολήπτης και ο ηχολήπτης– μέσα στην τάξη για τόσο πολλή ώρα, έπρεπε να αποφασίσω τι θα «θυσιάζω» ουσιαστικά κάνοντάς το εγώ. Αποφάσισα λοιπόν να κάνω εγώ κάμερα και να κρατήσω στην τάξη τον ηχολήπτη, γιατί ήξερα ότι, ακόμα κι αν κάτι δεν είναι πολύ καλά και σωστά τραβηγμένο –και δεν ήταν, γιατί δεν είναι αυτή η δουλειά μου–, όσο υπάρχει ο σωστός ήχος, θα περάσει προς τα έξω σωστά το μήνυμά. Όσο ακούς σωστά τι συμβαίνει, όλα είναι εντάξει. Πολλές φορές ο ήχος είναι πιο σημαντικός απ' την εικόνα. Ακόμα και στη μυθοπλασία, το ambience του ήχου ή μια μουσική φτιάχνουν όλη την ατμόσφαιρα της σκηνής ή ενός διαλόγου. Και ο κόσμος ούτε καν το προσέχει συνήθως.

— Τώρα που το podcast έχει πάρει τον δρόμο του, θα συνεχίσετε να εξερευνάτε αυτό το format; Υπάρχει κάποιο θέμα που θα θέλατε να προσεγγίσετε μέσα από αυτό το μέσο; Ναι, έχω ένα ακόμα podcast που «έρχεται» – κάτι εντελώς διαφορετικό. Έχει να κάνει με το να είσαι μπέτα αγοριών και να αναρωτιέσαι τι είδους άντρες θα γίνουν στην κοινωνία. Ιδίως στη σκιά του #metoo και όλων αυτών. Πατί, ακόμα κι αν πιστεύεις ότι τα έχεις κάνει όλα σωστά ως μπέτα, ποτέ δεν ξέρεις.

— Έντονος κοινωνιολογικός προβληματισμός ξανά. Υπάρχουν κι άλλα κοινωνικά θέματα που θα θέλατε να προσεγγίσετε σε επόμενες δουλειές σας;

Υπάρχει ένα σπουδαίο βιβλίο στη Γαλλία, το «The Bear». Λέει την ιστορία της αρκούδας, που ήταν ο βασιλιάς των ζώων πριν από τον λιοντάρι, αλλά η Καθολική Εκκλησία αποφάσισε να τη βγάλει απ'

τη μέση, γιατί η αρκούδα ήταν πολύ πιο ανθρώπινη και πολύ πιο σεξουαλική, και να την αντικαταστήσει. Της πήρε διακόσια χρόνια, αλλά τελικά το κατάφερε. Θα ήθελα πολύ να οπτικοποιήσω αυτό το βιβλίο. Ίσως με έναν συνδυασμό ντοκιμαντέρ και animation.

— Ακούγεται μια πολύ ενδιαφέρουσα και διαχρονική αλληγορία για τον ρόλο που έχει συχνά η Εκκλησία στα πράγματα.

Ναι, έχει να κάνει και με το πώς, όταν ξεκίνησε η χριστιανική Εκκλησία, τον πρώτο καιρό της, ήθελε να αντικαταστήσει όλες τις παγανιστικές δοξασίες και γιορτές. Και η αρκούδα είναι συνδεδεμένη με πολλές από αυτές. Έχει να κάνει με το marketing της Εκκλησίας. Το marketing του Μεσαίωνα.

— Τι γίνεται όμως με την τέχνη; Επαιξε τεράστιο ρόλο για την αφύπνιση του κόσμου και την έξοδο από τον Μεσαίωνα, αλλά τι γίνεται σήμερα; Ποιος πιστεύετε ότι πρέπει ή μπορεί να είναι ο ρόλος της σύγχρονης τέχνης στην εκπαίδευση και την ευαισθητοποίηση του κόσμου σχετικά με τα κοινωνικά και πολιτικά ζητήματα;

Είναι πολύ ενδιαφέρον αυτό, σκέφτομαι τον πατέρα μου όταν έκανε τις ταινίες του. Στα χρόνια του, δηλαδή, οι ταινίες του ήταν κάτι πολύ σημαντικό. Όχι απαραίτητα επειδή ήταν ο πατέρας μου, αλλά επειδή δεν υπήρχαν πολλές εικόνες και παραστάσεις, οπότε ταινίες όπως αυτές σήμαιναν κάτι. Σήμερα όμως έχουμε κατακλυστεί από εικόνες, είμαστε κορεσμένοι. Ίσως και γι' αυτό να έχω αγαπήσει το podcast, τώρα που το σκέφτομαι. Οπότε, τουλάχιστον οι ταινίες θεωρώ ότι δεν μπορούν να έχουν τον ίδιο ρόλο που είχαν κάποτε.

— Ισχύει το ίδιο και για τα ντοκιμαντέρ; Γιατί είναι μια φόρμα που κερδίζει σε δημοφιλία τα τελευταία χρόνια και έχει μεγάλες «εκπαιδευτικές» δυνατότητες.

Ναι, αλλά αντιμετωπίζει κι αυτή παρόμοιους κινδύνους κορεσμού. Υπάρχουν τόσα ντοκιμαντέρ σε πλατφόρμες όπως το Netflix και έχει δημιουργηθεί κατά κάποιον τρόπο ένας συγκεκριμένος, «στημένος» τρόπος να γίνονται. Πρέπει να είναι αποτελεσματικά, να λειτουργούν σχεδόν ως μυθοπλασία με κάποια ψήγματα ντοκιμαντέρ στο τέλος ο θεατής να κάνει «Α!», σαν να έβλεπε κάποιο θρίλερ ή περιπέτεια. Στη Γαλλία γνωρίζει μεγάλη άνθηση το podcast, ακριβώς γιατί εκεί υπάρχει μεγάλη ελευθερία, αλλά δεν έχουμε πια τόσο πολλά ντοκιμαντέρ.

— Όλα αυτά τα χρόνια είστε μια γυναίκα σ' έναν κόσμο αντρών. Ο κινηματογράφος υπήρξε και ίσως παραμένει ένας ανδροκρατούμενος κόσμος. Αλλαγές υπάρχουν, αλλά είναι αργές. Πώς το βιώσατε εσείς;

Ισχύει σε μεγάλο βαθμό και θα ξαναγυρίσω στο podcast, γιατί τα podcasts στη Γαλλία είναι σε μεγάλο βαθμό μια γυναικεία υπόθεση. Ήμουν στο γραφείο τις προάλλες και ήμασταν μόνο γυναίκες. Δεν έχω ξαναζήσει κάτι τέτοιο, είναι πολύ χαλαρό, εκφράζεσαι πιο άνετα. Σε ό,τι αφορά τον κινηματογράφο, ξεκίνησα κι εγώ από χαμηλά, ως βοηθός, και εξελίχθηκα μετά. Και μπορεί να μην το συνειδητοποιούσα τότε, αλλά πληρωνόμουν σίγουρα λιγότερο από τους άντρες συναδέλφους μου. Από την άλλη, απολάμβανα πάντα και κάποια «προστασία» επειδή ήμουν η κόρη του πατέρα μου. Μπορεί να μη με πλήρωναν καλά, αλλά μου φέρονταν καλά.

— Υπάρχουν μερικά πολύ ενδιαφέροντα γυναικεία πορτρέτα στη φιλμογραφία σας, σε κοινωνικούς ρόλους με πολλές προκλήσεις. Αναρωτιέμαι, όμως, πόσο εύκολο είναι τελικά να ξεφυγούμε από το male gaze στην αποτύπωση των γυναικών στον κινηματογράφο; Ακόμα και πολλοί ταλαντούχοι σκηνοθέτες «καλών προθέσεων» πέφτουν σ' αυτή την παγίδα.

Ισχύει. Πατί ακόμα κι αν είσαι γυναίκα, έχεις μεγαλώσει μ' αυτό, μέσα σ' αυτό. Είναι η πηγή της κουλτούρας μας. Είναι πολύ δύσκολο να ξεφυγούμε απ' αυτό.

## ΑΝΑΓΝΩΣΤΗΣ ΜΕ ΑΙΤΙΑ

### Μια «συνηθισμένη» ιταλική οικογένεια

Του ΑΡΗ ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ

Είναι αλήθεια πως δεν κοιμάμαι καλά τα βράδια. Ξυπνάω δυο τρεις φορές στη διάρκεια της νύχτας, αναζητώ το ποτήρι με το νερό πλάι στο κομοδίνο, γυρνάω πλευρό, αρχίζω πάλι να μετράω ανάποδα από το εκατό (μέθοδος Σίλβα), κι όταν κάποιες φορές ο ύπνος μοιάζει πια όνειρο απατηλό, ανάβω το πορτατίφ και πιάνω βαρύθυμος να συνεχίσω το διάβασμα κάποιου βιβλίου – που με περιμένει δίπλα στο ποτήρι με το νερό, στο κομοδίνο (ακόμα δεν έχω ανατρέψει μες στον εκνευρισμό μου το ποτήρι με το νερό). Ναι, έχω δοκιμάσει το μαγνήσιο, τα ιάματα του Bach, τη μελατονίνη – ακόμα και το τίλιο. Μάταια. Είναι επίσης αλήθεια ότι δεν έχω καταφύγει στην ψυχανάλυση, ούτε στα αντικαταθλιπτικά. Με σώζει η μεσομεριανή σιέστα. Αυτός ο ύπνος της μίας ώρας στη μέση της ημέρας είναι που με κρατάει ζωντανό.

Αυτές τις μέρες –ή, μήπως να πω νύχτες– διάβασα ένα εξόχως απολαυστικό βιβλίο, που άξιζε να αγρυπνήσω για χάρη του. Το έγραψε μια Ιταλίδα ονόματι **Βερόνικα Ράιμο**, με τίτλο: «*Ας πούμε πως είμαι εγώ*». Από τον τίτλο και μόνο γίνεται προφανές ότι η ηρωίδα της συγγραφείας πάσχει από έλλειψη ταυτοτικού προσδιορισμού (κάτι που συμβαίνει συχνά στους εφιάλτες). Η πολύ καλή μετάφραση είναι της Δήμητρας Δότση.

Πρόκειται για την ιστορία μιας οικογένειας στη Ρώμη, όπου ο πατέρας είναι μικροβιοφοβικός, η μητέρα πάσχει από ανίατη αγάπη προς τον γιο της, ο οποίος γιος είναι η μεγαλοφυΐα της οικίας, ενώ η δύστηνη κόρη ψάχνει να βρει τη θέση της στο σύμπαν. Τα δυο αδέρφια καταλήγουν να γίνουν συγγραφείς – αποφεύγοντας τοις άλλοις την αέναη σπατάλη χρημάτων σε ψυχοθεραπευτές, ιδού πώς περιγράφει η ηρωίδα τη σχέση της με τον ύπνο:

«*Τα βράδια δυσκολεύομαι να κοιμηθώ. Η προσπάθεια να διαβάσω είναι πάντα αντιπαραγωγική. Αν το βιβλίο είναι καλό, σκέφτομαι ότι*

*δεν θα μπορέσω ποτέ να γράψω κάτι ανάλογο, οπότε ποιος ο λόγος να παιδεύομαι με το γράψιμο; Ποιος ο λόγος να παιδεύομαι με σιδήποτε; Καλύτερα να κόψω το διάβασμα, να κόψω το κάπνισμα, να κόψω τη ζωή – να φυτοζωώ, να κοιμάμαι συνέχεια, και τέρμα. Αυτή θα ήταν η μόνη λογική λύση, εφόσον βέβαια μπορούσα να κοιμηθώ.*

»*Αν πάλι το βιβλίο είναι κακό, μ' ενοχλεί μεχρι και η υφή του χαρτιού, και ο εκνευρισμός μου μετουσιώνεται σε βαθύτερους συλλογισμούς. Θλίβομαι για το αθώο κλαδάκι που θυσιάστηκε γι' αυτήν την απδία. Υποφέρω στη σκέψη ότι τόσα άλλα αθώα κλαδάκια χαραμίζονται καθημερινά για τον ίδιο λόγο. Σκέφτομαι τα βιβλιοπωλεία, τις βιβλιοθήκες, αυτά τα απέραντα νεκροταφεία κλαδιών,*



**Βερόνικα Ράιμο**  
**Ας πούμε πως είμαι εγώ**  
εκδ. ΔΩΜΑ

*σκέφτομαι την άγρια μανία μας να γράφουμε μόνο και μόνο για να προβάλουμε ένα κομματάκι του εαυτού μας στο μέλλον, για να παραδώσουμε τις ιστορίες μας, τη μνήμη μας στις επόμενες γενιές. Είμαστε πρόθυμοι να αφανίσουμε τροπικά δάση μόνο και μόνο για να δούμε τα λόγια μας τυπωμένα, και οι ταλαίπωρες οι επόμενες γενιές, που θα περιπλανιούνται, νηστικές και εξουθενωμένες, σε μια κατάξερη έρημο ανάμεσα σε αντικατοπτρισμούς κάκτων, σε μια αέναη μετανάστευση προς αναζήτηση λίγης δροσιάς, θα έχουν να ανέχονται από πάνω και τις δικές μας παρομοιώσεις, που όταν τις γράφουμε μας φαίνονται λαμπρές σαν κομήτες. Και κάπως έτσι, η συντέλεια του κόσμου με κρατάει ξύπνια».*

Κάπως έτσι με κράτησε κι εμένα ξύπνιο η Βερόνικα Ράιμο με το βιβλίο της.



Επιμέλεια:  
ΑΓΓΕΛΙΚΗ  
ΜΠΙΡΜΠΙΛΗ

## Ο Σωτήρης Δημητρίου αντιπαθεί μερικές λέξεις

Της ΗΡΩΣ ΣΚΑΡΟΥ

Η πρώτη μου επαφή με το έργο του Σωτήρη Δημητρίου ήταν η συλλογή διηγημάτων «*Ντιάλιθ' ιμ, Χριστάκη*». Έχοντας ξεκινήσει τα δικά μου δειλά βήματα στη μικρή φόρμα, ζήλεψα τη γραφή του. Λιτότητα και πυκνότητα. Ρεαλισμός με μια ορμή που αφήνει χαρακίς. Έκτοτε τον ακολουθώ. Πρόσφατα κυκλοφόρησε από τις εκδόσεις Πατάκη το βιβλίο του «*Αντιπαθητικές λέξεις*». Πρόκειται για μια σάτιρα, όπου ο συγγραφέας πετάει μέσα σε ένα καλάθι λέξεις που περιέγραψαν ιδέες κατά τα έτη 2015-2019, την περίοδο της μεγάλης διαπραγμάτευσης. Από τη στιγμή που διάβασα το αφήγημα του Δημητρίου, ακούω με διαφορετικό τρόπο νεολογισμούς όπως «ενσυναίσθηση» ή «καλή Παναγιά». Ζήτησα, ως αντιστάθμισμα, να ακούσω τις δικές του λέξεις.

**Ολαός χρησιμοποιεί την έκφραση «του ήρθε κεραμίδα» για ένα απροσδόκτο και δυσάρεστο γεγονός. Λέγεται ότι προέρχεται από την ιστορία του βασιλιά Πύρρου της Ηπείρου. Πριν από κάμποσα χρόνια, μια βραδιά στον Ιανό άκουσα για αυτό που σας συνέβη με ένα ακροκέραμο στην Καλλιθέα. Ήταν σίγουρα αναπάντεχο, οδήγησε όμως σε ωραία μονοπάτια. Θα θέλατε να μας διηγηθείτε το περιστατικό και το πώς άλλαξε τελικά τη ζωή σας;**

Ναι, βεβαίως. Ήμουν γύρω στα τριάντα, άσχετος, άπραγος, παραπαίων αλλά και εντελώς αυτό που λέμε «καλό παιδί». Ακίνητος, σχεδόν σαστισμένος μπροστά στο φαινόμενο της ζωής. Να φανταστείτε, ούτε καν τις ερωτικές ευκαιρίες δεν μπορούσα να διακρίνω και να διεκδικήσω. Σ' αυτήν την κατάσταση περιπλανιόμουν στην Καλλιθέα, όταν μου ήρθε από κάποια χαλάσματα ένα ακροκέραμο στο κεφάλι. Ημιλιπόθυμο, με πήγαν σε κάποιο καφενείο και, μόλις κάπως συνήλθα, ζήτησα χαρτί και στυλό. Εκεί επιτόπου έγραψα το πρώτο μου διήγημα «*Κεραμίδι στο κεφάλι*». Να φανταστείτε, δεν είχα την παραμικρή σχέση με χαρτιά και βιβλία. Ίσως κάποιος συναφιολόγος θα έλεγε πως μετατοπίστηκε κάποια εγκεφαλική σύναψις και με μετέτρεψε εν ριπή οφθαλμού από μαύρο πρόβατο σε άσπρο, δηλαδή παραγωγικό. Κάπου σ' αυτό το σημείο της αφηγήσεώς μου στην παρουσίαση του βιβλίου θα αποχωρήσατε, γιατί κατόπι είπα στους ακροατές πως λέω ψέματα. Μάλλον η ερώτηση θα ήταν «πότε αρχίσατε να γράφετε». Εν γένει μού δημιουργούν αμυχανία ερωτήσεις του τύπου γιατί γράφετε, πότε γράφετε, τι επιδράσεις είχατε, πώς επιδρά το γράψιμο, η κότα έκανε το αυγό ή το αυγό την κότα κ.λπ. Μία μόνο απάντηση ταιριάζει σ' αυτές τις ερωτήσεις – και μάλλον στις περισσότερες ερωτήσεις των συνανθρώπων: Μη με ρωτάς, για να μη σου πω ψέματα.

**Στο τελευταίο σας βιβλίο, μια σάτιρα, έχετε πλάι σας ένα καλάθι και πετάτε μέσα λέξεις που περιέγραψαν ιδέες κατά τα έτη 2015-2019, την περίοδο της μεγάλης διαπραγμάτευσης. Παρ' ότι πρόκειται για ένα πραγματικά διασκεδαστικό αφήγημα που περιγράφει ένα άλλο «αφήγημα», αυτό της Πρώτης Φοράς Αριστερά, ο αναγνώστης αντιλαμβάνεται ένανθυμό πίσω από τη γραφή. Θυμό για μια εποχή που μας άφησε, πέρα από χρέη και βάσανα, και κάμποσες αντιπαθητικές λέξεις. Ήταν αυτή η κινητήριος δύναμη για τη γραφή του βιβλίου;**

Όχι, καθόλου θυμός. Θυμός μαζί με θυμηδία υπήρχε εκείνο το καλοκαίρι του '15 που οι μαθητεύομενοι μάγοι οδήγησαν τη χώρα στο χείλος του γκρεμού. Ευτυχώς, τα απομεινάρια εκείνου του φαιδρού θιάσου μάς αποζημιώνουν με τις τελευταίες τους σπαραξικάρδιες και τερπνές παραστάσεις. Άλλες υπήρξαν οι πηγές του βιβλίου και αλλού είναι προσανατολισμένο. Ίσως το μόνο που μπορώ να πω με κάποια σιγουριά είναι πως, μεταξύ άλλων, με κίνησε και κάποια διάθεση πλάκας για την ανθρώπινη κατάσταση.

**Αναφέρεστε σε μια «βίβλο των επιθυμιών», ένα βιβλίο που συνεχώς ανανεωνόταν, καταγράφοντας κάθε επιθυμία, προκειμένου να τη θέσει σε δημόσια διαβούλευση η σοσιαλεθνικιστική κυβέρνηση. Θα δανειστώ τα λόγια του υπαλλήλου της «βίβλου» και θα σας ρωτήσω: Θα γράφατε τα λοξοφυή διηγήματά σας αν είχατε ευθύ βίο;**

Ναι, εδώ μάλλον κάνει λάθος ο υπάλληλος, και πιο πολύ εγώ που του έβαλα στο στόμα τα λόγια. Διότι δεν υπάρχει βασιλική οδός προς κανένα συμπέρασμα, προς καμιά οδγήνια πλεύσεως. Ασφαλώς και γίνεται κάποιος που έχει ευθύ βίο να γράψει λοξοφυή διηγήματα. Ποιος ξέρει τα άδυτα των αδύτων κάθε ανθρώπου;

**Μιλήστε μας λίγο για την «τρομεκπαιδευσημισία», που ζητάει από τον υπάλληλο να συμπεριληφθεί ως λήμμα στη «βίβλο των επιθυμιών».**

Πάντως και κάπως εξωτερικώς, ένας απ' τους λόγους που ήμουν μαύρο πρόβατο



ήταν οι χρονίζουσες, γελοίες ψευτοσπουδές μου. Κατά τη γνώμη μου, όλο το οικοδόμημα της εγκύκλιας εκπαίδευσής ενσπείρει τρόπο, ευνουχίζει ψυχές και νόες. Μακάρι να αλλάξει με πρώτο μέλημα τη σύνδεση χαράς και γνώσεως. Ή, μάλλον, η εκπαίδευση οφείλει να γίνει προαιρετική – κάποια παιδιά μπορεί να έχουν την ωριμότητα να ζήσουν ως παιδιά, ελεύθερα στη μαγεία της φύσεως, μακριά από τις τάξεις. Δεν γεννηθήκαμε για να συστοικηθούμε.

**Διαβάζουμε: «...στην αρχαία αλλά και στην δημόδη γλώσσα δεν θα βρούμε ούτε μία λέξη για το καλάθι. Μάλλον η εποχή μας – η έλλειψη χειρότευκτης ζωής – ευνοεί την ακαλαίσθητη και επιπόλαιη σχέση με τη γλώσσα». Από την άλλη, η γλώσσα, καθώς προσαρμόζεται στις εκάστοτε επικοινωνιακές της ανάγκες, αλλάζει και, όπως λέτε κι εσείς, «κοσκινίζει» τις λέξεις της. Γι' αυτό και πολλές από τις αντιπαθητικές λέξεις τείνουν πλέον να εξαλειφθούν. Ποιοι τρόποι υπάρχουν, πέρα από την επιστροφή στη φύση, να διαφυλάξουμε τις λέξεις που πλάστηκαν σ' αυτήν;**

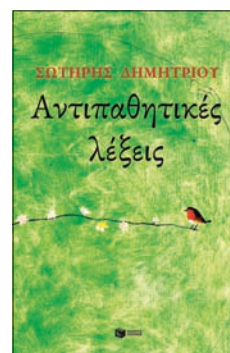
Ο παραμυθητικός γλωσσικός τρόπος είναι συυφασμένος με τη χειρότευκτη ζωή. Όλος ο ποιητικός, γλωσσικός πλούτος πήγασε απ' τη ζείδωρη σύνδεση χειριών και φύσεως. Αφότου γίναμε παθητικοί δέκτες, σχεδόν θεατές της ζωής – και κυριολεκτικά με τις εν παλάμη οθόνες –, ενέσκηψε ο πλκτικικός λόγος, η βαρεμάρα, η κακεντρεχής ενασχόληση με τους άλλους, ο κακός ύπνος και το χολερικό ξύπνημα. Πάνε πια οι ευφρόσυνες διηγήσεις, ούτε μία παροιμία δεν είναι εις θέσιν να γεννήσει ο οθονικός τρόπος ζωής. Δυστυχώς, το βιβλίο εν γένει υποκατέστησε την εμπειρία. Ισχύει επ' αυτού το νόστιμο δίστιχο του ποιητή Νίκου Λεβέντη: «κι, κι, κι το κοκοράκι / πάνω στο βιβλιράκι». Ακόμα και η χροιά της φωνής είναι πια αντιπαθητική, συμφεροντολόγα και ακκιζόμενη. Βγαίνει από αγχωμένους φάρυγγες κι από στεγνές, ατομικιστικές ζωούλες, που είναι φυλακισμένες σε πενταετή πλάνα παντοκρατορίας. Δείτε, για παράδειγμα, τα εμετικά πρωινάδικα στην τηλεόραση αλλά και τις συνεδριάσεις στη Βουλή – πάντα μακριά απ' την οδυνηρή αλήθεια – επίσης στην τηλεόραση.

**«Αν δεν ήμασταν κεντρώοι, θα ήμασταν αναρχοαυτόνομοι, αλλά χωρίς το μπάχαλο», γράφετε στο αφήγημά σας. Είναι η λογοτεχνία – η τέχνη γενικότερα – ένα όπλο για αναίμακτες μάχες;**

Για τίποτα δεν είναι όπλο η τέχνη, ίσως ξεχνιόμαστε λιγάκι ως πομποί και δέκτες, ίσως μας βγάζει για λίγο έξω απ' το παμφάγο σαρκίο μας. Τα αβυσσαλέα βάθη και πάθη θα παραμένουν πάντοτε ανεργμήνευτα και επίφοβα. Ένα, ίσως, ξετρυνώουμε – επισφαλώς πάντα – δέκα ξεφουτρώνουν. Νευρόσπαστα, από κάποιον φιλοπαίγμονα νου ίσως, ίσως συγγραφείς και αναγνώστες, αυθυποβαλλόμενοι, επιχειρούμε να δώσουμε στη ζωή μας το περίφημο νόημα. Πού; Στο κατ' εξοχήν ανόπτο – κυριολεκτικώς – φαινόμενο της ζωής. Υπέρτερα και επ' αυτού τα ζώα, που δεν έχουν ανάγκη από κανένα νόημα. Πάντως, μάλλον η αυταπάτη του νοήματος είναι κάποια παρηγοριά.

**«...που λένε και οι ψυχολόγοι». Μια φράση που με διασκέδασε αρκετές φορές στις «Αντιπαθητικές λέξεις». Υπάρχουν σίγουρα πολλές ψυχικές διαταραχές και αντίστοιχα πολλοί όροι για να τις περιγράψουν. Υπάρχουν επίσης πολλές σχολές και είδη ψυχοθεραπείας. Θεωρείτε ότι η συγγραφή είναι κι αυτή μια θεραπευτική διαδικασία;**

«Που λένε οι ψυχολόγοι», το επαναφέρομε καλοήθως ειρωνικά, αν μπορεί να ειπωθεί. Τι φταίνει κι αυτοί; Αυτός ο ρόλος τούς έτυχε. Λιγάκι θ' απελευθε-



Σωτήρης Δημητρίου  
**Αντιπαθητικές λέξεις**  
εκδ. Πατάκης (Απρ. 2024)



## ΤΑ ΔΩΜΑΤΙΑ ΤΩΝ ΣΥΓΓΡΑΦΕΩΝ

# Παναγιώτης Αρβανίτης

Τα λημέρια των συγγραφέων - πεζογράφων, ποιητών,  
δοκιμογράφων. Γιατί γράφουν εκεί που γράφουν;  
Τι φετίχ έχουν; Πώς εμπνέονται σ' αυτόν τον χώρο;

Επιμέλεια: ΚΡΥΣΤΑΛΛΗ ΓΛΥΝΙΑΔΑΚΗ



ρwhούν και αυτοί και οι ασθενείς τους αν αλλάξουν επαγγελματική ονομασία. «Συναψιολόγος», ας πούμε, ή κάτι τέτοιο. Μα πού την είδαν την ψυχή; Έχουν καμιά φωτογραφία της, έστω από τις πιο σύγχρονες διαστημικές ακτινογραφίες; Ας αλλάξουν πρώτα το όνομά τους και μετά ευχαρίστως ας έχουν το δικαίωμα να ακούουν τα ανθρώπινα βήματα επί πληρωμή. Το ίδιο και οι ψυχίατροι: ας αλλάξουν πρώτα την τρομοκρατική ιδιότητά τους και κατόπιν ας γράφουν τα διαχειριστικά φάρμακά τους. Να λέγονται, ας πούμε, «συναψιολόγοι-συνατογράφοι». Δεν παρερχόμαστε, βέβαια, την ισχυρή διαχειριστική αποτελεσματικότητα των φαρμάκων. Όσο για τη λογοτεχνία, το είπαμε, λίγες ξέγνοιαστες, ας πούμε, στιγμές έξω απ' το χάος της υπάρξεως.

**Το έργο σας έχει τιμηθεί με αρκετά βραβεία. Πιο πρόσφατα, με το Κρατικό Βραβείο Μυθιστορήματος 2022 για το βιβλίο σας «Ουρανός απ' άλλους τόπους». Κάποιοι συγγραφείς ομολογούν ότι ένα αίσθημα αποπροσωποποίησης (που λένε και οι ψυχολόγοι) τους βαραίνει μετά τη βράβευση. Υπήρξε για σας κάποια μεθεόρτια μελαγχολία ή η υποχρέωση για μια υψηλότερη εκπλήρωση;**

Τα βραβεία μάς καθηλώνουν διά βίου στην πρώτη δημοτική, που επιζητούμε τα «μπράβο», εκπαιδευμένοι ήδη από τη γέννα μας. Δεν εξαιρώ, βέβαια, τον εαυτό μου απ' αυτήν την καθήλωση. Άντε, το πολύ πολύ εγώ να προβιβαστώ στη δεύτερη δημοτική, γιατί λιγάκι υποψιάζομαι τη σάχλα της ματαιότητας, χωρίς όμως να την απαρνούμαι. Παρηγορούμαι εν τούτοις εκ του κοινού τύπου. Όλους μάς χαρακτηρίζει το ανευχαρίστητο. Και τα θέλουμε τα βραβεία και δεν τα θέλουμε. Παρταόλες – και τη θέση και την αντίθεση. Εν γένει οι συγγραφείς δερνόμαστε από ανασφάλειες, που όλη μας τη ζωή τις αναπληρώνουμε – που λένε οι ψυχολόγοι – μέσω της γραφίδας. Με την επιδίωξη όλο και υψηλότερων εκπληρώσεων, λόγω της τελειοθηρίας που προκαλεί ο ατακτοποίητος βίος.

Θα τα πίστευα κάπως αυτά που λέω στις παραπάνω γραμμές, εάν δεν φρονούσα πως δεν υπάρχει βασιλική οδός. Αν, πάντως, αυτό εν μέρει συμβαίνει, μας έχουν μυριστεί άπαντες και μας στύβουν σε κάθε λογής λεμονοστύφτες. Εξαιρώ τους εκδότες, και μάλλον όχι από επαγγελματικό συμφέρον. Σιγά το συμφέρον δηλαδή. Απορώ πώς αντεπεξέρχονται, αφού είναι τοις πάσι γνωστό πως ο λαός μας αποστρέφεται τη λογοτεχνία. Μάλλον έχουν κι αυτοί την πετριά. Πετριά που προσομοιάζει κάπως με τον συγγραφικό ναρκισσισμό. Μία ώρα γράφουμε, είκοσι τρεις το διατυμπανίζουμε περιφερόμενοι από δω κι από κει. Σχεδόν μας έχουν καταντήσει ανθρώπους του θεάματος – της ράμπας και του πάγκου. Αμ εκείνες οι υπογραφές και οι αφιερώσεις; Τι να τις κάνουν οι αναγνώστες; Εσχάτως, στο πλαίσιο της περιφοράς μας, δίνουμε δώρα ραντεβού σε βιβλιοπωλεία με αναγνώστες για να υπογράψουμε. Να έχει απομείνει άραγε κανένας αξιοπρεπής αναγνώστης που να μην επηρεάζεται από την έξωθεν κυδαία μαρτυρία και να αρκείται στα ματάκια του και στο βιβλίο; Α, πόσο θα ξεχώριζε η ήρα απ' το στάρι αν γράφαμε ανωνύμως. Αλλά μάλλον τότε δεν θα έγραφε κανείς. Αλλά και γενικότερα με τα εντός εισαγωγικών σπουδαία πράγματα όπως είναι η συγγραφή, ευτυχώς που η διάρκεια της ζωής είναι όση είναι και κάπως ξεμπερδεύουμε γρήγορα. Ας ευχισθώ πάντως στους συγγραφείς που έχουν κατιόντες αυτοί να είναι αδιάφοροι και να μη συνεχίσουν τα μπούρου μπούρου κ.λπ. για το έργο τους. Βέβαια, στο πλαίσιο της αμφιθυμίας και της αντιφάσεως, παλαντζάρουν συνεχώς μέσα μας η λήθη με τη μνήμη. Και πιο βέβαια, ευτυχώς που σε κάποιο μέλλον δεν θα έχει μείνει ίχνος από κανέναν, κι αυτό είναι άκρως παρηγορητικό.

**Κατά τη διάρκεια της συγγραφής έχετε κάποιον ιδανικό αναγνώστη κατά νου;**

Ναι, το έχω ξαναπεί. Κάποιον δραστικά πιο αισθαντικό και ευφυέστερο εμού. Βέβαια αυτό επιτείνει την εσασεί ατελέσφορη τελειομανία μου, δηλαδή τη ματαιοσπουδία μου. Αλλά και με απαλλάσσει απ' την παράθεση των προφανών.

**Αν ναυαγούσατε σε ένα νησί, ποιον χαρακτήρα από τα βιβλία σας (πέρα από την Αλέξω του Ουρανού) θα επιλέγατε για συντροφιά;**

Την Αλέξω –χαίρομαι που το διειδάτε– την αφηγήτρια του βιβλίου «Ουρανός απ' άλλους τόπους», που πόρρω απέχει απ' τον σημερινό γελοίο τρόπο ζωής, απ' τον σημερινό πληκτικό λόγο. Και για λίγες ώρες μια δυο φορές τη βδομάδα τη Βίκυ ή Τσιαμάτω –ηρωίδα του διηγήματος «Μπλεκ»– για λίγο ξέπλυμα απ' την εντός εισαγωγικών βαθύτητα. Βαθύτητα που, όπως όλων των εγγραμμάτων, δημιουργεί χαμομηλιά, ενώ η Βίκυ, εν τη αγνοία της, δημιουργεί σκιρτήματα. Σαν το σκίρτημα της παροιμίας που ταιριάζει στην περίπτωση: «Χαμλοφόρτωνε και σιγοτραγουδά». Απ' τα χωριά της κάθ' η Βίκυς ή Τσιαμάτωσ πήγασε αυτή η δροσερή παροιμία και όχι από ψευδοποιητικούς και επαρμένους εγγραμμάτους.

**Δανείζομαι, τέλος, μια λέξη της Αλέξωσ και σας ρωτώ: Ποια είναι η «αφολόη», ο απόηχος της έως τώρα συγγραφικής σας πορείας;**

Αν απέσπασα μισό μείδιμα, κάποια αμυδρή συγκίνηση, αν παρηγόρησα έναν αναγνώστη με τα βαρύτερα αμαρτήματά μου, με τα γελοιωδέστερα λάθη μου, με την πληκτικότερη ζωή μου. Αν και για το τελευταίο, ουδείς κάπως νοήμων επιλέγει την πολύχρωμη ζωή. Βέβαια, αυτή η επιδίωξη δείχνει, καίτοι φαίνεται ελάχιστη, πόσο μέγιστη είναι η φιλοδοξία του συγγραφέα. Όπως τα χείλη φέρνεται μ' εκείνη την τρομακτική αρπακτικότητα στην τροφή, έτσι κι ο συγγραφέας ποθεί να αρπάξει κομμάτια ψυχής. Βέβαια, παραπάνω είπαμε πως δεν υπάρχει καμία φωτογραφία της ψυχής, αλλά, ως πεπερασμένα όντα, έχουμε δικαίωμα στην αντίφραση. Τα άλλα προσωπικά οφέλη –φήμη, υστεροφημία, κοινωνική ισχύς, χρήματα (εδώ γελάνε)– έχουν περισσότερο κόστος από όφελος. Αλλά κι αυτά τα επιζητούμε στο πλαίσιο της διττής τάσεως του συγγραφέα. Και εξαφάνιση –αν είναι δυνατόν στα λούμπεν στρώματα– και λούσιμο στους προβολείς.



Επέστρεψα από το Βερολίνο το 2020. Λίγο πριν την πανδημία. Ήμουν εκεί 7 χρόνια. Άλλαξα 13 ή 14 σπίτια. 13 ή 14 δωμάτια. Συγκατοίκηση πάντα, ή αλλιώς WG. Εκεί έγραφα την τελευταία συλλογή ποιημάτων μου: «Παράθυρο στο Βερολίνο». Επηρεάσαν τα βερολινέζικα

δωμάτια την ποίησή μου; Ασφαλώς. Ιδίως τα παράθυρα. Παράθυρα διάφανα, μουντά, βερολινέζικα. Τώρα μένω κοντά στη Μαβίλη. Καμιά φορά νομίζω πως βλέπω το φάντασμα του Νίκου Καρούζου να στριφογυρίζει έξω από το Flower και το Μπρίκι. Φυγάς θεόθεν και αλήτης, να ακροθωρίζει αθωότητα, να υπάρχει σε ξαφνοκοίταγμα, Κυριακή ξημερώματα, στις ουρές των ξενύχτηδων προσκηνυτών που συρρέουν στο «βρόμικο». Κοτομπουκιές, η Κυριακάτικη Μετάληψη του εικοστού πρώτου. Η γειτονιά συγκαταλέγεται διαχρονικά στα «άφτερ» της πόλης. Και η ποίηση «άφτερ» είναι. Η νύχτα περιζώνει, συγκατανεύει ο αόρατος γείτονάς μου.

Μένω μόνος. Είμαι ακατάστατος. Και στην ποίηση και στη ζωή. Παλιό, μικρό τριάρι. Δικό μου. Τυχερός. Χωρίς ενοίκιο. Πολυκατοικία του 1960. Δεύτερος όροφος. Δεν έχω πια παράθυρο, αλλά ένα μπαλκόνι ζωσμένο από καυσαέριο και πχορρύπανση. Έχω όμως ένα δέντρο στο μπαλκόνι μου, σαν το δέντρο που είχε στο παράθυρό του ο Φροστ. Και, παρ' ότι το κεφάλι του δεν ανησυχεί πολύ για τον καταγάλανο αττικό ουρανό, ο καιρός δεν παύει να είναι και «εσωτερικός» εκτός από «εξωτερικός».

Και τι υπάρχει στο δωμάτιο ενός συγγραφέα; Σιωπή; Ναι. Βιβλία; Σίγουρα. Μουσική; Συχνά. Και τι άλλο υπάρχει; Ξεχασμένα άπλυτα ποτήρια. Ποιήματα ημιτελή. Δυο τρία κάδρα αγαπημένων συγγραφέων. Ένα μισοτελειωμένο διήγημα. Ένα ρούχο σωριασμένο στο πάτωμα. Μια σκούπα που έχει μέρες να χρησιμοποιηθεί. Απλήρωτοι λογαριασμοί. Αποφάγια από ντελίβερι. Στοιβές αδιάβαστων βιβλίων. Ανοικτός υπολογιστής μέρα νύχτα. Η μετάφραση ενός ποιήματος που δεν πέτυχε. Η μετάφραση ενός ποιήματος που παραδόξως πέτυχε. Τι άλλο υπάρχει; Φαντάσματα. Φαντάσματα συγγραφέων. Ένα δωμάτιο μες στο δωμάτιο. Το άδειο δωμάτιο του συγγραφέα. Και τι άλλο; Η μετάφραση ενός ποιήματος του Juan Vicente Piqueras, μια μετάφραση γι' αυτήν εδώ τη στήλη:

Ο Παναγιώτης Αρβανίτης είναι ποιητής, μεταφραστής και μέλος της συντακτικής επιτροπής του περιοδικού «Παράσιτο»

**ΤΟ ΑΔΕΙΟ ΔΩΜΑΤΙΟ**  
στον Carlos Edmundo de Ory

Ήταν ένα από τα αγαπημένα σου παιχνίδια. Τι υπάρχει σε ένα άδειο δωμάτιο; Ρωτούσες. Εμείς σιωπούσαμε.

Τι υπάρχει σε ένα άδειο δωμάτιο;

Όσοι δεν ήξεραν το παιχνίδι ίσως έλεγαν: Τίποτα, κι εσύ απαντούσες: Όχι. Τίποτα είναι τίποτα, είπα τι.

Μέχρι που κάποιος θα έλεγε, για παράδειγμα: Σιωπή.

Κι εσύ έλεγες: Ναι. Και κάποιος άλλος θα έλεγε: Σκόνη. Και το παιχνίδι άρχιζε να απογειώνεται.

Ίχνη από βήματα στο πάτωμα. Ένα φάντασμα. Ένα βύσμα. Η τρύπα ενός καρφιού. Το μίμφως. Το τετράγωνο που άφησε στον τοίχο η απουσία ενός κάδρου. Μια κλωστή. Ένα γράμμα στο πάτωμα. Ένα αποτύπωμα χεριού στον τοίχο. Μια πλιαχτίδα που μπαίνει απ' το παράθυρο. Ένας ιστός αράχνης. Ένα κομμάτι χαρτί. Ένα νύχι. Ένα αδέσποτο μυρμήγκι. Η μουσική που έρχεται από τον δρόμο. (Υπάρχει μουσική δίχως κανείς να την ακούει;) Μια κληίδα καπνού ή υγρασίας. Γάντζοι ή πουλιά ή ονόματα ή ένα σκίτσο της Λάουρα στον τοίχο.

Εσύ θα έλεγες ναι ή όχι. Το ήξερες. Ήσουν ο εφευρέτης του παιχνιδιού. Ήδη ήξερες, Κάρλος, αυτό που υπάρχει στο άδειο δωμάτιο που μόλις μπήκες.

Ήταν από τα αγαπημένα σου παιχνίδια. Τι υπάρχει σε ένα άδειο δωμάτιο; Ένα φάντασμα. Αυτό το είπαμε ήδη. Ναι, αλλά αυτό που λέω είναι άλλο.





Του ΔΗΜΗΤΡΗ ΤΣΑΤΣΟΥΛΗ



## Blue Train

Ένα έργο σε τέσσερις εικόνες

*Blue train του Γεράσιμου Ευαγγελάτου Σκηνοθεσία: Γιώργος Σουλειμάν. Θέατρο Άλμα.*

**Εικόνες από την Κυριακή ενός σαρανταπεντάρη.** Αυτή θα μπορούσε να είναι η σύνοψη του έργου του **Γεράσιμου Ευαγγελάτου**, ενός έργου σε τέσσερις εικόνες, οι οποίες αντιστοιχούν στις τέσσερις διαδοχικές επισκέψεις διαφορετικών προσώπων στο διαμέρισμά του, ένα loft στο Γκάζι.

Ο Μιχάλης είναι ένας σαρανταπεντάχρονος εργένης, που το κυριακάτικο ξύπνημα τον βρίσκει ζαλισμένο ακόμα από τα ποτά και το σαββατιάτικο ξενύχτι. Αποκομμένος, στον βαθμό του δυνατού, από οικογένεια, έχει επιλέξει να πορεύεται μόνος, ανεξάρτητος, με μία μόνο φίλη, που χρονολογείται από τα φοιτητικά του χρόνια, χωρίς σταθερούς ερωτικούς συντρόφους, μια και ο Μιχάλης είναι gay. Όχι βέβαια ότι αυτό το τελευταίο αλλάζει κάτι: η όλη του στάση ζωής και αντίληψη των πραγμάτων, όπως τον συλλαμβάνει ο συγγραφέας, δεν τον διαφοροποιεί από έναν τυχαίο straight συνομήλικό του.

Υπό αυτή την οπτική, η πρωινή εισβολή της μητέρας του, Σοφίας, και τα όσα διαμείβονται μεταξύ τους είναι επαναλαμβανόμενες, τετριμμένες εικόνες καθημερινότητας, τις οποίες αντιμετωπίζει ο κάθε συνομήλικός του εργένης, gay ή straight. Η Σοφία είναι μια κλασική Ελληνίδα μάνα, που θα ανησυχεί για τη μη αποκατάσταση του γιου της, θα πιέζει για οικογενειακά τραπέζια, θα απορρίπτει την επιλογή του γιου της να μένει σε ένα παρωχημένο loft, και μάλιστα μακριά από την οικογένεια, θα επιμένει να του μαγειρέψει. Στη δεύτερη εικόνα, η μεσημεριανή άφιξη της παλιάς φίλης του Μιχάλη, της Λου, θα δώσει κάποια στοιχεία του κοινού τους παρελθόντος ως συγκατοίκων κατά τα φοιτητικά τους χρόνια και της νεανικής τους τρέλας, που φθίνει πλέον λόγω υποχρεώσεων, καθημερινών προβλημάτων, κόπωσης.

Στην τρίτη εικόνα, απόγευμα πλέον, ο Μιχάλης αντιμετωπίζει τον απρόβλεπτο ερχομό του παλιού του εραστή Γιάννη, ο οποίος θα του ανακοινώσει όχι μόνο την επαγγελματική του μετακίνηση στην Κύπρο, αλλά και το επικείμενο σύμφωνο συμβίωσης με τον σύντροφό του. Στιγμιαία, η είδηση θα ταραξεί τον Μιχάλη, που, σε αντίδραση, θα προσπαθήσει να φιλήσει τον Γιάννη. Είναι ίσως η μόνη στιγμή που εμφανίζεται κάποια ρωγμή στην έως τότε απόλυτη αποστασιοποίησή του από τους πάντες και τα πάντα. Ενδιαφέρον εδώ παρουσιάζει η υπενθύμιση του Μιχάλη για την κάθετη αρνητική άποψη που είχαν, όταν οι δυο τους ήταν ζευγάρι, για τα περί γάμου ομοφυλόφιλων, κατηγο-

ρώντας τον Γιάννη τώρα για υποχώρηση στις κατεστημένες αντιλήψεις.

Τέταρτη εικόνα και βράδυ, η άφιξη ενός διαδικτυακού ραντεβού, του 20χρονου Πάνου, με σκοπό την ερωτική τους συνεύρεση, συμπληρώνει τις επισκέψεις της ημέρας. Η προηγηθείσα πολλαπλή φόρτιση του Μιχάλη ακυρώνει κάθε διάθεσή του για έρωτα. Ο Πάνος, ωστόσο, αν και με γλώσσα και ρυθμούς της ηλικίας του, θα αποδειχτεί αρκετά ώριμος στη σκέψη και τη συμπεριφορά.

Και τα τέσσερα πρόσωπα θα σταθούν, με διαφορετικό τρόπο το καθένα, υποστηρικτικά απέναντι στον Μιχάλη, παρά την εμφανή άρνησή του συναισθηματικής εμπλοκής, επισημαίνοντάς του ότι υπάρχουν εκεί έξω γι' αυτόν, όποτε αισθανθεί ανάγκη.

Το σκηνικό της **Ηλένιας Δουλαδέρη** παραπέμπει περισσότερο σε ένα συνηθισμένο στούντιο –αν όχι σε μπαρ με λευκούς καναπέδες και κρεβάτια των αρχών του 2000– και ελάχιστα σε πραγματικό loft: με το κρεβάτι, τελικά, στο κέντρο να μοιάζει μάλλον με έναν ακόμη καναπέ. Στην αίσθηση μπαρ συμβάλλει δίκως άλλο η έμφραση του όλου σκηνικού στο μπαρ του βάθους της σκηνής –όπου κυριαρχούν τα πολυάριθμα πολύχρωμα μπουκάλια των ποτών–, ενώ το όλο τονίζεται εμφατικά από τους φωτισμούς της **Ζωής Μολυβδά-Φαμέλη**. Οι εκκωφαντικές μουσικές της αρχής της παράστασης, αλλά και των διαστημάτων μεταξύ των διαφορετικών αφίξεων εντείνει επίσης την αίσθηση ενός μπαρ, γεγονός που δραματουργικά ακυρώνεται, καθώς ο Μιχάλης υποφέρει από έντονο νοκοκέφαλο.

Είναι προφανές ότι το περιγραφικό, ρεαλιστικό, δίκως ανατροπές και εκπλήξεις κείμενο του Γεράσιμου Ευαγγελάτου, το οποίο στηρίζεται περισσότερο σε κάποιες επιτυχημένες ατάκες, είχε ανάγκη μιας ερμηνατικής σκηνοθεσίας, η οποία θα αναδεικνυε τα όποια του προτερήματα ή, ακόμα, θα του έδινε νέα ώθηση, οδηγώντας και τους ηθοποιούς σε μια λιγότερο διεκπεραιωτική προσέγγιση. Για παράδειγμα, το περίφημο «Blue train» του τίτλου, ένας πίνακας του Μιχάλη που βλέπει και αναφέρει για πρώτη φορά στο έργο ο Πάνος κοιτάζοντας προς την πλατεία, απουσιάζει σκηνικά, και είναι ίσως η απουσία του το μόνο ενδιαφέρον σκηνοθετικό εύρημα, το οποίο θα μπορούσε να καθορίσει και την όλη σκηνοθετική εναλλακτική «ανάγνωση» του έργου. Πέρα από τη μονοτονία στην κίνηση των ηθοποιών μέσα στον χώρο (σε επιμέλεια **Χρήστου Ξυραφάκη**), με τα πέρα

δώθε μεταξύ μπαρ και κρεβατιού, υπήρχε και μια υποτονικότητα στην εκφορά του λόγου, ειδικά όταν κατέφευγαν σε χαμηλότονες συζητήσεις, με αποτέλεσμα τα λόγια να μη φτάνουν ως τις πίσω θέσεις (αν και δεν καθόμουν μπροστά, δεν ήμουν και στις τελευταίες σειρές). Θεωρώ καθήκον του σκηνοθέτη να παρακολουθεί την παράστασή του και από τις τελευταίες σειρές, ώστε να καθοδηγεί ανάλογα τις φωνητικές εντάσεις των ηθοποιών. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια της «ημέρας», ο Μιχάλης λαμβάνει μηνύματα στο κινητό του στα γνωστά greeklish, τα οποία προβάλλονται ξαφνικά στα πλάγια της σκηνής, αλλά πέφτουν με τέτοια ταχύτητα, που είναι αδύνατο να προλάβει κάποιος να τα διαβάσει, όντας συγκεντρωμένος στα επί σκηνής δρώμενα.

Μπορεί ο Μιχάλης να είναι κακόκεφος από την κραιπάλη του προηγούμενου Σαββατόβραδου, αλλά θα υπέθετε κανείς ότι θα έβρισκε τον χρόνο, μεταξύ τόσων επισκέψεων, να αλλάξει αυτά που φορούσε ήδη κατά το αναπάντεχο ξύπνημα από τη μητέρα του... Το μαύρο φανελάκι, με ή χωρίς το ρομπάκι, πανομοιότυπο μ' εκείνο του –στην πραγματικότητα άγνωστου του– εικοσάχρονου Πάνου, που θα έρθει αργά το βράδυ, δεν δικαιολογείται να έχει κολλήσει όλη τη μέρα επάνω του. Πιο ενδιαφέροντα τα γυναικεία κοστούμια της, σκηνογράφου επίσης, Ηλένιας Δουλαδέρη.

Ο **Σπύρος Χατζηπαγγελάκης** είναι ένας καλός νέος ηθοποιός, αλλά εδώ διατήρησε καθ' όλη την παράσταση μια αδικαιολόγητα υποτονική –ίσως κακώς εννοούμενη αποστασιοποιητική– υποκριτική, σε βαθμό να λειτουργεί ως απλός υποδοχέας της υποκριτικής των υπόλοιπων προσώπων. Στο διεκπεραιωτικό πνεύμα της όλης προσέγγισης καταγράφονται οι σωστές ερμηνείες της **Λουκίας Πιστιόλα** (Σοφία) και της **Αναστασίας Στυλιανίδη** (Λου). Με μεγαλύτερη ενέργεια η ερμηνεία του νεαρότατου **Γιάννη Τσουμαράκη** (Πάνος), ενώ κέρδισε το στοίχημα με τον καθαρό και ευκρινή λόγο του, όπως και με τη σαφή έκφραση της προσωπικότητας του Γιάννη, ο **Γιώργος Μπένος**. Ο **Γιώργος Σουλειμάν** έκανε μια στρωτή παράσταση, χωρίς σκηνοθετικές εκπλήξεις, αλλά με μουσικές και φωτιστικές εκρήξεις ξένες για ένα κείμενο χωρίς δραματουργικές ανατάσεις και το οποίο, ενώ θέτει επί σκηνής ένα πρόσωπο με το οποίο αρκετοί θα ταυτίζονταν εκλαμβάνοντάς το ως υπόδειγμα ελεύθερης βούλησης ενάντια στο κοινωνικό κατεστημένο, κλείνει με μια συναισθηματικά φορτισμένη, στην ουσία της συντηρητική σκηνή.



# Σημειώσεις Ενός Μονομανούς

CLLXXXIII Του ΓΙΩΡΓΟΥ ΦΛΩΡΑΚΗ

## 8 χρόνια χωρίς την ποίηση του Leonard Cohen

Ελάχιστες σκέψεις για την ποιητική πλευρά ενός μεγάλου τραγουδοποιού, που έφυγε σαν σήμερα, 7 Νοεμβρίου του 2016.

Ξεκίνησε για πεζογράφος, αλλά, διαβάζοντας τους «Υπέροχους απόκληρους» (εκδ. Κέδρος, μετ. Αλέξης Καλοφωλιάς), καταλαβαίνεις ότι πιθανότατα δεν το έχει. Ίσως να ήταν πολύ νωρίς για μεγάλη φόρμα. Η ποίησή του έδειχνε από την πρώτη στιγμή ενδιαφέρουσα, αλλά την ποίηση τη διαβάζουν λίγοι, ενώ με το τραγούδι μπορείς να μοιραστείς όσα νιώθεις με πολύ περισσότερους ανθρώπους. Άσε που, αν ψάξεις τραγουδοποιούς με σοβαρή ποιητική φλέβα, θα βρεις λιγότερους από δέκα.

Το πρώτο τραγούδι του Leonard Cohen που άκουσα ποτέ, ήταν το «Famous Blue Raincoat», όταν τον Σεπτέμβρη του 1982 το είχε διαλέξει ο Nick Cave ως ένα από τα τραγούδια που τον είχαν επηρεάσει, σε συνέντευξη που είχε δώσει στο «Ροκ Κλαμπ» του Γιάννη Πετρίδη. Κι αν η πρώτη φορά του Cave με τους Birthday Party, στο Σπόρτινγκ, έφερε περισσότερο punk παρά ποιητική διάθεση, η σχέση του Cave με την ποιητική γραφή του Cohen φάνηκε αργότερα. Η διασκευή του «Avalanche» ήρθε μόλις στο πρώτο solo album του Cave, «From Her To Eternity» όμως ακολούθησαν πολλές αναφορές σε στίχους αλλά και διασκευές, ανάμεσα στις οποίες ήταν το «Suzanne» και

το «I'm Your Man». Ο Cave είχε πει για τον Cohen: «Ανακάλυψα τον Leonard Cohen με το «Songs of Love and Hate». Άκουγα αυτόν τον δίσκο για ώρες στο σπίτι ενός φίλου. Ήμουν πολύ νέος και πιστεύω ότι αυτός ήταν ο πρώτος δίσκος που με επηρέασε πραγματικά. Στο παρελθόν, άκουγα μόνο τους δίσκους του αδελφού μου. Μου άρεσε ό,τι του άρεσε, τον ακολουθούσα σαν πρόβατο. Ο Leonard Cohen ήταν ο πρώτος που ανακάλυψα μόνος μου. Είναι το σύμβολο της μουσικής μου ανεξαρτησίας. Θυμάμαι αυτά τα άλλα παιδιά που ήρθαν στο σπίτι του φίλου μου και θεωρούσαν ότι το «Songs of Love and Hate» ήταν πολύ καταθλιπτικό. Συνειδητοποίησα ότι αυτή η θεωρία περί «κατάθλιψης» ήταν γελοία».

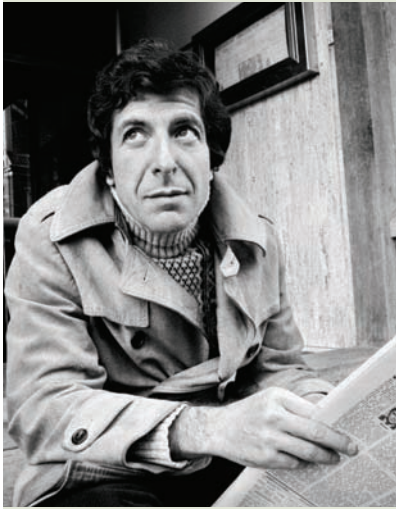
Η σχέση που ανέπτυξε ο Nick Cave με τον Leonard Cohen – μια σχέση θαυμασμού του νεότερου ποιητή προς τον μεγαλύτερο, όπως θα το έθετε ενδεχομένως ο Harold Bloom στην «Αγωνία της επίδρασης» (εκδ. Άγρα, μετ. Δημήτρης Δημηρούλης) – είναι απόλυτα αντίστοιχη με τη σχέση που είχε αναπτύξει ο Cohen με τον Federico Garcia Lorca. Ίσως η κορυφαία στιγμή που ο Cohen αποδίδει στον Lorca όσα του οφείλει να είναι το «Take This Waltz». Οι στίχοι αποτελούν ελεύθερη μετάφραση του ποιήματος του Lorca «Pequeño vals vienés» (Μικρό βιεννέζικο βαλς) και θα μπορούσαν να έχουν γραφτεί από τον Cohen. Τόσο πολύ ταιριάζουν στη γραφή που έχει αναπτύξει μέχρι το 1986, που το τραγούδι συμπεριλαμβάνεται στη συλλογή «Poets In New York».

Το «Βιβλίο του πόθου» (εκδ. Ιανός, μετ. Ιωάννα Αβραμίδου) πρωτοεκδόθηκε το 2006 και περιλαμβάνει 167 ποιήματα του Cohen, τα οποία γράφτηκαν σε ένα διάστημα 20 περίπου ετών. Προσωπικά, ακόμη κι αν ο Philip Glass δεν είχε μελοποιήσει 22 από αυτά, μου αρκεί αυτό το απόσπασμα: «Ενας άλλος ποιητής θα πρέπει να σου πει / πόσο πολύ σε αγαπώ / είμαι πολύ απασχολημένος τώρα / με τη θάλασσα της Αραβίας / και τις διεστραμμένες της επαναλήψεις / του άσπρου και του γκρι. Να, παραιτήθηκα από πολλά / τα τελευταία λίγα λεπτά / και από τη μεγάλη τιμή να λέω σ' αγαπώ / αδυνάτισα κι ομόρφυνα ξανά / ξύρισα το μούσι του παππού / τα ρούχα μου φαρδαινούν / και δεν έχω πια προγούλι».

Κι όσον αφορά τα τραγούδια, ίσως να αρκεί εκείνος ο στίχος που υπάρχει στο «Chelsea Hotel #2» – τραγούδι γραμμένο για την Janis Joplin. Εκείνο το «We are ugly, but we have the music». Ή ο άλλος, στο «Take This Longing»: «And everything depends upon how near you sleep to me». Ή ολόκληρο το «Hallelujah». Ή... ή... ή...

Θα μπορούσαν να γραφτούν – κι έχουν ήδη γραφτεί – πολλά για την ποίηση του Leonard Cohen. Αυτό εδώ το σύντομο κείμενο δεν είχε σκοπό να εξαντλήσει ένα τέτοιο τεράστιο θέμα. Ο μόνος στόχος του ήταν να κάνει τον ακροατή του Cohen, πέρα από την εξαιρετική φωνή αλλά και τη μουσική των τραγουδιών του, να διαβάσει λίγο πιο προσεκτικά τους στίχους του. Άλλωστε δεν ξέρω κανέναν τραγουδοποιό που θα τολμούσε, σ' ένα από τα τελευταία τραγούδια του, εκείνο το συγκλονιστικό «I'm ready, my Lord».

LEONARD COHEN © GJ/SBERT HANEKROOT-REDFERNS



ΘΕΑΤΡΟ  
ΑΛΚΥΟΝΙΣ  
ΙΟΥΛΙΑΝΟΥ 42 - ΑΘΗΝΑ | ΤΗΛ. 2108828100



Arthur Miller

## ΗΤΑΝ ΟΛΟΙ ΤΟΥΣ ΠΑΙΔΙΑ ΜΟΥ

ΑΠΟΔΟΣΗ - ΣΚΗΝΟΘΕΣΙΑ - ΦΩΤΙΣΜΟΙ  
ΓΙΩΡΓΟΣ ΝΑΝΟΥΡΗΣ

ΠΡΩΤΑΓΟΝΙΣΤΟΥΝ  
ΓΙΩΡΓΟΣ ΓΑΛΛΟΣ • ANNA ΜΑΣΧΑ  
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΜΠΙΜΠΗΣ • ΛΙΛΑ ΜΠΑΚΛΕΣΗ  
ANNA ΛΟΥΪΖΙΔΗ • ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΣΕΡΦΑΣ

ΣΚΗΝΙΚΑ ΜΑΙΡΗ ΤΣΑΓΚΑΡΗ  
ΚΟΣΤΟΥΜΙΑ ΝΤΕΝΗ ΒΑΧΛΙΩΤΗ  
ΜΟΥΣΙΚΗ ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΓΙΩΡΓΟΣ ΝΑΝΟΥΡΗΣ  
ΒΟΗΘΟΣ ΣΚΗΝΟΘΕΤΗ ΒΑΣΙΑ ΣΚΙΑΔΑ  
ΒΟΗΘΟΙ ΣΚΗΝΟΓΡΑΦΟΥ ΕΛΛΗ ΣΠΕΝΔΟΥ - ΑΛΙΚΗ ΣΠΑΝΟΥΔΑΚΗ  
ΒΟΗΘΟΣ ΕΝΔΥΜΑΤΟΛΟΓΟΥ ΧΑΡΑ ΤΣΟΥΒΑΛΑ

ΠΑΡΑΓΩΓΗ ΤΟ ΘΕΑΤΡΟ

ΗΜΕΡΕΣ & ΩΡΕΣ ΠΑΡΑΣΤΑΣΕΩΝ: Τετ. 19:30, Πέμ. 20:00, Παρ. 21:00, Σάβ. 18:00 & 21:00, Κυρ. 19:00

ΧΟΡΗΓΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ





## «Ελλάς, Ευρώπη, Παναθηναϊκός» Ποδόσφαιρο με Τέχνη και Ιστορία

Η σειρά ξεχωριστών posters που παρουσιάζονται λίγο πριν από κάθε ευρωπαϊκή αναμέτρηση

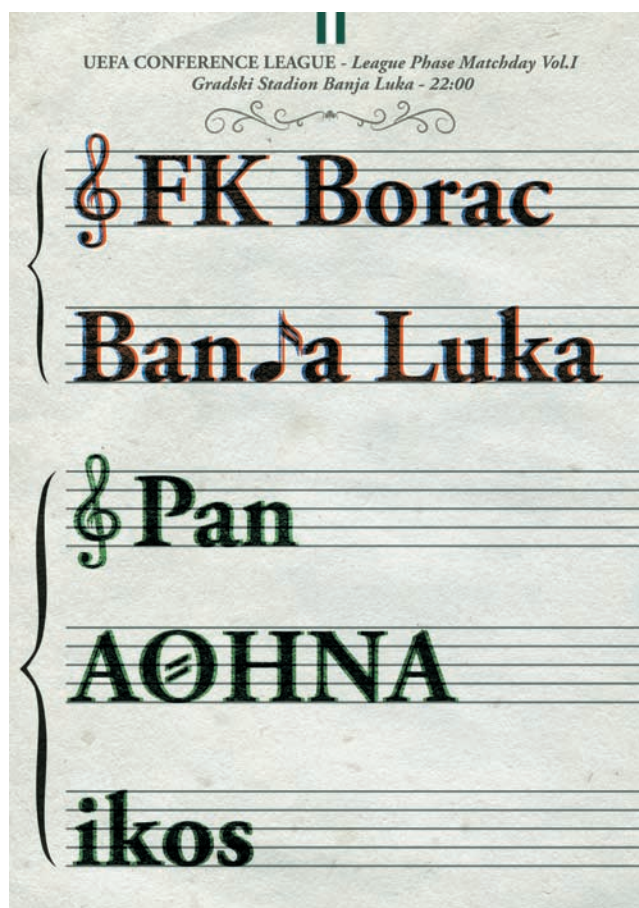
Του ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΥ ΧΡΙΣΤΟΦΟΡΟΥ

Ο Παναθηναϊκός, με το χαρακτηριστικό σύνθημα «Ελλάς, Ευρώπη, Παναθηναϊκός», προχωρά πέρα από τα όρια του αθλητισμού, προσδίδοντας μια καλλιτεχνική διάσταση στην ιστορική του πορεία. Μέσα από μια σειρά ξεχωριστών posters, που παρουσιάζονται ηλεκτρονικά λίγο πριν από κάθε ευρωπαϊκή αναμέτρηση, η ομάδα συνδέει τον κόσμο του ποδοσφαίρου με την τέχνη, προβάλλοντας μια πολιτιστική πτυχή που ελάχιστες ομάδες έχουν τολμήσει να αναδείξουν.

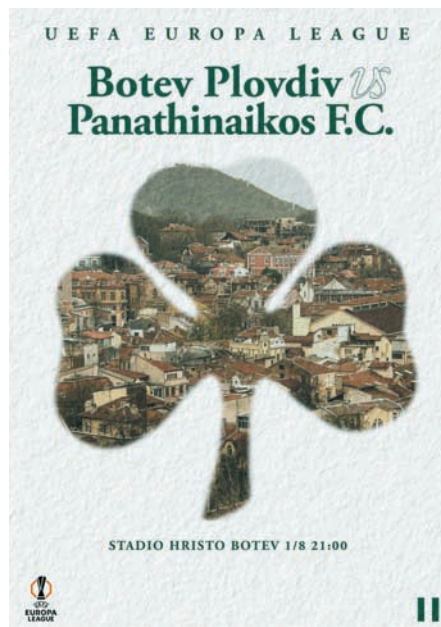
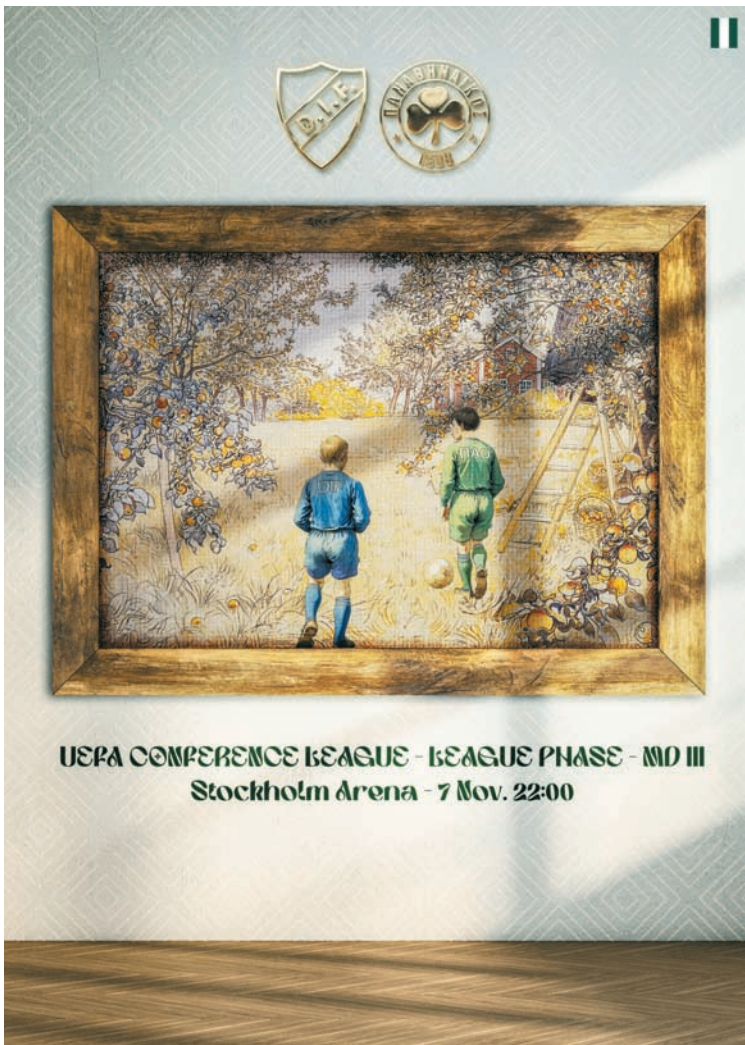
Η προσπάθεια αυτή δεν περιορίζεται μόνο σε επίπεδο γραφιστικής, αλλά εισχωρεί βαθύτερα στην καλλιτεχνική έκφραση, παρουσιάζοντας την ιστορία και τις αξίες του συλλόγου μέσα από την τέχνη. Από τη μουσική και τη ζωγραφική έως την αρχιτεκτονική των πόλεων, τα posters του Παναθηναϊκού εκφράζουν την ενότητα, τη μνήμη και την πολιτιστική κληρονομιά του συλλόγου, αναδεικνύοντας τον τρόπο με τον οποίο το ποδόσφαιρο και η τέχνη μπορούν να συναντηθούν για να εμπνεύσουν και να ενδυναμώσουν το κοινό. Η πρόσφατη σειρά των posters περιλαμβάνει δημιουργίες που αντλούν έμπνευση από σημαντικές στιγμές της ιστορίας του Παναθηναϊκού και τις καλλιτεχνικές παραδόσεις των αντίπαλων ομάδων.

Για παράδειγμα, οι αφίσες των αγώνων με την Μπότσεφ Πλόβντιβ εμπνέονται από τις πόλεις-ορόσημα για τον σύλλογο, την Αθήνα και τη γενέτειρα του Απόστολου Νικολαΐδη, συνδέοντας τη μνήμη και τη δόξα με τις ρίζες του συλλόγου. Η αντιπαράθεση με μεγάλες ομάδες, όπως ο Άγιαξ και η Λανς, αποτυπώνεται σε αφίσες που όχι μόνο ανακαλούν μεγάλες ποδοσφαιρικές στιγμές, όπως ο θρίαμβος του 1996 στο Άμστερνταμ, αλλά και την ταυτότητα και την υπερηφάνεια που χαρακτηρίζουν τον Παναθηναϊκό. Αυτές οι αφίσες γεφυρώνουν το παρελθόν με το παρόν, ενσωματώνοντας την τέχνη ως κομμάτι της αθλητικής κληρονομιάς. Ο αγώνας με την Τσέλσι είχε ιδιαίτερη συναισθηματική φόρτιση, καθώς πραγματοποιήθηκε στη σκιά της απώλειας του George Baldock. Το poster αυτής της συνάντησης ήταν αφιερωμένο στον αδικοκαμένο αθλητή, ενσωματώνοντας τους στίχους του «Starman» του David Bowie με το στοιχείο των 32 λαμπρών άστρων, αφιερωμένων στο νούμερο της φανέλας του Baldock κατά τη θητεία του στον Παναθηναϊκό. Οι φιλάθλοι και των δύο ομάδων ενώθηκαν για να τιμήσουν τη μνήμη του, μετατρέποντας τη στιγμή σε ένα ισχυρό μήνυμα ενότητας και σεβασμού.

Τέλος, η αφίσα για την αναμέτρηση με την Τζουγκάρντεν εμπνέεται από τον Σουηδό καλλιτέχνη Carl Larsson και την υδατογραφία του «Η συγκομιδή των μήλων», ένα από τα κορυφαία έργα της σουηδικής Art Nouveau, προσθέτοντας ένα συμβολικό στοιχείο της σουηδικής πολιτιστικής κληρονομιάς. Αυτή η σύνδεση του Παναθηναϊκού με την τέχνη προσφέρει μια φρέσκια οπτική στη σχέση των φιλάθλων με τον σύλλογο και ενισχύει την αίσθηση ότι ο αθλητισμός είναι πολύ περισσότερο από απλά παιχνίδια. Είναι μια συνεχής ιστορία, μια πολιτιστική αφήγηση που αντηχεί μέσα από τις γενιές και τα σύμβολα που εκφράζουν την αγάπη, τη μνήμη και τη συντροφικότητα.

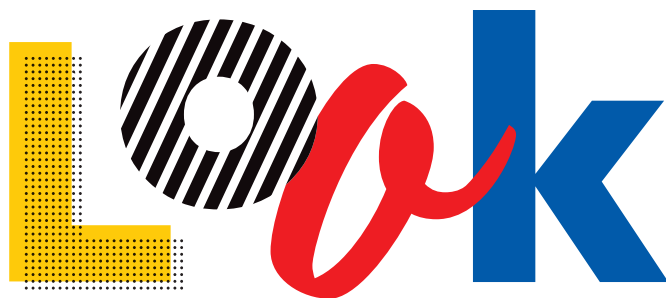








Επιμέλεια:  
ΜΑΡΙΑ-ΙΩΑΝΝΑ  
ΣΙΓΑΛΟΥ



**MISS ROSSIER**  
Σακάκι Thérèse €129



**JACQUEMUS**  
Τσάντα The Large Bambino €820



**TOMMY HILFIGER**  
Μάλλινη καρό ζακέτα €361,90



**VICHY**  
Liftactiv Supreme Σέρουμ προσώπου με Βιταμίνη C



**GALLERIES ZOUMBOULAKIS**  
Επιτραπέζιο φωτιστικό με Led φωτισμό  
24,5 x 14,0 x 5,5 εκ. €50



**LA REDOUTE**  
Θήκη για περιοδικά Hiba €66



**ZARA X STEFANO PILATI**  
Τοπ ριγέ με φιόγκο €69,95



**SANTE**  
Μπαλαρίνες με λεοπάρ τύπωμα €89



**SQUARESHOP.GR**  
Hugo φούστα Ramivo €99,97



**DSQUARED2**  
Γυαλιά μωουλίας



**YOOX**  
Μοκασίνια Zinda €137



**MAX MARA**  
Μίνι φούστα με πιέτες €225

Corpcore στη  
ή Ντύσου  
Δεσποινίς  
Διευθυντής

**CATRICE**  
Βερνίκι νυχιών Sheer Beauties απόχρωση 020



**CALZEDONIA**  
Διαφανές καλσόν 30 Den με στρας Mocha €17,95

## GLAMAZON

# Gucci Gift: Ιστορίες από το Savoy

Της ΔΕΣΠΟΙΝΑΣ  
ΚΟΥΤΣΟΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟΥ



Η υψηλή αισθητική, η κομψότητα, η πολυτέλεια, η σινεφίλ υποβλητική ατμόσφαιρα, μαζί με την έκρηξη στιβαρών χρωμάτων, είναι το σήμα κατατεθέν των πρωθητικών εκστρατειών του Οίκου Gucci. Σπουδαίοι στατικοί αυτής της συνταγής είναι τα πρόσωπα και το «σκηνικό». Αυτή τη φορά στην εορταστική καμπάνια «Gucci Gift: Stories from the Savoy» πρωταγωνιστούν η Νι Νι, η οποία είναι η Global Brand Ambassador της Gucci, η Κένταλ Τζένερ, η Τζέσικα Τσαστέιν, με την επιστήθια φίλη της Ντανιέλε Πιτσόρνι και φυσικά το ξενοδοχείο Savoy του Λονδίνου.

Gucci και Savoy συνδέονται με έναν μασίφ κρικό. Ο ιδρυτής της Gucci, Guccio Gucci, όταν ήταν πιτσιρικάς, εργάστηκε στο The Savoy μεταφέροντας τις αποσκευές της διεθνούς πελατείας. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, μύηθηκε στα γούστα και τις ανάγκες των πελατών που ταξίδευαν συνοδεύοντάς τους από όροφο σε όροφο. Οι πολυτελείς αποσκευές και τα κομψά ρούχα των επισκεπτών πυροδότησαν την επιθυμία του να ξεκινήσει τη δική του εταιρεία δερματίνων ειδών, λίγο μετά την επιστροφή του στην Ιταλία από το Λονδίνο. Εκατό χρόνια από εκείνη τη στιγμή, το Savoy και η Gucci γιορτάζουν την κοινή τους ιστορία με πολλούς δημιουργικούς τρόπους, από σχεδιαστικά χαρακτηριστικά μέχρι εξαιρετικές εμπειρίες για τους επισκέπτες και τους πελάτες.

Η νέα εορταστική καμπάνια αφηγείται μια υποβλητική ιστορία αγάπης σε τέσσερα εκφραστικά κεφάλαια που θα ξεδιπλωθούν καθ' όλη τη διάρκεια της σεζόν, ξεκινώντας με το «Stories from The Savoy». Σύμφωνα με την Gucci, οι στιγμές που μοιραζόμαστε με εκείνους που αποκαλούμε οικογένεια, είτε εκ γενετής είτε από επιλογή, γίνονται σημαντικές αναμνήσεις, με την ουσία του δώρου να επαναπροσδιορίζεται ως ειλικρινής ανταλλαγή μεταξύ δωρητών και αποδεκτών, σφυρηλατώντας έναν συναισθηματικό δεσμό.

Το μοντέλο Κένταλ Τζένερ γίνεται κεντρικό πρόσωπο, επιδεικνύοντας την τσάντα Gucci Jackie 1961, ενώ η ηθοποιός Νι Νι απανθάνεται με ένα λαμπερό σύνολο σεταρισμένο με την Gucci Jackie Notte. Η βραβευμένη με Όσκαρ Τζέσικα Τσαστέιν εμφανίζεται με την Gucci Bamboo 1947, μαζί με την κολλητή της Ντανιέλε Πιτσόρνι, αντικατοπτρίζοντας έναν δεσμό που είναι βαθύς. Το τραγούδι των Blondie «I Feel Love» (live 1980), αγκαλιάζει μερικά από τα πιο εμβληματικά στίλ του οίκου. Τι καλύτερο –έστω και νοερά– από ένα Gucci gift;



# Clubbing

#4 ΘΑ ΠΑΣ;

ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΣΕΙΣ ΑΠΟ ΜΙΑ ΠΟΛΗ ΠΟΥ ΧΟΡΕΥΕΙ ΑΚΟΜΑ

ΤΟΥ ΓΙΑΝΝΗ Χ. ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΥ

NEA  
ΣΤΗΛΗ



© FACEBOOK IT ATHENS

## Κι εσύ techno, Βρούτε;

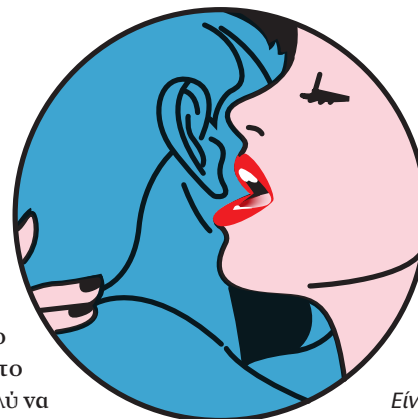
**Πρώτο ΠΣΚ που βιώνουμε την ευεργετική βραδινή παράταση στα δρομολόγια του μετρό. Βέβαια τον Ηλεκτρικό τον άφησαν ως είχε. Αποφασίστε: είναι ή δεν είναι μετρό ο Ηλεκτρικός;**

Φτάνω στις 2:05 στη στάση Πανεπιστήμιο. Αυτό το παρασκευόβραδο έχει κανονιστεί ήδη από μεσοβδόμαδα να μην το περάσουμε πάλι στη γύρα όπως τα δύο προηγούμενα. Προορισμός μας το IT Athens, στη γωνία Σολωμού και Μπότσαρη στα Εξάρχεια. Το IT είναι ένα πολύ ωραίο στέκι για να ακούσεις και να χορέψεις techno: DIY διακόσμηση, ωραία σετ, καλό crowd, προσβάσιμο οικονομικά. Άνοιξε λίγους μήνες πριν από την πρώτη καραντίνα, μάζεψε γρήγορα τον κόσμο του, αλλά φυσικά βίωσε και τις συνέπειες της έκρηξης ενδιαφέροντος για την techno από νεότερους, που εντάθηκε μέσω του ίντερνετ στις καραντίνες. Στη διάρκεια του πρώτου λοκντάουν, για λόγους που δεν μου είναι απόλυτα διακριτοί, η techno και τα εκλεκτικά παρακλάδια της έγιναν (μέσα από ένα εναλλακτικό πλην viral κύμα στα σόσιαλ) subculture μείνιστριμ τάση. Το θέμα είναι ότι δεν έγινε ακριβώς η μουσική που βρίσκεται στον πυρήνα αυτής της φυλής των ρέιβερς τάση, αλλά τα ψιλλολόγια που την περιτριγυρίζουν: το στιλ και τα είδη ρουχισμού, τα γυαλιά ηλίου τύπου Anette και τα ρέστα, καθώς και το πιο εύπεπτο ακουστικά από τα παρακλάδια της: η house και κάποια EDM κομμάτια. Συνέπεσε κι αυτό με τις απαντωτές χούζ κυκλοφορίες του Drake εκείνης της περιόδου.

Πατά τα γράφω όλα αυτά: Χορεύουμε καμιά ώρα σερί από τη στιγμή που φτάσαμε και αποφασίζω να πάω προς το WC. Εκεί πετυχαίνω δυο συμφοιτήτριές μου από τη Νομική. Σοκ. Πάνω τη μία και της λέω: «Κι εσύ techno, Βρούτε;» Γελάμε αμφότεροι. Το τελευταίο μέρος που θα περίμενα να τις δω είναι αυτό. Δεν είχαν δώσει δικαιώματα στη σχολή ότι ακούν τέτοια μουσική. Τα κορίτσια βγάζουν φωτογραφίες μεταξύ τους και κατόπιν βγάζουν φωτογραφίες τον κόσμο, μου ζητούν να βγάλουμε και μαζί. Τους γνέφω ότι δεν θέλω. Τους φαίνομαι κάπως εξωτικός μάλλον. Ένα παράξενο πουλί, λίγο επιλεκτικά κοινωνικό, μπορεί να φαίνομαι και σομπ. Το θέμα είναι ότι σ' αυτά τα μέρη υπάρχει λόγος που σου κολλάνε αυτοκόλλητο στην κάμερα όταν μπαίνεις. Κάποια μαγαζιά το κάνουν, λίγα δεν το κάνουν, κάποια είναι πολύ αυστηρά στην απαγόρευση χρήσης κάμερας, άλλα όχι. Στο εξωτερικό δεν παίζει να βγάλεις κάμερα μέσα σε κλαμπ, ειδικά techno, και να μη σου κάνουν τουλάχιστον παρατήρηση. Δεν είναι βίτσιο. Είναι η προσπάθεια του χώρου και των διοργανωτών να προστατέψουν τόσο το βίμπι του πάρτι όσο και τους θαμώνες. Ό,τι συμβαίνει στο κλαμπ μένει στο κλαμπ. Όταν μπαίνεις λόγω μόδας και τάσης στον χώρο όπου διασκεδάζει μια κοινότητα, όποια κι αν είναι αυτή, φαν της techno εν προκειμένω, είναι λογικό να σου φαίνονται όλα πρωτότυπα και περίεργα. Δεν σημαίνει αυτό ότι πρέπει να σηκώσεις κάμερα και να φωτογραφήσεις. Οι άνθρωποι δεν είναι ατραξιόν. Έτσι διασκεδάζουν κι έτσι διασκεδάζαν πολύ πριν ακούσεις εσύ τα δυο τρία χιπ χούζ κομμάτια της Πέγκυ Γκου και δηλώσεις μετά ότι σ' αρέσει η techno. (Που η Γκου δεν κάνει techno, αλλά αυτό είναι άλλη συζήτηση.) Σκεφτείτε το ξανά και λίγο αλλιώς. Δεν είναι και τόσο άσχημο: με το να παραδίσεις ένα κομμάτι της παραδομένης στα κινητά τηλέφωνα καθημερινότητας μπαίνοντας στο κλαμπ, καταλήγεις να νιώθεις λίγο πιο ελεύθερος. Ας τα κρατήσουμε στις τσέπες μας. Αυτά για την ώρα. Τώρα χορός. Μουσική παίζουν στα δυο stages του IT οι Antonis Asiminas, Nestor, Sordis και Αλίκη. Ραντεβού στα καταγώγια με αυτοκόλλητα στις κάμερες.

# Μίλα μου Βρόμικα - RELOADED

ΤΗΣ ΤΖΕΝΗΣ ΜΕΛΙΤΑ



**Διαβάζω φανατικά τη στήλη σου** και, επειδή έτυχε να διαβάσω παρόμοιο θέμα κοπέλας με το δικό μου, ήθελα πολύ να σου στείλω. Τα έφτιαξα το καλοκαίρι με κάποιον, στην αρχή το πηγαίναμε σιγά σιγά, σκέψου με το που πέρασε ο πρώτος μήνας κάναμε σεξ, γιατί δεν ήμουν τόσο έτοιμη. Τέλος πάντων, το τελευταίο διάστημα μου εκμυστηρεύτηκε ότι σκέφτεται σοβαρά να αφήσει το σπίτι του και να μετακομίσει στο δικό μου, γιατί λέει του αρέσει περισσότερο. Εκεί ξενέρωσα εντελώς, είναι σοβαρό αυτό τώρα; Είμαστε μαζί ούτε μισό χρόνο και θέλει να μείνουμε μαζί; Δώσε μου τα φώτα σου!

Εφόσον σε νιώθω διστακτική, δεν θα έμπαινα στη διαδικασία για μετακομίσεις και συγκατοικήσεις ακόμη. Θα του έλεγα ότι χρειάζομαι χρόνο και θα έκοβα αντιδράσεις. Αν ήσουν froul in to him, δεν θα έμπαινες καν στη διαδικασία να στείλεις σε μένα email. Θα είχατε μοιράσει ήδη σουρτάρια στην ντουλάπα σου. Οπότε μάλλον κάτι θέλεις ακόμη να δεις, κάτι θέλεις να ξεκαθαρίσεις μέσα σου, και σοφά κατά τη γνώμη μου. Δεν χρειάζονται βιαστικές και δραστικές κινήσεις. Ηρεμία και ψυχραιμία, παιδιά.

**Τζένη μου, τι κάνεις;** Προσωπικά, έχω λίγο τα χάλια μου αυτές τις μέρες και ήθελα να σου μιλήσω για το θέμα που με βασανίζει. Τις τελευταίες μέρες, το αγόρι μου άρχισε να δέχεται κάποια τηλεφωνήματα και συνεχώς μιλούσε βιαστικά ή πήγαινε κάπου αλλού για να μιλήσει και ερχόταν ξανά. Τον ρωτούσα ποιος είναι και μια μου έλεγε για δουλειά, μια η κολλητή του που και καλά είναι στα χωρίσματα. Φυσικά και δεν πειστηκα και έψαξα τις κλήσεις του, γιατί ξέρω τον κωδικό του. Βλέπω κλήσεις από ένα όνομα Δήμητρα Α. Αντιγράφω την επαφή και, την επόμενη μέρα, παίρνω με απόκρυψη στο νούμερο αυτό και βγαίνει το τηλέφωνο ενός ιατρού. Εννοείται ότι γίναμε κ@λος μετά, γιατί του είπα ότι έψαξα το κινητό του, τα σπάσαμε και τώρα είμαι στο τσακ να του στείλω ότι μου λείπει, αλλά κρατιέμαι!

Μισό λεπτό να τα βάλουμε σε μία σειρά. Μάθαμε τελικά γιατί τηλεφώνουσε ο άνθρωπος στο ιατρείο; Είναι όλα καλά; Εύχομαι να είναι. Από την άλλη, λογικό να σου λείπει, είναι φρέσκο ακόμη, αλλά οφείλετε νομίζω ο ένας στον άλλο μια πιο ομαλή επικοινωνία για να ξεκαθαρίσετε τα συναισθήματά σας με ωριμότητα και ειλικρίνεια. Και όπως έχω ξαναπεί, μην μπλέκεστε με ψαξίματα κινητών. Τίποτα καλό δεν θα βγει από αυτή την υπόθεση. Θάρρος, εμπιστοσύνη και επικοινωνία θέλει η φάση.

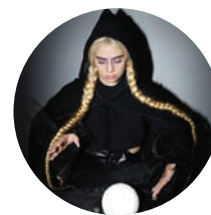
**Κανόνισα με κάποιους συναδέλφους** από το γραφείο να κάνουμε ένα περίπατο στη φύση την Κυριακή που μας πέρασε. Γενικά, εγώ το συνηθίζω, οπότε το πρότεινα και μαζευτήκαμε 4 άτομα. Ο προϊστάμενός μου μας πρότεινε να πάρουμε το αμάξι του και συμφωνήσαμε όλοι. Κάναμε μια ωραία βόλτα, αλλά το κακό είναι ότι μας έπιασε βροχή, είχαμε γίνει ψιλοχάλια και τα παπούτσια μας είχαν βραχεί. Δυστυχώς, τρέξαμε γρήγορα προς το αυτοκίνητο για να προστατευτούμε και αναγκαστικά πατήσαμε σε λάσπες και του το λερώσαμε. Οκ, τι άλλο να κάναμε δηλαδή; Αυτό που με ξενέρωσε είναι ότι μου ζήτησε μετά 15€, με νεύρα, για να πάει να το πλύνει, γιατί λέει ότι εγώ το κανόνισα και δεν είδα τον καιρό. Δεν είναι για τα λεφτά, ήταν η κίνηση που με ενόχλησε...

**Μάλιστα!** Το αμάξι—φυσικά— δεν το έκανες μόνο εσύ χάλια, φαντάζομαι και αυτός θα πάτησε το ποδαράκι του σε λάσπες, όπως όλοι σας. Και σε κάθε περίπτωση, δεν τους έσυρες με το ζόρι. Το συμφωνήσατε όλοι μαζί, καθώς επίσης ο ίδιος ήταν που πρότεινε να πάρετε το αμάξι του. Προφανώς και μένα θα με ενοχλούσε ως κίνηση, μια και δεν το είπα με ευγένεια (που θα το καταλάβαινα), αλλά με νεύρα. Θα σου έλεγα να συνηνωθείς με τους υπόλοιπους συναδέλφους να του το πάτε στο κοντινότερο πλυντήριο και τέλος. Δεν χρειάζεται να σπαταλήσεις άλλο χρόνο σ' αυτή την υπόθεση. Και ίσως να διαλέξεις άλλη παρέα για τις κυριακάτικες εκδρομές σου, αν θες να είσαι πιο χαλαρή.

Μίλα μου βρόμικα.  
Μίλα μου αληθινά.  
email: [info@athensvoice.gr](mailto:info@athensvoice.gr)  
instagram: [@melitajenny](https://www.instagram.com/melitajenny)

© JOHN HOLMES





## Κριός

20 Μαρτίου - 19 Απριλίου

Αγαπητέ Κριέ, ξεκινά μια δυναμική εβδομάδα μέσα στην ενέργεια και κοίτα να το εκμεταλλευτείς. Ευνοούνται οι νέες δραστηριότητες ή τα νέα πλάνα και σχέδια. Πάντως, προς το τέλος της εβδομάδας φύλαγε τα ρούχα σου, καθώς μπορεί να θεωρήσεις χρυσό καταστάσεις που είναι... ας μη σου πω καλύτερα τι. Προσοχή στις υπερβολές. Στα ερωτικά σου, αν είσαι single, νιώθεις πως χωρίς καυ@@ντισμα δεν μπορείς, κάτι που προσελκύει πολλούς μνηστήρες. Αν δεν είσαι single, έχεις μεγάλο πάθος, κι αυτό φουντώνει τη φλόγα ανάμεσα σ' εσένα και στο ταίρι σου. Αν, ωστόσο, ο σύντροφός σου σου τάξει πολλά αυτή την εβδομάδα, κράτα μικρό καλάθι.



## Ταύρος

20 Απριλίου - 19 Μαΐου

Καλή εβδομάδα, αγαπημέ μου Ταύρε! Ακρως συναισθηματικό και λίγο πρήξα σε βρίσκει αυτή η εβδομάδα. Θες την αποκατάσταση των ισορροπιών και τη συναισθηματική σου ασφάλεια. Αυτό δεν σημαίνει πως και οι άλλοι είναι διατεθειμένοι να σ' το δώσουν απλόχερα. Μόνο κάτι υποσχέσεις του κ@λου βλέπω. Ασχολήσου και λίγο με το σπίτι σου και πρόσεξε τα αλόγιστα έξοδα. Στα γκομενικά, αν είσαι ελεύθερος, θα σε πλησιάσουν αρκετοί, όμως πρόσεχε μη θαμπωθείς και καταλήξεις κορόιδο. Αν δεν είσαι ελεύθερος, πρόσεξε τι απαιτείς από τον σύντροφό σου και τι πραγματικά μπορεί να σου δώσει. Και στις δύο περιπτώσεις θα πω: «Go with the flow».



## Δίδυμοι

20 Μαΐου - 20 Ιουνίου

Φίλε Δίδυμε, καλή εβδομάδα! Εντονα κοινωνικό το mood, και μπορείς τώρα να προωθήσεις τις ιδέες σου ή να κάνεις νέες γνωριμίες που θα σου φανούν ωφέλιμες μακροπρόθεσμα. Πρέπει, ωστόσο, να είσαι ρεαλιστής, για να γλιτώσεις απογοητεύσεις αργότερα. Δεν αποκλείονται και μικροκαβγάδες με δικούς σου ανθρώπους, γιατί φέρνει λίγο δογματικά. Στα αισθηματικά, αν είσαι ελεύθερος και προκύψει φλερτ, μην πέσεις με τα μούτρα. Πέραν λίγο χρόνου με το άλλο άτομο, γνώρισέ το από την καλή και από την ανάποδη και κρίνε μετά. Αν είσαι δεσμευμένος, προτίμησε τον δρόμο της ειλικρίνειας και γίνε σαφής, γιατί ο κίνδυνος παρανοήσεων είναι πιθανός.



## Καρκίνος

21 Ιουνίου - 21 Ιουλίου

Αγαπημέ Καρκίνε, καλή εβδομάδα! Το ενδιαφέρον σου στρέφεται στα οικονομικά κι αρχίζεις να μετράς τι μπαίνει και τι βγαίνει στο πορτοφόλι σου. Αν ξεκινά κάποια συνεργασία, επιβεβαιώσε ότι δεν πρόκειται για scam. Προσοχή στις σχέσεις με συναδέλφους. Στα ερωτικά, γίνεσαι πιο ρομαντικός, αλλά, αν είσαι αδέσμευτος, μην παρασυρθείς και εξιδανικεύσεις κάποιο νέο φλερτ και χτυπάς την κεφαλα σου μετά. Αν είσαι δεσμευμένος, πολλά απ' όσα δε σου αρέσουν στο ταίρι σου τα βλέπεις πιο ωραία τώρα, θα απογοητευτείς όμως, καθώς κάποτε θα κατέβεις από το ροζ συννεφάκι σου, θες δεν θες!



## Λέων

22 Ιουλίου - 22 Αυγούστου

Αγαπητό μου Λιονταράκι, καλή εβδομάδα! Ο Άρης στο ζώδιό σου (4/11) σε γεμίζει αυτοπεποίθηση. Νιώθεις πως η στασιμότητά σου πρέπει να λήξει. Παίρνεις πρωτοβουλίες, επιζητάς νέες εμπειρίες και περιπέτειες. Πάντως, όλο και κάτι θα μάθεις που θα σου χαλάσει προσωρινά το mood. Αξιολόγησε την πηγή, μπορεί να είναι και πα@@τζα. Γενικώς επανεξέτασε τις σχέσεις σου με τους άλλους. Στα ερωτικά, αν είσαι ελεύθερος, έχεις έντονη διάθεση για φλερτ, νιώθεις πως μετράς, κι αυτό βγαίνει προς τα έξω. Αν δεν είσαι, μην επενδύσεις πολλά στη σχέση σου, καθώς η άλλη πλευρά δεν ψήνεται να ανταποδώσει.



## Παρθένος

23 Αυγούστου - 21 Σεπτεμβρίου

Καλή εβδομάδα, φίλε Παρθένε! Το πλανητικό σκηνικό σε ευνοεί να εξερευνήσεις ενδόμυχες σκέψεις και ανάγκες σου και να βρεις τη χαμένη σου γαλήνη. Πάρε χρόνο για σένα, μάζεψε δυνάμεις και θέσε νέους στόχους. Μην αφήσεις τα οικογενειακά ευτράπελα να σε κρατήσουν πίσω. Στα αισθηματικά, αν είσαι ελεύθερος, δες πρώτα τι αναζητάς σε έναν άνθρωπο και μετά ψάξε τον άνθρωπο. Πατί συνήθως πρώτα γκομενίζεις και μετά λες: «Α, δεν ήταν αυτό που ήθελα τελικά». Αν είσαι δεσμευμένος, μην κάνεις όνειρα για περισσότερα από αυτά που ξέρεις ότι θέλει και μπορεί να σου προσφέρει ο άνθρωπός σου.



## Ζυγός

22 Σεπτεμβρίου - 22 Οκτωβρίου

Καλή εβδομάδα, Ζυγάκι μου! Είσαι στα high σου και δεν βάζεις κ@λο κάτω. Τι συναντήσεις και συναναστροφές, τι νέες ομαδικές δραστηριότητες! Όπου γάμος και χαρά, εσύ πρώτος. Πάντως πρόσεξε μη σου υποσχεθούν κάτι και τελικά μείνεις σαν την καλαμιά στον κάμπο. Επίσης προσοχή σε εντάσεις που μπορεί να προκληθούν από το πουθενά. Στα γκομενικά, αν είσαι αδέσμευτος, τονώνεται άκρως το σεξάπιλ σου. Απλώς δεν θα προκύψει και κάτι το αξιόλογο, τώρα τουλάχιστον. Αν είσαι ήδη σε σχέση, μπορείς μεν να έρθεις πιο κοντά με το ταίρι σου μέσω κοινών δραστηριοτήτων, αλλά πρέπει πρώτα να λύσετε κάποια θέματα που σας βαραίνουν καιρό.



## Σκορπιός

23 Οκτωβρίου - 21 Νοεμβρίου

Καλή εβδομάδα, φίλε Σκορπιέ! Εβδομάδα επαγγελματικού ενδιαφέροντος. Καλείσαι να αποδείξεις πόσο γαμ@τος είσαι, αποφεύγοντας τις κακοτοπιές. Νιώθεις έτοιμος να αναλάβεις πρωτοβουλίες! Βέβαια, το πορτοφόλι σου φωνάζει «Βοήθεια!» κι ελπίζω να το ακούσεις. Αν υποσχεθήκες κάτι στην οικογένειά σου, κάν' το πράξη. Στα ερωτικά, αν είσαι χωρίς σχέση, μην κρατήσεις καθόλου καλάθι σε νέες γνωριμίες, καθώς θα αποδειχτούν τζούφιας. Αν είσαι σε σχέση, νιώθεις ερωτιάρης και παθιάρης μεν, αλλά και delulu στην τοποθεσία «η κοσμάρα μου». Δεν φταίει το ταίρι σου που δεν είναι όπως νόμιζες ή όπως θα ήθελες να είναι (όχουου, άσε μας κι εσύ!).



## Τοξότης

22 Νοεμβρίου - 20 Δεκεμβρίου

Αγαπητέ μου Τοξότη, καλή εβδομάδα! Αέρας ανανέωσης πνέει κι αυτό σε τονώνει στο έπακρο! Αν θέλεις να ξεκινήσεις κάτι σε σπουδές, μια ξένη γλώσσα ή γενικώς να διευρύνεις τους ορίζοντές σου, είναι ευνοϊκή η στιγμή για να το υλοποιήσεις. Βέβαια, πρέπει να είσαι ετοιμοπόλεμος σε αποκαλύψεις ή σε θέματα που αφορούν το σπίτι και την οικογένεια. Στα αισθηματικά σου, αν είσαι ελεύθερο πουλί, το θες το φλερτ στη ζωή σου περισσότερο από ποτέ. Πρόσεξε μόνο μην καταλήξεις να αγοράζεις ό,τι σου πουλάνε. Αν δεν είσαι ελεύθερο πουλί, μείνε σταθερός στα λόγια και στις υποσχέσεις σου, αφιέρωσε χρόνο στο ταίρι σου και σίγουρα θα περάσετε ευχάριστες στιγμές.



## Αιγόκερως

21 Δεκεμβρίου - 19 Ιανουαρίου

Αιγοκεράκι μου, με στραμμένο το βλέμμα στα οικονομικά σε βρίσκει αυτή η εβδομάδα. Μπορείς να βρεις ωφέλιμους τρόπους να αυξήσεις τα έσοδά σου. Βέβαια, πριν κλείσεις κάποιο deal, ψάξ' το καλά, δεν θέλουν όλοι το καλό σου. Στα ερωτικά, αν ανήκεις στους αδέσμευτους, αυξάνεται η λίμπιντό σου κι αυτό προσελκύει κόσμο και κοσμάκη. Πρόσεξε μόνο μην πέσεις στην παγίδα της εξιδανίκευσης. Αν έχεις κάποιο απωθημένο ή κρυφό έρωτα, κράτα το για σένα καλύτερα. Οι δεσμευμένοι, δείτε τι δίνετε και τι παίρνετε πίσω, αλλά αποφύγετε τις υπερβολικές απαιτήσεις και κάντε πράγματα που θα σας φέρουν κοντά με το ταίρι σας - If you know, you know!



## Υδροχόος

20 Ιανουαρίου - 17 Φεβρουαρίου

Καλή εβδομάδα, Υδροχόε! Αφήνεις τα επαγγελματικά στην άκρη και πέφτεις με τα μούτρα στις διαπροσωπικές σου σχέσεις. Λίγο τα φιλαράκια που σε έηρηξαν επειδή χάθηκες, λίγο τα γκομενάκια που απαιτούν παραπάνω προσοχή, άνθρωπος είσαι και λύγισες. Επειδή οι άλλοι δεν χαρίζουν κάστανα όμως, θα ακούσεις περισσότερη γκρίνια απ' ό,τι περίμενες. Στα ερωτικά, αν ανήκεις στους ελεύθερους, γνωρίζεις ανθρώπους, μπαίνεις σε νέους κύκλους, οπότε όλο και κάτι θα προκύψει. Βέβαια, όχι κάτι το ουσιαστικό, αλλά από το τίποτα... Αν ανήκεις στους δεσμευμένους, μπορείς να περάσεις quality time με το έτερον ήμισυ και να τονώσεις τη σχέση σας.



## Ιχθύες

18 Φεβρουαρίου - 19 Μαρτίου

Καλή εβδομάδα, Ιχθύ μου! Ήρθε η ώρα του λογαριασμού. Πρέπει να βάλεις τη ζωή σου σε τάξη. Δες τι πρέπει να κρατήσεις και τι πρέπει να σουτάρεις. Κράτα μόνο ό,τι σε γεμίζει και σε ανανεώνει και άσε στην άκρη ό,τι σε κουράζει (ή έστω άλλαξέ το). Δεν αποκλείεται να γραφτείς στο γυμναστήριο ή να ξεκινήσεις κάποιο νέο κόμπι. Στα αισθηματικά, αν δεν έχεις μόνιμη σχέση, δεν προβλέπεται να αποκτήσεις αυτή την εβδομάδα, καθώς οι γνωριμίες που θα κάνεις θα είναι λίγο τζούφιας. Αν βρίσκεσαι ήδη σε σχέση, μπορείς να βρεις τρόπους για καλύτερη επικοινωνία, ώστε να αποφύγετε ανούσια καβγαδάκια. Εκτός κι αν αυτά σας φτιάχνουν· εκεί κάντε ό,τι θέλετε.





Master Franchisor in Greece: CALIN S.A. Tel: 210.68.40.005  
E-mail: info@calingroup.gr - website: calin.gr

# CALZEDONIA

CALZEDONIA.COM





# This is Audi

Το νέο Audi Q6 e-tron. Με αυτονομία έως 634 km και υψηλή ταχύτητα φόρτισης - από 10% έως 80% σε μόλις 21 λεπτά.



# Q6 e-tron

Audi Vorsprung durch Technik