

# Ελληνικό Μουσείο Αυτοκινήτου

## ΤΙΜΗ

ΕΝΗΛΙΚΕΣ	ΠΑΙΔΙΑ ΚΑΤΩ ΤΩΝ 12 ΕΤΩΝ/ΦΟΙΤΗΤΙΚΟ/ΑΝΩ ΤΩΝ 65 ΕΤΩΝ
8.00 €	5.00 €

## ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΑΣ

Δευτέρα έως Παρασκευή	Σάββατο/Κυριακή
Εύκολα Κατόπιν Συνεννόησης	12:00 - 21:00/ 11:00 - 18:00

## ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ

Γ' Σεπτεμβρίου, Ιουλιανού 33 - 35 & Πατησίων, 104 33, Αθήνα
---

## ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Τηλ.: +30 210 8816187 / 210 7279900	e-mail : <a href="mailto:marketing@charagionis.com">marketing@charagionis.com</a>
-------------------------------------	---

## ΣΧΕΤΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

### ΔΗΜΙΟΥΡΓΩΝΤΑΣ ΕΝΑ ΜΟΥΣΕΙΟ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ

Τα αυτοκίνητα κυριαρχούσαν στα ενδιαφέροντά μου από τότε που θυμάμαι τον εαυτό μου. Εκείνα του πατέρα μου, έδωσαν διέξοδο στις πρώτες οδηγικές μου ανησυχίες, όχι πάντα με την έγκρισή του. Το 1977 με την γέννηση του πρώτου μου παιδιού αποφάσισα ότι ολοκληρώθηκε ο πρώτος κύκλος συμμετοχής μου σε αγώνες, οπότε στράφηκα στη συλλογή παλαιών αυτοκινήτων.

Κύριο κριτήριο για την επιλογή ήταν η πραγματοποίηση παιδικών μου ονείρων. Πράγματι, Maserati Mistral, Rolls Royce Wraith, δύο Jaguar τύπου E δύο Lancia Appia Zagato, δύο Austin Healey 3.000 και τρία Dino εκ των οποίων το ένα Ferrari, από τα πρώτα αυτοκίνητα της συλλογής, συμπεριλαμβάνονταν σε εκείνα που με είχαν αφήσει άφωνο, όταν τα είχα πρωτοδεί, κάποια μόνο σε φωτογραφίες.

Με τον αριθμό να αυξάνεται σταδιακά και με δυσκολία λόγω της «φτωχής» τότε Ελληνικής αγοράς, έφτασα στην αρχή της δεκαετίας του '90 στα 25 αυτοκίνητα και ήδη με βασάνιζε το ερώτημα μήπως το παρακάνω. Πίστευα ότι ήδη ήταν πολλά για να «κάνω το κέφι μου», ενώ με τον ελάχιστο ελεύθερο χρόνο μου, κινδύνευα να γίνω σκλάβος της συλλογής, αντί να την απολαμβάνω. Από το δίλημμα με έβγαλε η

πρόταση για αγορά μιας ολόκληρης συλλογής, που αριθμούσε 20 αυτοκίνητα.

*Τότε ακριβώς συνελήφθη η ιδέα της δημιουργίας ενός Μουσείου Αυτοκινήτου για τρεις κυρίως λόγους:*

Ο πρώτος έχει σχέση με την ανάγκη επαναπροσδιορισμού των στόχων των Ελληνικών επιχειρήσεων με βάση τις εξαγωγές και τη σχεδόν μοναδική διέξοδο για μία οικονομία κυρίως υπηρεσιών, όπως η Ελληνική, που είναι ο τουρισμός. Πιστεύω ότι το «θεματικό πολιτιστικό» real estate σε συνδυασμό με εμπόριο και αναψυχή, μπορεί να εξελιχθεί σε ενεργό κύτταρο δράσης τόσο για τον τουρισμό όσο για το εμπορικό real estate.

Ο δεύτερος αφορά την εμπειρία από διεθνή συνέδρια και κυρίως μεταπτυχιακές σπουδές, όπου έχω διαπιστώσει ότι υπάρχει μεν σεβασμός στην ιστορία της χώρας, η εντύπωση όμως για τη σύγχρονη Ελλάδα δεν αντικατοπτρίζει τις ικανότητες και την ποιότητα του λαού. Θεωρώ λοιπόν ότι ο καθένας μας έχει υποχρέωση στο μέτρο των δυνατοτήτων του, να κάνει κάποιο μικρότερο ή μεγαλύτερο βήμα για τη βελτίωση της εικόνας της σύγχρονης Ελλάδας.

Ο τρίτος αφορά μια καθαρά κοινωνική άποψη. Πιστεύω ότι για την δημιουργία πλούτου, κάτω από υγιείς συνθήκες, απαιτείται βαθιά γνώση και επιμόρφωση, λαμπρές ιδέες, σκληρή εργασία, πρόσβαση σε κεφάλαια και διάθεση για ανάληψη επιχειρηματικού κινδύνου. Εάν τώρα ο καλύτερος επιχειρηματίας του κόσμου, βρεθεί ναυαγός σε ένα ερημονήσι, το μόνο που θα πετύχει περισσότερο, σε σχέση με έναν αδαή τεμπέλη, θα είναι κάπως καλύτεροι όροι διαβίωσης. Συνεπώς, για τη δημιουργία πλούτου απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ύπαρξη της κοινωνίας. Θεωρώ λοιπόν ότι οι επιχειρηματίες χρωστούν στην κοινωνία, κάτι περισσότερο από όσα πληρώνουν για φόρους.

Μετά τον πρώτο ενθουσιασμό από την σύλληψη της «ιδέας» ήρθε η τεχνοκρατική προσέγγιση, η οποία κατέδειξε ότι η πλειοψηφία των Μουσείων αυτοκινήτου, είναι ζημιογόνος, με μικρές εξαιρέσεις, κυρίως τα εταιρικά μεγάλων αυτοκινητοβιομηχανιών, κατά κανόνα Γερμανικών. Διαπίστωσα επίσης την απουσία μουσείων αυτοκινήτου από τα κεντρικά σημεία μεγάλων πόλεων, κυρίως εξ' αιτίας της υψηλής αξίας της γης, γεγονός όμως που τους στερεί σταδιακά επισκεψιμότητα.

Θεώρησα ότι η εξειδίκευση στο Real Estate θα με βοηθούσε στον εντοπισμό του κατάλληλου χώρου στο κέντρο της Αθήνας, πλαισιωμένου με χρήσεις εμπορίου & αναψυχής, που θα έκανε το «όραμα» να φύγει από την σφαίρα της φαντασίας, να υλοποιηθεί και το κυριότερο να είναι μακροχρόνια βιώσιμο. Έπρεπε δηλαδή, να έχει τέτοιο μέγεθος ώστε να μπορεί να φιλοξενήσει μία κρίσιμη μάζα 50 τουλάχιστον οχημάτων, να βρίσκεται, σε περιοχή που προϋπάρχει εστία πολιτισμού, να εξυπηρετείται από συγκοινωνιακά μέσα σταθερής τροχιάς, να έχει τη δυνατότητα δημιουργίας πάρκινγκ και η γη να μην είναι ιδιαίτερα ακριβή.

Η πρώτη μου αίσθηση είναι ότι αναζητούσα κάτι σχεδόν ανέφικτο, αφού κάθε μεγάλο κεντρικό οικόπεδο της Αθήνας είναι δεσμευμένο από κάποια δημόσια αρχή. Έτσι επικεντρώθηκα στη συγκέντρωση πολλών μικρών γειτονικών οικοπέδων στην αρχή στην περιοχή της Πλάκας, ανάμεσα στους δύο πιο εμπορικούς της δρόμους, την Αδριανού και την Πανδρόσου. Καθυστερήσεις στην αδειοδότηση με οδήγησαν να

στραφώ στην περιοχή μεταξύ Εθνικού Αρχαιολογικού Μουσείου και του σταθμού Μετρό «Βικτώρια». Η διαδικασία συγκέντρωσης της γης που άρχισε το 1999 και διήρκεσε μία ολόκληρη δεκαετία, συμπληρώθηκε και με τμήματα κτιρίων, που αποκτήθηκαν ενώ η κατασκευή ήταν ήδη σε εξέλιξη.

Με συνολική δομημένη επιφάνεια σήμερα 30.000 τ.μ από τα οποία το 50% είναι parking και χώροι υποστήριξης, οι κυρίως χώροι του μουσείου, που ξεπερνούν τα 5.000 τ.μ, εκτός από εκθεσιακό χώρο για 111 οχήματα, περιλαμβάνουν ένα σύγχρονο αμφιθέατρο με εκθεσιακό χώρο στο φουαγιέ, προσομοιωτές και ειδική αίθουσα για εκπαίδευση παιδιών σε θέματα οδικής ασφάλειας αλλά και νέων σε αγωνιστική οδήγηση, χώρο εκδηλώσεων, café και πωλητήριο. Σημειώνεται εδώ ότι 72 εκθέματα της ιστορίας των οχημάτων μέσα από την ιστορία των τροχών έχουν καταναμηθεί στη σπειροειδή ράμπα από το ισόγειο μέχρι τον 4<sup>ο</sup> όροφο και είναι προσβάσιμα χωρίς εισιτήριο.

Με τη συλλογή να πλησιάζει σήμερα τα 300 αυτοκίνητα, δίνεται η δυνατότητα συνεχούς ανανέωσης, όχι μόνο με θεματικές εκθέσεις, αλλά και με την αντικατάσταση του συνόλου των εκθεμάτων, όπως προγραμματίζεται ήδη να γίνει, με τα αγωνιστικά αυτοκίνητα. Η ανανέωση αυτή θα γίνει γνωστή από τα Μέσα Κοινωνικής Δικτύωσης, τον τύπο & τον ιστότοπο στο άμεσο μέλλον.

Σχετικά με την προσωπική μου απασχόληση όπου η εργασία απορροφά 80 ώρες τουλάχιστον την εβδομάδα, είχα να λύσω μια περίπλοκη εξίσωση, να ελαχιστοποιήσω δηλαδή οποιαδήποτε «μη παραγωγική» δραστηριότητα ώστε να χωρέσει στο 24ωρο τόσο η εργασία μου, όσο η χρονοβόρα ενασχόληση με την προετοιμασία του μουσείου. Οφείλω να ομολογήσω στο σημείο αυτό, ότι εκτιμώ πραγματικά κυρίως την γυναίκα μου, Γιάννα, αλλά και τα παιδιά μου για την ανοχή που έδειξαν στο λιγιστό χρόνο που τους αφιέρωνα όλα αυτά τα χρόνια. Χωρίς την υποστήριξη της Γιάννας που έφυγε πρόωρα από τη ζωή μόλις τρεις μήνες μετά το άνοιγμα του Μουσείου και δεν διεκδίκησε ούτε στο ελάχιστο κάτι από το χρόνο, τους χώρους και τις επενδύσεις για τη συλλογή, το όραμα δεν θα μπορούσε να γίνει ποτέ πραγματικότητα.

Από την άλλη πλευρά, ένα μουσείο αυτοκινήτου είναι κάτι εντελώς διαφορετικό από μια απλή συλλογή και απαιτεί ευρύτατη αναζήτηση παλαιών αρχείων, ιστορικών στοιχείων, σπάνιων αλλά και σύγχρονων βιβλίων και αναζήτηση σέ όλη την υφήλιο ή ανακατασκευή ανταλλακτικών για την αποκατάσταση της λειτουργίας και της αυθεντικότητας των αυτοκινήτων. Ευχαριστώ λοιπόν τους συνεργάτες μου, υπό τον Ανδρέα Βρεττό, που με βοήθησαν στο σύνθετο αυτό έργο, ιδιαίτερα την τελευταία δεκαετία πριν από το άνοιγμα.

Τριαντατέσσερα χρόνια μετά την αρχή δημιουργίας της συλλογής, έχοντας φτάσει στο πρώτο και μεγαλύτερο σταθμό της, δηλαδή στο άνοιγμα του Μουσείου, αγνάντευα το περιεχόμενό του από τον ψηλότερο όροφο του, αμέσως μετά την 'απόλυση' της Γιάννας. Στο μυαλό μου ήρθε ξανά και ξανά η παμπάλαια ρήση «Ματαιότητα ματαιοτήτων, τα πάντα ματαιότης» και αναρωτιώμουν εάν άξιζε τόση προσπάθεια όλα αυτά τα χρόνια. Τα ενθουσιώδη σχόλια στον τύπο, στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, και στα ερωτηματολόγια των επισκεπτών, έδωσαν μία ηχηρή απάντηση στις σκέψεις μου αυτές και ήδη ετοιμάζεται με εντατικούς ρυθμούς η δεύτερη συλλογή που αφορά αποκλειστικά αγωνιστικά αυτοκίνητα και θα αντικαταστήσει όλα τα σημερινά εκθέματα σε δύο περίπου χρόνια.

*Θεόδωρος Ν. Χαραγκιώνης*  
*Ιδρυτής Ελληνικού Μουσείου Αυτοκινήτου*

**ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΥΛΙΚΟ**