

# Museo della tecnica dell'auto da corsa

Una vita dedicata alla progettazione di vetture da corsa e stradali ad alte prestazioni, un innovativo progetto, un nuovo obiettivo : la realizzazione di un museo che mostri le auto da corsa non più come vuoti simulacri, quadri da ammirare, ma condensato di tecnologia, di idee, di sacrifici, di progresso tecnico.



## **Giacomo Caliri**

*Laureato in ingegneria meccanica indirizzo automobilistico presso il Politecnico di Torino, ( premio A.T.A 1966.)*

*Nel 1967 Enzo Ferrari lo assume nel reparto corse come responsabile dell'aerodinamica, e dal 1970 al 1974 è responsabile di pista.*

*Nel 1976 lascia la Ferrari e fonda il Fly-Studio che collabora nella progettazione di F1 con Alfa Romeo, Fittipaldi, ATS, Minardi team, ecc.*

*Dal 1981 al 1988 è socio e direttore tecnico della Minardi*

*Dal 1989 al 1997 direttore tecnico della Maserati*

*Nel 1997 è "premio Taormina" alla carriera per le Arti e le Scienze.*

*Dal 1997 al 2002 presso la Ferrari lavora a progetti innovativi su vetture stradali con concetti derivati dalle vetture da corsa.*

*Dal 2003 è amministratore della Watch andrive srl*

*E-mail: [g.caliri@watchandrive.it](mailto:g.caliri@watchandrive.it)  
[museotecnica@watchandrive.it](mailto:museotecnica@watchandrive.it)*

**[www.watchandrive.it](http://www.watchandrive.it)**

L'automobile ha sempre rappresentato un oggetto di culto, in particolare l'auto da competizione ha da sempre esercitato ed esercita anche oggi un fascino tutto particolare.

Consultando il sito specifico ci si accorge dell'esistenza di una miriade di musei dedicati all'auto la cui mappa è estesa in tutto il mondo. Generalmente le auto da competizione sono inframezzate alle vetture stradali e rappresentano il "pezzo forte" delle esposizioni.

Una caratteristica risulta comune a tutti i musei ; le auto vengono generalmente mostrate complete e pur nella loro bellezza nascondono quanto di più importante esse hanno rappresentato: un laboratorio di idee, un progresso tecnico che rimane il più delle volte nascosto ai visitatori.

Dopo una vita spesa nel mondo delle corse, oggi porto avanti una idea che trova consenso ovunque forse perché ovvia, la creazione di un museo che mostri l'evoluzione della tecnica delle componenti dell'auto da competizione quali ad esempio il telaio, l'impianto frenante, il motopropulsore, le sospensioni, ecc.

Una esposizione tematica internazionale unica rappresentativa di un patrimonio culturale che altrimenti andrebbe perduto.

## **Caratteristiche del museo**

La caratteristica iniziale che lo rende unico sarà quella data dal fatto che per la prima volta non verrà mostrata l'auto da corsa completa ma componenti di essa e lo sviluppo tecnico che il componente stesso ha subito nel tempo.

L'esposizione sarà suddivisa in tre grandi aree Autotelaio/Carrozzeria, Motore/Cambio, Accessori, ogni area verrà ulteriormente suddivisa in settori relativi ai componenti.

L'esposizione dei componenti presenterà tre livelli di informazione, in un primo livello al visitatore verrà presentato fisicamente l'oggetto corredato di foto e filmati che ne illustreranno il funzionamento e la vettura in cui esso ha trovato applicazione.

Si potrà accedere ad un secondo livello mediante " Totem " ricevendo maggiori informazioni relative alle caratteristiche tecniche.

Un terzo livello sarà a disposizione di coloro che vorranno approfondire l'argomento con i dati tecnici e le motivazioni che hanno indotto il progettista alla scelta della soluzione.

Per alcuni componenti ( telai, carrozzerie, ecc.) ne verranno illustrate le tecniche di costruzione e la loro evoluzione.

La figura 1, ad esempio mostra la tecnica di costruzione della carrozzeria negli anni sessanta.

La meccanica veniva ricoperta da una rete formata da tondini di acciaio sagomati secondo il disegno del progettista, il manichino così ottenuto serviva per la formatura dei pannelli in alluminio che saldati insieme costituivano le parti della carrozzeria.

Sarà questo un dei punti essenziali, una basilare caratteristica che condiziona il successo dello intero progetto.

Come già detto il percorso espositivo sarà suddiviso in settori e precisamente:

**Telaio e relative tecniche di costruzione**

**Carrozzeria e tecniche di costruzione**

**Sospensione**

**Ruote e pneumatici**

**Impianto frenante**

**Motore e impianti connessi**

**Dispositivi elettronici**

**Cambi e trasmissioni**

**Varie ed accessori**



**Fig. 1 – maschera di assemblaggio carrozzeria Maserati “200S” ( carrozzeria Campana )**

Il terzo livello, in definitiva, evidenzia l'aspetto didattico che il museo offrirà a quei visitatori che vorranno approfondire tecnicamente la visita: scuole, università o semplici appassionati.

Risulta evidente che il museo non dovrà favorire nessun costruttore in particolare, in esso il visitatore dovrà apprendere la vera storia dello sviluppo tecnico subito dall'auto da competizione a prescindere da chi in quel periodo storico ne è stato protagonista.( Alfa Romeo, Ferrari, Lotus, Maserati, Mercedes, Porsche, ecc.)

Un ulteriore settore potrà essere dedicato a quelle soluzioni tecniche che sperimentate in corsa hanno trovato applicazione nelle vetture stradali. In merito occorre dire che una volta era usuale considerare la vettura da corsa come strumento per la ricerca e lo sviluppo.

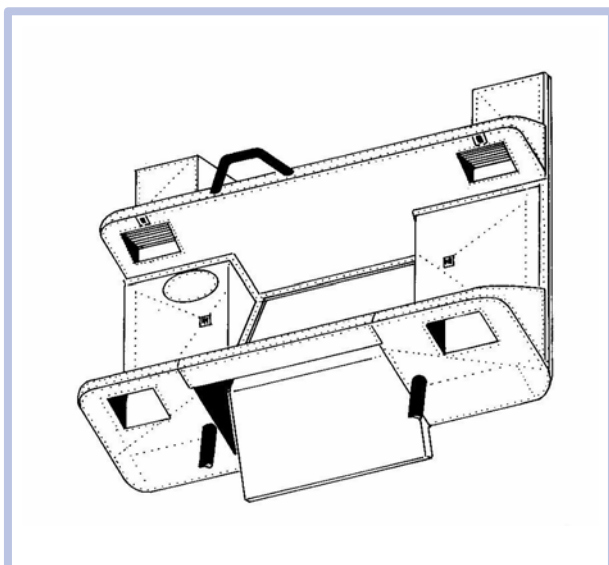
Oggi con l'uso di laboratori sempre più sofisticati e con il diffuso utilizzo del virtuale le competizioni hanno perso questa importante funzione ed il più delle volte lasciano spazio al puro spettacolo pilotato da regolamenti fortemente vincolanti.



**Fig. 2 Modelli Ferrari : F50 e 512 M**

La figura 2 è un classico esempio di esposizione in un tradizionale museo dell'auto, non vi è dubbio che il visitatore resterà ammirato davanti a quelle due vetture, ma mai potrà pensare che 25 anni di sviluppo tecnico separano la 512 M dalla F 50.

Mentre la 512 M è un classico esempio di telaio in pannelli di avional rivettati su una ossatura di tubi in acciaio con motore rigidamente collegato, ma semiportante, la F50 presenta un telaio in carbonio con motore interamente portante. ( Fig 3 e 4 )



**Fig. 3 Telaio Ferrari 512 M**



**Fig. 4 Telaio Ferrari F 50**

L'esempio appena citato credo rende bene l'idea della configurazione che il museo dovrà assumere e giustifica il vasto consenso che il progetto incontra non solo tra tecnici, ma tra appassionati di auto da corsa di tutte le generazioni.

A favore della iniziativa gioca un ruolo importante l'aspetto economico, questo particolare museo se paragonato ad uno tradizionale risulta più contenuto sia per quanto riguarda la reperibilità degli oggetti in esposizione sia sotto il profilo gestionale.

Trattasi di componenti non certo costosi come un'auto d'epoca e la cui manutenzione il più delle volte si limita ad una spolveratina.

## Stato di avanzamento progetto

Il progetto nato l'anno scorso, maturato con scambi di opinioni tra colleghi, ha preso reale consistenza all'inizio di questo anno con riunioni mirate in ambiente industriale, universitario, istituzionale, e che ha visto coinvolti giornalisti di settore entusiasti e disponibili a collaborare.

In particolare in febbraio presso il costruttore Dallara le cui vetture sono presenti con successo in tutto il mondo, si è svolta una importante riunione in cui sono state concordate alcune decisioni strategiche e precisamente:

Posizionamento del museo nell'area modenese in cui è viva la cultura dell'auto da corsa dovuta alla presenza di importanti costruttori ed artigiani protagonisti dello sviluppo tecnico.

Per contro il posizionamento nell'area modenese renderà più difficoltoso il coinvolgimento dei costruttori stranieri ed importanza strategica avrà la costituzione di un comitato di garanti che assicurino che gli oggetti esposti siano veramente significativi del reale percorso tecnico: la prima monoscocca con motore portante dovrà essere la Lotus di Chapman, il primo freno a disco della Jaguar, l'alettone della Chaparral, il motore boxer Ferrari e così via.

Il museo quindi pur mantenendo caratteristiche di esposizione internazionale si aggiungerà a tutte le iniziative recenti che hanno contribuito ad etichettare Modena come la "Città dei motori".

Tutti questi incontri mi hanno dato la convinzione di trovarmi all'incrocio di generazioni di progettisti

da cui ho appreso negli anni sessanta i segreti del mestiere e nello stesso tempo aver esercitato la stessa funzione con giovani che oggi esercitano la professione ad i più alti livelli.

Una importante funzione del museo sarà quella di fare capire al giovane progettista ed al visitatore il concetto che solo conoscendo il modo con cui si è arrivati a certe soluzioni si può progettare il futuro. Come già detto il museo sarà interattivo, il visitatore avrà la possibilità di accedere ad informazioni tecniche sui componenti esposti a cui oggi è possibile accedere solo su libri specializzati. Tutte queste informazioni esistenti a livello cartaceo verranno trasferite e informatizzate, per questo motivo risulta importante la disponibilità data da riviste di settore come Autosprint ad aprire i loro archivi ed all'università di ingegneria la disponibilità ad informatizzare tutto questo materiale che altrimenti andrebbe disperso.

Nel 1997 ho ricevuto il premio Taormina per le Arti e le Scienze che per un siciliano quale io sono ha un grande valore a conclusione di una carriera dedicata alle vetture da competizione presso costruttori italiani e stranieri.

Questo nuovo progetto mi ha rigettato nuovamente nel mondo delle vetture da corsa facendomi incontrare colleghi che non vedevo da tanti anni che sono entusiasti di collaborare per la buona riuscita della operazione.

Considero strategica l'opportunità offertami dall'ing. Pera di portare a conoscenza questo mio progetto attraverso la rivista ATA e spero di poter ricevere suggerimenti e consigli da chi ha amato come me la tecnica delle vetture da corsa.



**Premio Taormina Caliri tra Sergio Billè, Maria Grazia Cucinotta e Pasquale Pistorio**