

Memorie tecnologiche

L'ingegnere pensa a un museo della tecnica che raccolga i più significativi esempi di innovazione nelle competizioni

di Marco Magri - fotografie A. Giovanelli

■ **«Le auto da corsa non sono dei simulacri vuoti, dei quadri, da ammirare e basta. Sotto le carrozzerie c'è un sacco di tecnologia, di idee, di sacrifici, tutta la storia del progresso tecnico...».** Caliri si infervora: **«E se a conservare tutto questo patrimonio non ci pensa la mia generazione, gente che il progresso delle corse lo ha vissuto e lo ha fatto, chi racconterà ai giovani come si è passati dai vecchi freni a tamburo ai dischi in carbonio?».** Lui, Giacomo Caliri, classe 1940, è una di quelle persone. Gente speciale, in cui la passione per questo sport si sposa con il rigore scientifico e con il privilegio di aver trascorso, come si dice, "una vita nelle corse". Un pensionato molto attivo, la cui più recente iniziativa è quella di un museo del progresso tecnologico da corsa.

- Come le è venuta l'idea di un museo della tecnica da competizione?

«Qualche tempo fa sono stato chiamato a far parte di un comitato messo in piedi per sfruttare un'area concessa dal Comune per dare corpo all'idea di "Modena, città da corsa". Fra le tante idee c'era anche quella di un museo. Io pensai subito che quella di un museo di automobili, sia pure da competizione, così come lo si intende normalmente, era sbagliata. Ce ne sono già tanti, ogni Casa ha il suo. No, ci voleva qualcosa di diverso, che non esistesse: un museo dove raccogliere i più significativi esempi di come il progresso ha modificato, ha fatto evolvere le automobili da competizione. Un fatto di cultura tecnica, ma una cultura viva: quello che si trova solo nei libri o nelle foto da mostrare alla gente in originale: il primo telaio monoscocca di Chapman, il primo freno a disco della Jaguar, l'alettone della Chaparral, il motore boxer Ferrari, roba così».

- Quale ritiene sia la sede adatta per un museo del genere?

«L'area modenese, senza dubbio. Qui c'è la

cultura dell'auto, rimangono tante aziende artigiane, vi sono anche molti capannoni industriali dismessi... basterebbe la volontà da parte del Comune. Gli industriali locali e tante associazioni sono già entusiasti. L'ideale sarebbe la struttura della ex Bugatti, a Campogalliano. Anche il Comune di Formigine è attratto dall'idea. C'è un grande bacino di turisti da sfruttare, quello che gravita su Maranello, gente tutti i giorni, tanti stranieri... Sarebbero felici di visitare anche un museo della tecnica come lo penso io, magari con un biglietto unico. Ma ovviamente, anche un posto come Monza andrebbe bene. L'importante è che ci sia entusiasmo da parte delle istituzioni».

- E in Ferrari cosa dicono? Non è che sarebbero gelosi...

«E perché mai? Basterebbe spiegare bene agli uomini di Maranello gli intenti della faccenda, e ne sarebbero felici: è naturale che anche la Ferrari ha detto la sua nella storia delle competizioni, tante idee vincenti le hanno avute loro. Anzi, il museo sarebbe proprio in sinergia con le Case che abbiamo in zona, Ferrari, Lamborghini, Maserati. Ma senza dimenticare il grande apporto delle marche straniere».

- Torniamo al museo: come se lo immagina?

«Diviso in tre grandi aree: telai, motori e accessori. E, accanto ai vari pezzi meccanici, sistemi interattivi per accedere alla documentazione cartacea, alle foto e ai filmati che mostrano "quei" particolari in gara, in azione sulle auto più rappresentative della storia da corsa del secondo dopoguerra».

- Il lato finanziario è importante?

«Lo è sempre, ma in questo caso meno che in altri. Un museo di automobili è costoso, bisogna mantenere in efficienza i motori, preservare le gomme, stipulare assicurazioni adeguate al valore di veicoli spesso unici. Nel nostro caso si

Esperienze da salvaguardare

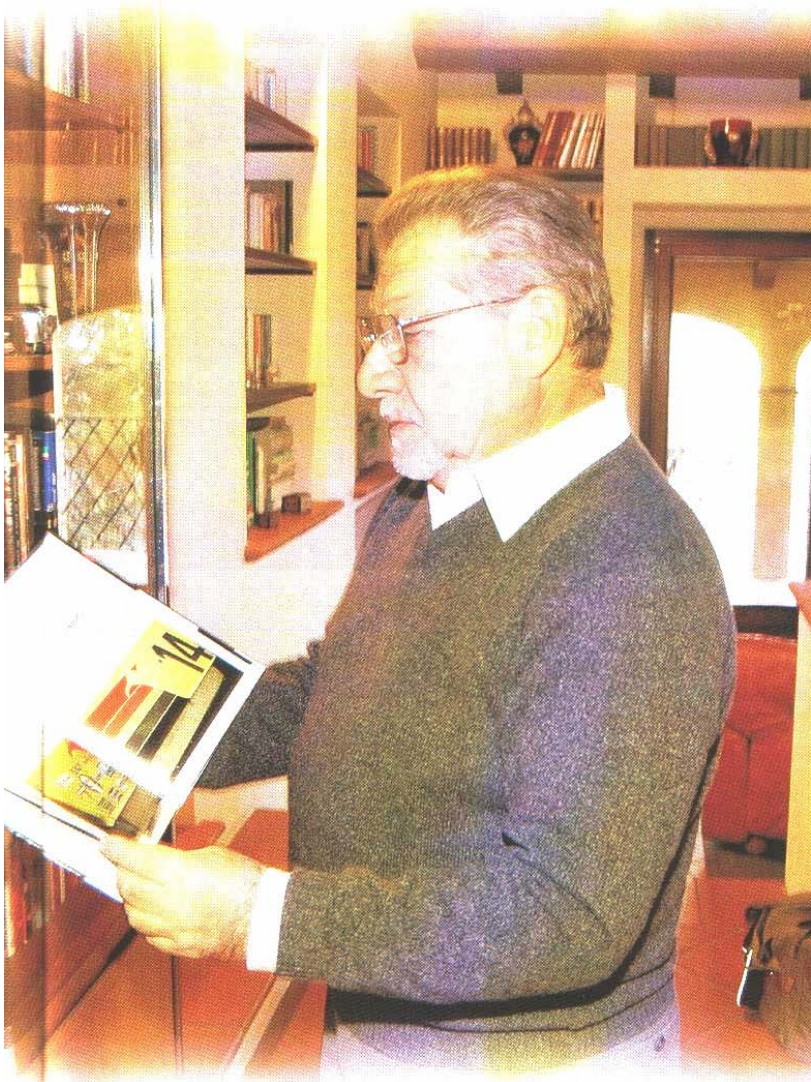
Caliri consulta un libro nella biblioteca della sua bella casa alle porte di Modena. L'idea del museo gli è venuta un paio di mesi fa

esporrebbero dei particolari, magari estremamente significativi ma pur sempre dei pezzi di ferro. E basterebbe spolverarli ogni tanto...».

- Quindi, l'iniziativa c'è, ed è valida. Cosa serve innanzitutto per realizzarla?

«Un comitato di garanti. Persone del nostro ambiente, progettisti, giornalisti, responsabili tecnici, un gruppo qualificato da poter "spendere" nei contatti con i potenziali fornitori del museo, che li rassicuri sulla qualità delle scelte e sulla loro uniformità. Bisogna esporre il meglio di ciascuno. E, mi creda, ogni costruttore, anche il più piccolo, ha un suo contributo da dare. La scelta è facile: sarà la storia delle corse a farla».

Possiamo già dire che a breve si riunirà un primo gruppo di esperti, destinati a diventare il nucleo del comitato. L'idea del museo del progresso da corsa è lanciata, ed è una buona idea: in bocca al lupo, James! ■



Chi è

Giacomo Caliri è nato a Catania 64 anni fa. Laureatosi in ingegneria al Politecnico di Torino nel '66, con una tesi in aerodinamica, è entrato subito alla Ferrari lavorando a vetture come la 312B e la 512M. Nel 1976, assieme all'ing. Luigi Marmiroli, ha fondato il Fly Studio offrendo consulenza a squadre come Fittipaldi, Matra, ATS, Autodelta. Diventa socio nel team Minardi, che lascia nell'89 per assumere il ruolo di direttore tecnico della Maserati. Nel 1998 torna a Maranello per dirigere il settore "innovazione". Dal 2002 è in pensione, ma non riesce a stare fermo. La sua ultima idea è "Watch and Drive", un simulatore di guida con vetture scala 1:5. Ti siedi in un abitacolo davanti a uno schermo e guidi un modello con motore a scoppio dotato di telecamera su una vera pista, dando il gas, frenando e girando il volante come su un'auto reale. Appassionante.



Sopra, Caliri mostra il funzionamento del suo brevetto "Watch and Drive". Sotto, un esempio classico di quello che sarebbe esposto al museo: un telaio a longheroni del dopoguerra confrontato con una moderna scocca in fibre di carbonio

CAR BODYWORK SHEET 3

