

Più vicini alla

meta

I nostri lettori ricorderanno un articolo dedicato al progetto dell'Ing. Giacomo Caliri (Auto Tecnica 12/2004) di realizzare un museo storico sulla tecnica delle auto da competizione.

Dopo due anni sono stati compiuti diversi passi e la sua realizzazione diventa sempre più concreta

Giovanni Lopes



Con un pizzico di orgoglio possiamo dire di essere stati i primi a parlare dell'ambizioso progetto di "James", all'anagrafe Giacomo Caliri, che due anni or sono in un'intervista ci parlò di un suo sogno di progettista vecchio stampo di auto da competizione. Cresciuto professionalmente nei box delle Ferrari di F1 dei tempi di Lauda e altri grandi campioni, l'Ing. Caliri, una volta in pensione, non ha dimenticato la sua passione per la tecnica delle vetture da corsa e si è messo all'opera per creare un museo unico nel suo genere.

Curiosi di sapere come stia procedendo questo lungo e difficile cammino, abbiamo quindi fatto tappa a Modena per incontrarlo. Ci accoglie attorniato dai suoi due fedeli pastori tedeschi e ci conduce

nel suo studio, dove notiamo che dal nostro ultimo incontro qualche cosa è cambiato.

Montagne di riviste e libri sparsi ovunque testimoniano l'intensa attività di ricerca che sta accompagnando il progetto della creazione del "Centro Espositivo della Tecnica dell'Auto da Competizione". Parte dei documenti arrivano direttamente dall'archivio che l'Ing. Caliri si è

costruito in anni di attività nel mondo delle competizioni motoristiche. Ci cade l'occhio su una copia di "Auto Italiana" del 1966, dove sono elencate con relative foto le auto che hanno vinto ad Indianapolis a partire dal 1911.

"James" ci fa quindi notare il contributo dell'amico Mario Andretti, che lo aiuta nelle ricerche sul mondo delle competizioni USA.



Sul sito internet www.expotecnica.it è possibile avere delle anticipazioni sul metodo espositivo di un museo che esce dalle logiche tradizionali.

Il museo Expotecnica sorgerà a Modena, terra celebre per la passione motoristica. Il progetto dell'edificio è attualmente in corso di revisione e darà vita ad un complesso innovativo anche per tecnica e materiali di costruzione.

Due anni fa si poteva parlare solo di un'idea, oggi siamo di fronte ad un vero e proprio progetto. Come stanno andando le cose?

Mi fa piacere fare il punto della situazione con Auto Tecnica: la prima rivista ad aver parlato del mio "sogno", che oggi, seppur tra mille difficoltà, sta diventando realtà. Due anni fa esisteva solamente l'idea di costituire un museo che, attraverso l'esposizione dei componenti significativi, raccontasse lo sviluppo subito dalla tecnica delle vetture da competizione. Una mostra differente dai soliti musei dell'auto ove le vetture vengono esposte alla stregua di un mobile

o di un manufatto di cui si vuole sottolineare l'aspetto estetico. Inizialmente ho coinvolto alcuni ex colleghi e amici giornalisti coetanei, che si sono mostrati contenti di fare un tuffo nel passato per aiutarmi in un'impresa così difficile ma entusiasmante. Ho cominciato a stilare con l'ingegner Enrico Benzing una lista di motori significativi dal dopo guerra ad oggi, e con l'ingegner Nicola Materazzi un elenco di innovazioni sui propulsori Indy, etc... La formazione di tali elenchi è alla base delle ricerche per il recupero dei pezzi, che verranno esposti a formare un panorama completo e reale dello sviluppo tecnico: una bella "gatta da pelare".



Expotecnica metterà in risalto l'evoluzione tecnologica dei vari componenti delle auto da competizione, inclusa l'aerodinamica. Un altro scopo è mostrare come diverse innovazioni introdotte nel mondo delle corse siano poi state travasate nelle vetture di serie.



Avete individuato una sede a Modena ed è stato coniato anche il logo del museo. Ci vuol raccontare com'è nato?

Giuseppe Allievi della Gazzetta dello Sport, da sempre esperto del settore, ha suggerito il nome "Expo-

tecnicca", che è stato adottato per il progetto e ne sintetizza lo spirito. Abbiamo quindi realizzato un logo, che è stato immediatamente depositato, e un sito internet che ne illustrasse le caratteristiche: www.expotecnica.it. Piano piano, con l'aumentare



Le immagini mostrano alcuni esempi di motori da competizione: una sezione del propulsore Alfa Romeo 158 (al centro della pagina), il Cosworth V8 DFV, l'otto cilindri protagonista in F1 fino all'avvento del turbo, e gli odierni F1 Renault, Toyota.

dei consensi certificati con i vari patrocini visibili nel sito, abbiamo formato due comitati: uno Tecnico, del quale coordino il materiale prodotto, e uno Tecnologico, guidato dall'ingegner Alfonso Galvani, riguardante l'evoluzione delle tecniche di costruzione.

Il sito mostra effettivamente gli spunti interessanti che differenziano questo museo da quelli già esistenti.

Sono coinvolti diversi patrocini di enti e aziende, che testimoniano l'interesse per questa idea. C'è una buona risposta anche dall'estero?

Avevo forti dubbi, non lo nascondo, sul fatto che un costruttore straniero acconsentisse ad esporre un proprio "pezzo storico" in un museo a Modena. Tuttavia, con mia stessa sorpresa, un'indagine informale mi ha dato la certezza che il problema non sussiste. Modena è riconosciuta per aver dato i natali ad un uomo che ha dedicato un'intera vita alle competizioni automobilistiche, un uomo che ha sempre dimostrato un enorme rispetto per la tecnica e i tecnici in generale: Enzo Ferrari.

Ampio consenso ha accompagnato l'idea che Expotecnica potesse nascere nella città emiliana e, come spero, esser dedicata a questa

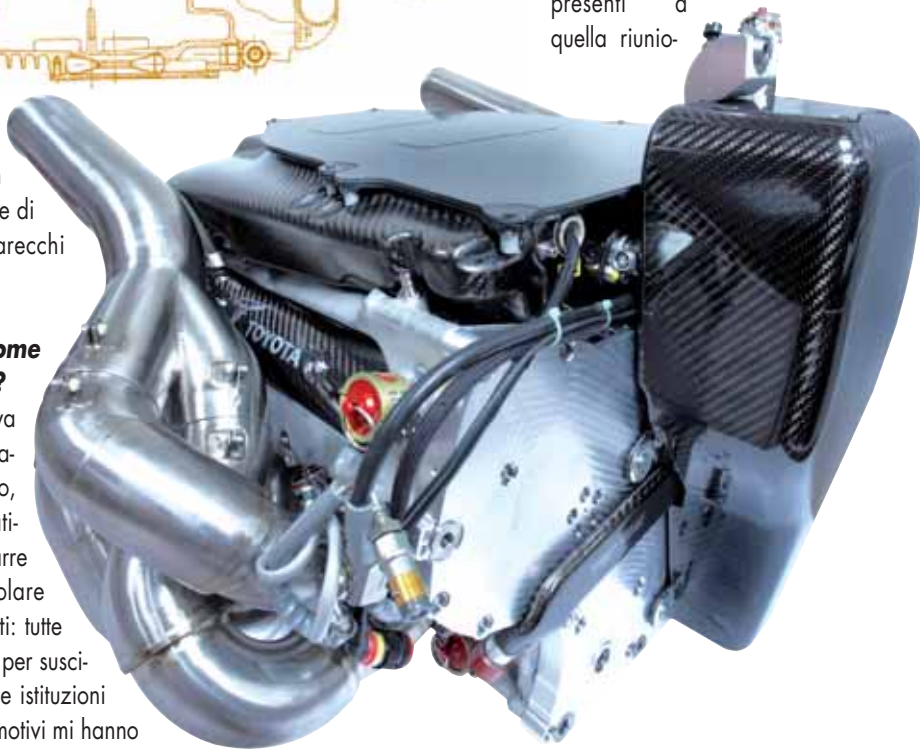


importante figura dell'automobilismo sportivo con cui ho avuto l'onore di lavorare per parecchi anni.

E le istituzioni come hanno risposto?

La strada appariva in discesa, un'iniziativa unica al mondo, fortemente innovativa, valida ad attrarre turismo in particolare dai Paesi emergenti: tutte condizioni ottimali per suscitare l'interesse delle istituzioni modenesi. Questi motivi mi hanno

permesso di radunare intorno ad un tavolo le istituzioni, oltre alle maggiori associazioni a cui ho esposto il progetto di massima e ho chiesto un piccolo contributo per poter eseguire un piano di fattibilità con il consenso di tutti i presenti. Devo dire che, dopo due anni, mi fanno ancora male le spalle per tutte le "pacche" di approvazione ricevute quel giorno. Dopo quattro mesi di duro lavoro ho consegnato il report di fattibilità ai vari componenti presenti a quella riunio-





Anche nel mondo delle corse si è partiti dai freni a tamburo. L'evoluzione ha portato, allo stato odierno, a dischi autoventilanti in materiali speciali, come la carbo-ceramica.

ne. Le due sole Associazioni che hanno confermato gli impegni presi sono stati la Confindustria e la CNA; tutti gli altri si sono defilati adducendo scuse come: "sono tempi difficili, ci hanno tolto anche le auto blu...". Non ultima l'associazione preposta alle iniziative per il turismo Emilia Romagna, che, a fronte di un mio chiarimento relativo a contributi stanziati dalla Comunità Europea per progetti riguardanti il turismo, mi ha risposto che il museo "non rientra nel piano di marketing operativo". Inoltre, dopo più di un anno siamo ancora in attesa di ricevere il logo "Motor Valley", il progetto che racchiude nell'ambito del territorio emiliano-romagnolo quei luoghi fortemente permeati dalla passione per la motoristica sportiva e da competizione.

A fronte di questi atteggiamenti, poiché da tecnico sono abituato ai fatti concreti e non agli inutili discorsi, abbiamo deciso, insieme ai miei nuovi soci, di costituire la Expotecnica srl per procedere solamente con investimenti privati.

L'evoluzione dei materiali per le auto da competizione è stata trasferita su alcune vetture stradali. Nella foto il telaio della Porsche Carrera GT, interamente realizzato in fibra di carbonio dall'italiana ATR Group.



Tra qualche inevitabile delusione, ci saranno state anche delle figure significative che l'hanno accompagnata nel corso di questo suo difficile cammino...

Ho avuto la fortuna di incontrare un uomo di marketing come Maurizio Valentini, che mi aiuta per tutte quelle attività necessarie in qualsiasi progetto che esulano dalla mentalità di un tecnico. Valentini ha una pluriennale esperienza di organizzatore di fiere ad indirizzo tecnologico come, ad esempio, Alumotive, Metef, etc.

Le difficoltà che ho incontrato non mi hanno certo scoraggiato; ricor-

do che mio padre i primi anni di Ferrari venne a trovarmi e lo presentai al Commendatore, che gli disse: "Vede, suo figlio, se si prefigge un obiettivo, è come una grossa petroliera che, se deve raggiungere un porto, non c'è mare in burrasca che possa farla deviare dal percorso prefissato".

Sul sito abbiamo potuto apprezzare alcuni aspetti del progetto, che mette, tra l'altro, in evidenza sia l'evoluzione delle vetture da competizione, sia le applicazioni travasate dal mondo delle corse a quello delle auto di serie.

Non intendo dilungarmi sulle caratteristiche del museo, che i lettori possono visionare su internet, ma mi voglio soffermare sulla cosiddetta "Metodologia Espositiva", per la quale stiamo lavorando con una grossa multinazionale del settore informatico.

Ad ogni visitatore verrà consegnato all'ingresso un lettore con inserito un DVD nella lingua richiesta, sia essa cinese, giapponese, etc... che lo renderà autonomo nella visita di centinaia di pezzi meccanici esposti. Giunto in prossimità di ogni compo-

nente, un segnale lo avvertirà di essere entrato in sintonia con esso. A questo punto volendo conoscerne la storia, il visitatore avrà tre pulsanti corrispondenti a tre livelli di conoscenza.

Il primo consisterà nella visione di un filmato, che mostrerà la vettura su cui il componente è apparso per la prima volta, ad esempio il primo freno a disco montato dalla Jaguar C-Type a Le Mans.

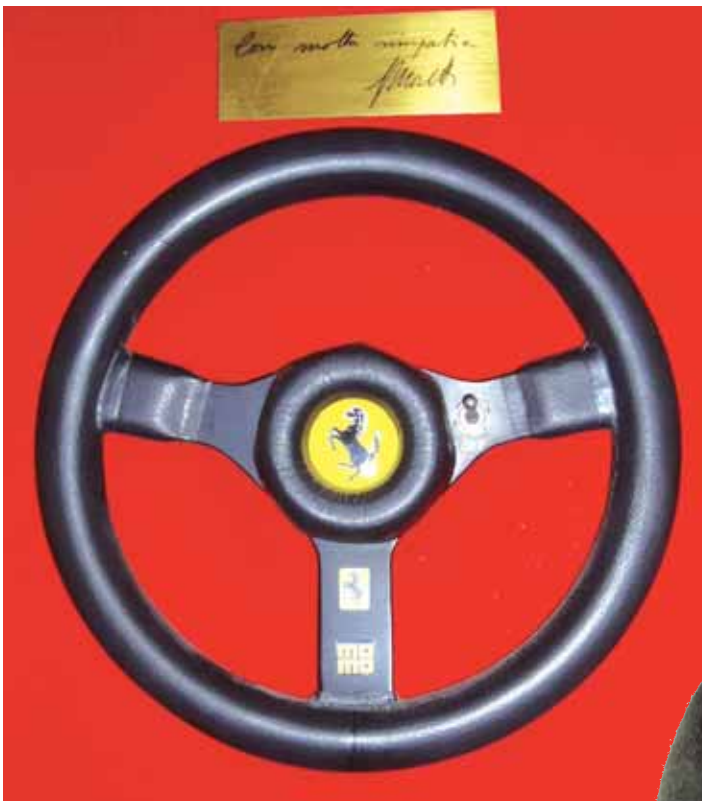
Al secondo pulsante sarà abbinata un'intervista con un progettista, possibilmente di quello stesso particolare, che spiegherà i motivi che l'hanno spinto a quell'innovazione tecnica, illustrandone le caratteristiche ad un livello comprensibile dai comuni visitatori. Il terzo pulsante sarà abbinato ad un livello tecnologico per addetti ai lavori, ai quali verranno fornite ulteriori informazioni, come, nel caso particolare prima menzionato, spazi di frenata, coefficiente di attrito in funzione della temperatura raggiunta, etc...

Sempre visitando il sito, abbiamo potuto vedere anche una bozza del progetto dell'edificio previsto per Expotecnica...

In realtà quel disegno risulta oggi superato da un nuovo progetto che sto elaborando con l'architetto Lorenzo Lipparini, basato su scelte decisamente innovative.

E' un po' quello che ho fatto nel mio intero percorso professionale: pensare e realizzare soluzioni per essere un passo avanti rispetto agli altri. A





Il volante di Niki Lauda del 1975 aveva un solo tasto per consentire lo spegnimento del motore. Nulla a confronto degli attuali, che arrivano ad oltre 20 tasti o selettori, come si vede dall'immagine di quello BMW.

1. Pit Lane Speed Limiter
2. Differential +
3. Engine Push
4. Gear Upshift
5. Traction Control +
6. Engine Push Setting Switch
7. Clutch
8. Traction Control
9. Team Info Inlap
10. Burn Out
11. Multifunctional Switch
12. Lambda
13. Diagnostic
14. Wing Angle Info Switch
15. Clutch
16. Differential Selective Switch
17. Team Radio
18. Traction Control -
19. Gear Downshift
20. Engine Break
21. Differential -
22. Neutral
23. Display Page Change



Tra le vetture di serie, la Ferrari F430 porta l'esempio più significativo di applicazione di soluzioni derivate dal mondo delle corse: un tasto per l'accensione del motore sul volante, e un "manettino" sulla destra che consente varie regolazioni del controllo di stabilità e trazione. Dietro le razze si trovano le due levette per la selezione delle marce.

All'interno della stessa scuderia, Ralph Schumacher e Jarno Trulli di Toyota hanno optato per scelte differenti, come si vede chiaramente dalle due immagini.



mio avviso, un comune progettista deve utilizzare tecniche attuali consolidate, ma se vuol essere innovativo deve rivolgersi alle tecniche del domani; chi sviluppa auto da competizione deve orientarsi sull'uso di tecniche, permettetemi l'espressione, del "dopodomani". Seguendo questo principio, l'immobile di Expotecnica sarà una novità assoluta, di cui in questo momento non mi è consentito fornire particolari, ma che sarà un degno "contenitore" di quanto verrà esposto al suo interno e utilizzerà tecniche di costruzione e materiali avveniristici nel campo dell'edilizia.

Quali saranno i prossimi passi?

Spero di concludere al più presto le trattative con alcune multinazionali che si sono mostrate entusiaste dell'intero progetto, sia nei riguardi del contenuto sia del contenitore. Auto Tecnica e i suoi lettori saranno certamente tra i primi a conoscerne i particolari, visto l'interesse dimostrato dalla vostra rivista sin da quando il progetto era solamente un sogno. ■