PATRIARCA & Co

Franco Carmignani

Nella prima Mille Miglia vinta da Marzotto nel 1950, si registra uno degli exploit più clamorosi dei “piccoli” costruttori. Ad aprire gli arrivi sul viale Rebuffone a Brescia non è come d’abitudine una delle vetture più potenti, partite tra le cinque e le sette del mattino, ma una rossa berlinetta della classe sport 750, ed è la prima volta che accade una cosa del genere. E’ la Patriarca numero 232 – corrispondente all’ora di partenza – di Sesto Leonardi e Agostino Prosperi, autori di una corsa perfetta, segnata da una media di complessiva di 105,789 km/h, con una punta massima di quasi 157 km/h sulla Firenze-Mare, che ha consentito di non essere risucchiato da Ferrari e Alfa Romeo. Alla fine, oltre a vincere la propria classe, la piccola Patriarca sarà 24ma assoluta su 213 arrivati.

Quello dei piccoli costruttori-preparatori, romani e non, è uno dei fenomeni più interessanti degli anni subito a ridosso della seconda guerra mondiale, protrattosi poi in vari modi fino agli anni sessanta.

La ripresa nel dopoguerra è difficile, l’Italia è in ginocchio, e scarseggia di tutto.

A riprendere velocemente è proprio il settore delle corse. Le macchine più importanti, parliamo di Alfa Romeo e Maserati, sono state nascoste e protette durante la guerra, e sono pronte per scendere di nuovo in pista. L’ ing. Giacosa durante la guerra ha lavorato a casa dell’industriale Piero Dusio, impostando le piccole Cisitalia, che per un paio d’anni saranno grandi protagoniste, prima di fare la fortuna di Abarth. Nascono anche altre due realtà di primo piano: Ferrari e Osca. Il costruttore modenese, che già aveva realizzato la sua prima vettura, la 815, sotto il marchio Auto Avio Costruzioni, è uscito bene dalla guerra, ed è ormai libero di usare il proprio nome. L’originale Ferrari 125 vincerà con Franco Cortese la sua prima gara qui a Roma a Caracalla nel 1947. Lo stesso accade con i fratelli Maserati. Scaduti i dieci anni imposti dal contratto di cessione della loro azienda all’industriale Omer Orsi, fondano a Bologna l’OSCA – Officine Specializzate Costruzioni Auto – che con Stanguellini sarà per anni un punto di riferimento per la clientela delle classi sport 1100-1500-2000 cc.

In questo quadro manca però l’automobilismo di massa. C’è infatti una base destinata a rendere massicci i numeri di partecipazione. Alla Mille Miglia, la corsa più amata dagli italiani, si passa dai 245 iscritti del 1947, quando un buon 20% è interessato solo al treno di gomme nuove e alla benzina, garantiti dall’iscrizione ai 375 iscritti del 1950.

La scelta delle vetture è quasi obbligata: Fiat 500 A e B, Fiat 1100, Lancia Aprilia. E' ciò che offre il mercato a prezzi accessibili, e qualcosa si trova anche nei campi ARAR.

Ed è anche un'opportunità di lavoro per tanti bravi meccanici, che hanno riaperto le loro officine dopo la guerra, in un momento in cui c'è scarsità di clientela normale.

E' il caso di Rodolfo Patriarca, che nell'anteguerra, dopo un periodo in aviazione come motorista, s'è fatto un nome presso una clientela prestigiosa, ma che ha dovuto ripatire da zero, ed è il caso dei fratelli Giannini, Attilio e Domenico, anche loro meccanici affermati, usciti bene dalla guerra, durante la quale si sono occupati di assistenza dei mezzi dell'Esercito. Tra l'altro con i Giannini collaborerà in varie fasi un altro personaggio noto, l'Ing. Carlo Gianini, con una sola "enne", già famoso per il progetto della Rondine, la moto della CNA, dalla quale deriverà la Gilera Quattro.

Patriarca entra nel mondo delle preparazioni, "sistemando" la 500 di un cliente, Paolo Zaccari, che poi gli presenta il Capo della Celere di Roma, il Capitano Giuseppe Musolino, che vuole qualcosa di più. Lo stesso accade ai Giannini con Maggiorello Maggiorelli.

La base di partenza per la sport 750, è sempre la Topolino di cui nel 1948 esce il modello B. Si tratta di intervenire in vari modi sul telaio, irrobustendolo e irrigidendolo a dovere, maggiorare i freni con l'adozione di quelli della 1100, e vestire il tutto con l'aiuto di un carrozziere o di semplici battilastra. Per il motore ci si rivolge proprio ai Giannini. L'azienda romana oltre a costruire delle proprie macchine e ad assisterne altre, come la Testa d'Oro di Baravelli, ha realizzato un piccolo gioiello. Si tratta del G1 750, derivato sempre la quattro cilindri Fiat 569 cc a corsa lunga (alesaggio e corsa 52 x 67 mm), portato a 738 cc (56 x 75 mm) con un rapporto di compressione 10:1, che monta un terzo supporto di banco, essenziale per consentire all'albero motore di sopportare gli sforzi originati dagli aumenti di potenza.

Il motore G1 è disponibile per i vari preparatori e costruttori. Il costo non è certamente basso, parliamo di circa 500.000 Lire, ma è l'unica alternativa ai motori Lancia Ardea o ai bicilindrici BMW di origine motociclistica.

E' un deciso passo avanti rispetto alle primissime realizzazioni puramente artigianali. Nasce un rete di forniture specializzate, che in qualche modo riprende quella che sarà il sistema inglese. Per la testa, che va sostituire l'obsoleto sistema a valvole laterali della 500 A, ci sono Siata e Marino (Brandoli), che differiscono di poco. Poi si affermeranno anche i telai Gil.co, dello specialista Gilberto Colombo, un mago di

tubi e tralicci, allievo del Prof. Mario Speluzzi, cui si rivolgeranno decine di piccoli costruttori, e lo stesso Enzo Ferrari.

E' il mix che ritroviamo nelle Patriarca, che nel 1950 vincono il Campionato Italiano. Il costruttore romano realizza addirittura due tipologie di vetture per lo specialista Sesto Leonardi. La spider, telaio a traliccio Gil.co, motore G1, con testa Marino, elaborato dallo stesso Rodolfo, è carrozzata da Mario Schiaretti di Parma, e la Berlinetta con telaio derivato dal costruttore romano dalla nuova 500 C e carrozzata da Mario Faina, da non confondersi con Farina.

Un secondo Campionato, Leonardi e Patriarca, che firma una nuova Berlinetta con carrozzeria Zagato e motore Giannini in alluminio, lo vincono nel 1953 con una Giaur preparata nell'officina romana e seguita sul campo dal giovane Bruno Patriarca.

L'epoca dei piccoli costruttori delle sport 750 tramonta con la crisi della categoria, strozzata dai costi crescenti. Alcuni di loro trovano sfogo nella Formula Junior, che nasce dall'idea di Giovanni Lurani per una monoposto basata su componenti di serie Fiat. Qui ritroviamo Gino De Sanctis e il figlio Lucio che ha seguito studi di ingegneria meccanica, che varano la prima vettura da corsa italiana a motore posteriore (slide 18), dei tempi moderni, e diventeranno poi il massimo riferimento nazionale per le future F3 e F850 nella seconda metà degli anni sessanta.

Anche Patriarca, ora affiancato dai figli Bruno e Franco, è protagonista di una proposta simile, la Baby Junior, che nasce sulla base della Fiat Nuova 500, con il motore collocato posteriore centrale su un telaio a traliccio tubolare, e una carrozzeria opera di Morelli, lo stesso che lavora per la OSCA.

Si pensa anche a una sorta di minicircus con le monoposto in affitto, ma l'organo sportivo non dà il benestare.

L'ultimo exploit Patriarca è dunque legato alla ARS-U1 una piccola GT costruita ad hoc per l'Ing. Giulio Pasquale Coluzzi, con un sofisticato telaio, che monta tra l'altro uno dei primissimi impianti di freni a disco, con servofreno Bendix, in Italia.

In seguito Bruno Patriarca, che si è messo in proprio, anticiperà i concetti delle mini-car con la "Venturina", così chiamata in omaggio a Franco Venturi, che tenterà di riprendere a livello industriale a fine anni novanta, dopo tante esperienze come preparatore.

E come motorista e preparatore è tuttora famoso il fratello Franco, che con le BMW ha vinto una lunga serie di Campionati Italiani Turismo.

Diverso lo sviluppo seguito da Giannini, che diverrà costruttore, con uno schema simile a quello dell'Abarth, ovvero con uno speciale rapporto diretto con Fiat, commercializzando anche dei Kit per le sue bicilindriche e la stessa 128, grandi protagoniste in pista.

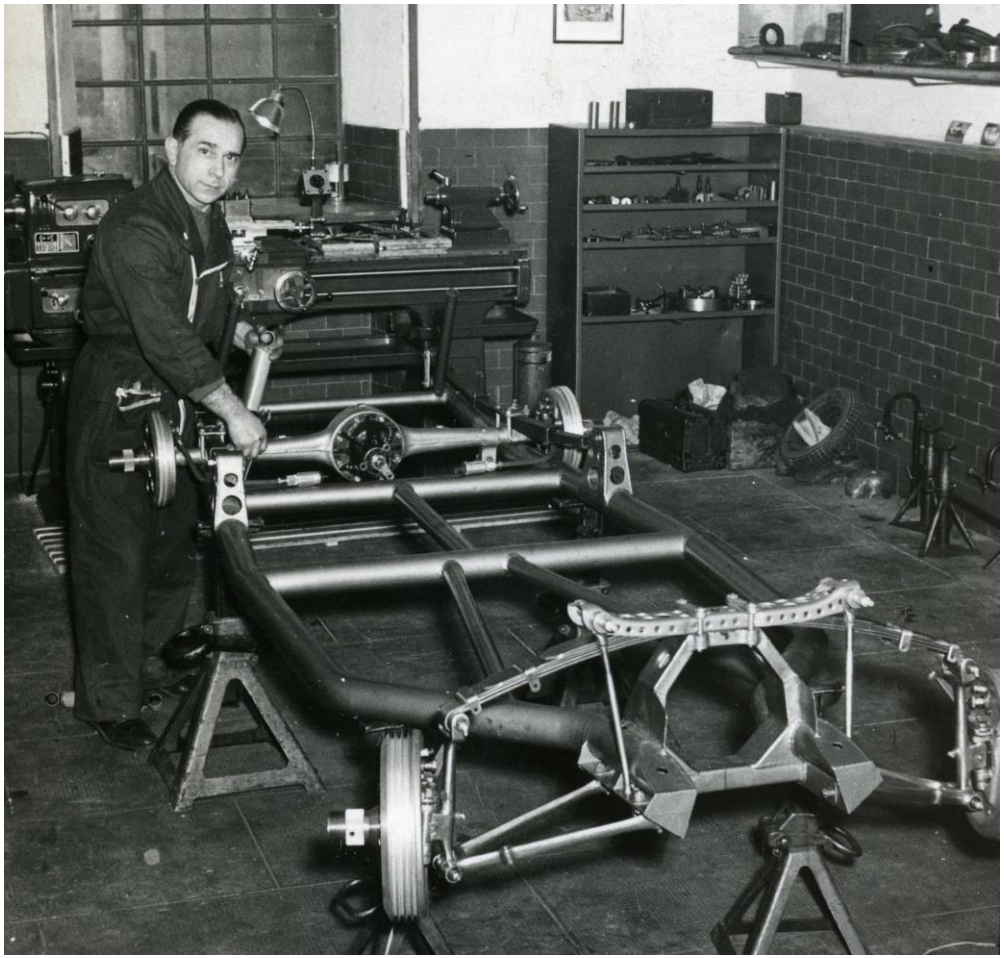
Gino De Sanctis, Sesto Leonardi, Rodolfo Patriarca, Attilio e Domenico Giannini, Baravelli

Raffaello Matteucci, 1949

Ultimi test prima della Mille Miglia per la berlinetta realizzata da Rodolfo Patriarca

Patriarca 750 Sport. Rodolfo e Bruno Patriarca, due collaboratori, al volante il campione d'Italia 1950, Sesto Leonardi

Telaio tubolare Patriarca con elementi Gilco



Franco Patriarca