

IL COSTRUTTORE

A questo punto Francesco, che si teneva informato costantemente con pile di riviste di motociclismo, automobilismo e di tecnica meccanica, percepisce anche lui queste spinte tecnologiche ed emozionali, egli sa di poter competere a livello tecnico ed agonistico e decide di tirare fuori il suo vecchio sogno dal cassetto: questa volta è quella buona, costruirà la sua macchina.

Per quanto riguarda i piccoli costruttori di quel periodo, si può notare che è soprattutto nelle classi inferiori della categoria Sport che si registra un prepotente affacciarsi alla ribalta di nuove vetture, tutte originali con innovazioni tecnologiche, la maggior parte riconducibile all'estro di tecnici che non avevano una grande disponibilità di risorse finanziarie e quindi le loro scelte, necessariamente condizionate da criteri di economia, erano indirizzate verso le classi 750 cc. e 1100 cc. le due classi maggiormente abordabili dal punto di vista economico.

La gran parte delle piccole sport (750 cc.) viene realizzata puntando sui gruppi meccanici della Fiat 500 A, la Topolino, che ormai molto diffusa e ampiamente disponi-

bile dopo i bombardamenti, rendeva meno oneroso l'allestimento delle piccole biposto sportive, almeno nell'utilizzo degli chassis ovverosia dei telai. Ma il vero limite delle 750 derivate dalla vecchia Topolino era costituito dal motore, data la costruzione concettualmente utilitaria del quattro cilindri originale, caratterizzata da una distribuzione con valvole laterali sui cilindri, da un sistema di raffreddamento senza pompa ed infine, altro handicap notevole, un albero motore a due soli supporti.

Se si voleva, quindi, far diventare una tranquilla macchina da passeggio un piccolo mostro rombante ed aggressivo, occorreva un lavoro di elaborazione particolarmente intenso, con una serie di certosine e geniali modifiche tendenti a raggiungere le maggiori e migliori prestazioni possibili, per alcuni versi realizzabili solo da attrezzature industriali.

Tutto questo Francesco lo sapeva bene e quindi, dovendo necessariamente orientare la sua scelta sulla costruzione di una vettura sport di 750 cc. era evidente che il motore lui da solo, con i materiali a disposizione e con le sue modeste attrezzature,

non avrebbe mai potuto realizzarlo.

E allora? Dopo essere rimasto in bilico, per un certo periodo di tempo, tra il lasciar perdere e questa volta definitivamente, o continuare a perseguire il suo intento, dopo avere vagliato altre soluzioni alternative come l'utilizzo di un motore BMW R75, un bicilindrico boxer delle moto militari usate dai tedeschi nell'ultimo conflitto, che si trovava in esemplari numerosi e a buon mercato presso i demolitori, legge su di una rivista specializzata che nel Nord d'Italia c'è una piccola industria, la SIATA, che si è specializzata nella elaborazione dei motori della Topolino, per poterli utilizzare nelle competizioni sportive automobilistiche; è una strada che appare percorribile, anzi sembra l'unica, ad ogni modo si vedrà, intanto bisogna cominciare a costruire la macchina.

L'entusiasmo, la passione e la assoluta determinazione nel volere, finalmente, realizzare il suo vecchio sogno, sono tali che gli fanno dimenticare i problemi pratici cui deve, necessariamente, andare in contro: quelli di ordine tecnico che sono tanti e non certo semplici, ma, soprattutto quello principale che è costituito dalla mancanza di adeguati mezzi finanziari.

L'ambiente in cui si muove ed opera, purtroppo, è quello che è, siamo nel 1947 la guerra è finita da poco, manca tutto, Trapani è una piccola e borghese cittadina di provincia, con una situazione economica anch'essa provata dalla guerra, dove soltanto i ricchi, che dispongono di beni al sole, stanno bene finanziariamente e così, abbarbicati al loro denaro, vivono in uno splendido isolamento disinteressandosi di tutto, o quasi.

L'idea che un concittadino voleva da sempre ed ora stava costruendo, da solo, una macchina da corsa che gli avrebbe permesso di confrontarsi con i più agguerriti e talentu-

osi costruttori e piloti dell'epoca, era stata accolta in modo disomogeneo dall'ambiente sociale circostante.

C'erano gli amici, gli appassionati, gli sportivi veri che erano entusiasti ed affascinati da questa iniziativa, da una parte ed in verità erano molti, dall'altra, l'ambiente sportivo ufficiale che pure era sostenuto, soltanto rappresentativamente, da diversi facoltosi della nobiltà trapanese, era piuttosto tiepido e distaccato, stava alla finestra a guardare come del resto le autorità sportive della città.

Poi c'erano i rappresentanti tipici della proverbiale apatia etnica della zona, retaggio purtroppo atavico della dominazione araba in Sicilia, che sapevano solo criticare, ai quali non stava bene mai niente e, con una sorta di scetticismo autolesionistico, scoraggiavano questa iniziativa lodevole, mostrando di non saper vedere al di là del proprio naso.

Non esistevano gli sponsor, allora, anzi forse il termine non era ancora stato inventato, tuttavia, in alcune altre regioni d'Italia, anche allora si notava un maggiore entusiasmo ed una maggiore partecipazione alle nuove iniziative, anche con sostegni finanziari, tecnici, di parteners, ma purtroppo questo passava il convento e Francesco, pur in difficoltà economiche, non demorde ed anzi estremamente motivato, si concentra esclusivamente sul suo progetto al quale dedica il tempo e le risorse che può, non tralasciando mai il suo lavoro di meccanico, unica fonte del suo reddito, per poter fare fronte alle esigenze della sua famiglia che ha sempre considerato un fattore preminente della sua vita: durante il giorno assiste la sua clientela, per fortuna molto numerosa ed affezionata, la sera e, spesso, la notte si dedica alla sua creatura che pian piano prende forma.