

## *LA MACCHINA DA CORSA*

**F**rancesco si reca presso l'unico demolitore della città, un certo Candia, dal quale reperisce due chassis di Topolino A e tutto il materiale di recupero che ritiene gli possa servire, opportunamente modificato, per realizzare il suo progetto; si reca anche presso i due aeroporti militari, ormai in disuso ed abbandono della zona: Milo e Kinisia, dove, si sa, i tedeschi prima di lasciare Trapani hanno abbandonato molto materiale motoristico, di aerei, motociclette ed auto.

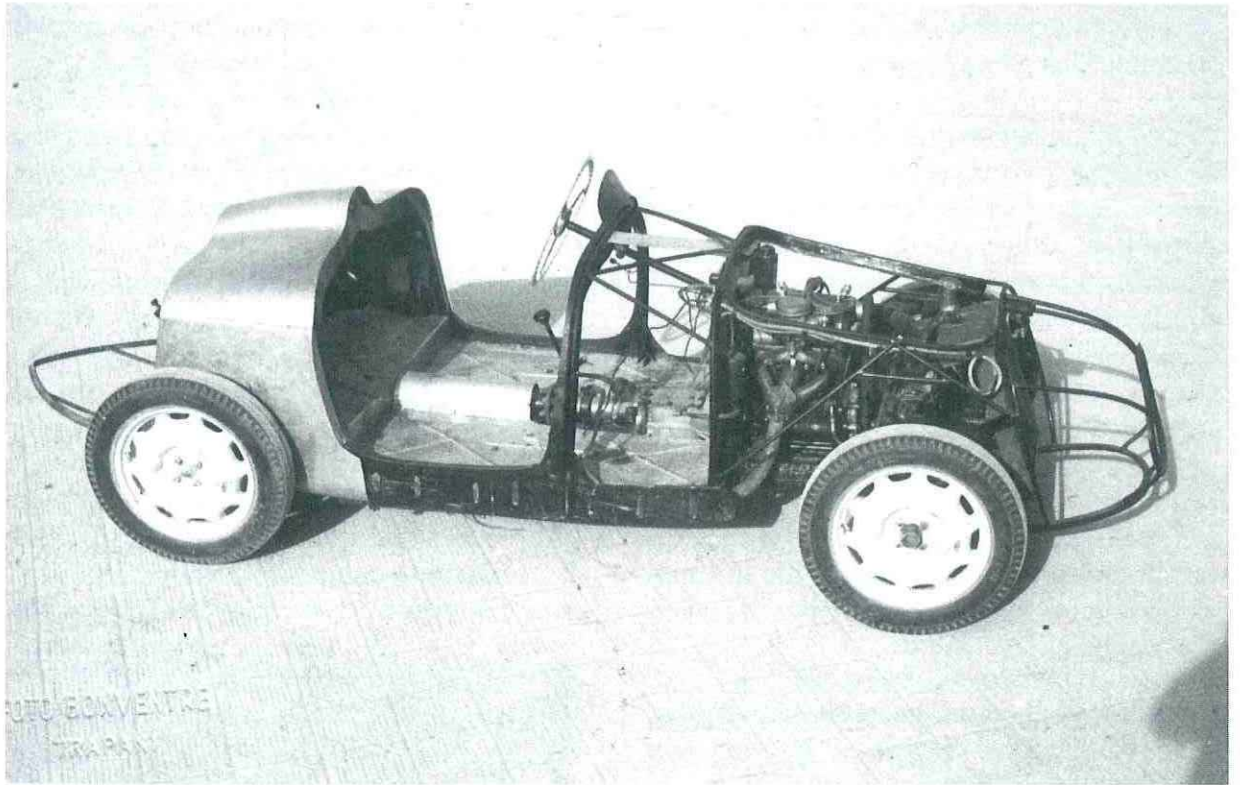
Anche lì trova molte cose utili ed interessanti che, così com'erano, sembravano non servire a nulla, ma all'occhio del tecnico già si configuravano nel pezzo di ricambio o nell'accessorio utile se non, addirittura, indispensabile.

Nasce la nuova macchina: i due chassis della Topolino A vengono tagliati e ricongiunti per formare un'unica struttura a traliccio, molto robusta che offre garanzie di resistenza e durata, anche se è molto pesante; l'assemblaggio viene effettuato secondo un nuovo schema di assetto progettualmente



prestabilito, adattato ad una macchina di nuova concezione, con un nuovo passo ed una nuova carreggiata.

Le sospensioni vengono interamente modificate e ristrutturare, secondo principi



*Una visione laterale della nuova macchina  
C'è un pezzo di carrozzeria ed è già delineata la nuova configurazione che tra breve assumerà*

di meccanica applicata, ambedue, sia l'anteriore che la posteriore, sono a ruote indipendenti, con una balestra centrale trasversale posta alla estremità superiore delle stesse sospensioni le quali si articolano con bracci triangolari oscillanti compensati da ammortizzatori idraulici prelevati dalla Fiat 1500 (Musetto).

Il principio meccanico della sospensione a quattro ruote indipendenti costituisce per quel tempo (siamo nel 1947) la prima realizzazione del genere, in assoluto, il collaudo e la felice concretizzazione di una geniale soluzione meccanica fin'ora mai sperimentata su telai automobilistici. L'impianto frenante anteriore si avvale di

due portaceppi e due tamburi anch'essi prelevati dalla Fiat 1100 per ottenere una frenata più potente ed efficace, i freni posteriori rimangono quelli della Topolino A.

Per quanto riguarda la sospensione posteriore, bisogna fare un discorso a parte in quanto, tecnicamente, abbiamo detto costituisce per quel tempo, siamo nel 1947, la prima originale sospensione meccanica a ruote indipendenti: si tratta di soluzioni tecniche avveniristiche estremamente valide e performanti, che allora, con le strade che c'erano piene di curve, hanno costituito un punto di forza, e di superiorità tecnica nei confronti delle altre 750 sport che gareggiavano in quell'epoca.



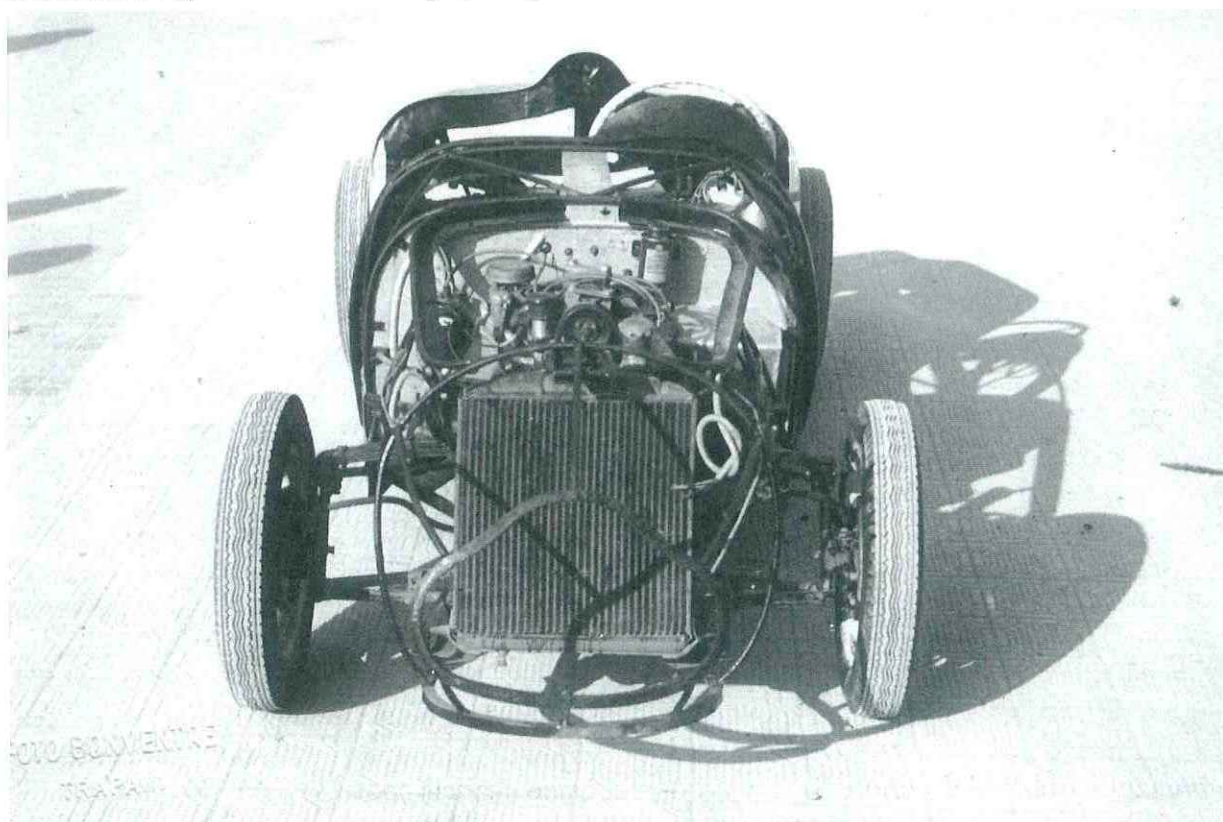
E qui, necessariamente, s'impone una considerazione purtroppo ormai postuma e per questo inutile dal punto di vista pratico, ma non da quello concettuale: se Francesco Sartarelli fosse stato, furbo, oltreché intelligente, avrebbe potuto brevettare l'invenzione, perché in effetti di questo si trattava, con relativi notevoli benefici economici che dall'operazione potevano discendere, ma purtroppo Francesco concepiva il suo lavoro anche se geniale, non diretto ad uno scopo di lucro, anche se lui in quel momento ne aveva bisogno, ma esclusivamente come passione vera ed amore autentico per lo sport.

Ma torniamo alla descrizione tecnica della

sospensione posteriore: questa consisteva di un albero di trasmissione della Topolino modificato nelle dimensioni con un gruppo differenziale sempre della stessa e si articolava, per quanto riguarda il molleggio, con una balestra trasversale ancorata sopra la scatola del differenziale, si avvaleva di bracci triangolari completamente modificati, alle estremità dei quali era fissato l'alloggiamento dei cuscinetti delle ruote, compensavano il molleggio i due soliti ammortizzatori della Fiat 1500 ed una barra stabilizzatrice.

Questo alloggiamento era stato realizzato esclusivamente al tornio, elaborando, per l'occasione, due grossi bulloni di

*Un'immagine frontale della nuova macchina  
Si evidenziano il grosso radiatore dell'acqua, le sospensioni anteriori ed il motore*



aereo che erano stati scavati fino a diventare dei contenitori dove venivano incastrati i cuscinetti conici delle ruote posteriori; ma la parte principale della novità tecnica era costituita dai due semiassi che collegavano il differenziale alle ruote: essi erano stati sostituiti da due giunti cardanici che oscillavano assieme alla sospensione, consentendo alle ruote di adattarsi alla conformazione della strada, ognuna per proprio conto, mantenendo un'ottima aderenza, soprattutto in curva e sul bagnato.

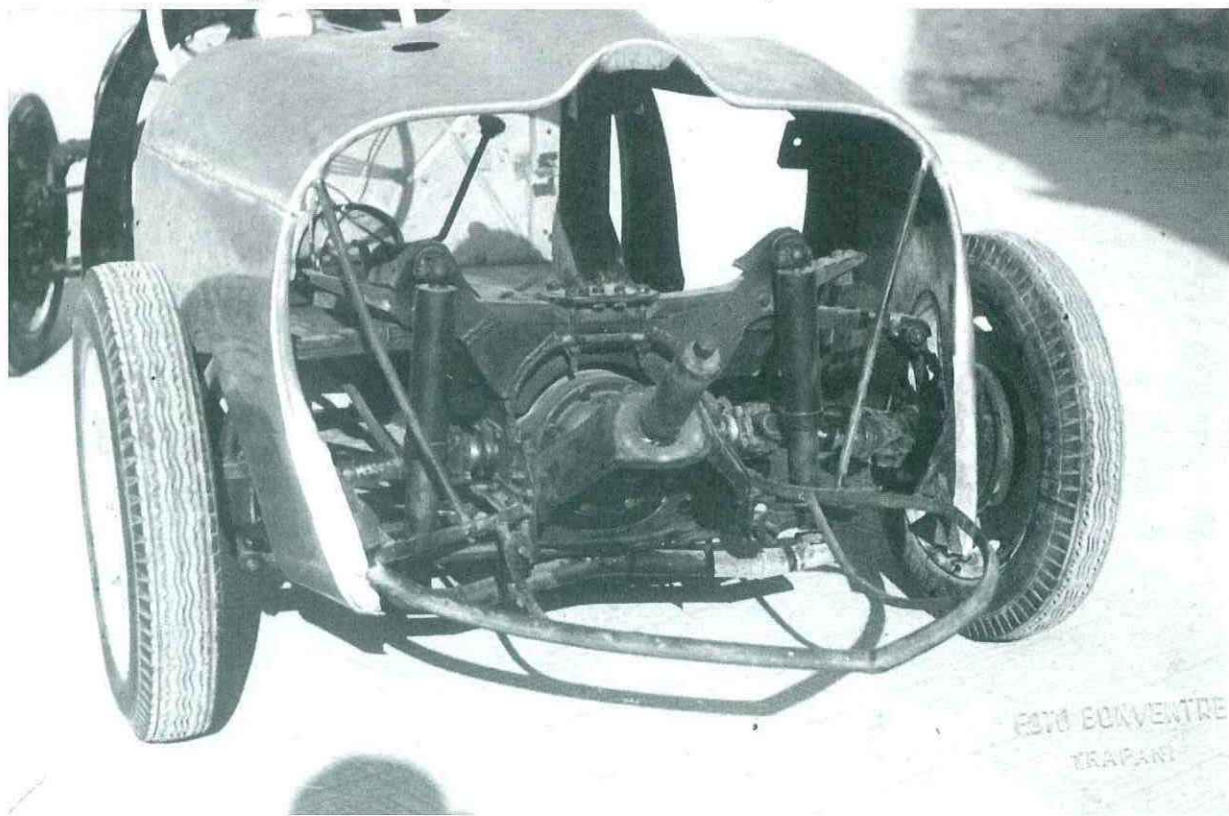
Tutto questo lavoro certosino e di grande abilità tecnica e artigianale è stato realizzato da Francesco Sartarelli interamente con le sue mani, nella sua officina meccanica, con il solo ausilio tecnico di un tornio e delle sue straordinarie doti di intelli-

genza pratica e di spirito creativo.

Nel corso della costruzione della macchina, si verifica un fatto nuovo: un amico di Francesco, sportivo ed appassionato di motorismo anche lui, Guido Marino si chiamava, si offre di collaborare alla realizzazione dell'opera, chiedendo in cambio di partecipare, in coppia o separatamente, alle gare che si sarebbero disputate con quella macchina, prima fra tutte quel Giro di Sicilia lungamente annunciato e ormai alle porte e di cui si è parlato in precedenza.

La collaborazione si sarebbe concretizzata nell'offerta di un motore (si trattava di un motore Fiat di Topolino A parzialmente elaborato dalla SIATA, parzialmente si intendeva il fatto che di elaborato c'erano soltanto la cilindrata che era stata elevata

*Un particolare della sospensione posteriore che mette in evidenza la geniale soluzione meccanica che sostituisce il tradizionale assale rigido con le due sospensioni oscillanti in modo indipendente*





*LA  
MACCHINA  
DA CORSA*



*1948  
La 1<sup>a</sup> macchina  
in coppia con  
Guido Marino  
a sinistra della  
foto*

grazie ad un alesaggio di 10/10 dei cilindri che tuttavia non raggiungeva i necessari 750 cc. e una testata completamente modificata) che, grazie alle modifiche che aveva subito, poteva sì e no dare una resa vicino ai 40 HP.

Questo costituiva già un buon punto di partenza, ma non gli consentiva di competere alla pari con gli altri motori specificamente preparati in fabbrica che equipaggiavano le macchine che sarebbero venute a gareggiare in Sicilia dal continente, inoltre niente si sapeva sulla sua affidabilità sulle lunghe distanze.

L'altra offerta di collaborazione consisteva nel contribuire alle spese per la realizzazione della carrozzeria della quale si doveva dotare la nuova macchina; naturalmente le spese di esercizio del mezzo per

partecipare alle gare sarebbero state ripartite fra i due.

Francesco decide di accettare l'offerta, non avrebbe potuto fare diversamente, il tempo stringeva ed il lavoro procedeva lentamente, questa iniezione di fiducia e il poter contare, da subito, su di un motore con discrete capacità prestazionali era meglio che niente, per il momento poteva bastare.

Completata finalmente la struttura portante, la cosiddetta scocca, si pensa di alloggiarvi il motore che viene montato con accuratezza, Francesco esegue una modifica all'albero a cammes ed all'impianto di alimentazione riuscendo ad ottimizzare ulteriormente le prestazioni di quel piccolo motore. Viene realizzato un inedito colletto-



**LA  
MACCHINA  
DA CORSA**

re di scarico con un tubo per ogni cilindro, tutti e quattro vengono poi convogliati nell'unico tubo di scarico dei gas di combustione. L'impianto elettrico viene realizzato, dal migliore elettrauto di allora Rosario Campanellini.

Tutto procede bene, le difficoltà tecniche di adattamento che via via si presentano, vengono superate brillantemente, ora bisogna dotare il piccolo bolide di una carrozzeria che, con le sue carenature, offra una capacità di penetrazione nell'aria, la migliore possibile, quello che ora viene chiamato dai tecnici il CX.

La costruzione della carrozzeria

viene affidata ad un giovane ex allievo dell'officina per lattoneria F.lli Ilardo di Trapani, Giuseppe Scimiotta, il quale, su disegno e progetto di Francesco Sartarelli, realizzerà la copertura carenata in lamiera di alluminio interamente modellata a mano. Il lavoro, nel suo complesso, risultò essere un magnifico esempio di collaborazione e maestria artigianale tra coloro che vi si impegnarono, oltre a risultare esteticamente molto gradevole ed attraente.

All'inizio del 1948 la macchina è finita, viene provata ripetutamente, collaudata ed omologata, potrà prendere parte alle gare automobilistiche nella categoria sport prototipi classe fino a 750 cc.: per la prima volta Francesco era riuscito a coronare il suo sogno, costruire una macchina da corsa e questo ha costituito un evento epocale nella sua vita sportiva.

La macchina si comportava bene, con alla guida Francesco, rispondeva con prontezza alle sollecitazioni, appariva veloce e scattante e soprattutto aveva una tenuta di strada favolosa. Un po' meno brillante era quando in macchina c'erano tutti e due i piloti, uno dei quali Guido Marino che era un gigante di mt. 1,90 di altezza e pesava oltre 130 Kg. ad ogni modo il regolamento del Giro di Sicilia non permetteva che si disputasse la corsa con un solo pilota e, comunque fosse, nessuno dei due avrebbe voluto rinunciare a quella gara per niente al mondo.

Si giunge così al 3 Aprile di quell'anno, Francesco e Guido prendono il via dell'Ottavo Giro Automobilistico di Sicilia, è al volante Guido Marino che poi, a metà gara, avrebbe dovuto cedere il volante a Francesco Sartarelli. Portano entrambi con se l'ansia e l'emozione del primo vero collaudo di quella macchina e le legittime aspettative di risultati che avrebbero dovuto ripagarli del grande impegno profuso.

*La prima macchina  
dopo la sua  
realizzazione  
sono visibili  
i due carrozzieri  
e l'elettrauto  
Rosario  
Campanellini  
che fece  
l'impianto elettrico*





**LA  
MACCHINA  
DA CORSA**

*Con Guido  
Marino  
e con il rag.  
Torrente  
concessionario  
Moto Guzzi  
a Trapani*



Purtroppo la gara finisce presto e male per Guido e per Francesco, erano appena giunti nei pressi di Alcamo, quando il motore eccessivamente sollecitato, subisce la fusione delle bronzine di banco e, successivamente c'è un inizio di grippaggio, è inutile continuare, non sarebbero andati molto lontano, fermano la macchina e aspettano di essere recuperati, finisce così, inopinatamente, la prima gara: un epilogo piuttosto amaro e sconsolato dopo tanti sacrifici.

Che cosa era successo, Guido Marino era un pilota abile e spregiudicato, aveva una guida avventurosa e incisiva ma, non essendo meccanico, non prestava l'orecchio ai segnali che spesso il motore mandava e che erano segnali di sofferenza e di cedimento.

Francesco lo aveva ripetutamente consigliato di non abusare delle marce basse, ma Guido era ormai scatenato, pensava di avere sotto una Ferrari o una Maserati piuttosto che una minuscola Topolino



*Palermo  
VIII Giro di  
Sicilia 1948  
prima della  
partenza*



**LA  
MACCHINA  
DA CORSA**

elaborata quanto si vuole, ma pur sempre una piccola macchina e così, per un eccesso di frenesia agonistica, la gara finì lì.

Rientrati in sede il motore viene smontato ed il guasto viene riparato, per fortuna il danno non era stato irreparabile, Francesco rimonta il motore e lo rimette a punto, in forma un'altra volta: in pratica la capacità di gareggiare della macchina viene ripristinata.

A primavera inoltrata del 1948 si disputa la gara in salita Palermo-Monte Pellegrino, una "classica", valevole per il



*Monte Pellegrino 1948  
Francesco Sartarelli al via*

Campionato Italiano della montagna che, cronologicamente, seguiva sempre il Giro di Sicilia.

Organizzata dall'Automobil Club di Palermo, poteva contare sulla partecipazione oltreché dei piloti siciliani impegnati nelle categorie Turismo di Serie e Sport, anche di alcuni nomi di spicco tra i piloti del continente.

Francesco prende parte alla gara, questa volta da solo e pur spingendo al massimo il mezzo, sa amministrare saggiamente il motore e si classifica IV un risultato positivo, tenuto conto delle macchine e dei piloti in gara.

Intanto fra lui e Guido sorgono i primi contrasti, i motivi del contendere sono diversi ed articolati, non era facile dividersi una macchina, comunque andassero le cose c'era sempre qualcuno dei due che aveva da lamentarsi.

Certo le capacità di guida di Francesco unite alla sua alta competenza di meccanica erano doti che non erano proprio sullo stesso piano di quelle di Guido, inoltre la notorietà acquisita da Francesco come costruttore nell'ambiente motoristico siciliano mettevano sovente Guido a disagio.

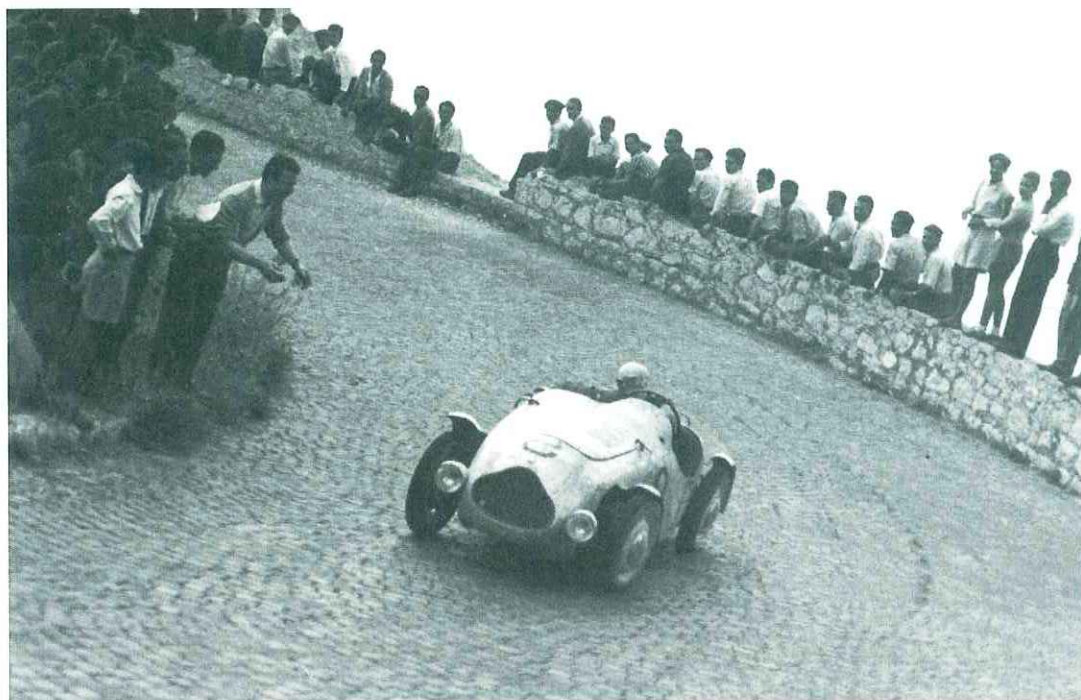
Questo era logicamente mal sopportato ed egli comincia allora a pretendere da quella bella avventura intrapresa più di quanto, in effetti, egli stesso avesse dato.

La diatriba sfociò infine in una rottura, che liquidò il sodalizio fra i due, ahimè, ormai ex amici, la macchina venne smontata e smembrata per procedere ad una sorta di divisione delle appartenenze, cercando di ottenere una reciproca soddisfazione.

A Francesco rimasero soltanto, almeno, i frutti del suo impegno di costruttore: il telaio con le sospensioni, cose che, in effetti, aveva realizzato da solo.



*LA  
MACCHINA  
DA CORSA*



*Monte  
Pellegrino  
1948*



*Monte  
Pellegrino  
1948*