

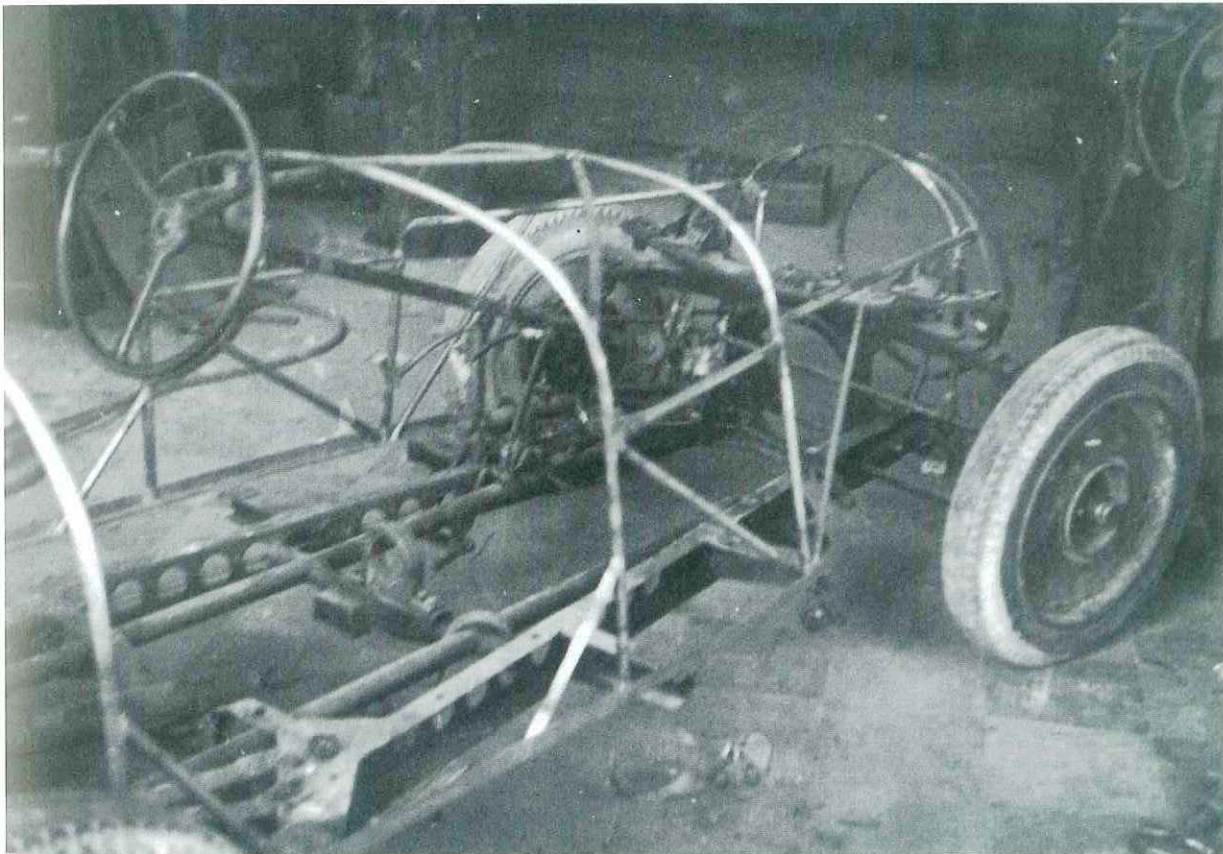
LA "SUA" MACCHINA DA CORSA

Ora bisognava ricominciare, s'imponeva, per una sorta di rivalse psicologica e di una vera e propria sfida con se stesso, la costruzione di una seconda macchina, possibilmente, questa volta, migliore della precedente.

Egli si ritrova ora con lo scheletro di una macchina, senza motore e senza carrozzeria, bisognava fare qualcosa e il tempo a disposizione era limitato per potere allestire una nuova vettura per il prossimo Giro di Sicilia. L'esigenza primaria è rappresentata

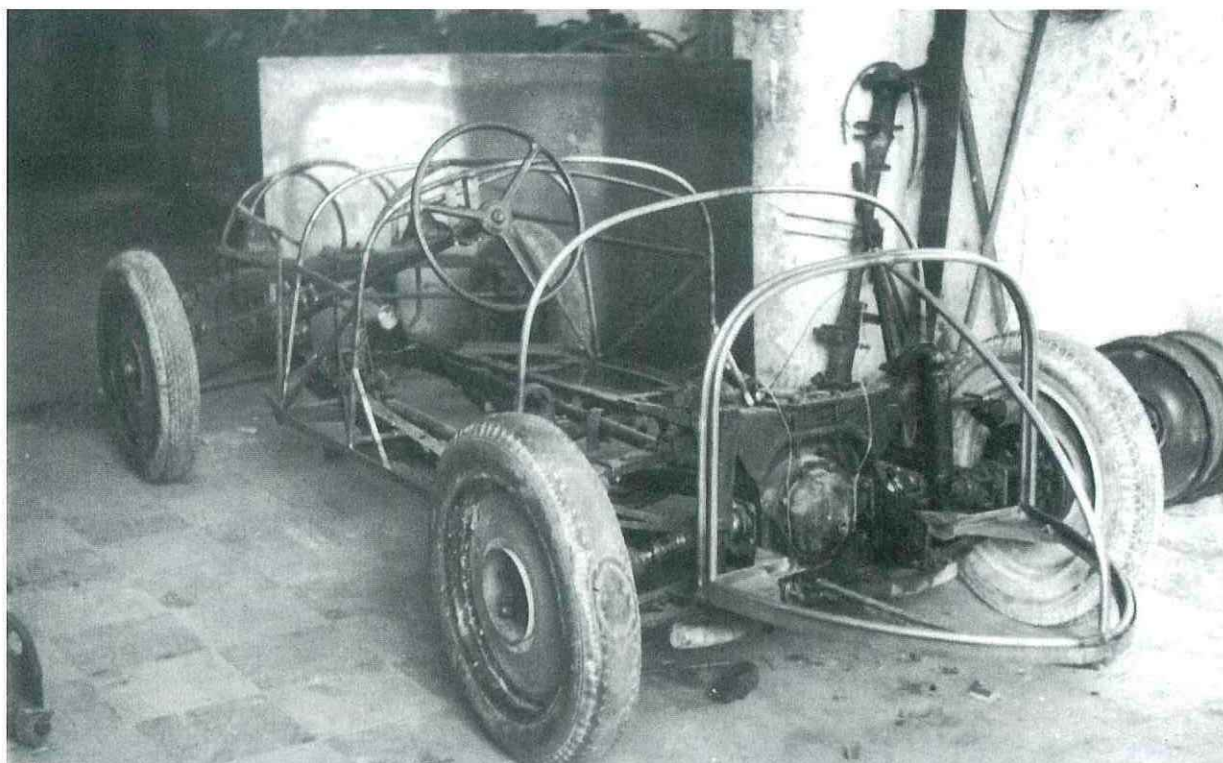
dal motore, è necessario reperire un motore competitivo, già preparato per affrontare le competizioni, che permetta di gareggiare alla pari con gli altri.

La soluzione è a portata di mano, bisogna solo poter disporre di una certa cifra, la SIATA si è ormai specializzata nelle trasformazioni ed elaborazioni complete del motore Fiat Topolino, che risulta alla fine un propulsore di 750 cc. sport con tutti i crismi della competitività e della affidabilità già sperimentate.



*Lo scheletro della
2ª macchina
è visibile il telaio
a traliccio e la
sospensione
anteriore*

**LA "SUA"
MACCHINA
DA CORSA**



Particolare che mette in mostra la sospensione posteriore a ruote indipendenti già descritta

Siamo quasi alla fine del 1948, Francesco decide di partire per il continente, andrà in SIATA, porta con se un vecchio motore di Topolino A e, ad operazione conclusa ritorna, finalmente, con un motore da corsa, smontato e imballato nelle casse; non è rimasto niente o quasi del vecchio motore se non il monoblocco, tutto è stato modificato: l'alesaggio viene portato a 738 cc. i pistoni maggiorati con la testa sagomata, le valvole ora sono alloggiato sulla testata e comandate, mediante aste a bilancieri, da un albero a cammes completamente modificato, l'albero a gomito poggia ora su tre supporti, le bielle e l'albero a gomito girano su cuscinetti a rulli alloggiati nelle bronzine.

Il nuovo propulsore fa 7000 giri alla minuto, eroga una potenza al banco di prova di oltre 50 HP e viene alimentato da una miscela ad alto potere detonante a base di

benzina avio, benzolo, etere e olio di ricino.

Il viaggio della speranza ha avuto esito positivo, ora, Francesco ha il suo nuovo motore da corsa da assemblare e mettere a punto secondo le sue aspirazioni, riuscirà a tirar fuori da questo motore, come solo lui sa fare, qualcosa in più di quello che la SIATA gli ha garantito.

Con grande entusiasmo e molte speranze inizia il completamento della seconda macchina, decide che avrà un nome, si chiamerà Adriana, il nome della sua terzogenita, intanto la famiglia di Francesco era cresciuta: era già in cantiere il quarto figlio.

I problemi affrontati in precedenza ci sono sempre ma, per fortuna, sono di meno e la capacità di affrontarli e risolverli è aumentata, lo sorreggono una volontà indomita ed uno spirito di sacrificio non comune, ora può contare sulla collaborazione di due giovani



Il giovane Paolo Giacalone al posto di guida della macchina della quale ha realizzato la carrozzeria

allievi che sono cresciuti alla sua "Scuola" di meccanica i loro nomi: Vito Guarrasi prima e successivamente Salvatore Cancelliere, i quali, alternandosi a turno anno dopo anno, prenderanno parte a tutti i giri di Sicilia che Francesco disputerà (ben sette in tutto) condividendo gioie, dispiaceri e pericoli.

Un'altra piacevole novità era costituita dall'aumento notevole della clientela dell'officina, ormai le macchine cominciavano ad aumentare di numero, l'Italia era in piena ripresa, e poi, la straordinaria popolarità che la costruzione della prima macchina e la disputa del Giro di Sicilia, gli avevano creato attorno era qualcosa di incredibile: la sua officina era diventata una meta ininterrotta di visitatori: curiosi ed amici, piccoli e grandi, intenditori, appassionati, profani, che si affacciavano per la prima volta nel mondo dello sport motoristico.



Francesco Sartarelli con Paolo Giacalone e i fratelli Ilardo a destra Mario Abate un amico



La nuova macchina è pronta viene ritratta di fronte l'officina che l'ha vista crescere è presente un folto gruppo di sportivi

Tutto questo, se da un lato consentiva a Francesco di guadagnare di più con il suo lavoro ed avere, quindi, meno problemi economici dall'altro, lo assorbiva completamente per tutta la giornata, costringendolo assieme ai suoi fedeli allievi a lavorare di notte per portare avanti la costruzione della macchina da corsa.

Anche questa volta, è una lotta contro il tempo, si avvicina la data del prossimo Giro di Sicilia, al quale Francesco non vuole assolutamente mancare e così sarà: la macchina viene completata, la nuova carrozzeria, diversa nella forma dalla precedente viene realizzata da un allievo dei fratelli Ilardo, il più bravo, Paolo Giacalone, è piccolino di statura ma ci sa fare e, su progett-

to e disegno di Francesco realizza la carrozzeria, questa volta in lastre di lamiera che vengono modellate a mano, e poi verniciate rosso fuoco.

La nuova macchina viene provata, collaudata ed omologata, è targata TP 5196 ed è finalmente pronta per le gare, tutta sua, l'ha realizzata infatti interamente con i propri mezzi finanziari e sempre e soltanto nella sua officina, è stata ancora modificata tecnicamente ed esteticamente ha un altro aspetto.

È incredibile e difficile da raccontare l'entusiasmo e la partecipazione della gente, quando la macchina scende in strada, le foto dell'epoca lo testimoniano e, quando il motore si avvia ed il suo rombo possente

arriva ai 7000 giri, l'attenzione di tutti è polarizzata, come in stato ipnotico, sul piccolo bolide rosso.

Il IX Giro, Automobilistico di Sicilia, che ormai era alle porte, si annunciava più avvincente e pieno di difficoltà del precedente: alle consuete difficoltà ambientali costituite dallo stato precario delle strade, si aggiungevano le difficoltà competitive, era aumentato infatti il numero dei concorrenti sia quantitativamente che qualitativamente.

Bisognava misurarsi, prendendo ad esempio la sola categoria sport 750 cc. con macchine e piloti sempre migliori; alla schiera dei piloti siciliani con cui doveva gareggiare Francesco si aggiungeva la compagine ben più agguerrita dei piloti d'oltre stretto.

Fra i siciliani è il caso di ricordare il messinese Piccolo, i palermitani fratelli Mucera, il Barone Donato e poi nelle categorie superiori: i palermitani Pucci e Bordonaro e Cola Musumeci di Acireale.

Fra i piloti d'oltre stretto nella categoria sport 750 cc. vanno citati il romano Leonardi, il teramano Taraschi, la napoletana Maria Teresa De Filippis tutti questi piloti scendevano in Sicilia con macchine molto competitive e ben progettate, quasi sempre beneficiarie di sinergie e scambi di informazioni tecnico-costruttive che riguardavano sia i telai che i motori utilizzati. Tutto prendeva le mosse da un ambiente socio-economico diverso da quello Siciliano, dove esistevano industrie piccole e grandi in numero sempre maggiore, con un numero di addetti ai lavori ben più grande, statisticamente, di quanti se ne potessero trovare nell'Isola.

Francesco sapeva che alcuni suoi diretti concorrenti già disponevano di telai tubolari in acciaio-molibdeno leggerissimi, che avvantaggiavano notevolmente le macchine che li adottavano in quanto facevano salire, di molto, a loro favore il rapporto peso potenza, che poi si traduceva in maggiore velocità.



*Francesco Sartarelli
ritratto a bordo della sua
macchina di fronte la sua
officina meccanica*

**LA "SUA"
MACCHINA
DA CORSA**



*Francesco Sartarelli alla guida della sua nuova macchina da corsa
a sinistra è visibile il figlio Vittorio, alle sue spalle una folla di amici, appassionati, curiosi*

Ma tant'è, questo passava il convento, egli doveva accontentarsi della sua macchina con telaio a traliccio, molto più pesante delle altre, doveva fare di necessità virtù, puntando sulla sua guida impeccabile

ma spericolata, sulle regolazioni e messa a punto del motore, spinto al massimo del suo rendimento ed infine, sulle sue sospensioni a quattro ruote indipendente che consentivano alla macchina una maggiore tenuta di strada.