

L'ULTIMA METAMORFOSI



1954 La macchina di Francesco Sartarelli ha un nuovo aspetto, la carrozzeria nuovamente disegnata è in lastre di alluminio e costituisce l'ennesimo tentativo di alleggerire il mezzo

Si è detto in precedenza come già all'inizio del '53 si era manifestata l'esigenza di rivedere e migliorare ove era possibile farlo, le prestazioni della macchina, che cominciava a mostrare i segni del tempo; si era accennato ad una modifica da effettuare sulla scatola del cambio; anche il

motore per ottimo che fosse ancora, appariva superato come concezione tecnica: già si parlava di motori Stanguellini e Giannini bialbero; la denominazione bialbero stava per motori con doppio albero a cammes in testa che assicuravano prestazioni di oltre 80 HP.

La macchina è strutturalmente vecchia e pesante e alcuni organi meccanici, sollecitati oltremodo, non reggono allo sforzo, soprattutto frizione, cambio e differenziale non reggono l'aumentata potenza del propulsore.

Si ritorna a parlare del rapporto peso potenza che, questa volta, invertito nei suoi fattori, determina più danni che vantaggi, considerata l'età e la condizione di efficienza del mezzo, in definitiva la soluzione appare come ineluttabile: si deve ancora alleggerire la macchina e dotare il cambio di rapporti più modulati, in grado di assorbire meglio la potenza scaricata dal motore.

Francesco disegna una nuova carrozzeria con caratteristiche estetiche diverse

rispetto alla precedente, in accordo con la nuova tendenza che si nota nelle nuove realizzazioni di carrozzerie per macchine sport: si tende ora a dare al mezzo una forma più piatta e sfuggente con le ruote coperte da una carenatura; questa soluzione farà aumentare il CX delle vetture.

Questa volta la carrozzeria torna ad essere modellata su lastra di alluminio, l'unico metallo che può garantire il peso minore, anche questa volta viene realizzata da Paolo Giacalone manodopera fornita dai fratelli Ilardo di Trapani.

Nel 1954 si completa quella che poi sarà l'ultima evoluzione tecnologica ed estetica della macchina che aveva visto la luce nel 1947 e che per otto lunghi anni, ha

Come si può notare anche la parte posteriore della macchina appare trasformata dalla carenatura dei parafanghi ora saldati al resto della carrozzeria



gareggiato e tentato di competere, a volte con successo con altre macchine del tempo meglio attrezzate ed equipaggiate.

Dell'aspetto estetico si è detto che ora è decisamente diverso dal precedente e più marcatamente aerodinamico, si è detto anche della vagheggiata modifica da effettuare al cambio che era stata rimandata per esigenze di tempo, ora si poteva e si doveva fare.

E così, Francesco, si rimette al lavoro, deve dotare il cambio della sua macchina di nuovi rapporti, più consoni e soprattutto più frazionati, per meglio assorbire e sfruttare la potenza del motore, che a volte metteva in crisi altri organi meccanici deputati alla trasmissione.

Compiendo ancora un'ennesima operazione di ingegneria meccanica riesce ad assemblare un altro piccolo cambio a quello preesistente, non si sa bene da quale mezzo abbia prelevato il nuovo reperto, tutto sta che la macchina, ora, può contare su ben otto rapporti, quattro ridotti e quattro moltiplicati.

Questa innovazione tecnica gli permette di utilizzare le otto marce per gestire al meglio il regime di rotazione del motore che trovava così una graduale escursione delle potenze a seconda delle esigenze del momento.

Altra innovazione tecnica è stata quella di dotare il mezzo meccanico di un serbatoio di olio supplementare, da usare al bisogno, iniettando direttamente l'olio dentro il motore con una pompa manuale inserita.

La necessità di disporre di un quantitativo maggiore di olio era dettata dal fatto che, avendo aumentato il potenziale del propulsore ed elevato il suo regime rotatorio, un motore che raggiungeva gli 8000 giri minuto, dovendo rendere sempre al massimo in una gara che era lunga circa 1100 Km e durava circa dodici ore (stiamo parlando ovviamente sempre del Giro di Sicilia) aveva necessariamente un consumo di olio maggiore che imponeva, ad un certo momento, pena la rottura del motore stesso, un reintegro del livello ottimale.