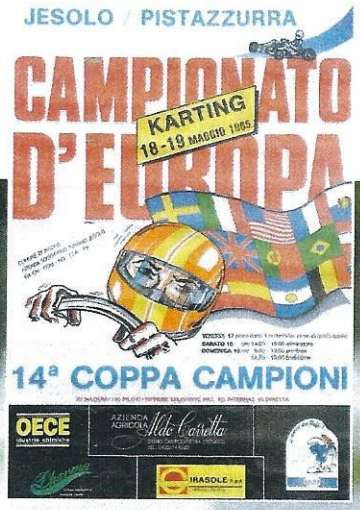
C'era una volta in Italia



SBANDATA
Harm Schuurman cerca di contrastare anche con il corpo la sbandata del suo Dart Kart, un telaio americano costruito negli Anni 60 equipaggiato con due motori McCulloch 101. Il pilota olandese vinse la Coppa dei Campioni nel 1981, alla guida di un Dino International. Sopra, la locandina dell'edizione 1985.

Sulla pista di Jesolo, costruita agli albori del Karting, si sono riuniti 50 anni della specialità. C'erano i nomi principali, uomini e mezzi, dello sport che ebbe la culla nel nostro Paese

DI RICCARDO PERRONE - FOTO MATTEO BOEM

LE CLASSI "STORICHE"

I kart storici sono stati suddivisi dalla CIK in cinque classi in base all'anno di produzione. Le classi da 1 a 4 comprendono tutti i mezzi prodotti tra il 1956 e il 1984, la Modern invece raggruppa quelli prodotti tra il 1985 e il 1991. Le classi da 1 a 4 a loro volta sono suddivise in due categorie: con cambio e senza cambio.

CLASSI CIK	
CIK 1 C.C.	DAL 1956 AL 1963
CIK 1 S.C.	
CIK 2 C.C.	DAL 1964 AL 1971
CIK 2 S.C.	
CIK 3 C.C.	DAL 1972 AL 1977
CIK 3 S.C.	
CIK 4 C.C.	DAL 1978 AL 1984
CIK 4 S.C.	
MODERN	DAL 1985 AL 1991

Cinquant'anni fa, nel 1962, nasceva la CIK, la Commissione Internazionale Karting fondata in seno alla Federazione Internazionale dell'Automobile. Con la nascita della CIK il karting diventava uno sport "di serie A", con norme e regolamenti internazionali, tanto che nel 1963 si disputava il primo Campionato Europeo e l'anno successivo veniva assegnato il primo titolo iridato.

Per celebrare il compleanno della CIK è stata organizzato un grande raduno di kart storici, che si è tenuto a Jesolo (VE) nelle giornate del 25, 26 e 27 maggio. Regista della manifestazione l'ASI, l'Automotoclub Storico Italiano, che guarda con sempre maggiore interesse al mondo del Karting.

Non è un caso se il cinquantenario della CIK è stato celebrato in Italia. Il nostro Paese infatti è considerato la "culla" del Karting, grazie ad aziende come la Birel, la CRG e la Tony che da anni dominano la scena internazionale. Inoltre, la Pista Azzurra di Jesolo, nata anch'essa nel 1962, fu teatro di sfide indimenticabili negli anni in cui veniva organizzata la Coppa del Campioni. La prima edizione della Coppa si disputò nel 1972 e negli anni di maggior splendore, fino al 1983 (poi è diventata una prova di Campionato Europeo), la gara di Jesolo rivestiva una grandissima importanza. Per le Case e i piloti vincere a Jesolo equivaleva a conquistare un campionato del mondo.

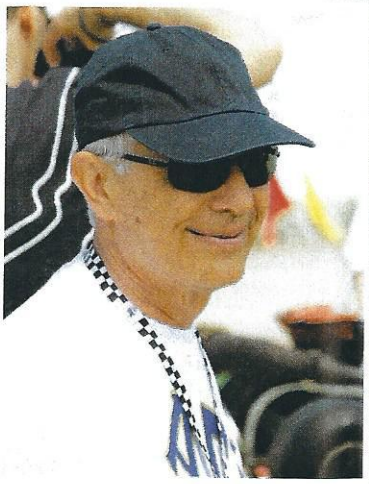
Per l'ASI è stato quindi naturale chiamare la manifestazione Coppa dei Campioni, anche se quella di Jesolo non è stata una gara, ma una sorta di "passerella", un meeting che ha visto scendere in pista più di 120 piloti provenienti da tutta Europa. La parte del leone naturalmente l'anno fatta gli italiani, capitanati dal "re di Jesolo" Gabriele Gorini (vincitore di tre coppe dei campioni negli Anni 70), seguiti dagli olandesi, tra i quali spiccava Harm Schuurman (anche lui vincitore qui a suo tempo), che è sceso in pista in numerose sessioni alla guida di veicoli costruiti in epoche diverse. Un gruppo molto nutrito è arrivato dalla Francia, completavano poi lo "schieramento" piloti svizzeri, tedeschi, danesi e britannici. Insomma, un evento molto importante, che ha permesso agli appassionati di vedere nuovamente in pista mezzi molto interessanti, e che ci auguriamo possa ripetersi nei prossimi anni.

PADRI E FIGLI

In alto, un Tony Kart "tipo 1" del 1959. Sopra, un Robardie degli Anni 70 costruito da Bengt Peterson (il padre del pilota di F1 Ronnie). Sotto, il giovanissimo Cornee van de Grint (Silvercar-Jlo del 1959) seguito dal padre, il vicepresidente della CIK Kees van de Grint, che non perde occasione per scendere in pista con il suo Landia del 1961.

CARENATO

A Jesolo si è visto anche un Landia Can Am del 1972 (a sinistra), spinto da un motore motociclistico Yamaha 125. I kart carenati sono diffusi soprattutto nei Paesi del Nord-Europa. A destra, Gabriele Gorini, che negli Anni 70 era soprannominato "il re di Jesolo". Il pilota forlivese infatti vince ben tre edizioni della Coppa dei Campioni: 1972, '73 e '75.

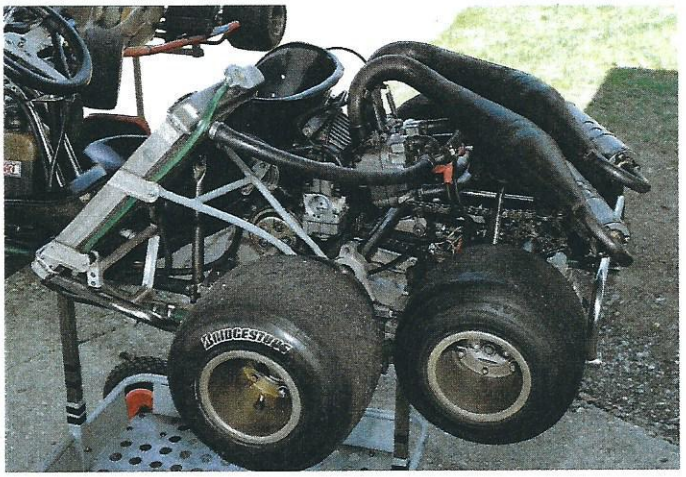


NUMERO UNO

Nella foto a sinistra, Edgardo Rossi, svizzero di Bellinzona, campione del mondo 1967, posa con un Birel Fox identico a quello con cui conquistò il titolo iridato. A destra, Vincenzo Marsadri, classe 1932 (ottant'anni il prossimo 3 agosto), al volante del suo Tony-Rumi del 1965. In kart Marsadri ha disputato oltre 200 gare, dal 1959 al 1973, ed è anche un grande appassionato di veicoli storici (socio ASI da quarant'anni).

I "DOPPI"

Sopra, un monumentale bicilindrico Guazzoni Tandem Twin degli Anni 60. Sotto, il retrotreno di un Tony a quattro ruote motrici. Notare il motore MBA con i cilindri rivolti verso la parte posteriore. Antonio Bosio, il geniale fondatore della Tony Kart, negli Anni 70 realizzò anche un kart con quattro ruote anteriori sterzanti (tipo Tyrrell P34 di F1).



A SBALZO

In alto, un Tecno Kobra del 1970. È stato l'ultimo kart costruito dalla casa bolognese. La struttura del telaio è molto complessa e il motore (in questo caso un Parilla TG 14) è montato a sbalzo sul lato sinistro. Sopra, l'avantreno di un Taifun Olympia del 1972, con il caratteristico sterzo a doppio piantone introdotto dalla Casa tedesca alla fine degli Anni 60.

AL LIMITE

A fianco, foto di gruppo per i simpatici francesi del Team Retro Kart, arrivati a Jesolo con alcuni mezzi molto interessanti. In basso, a sinistra Alessandro Piccini, dominatore delle categorie con il cambio negli anni '80, quattro volte campione del mondo, con il DAP-Pavesi con cui conquistò il titolo nel 1987. Sotto, al limite come una volta.