

C'ERA UNA VOLTA IN KART...

IN PISTA, A LONATO, UOMINI E MEZZI DI ALTRI TEMPI, CHE RACCONTANO

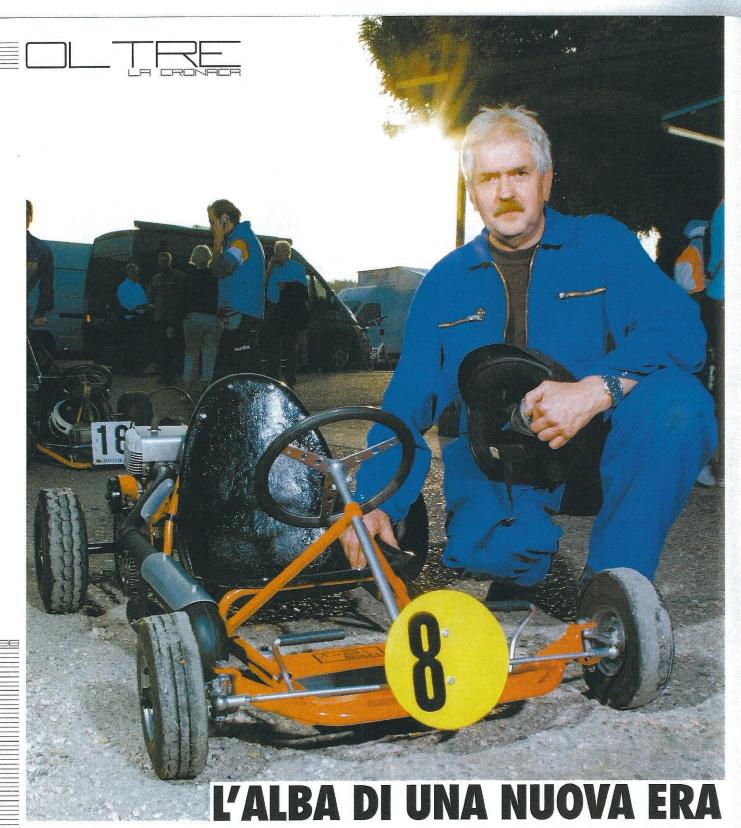
STORIE ANCORA CAPACI DI ENTUSIASMARE di Francesco Elli - foto di Ronnie Ghezzi

iornata uggiosa di fine ottobre, nuvole grigie, di quelle che ti fanno pensare sia meglio rimanere in casa. Ma a Lonato c'è la finale della Bridgestone Cup, e la titubanza passa velocemente, perché in pista, oltre ai mezzi che siamo abituati a vedere alle gare, ci sono anche... tanti pezzi di storia. Già, gli uomini della Bridgestone sono riusciti a portare sul circuito South Garda vecchie glorie e, soprattutto, vecchi cimeli kartistici provenienti da tutta Europa. L'occasione, insomma, è da non

perdere. Obiettivo, prima di tutto, appagare i propri occhi e la propria passione con dei kart che difficilmente si vedono, oggi, fuori dai musei. Secondariamente (siamo un po' egoisti, lo sappiamo...) portare a casa foto e materiale per far rivivere su TKart quell'atmosfera straordinaria. Così, armati di macchina fotografica e "treni" di entusiasmo, eccoci a Lonato a sentirci parte di quegli anni mitici e più o meno pionieristici che del nostro sport sono stati l'alba e, oggi, sono leggenda. Come da programma ci

lustraimo gli occhi, poi stoppiamo quegli eccezionali protagonisti e li fotografiamo, per fermare anche nell'obiettivo i ricordi di una giornata che nella mente e nel cuore ha già impresso la sua indelebile firma. Piccolo problema: noi, giovani pischelli, al di là di emozionarci e indicare increduli ora quel particolare strano, ora quelle gomme che non ti aspetti o quel personaggio che sembra tanto... sulla storia del kart rischieremmo il brutto voto in pagella. Così, abbiamo fatto vedere gli scatti a Riccardo Perrone, uno

dei più esperti e appassionati conoscitori di kart di oggi e, soprattutto, di ieri. A voi giudicare quello che ne è venuto fuori, partendo dalle singole foto e lasciando parlare, a ruota libera, sensazioni e aneddoti che da queste hanno preso il via. Un'ultima annotazione: nei riquadri neri sotto ogni foto c'è "l'identikit" di pilota e kart compilata secondo le dichiarazioni dateci dai protagonisti nell'euforia del momento. Il nostro esperto, però, come leggerete, non sempre è d'accordo... si accettano consigli.



IL KART DI KORTE RINK

IDENTIKIT

Nome: Korte Cognome: Rink Telaio: Aucas Kart Motore: Stihl Anno: 1962 niziamo bene... "Secondo me questo telaio è di prima degli Anni '60". La voce di Riccardo Perrone è sicura, anche se il nome di motore e telaio, così come quello del pilota, non gli dicono granché. "Innanzitutto le gomme sono scolpite, a parte, forse, quella anteriore sinistra che, però, è coperta di polvere: sono le gomme che si usavano nei primissimi tempi,

che, poi, non erano altro che quelle dei carrelli industriali. Inoltre il sedile è in fibra di vetro, non imbottito e rialzato, in barba a qualsiasi teoria che vuole il sedile il più vicino possibile a terra. Inoltre il piantone dello sterzo è sostenuto da due tubi che si agganciano ai lati del telaio e non, come è prassi dai primi telai degli Anni '60 a quelli di oggi, alla traversa anteriore. Lungo

tutto il lato si vede anche quello che io penso sia un silenziatore, ma sicuramente è stato montato dopo; all'epoca i motori facevano un rumore incredibile. Che dire? Le argomentazioni di Riccardo sono precise e circostanziate, rimane che quello di Korte Rink è senza dubbio un mezzo che, nell'ideale libro della storia del kart, si colloca nelle primissime, mitiche, pagine.



WO MOTOR IS MEI CHE ONE

IL KART DI JOE NOLAN

IDENTIKIT

Nome: Joe Cognome: Nolan Telaio: Fastakart Motore: JOL L101 (twins) Anno: 1963

ncora una volta il nome del pilota dice poco, ma la foto basta e avanza per aprire un'altra pagina di "kart-storia". "Il kart, si sa, è nato negli Stati Uniti. Lì le misure di riferimento per i motori erano i pollici cubi. Quando il kart è arrivato in Europa e si è trattato di decidere la cilindrata dei motori e si è scelta la cifra tonda in centimetri cubi (la nostra unità di misura di riferimento) più vicina a quella che, espressa in pollici cubi, era usata negli Stati Uniti. Per questo si scelse la 100 e non la 125. (Le "nostre" cilindrate, 125, 250 e 500 sono state così codificate in base all'unità di riferimento del litro, di cui sono, rispettivamente, l'ottava parte, un quarto o la metà. Negli USA si usano i galloni). In base a questa decisione nacquero

le categorie monomotore 100 e bimotore da 200 che in realtà utilizzava, come si vede, due motori da 100 e non uno da 200. Questa categoria, però, dava un sacco di problemi e a livello Internazionale non ha assegnato titoli ufficiali. In Italia è esistita fin verso la metà degli Anni '60". Prima di tornare per un giorno sul circuito di Lonato, grazie al kart di Joe Nolan.



IL KART DI ALAN BUTTON

Button. Certo il cognome dell'arzillo vecchietto immortalato dalla foto non suona del tutto sconosciuto. E in effetti il buon Alan è il nonno di quel Jenson Button che oggi corre in Formula 1: tenuta molto classica, con una mise "tuta e camicia" in perfetto stile british, come "british" è il telaio: "Barlotti era un costruttore artigianale ingelse

molto quotato agli inizi degli Anni '60. Diciamo che, insieme a Landia, erano il corrispettivo dei nostri Tecno e Birel. Le gomme, si nota, erano già slick e, come caratteristica del telaio, sono ben visibili le "C" rovesciate dei fuselli. Il motore, invece, è l'italiano BM. Le lettere stanno per Bertuzzi Motori, una grossa realtà industriale dell'epoca che decise di fare

motori per kart. Il motore BM ha vinto il Mondiale del '65 con Guido Sala (telaio Tecno, n.d.r.) e quello del '68 con Nilsson (telaio Robardie, n.d.r.). Ma l'epopea BM è arrivata con i tre Mondiali consecutivi, Goldstein nel '75 e i due di Rovelli nel '76 e '77, vinti dal binomio BM/BM. Anche se a quell'epoca il marchio era già stato acquisito dalla Iame".

IDENTIKIT

Nome: Alan Cognome: Button Telaio: Barlotti Motore: BM Anno: 1964



CAMPIONE DEL MONDO O NO?

IL KART DI EDGARDO ROSSI

he il simpatico Edgardo Rossi abbia vinto il Mondiale del '67 a bordo di un Birel motorizzato Parilla nessuno lo mette in discussione; la domanda è: il kart della foto è quello del Mondiale? Rossi, al momento della foto, lo ha battezzato come un Birel Fox con motore Parilla, ma il nostro esperto è perplesso: "La mia impressione è che il motore sia un

Comet, il Parilla non aveva la testata che mi sembra di vedere nella foto. Per quanto riguarda il telaio, secondo me questo è un Birel Targa e non un Fox. Il serbatoio, prima di tutto, non è quello del Fox che aveva una forma più piramidale, anche se è possibile che sia stato sostituito; inotre il Fox era caratterizzato anche dall'avere la pedaliera regolabile che qui, nonostante il particolare sia un po' nascosto dalla targa portanumero, non mi sembra ci sia". Discussione aperta, dunque, con relativa data, eventualmente, da cambiare, visto che il modello Targa è di qualche anno posteriore rispetto al Fox. "Ciò che è sicuro è che Rossi è un gran personaggio: simpatico, di compagnia, all'epoca un po' fuori dal coro. Non diresti mai sia svizzero..."

IDENTIKIT

Nome: Edgardo Cognome: Rossi Telaio: Birel Fox Motore: Parilla Anno: 1967



PEZZO DA MUSEO IL KART DI HARM SCHUURMAN

IDENTIKIT

Nome: Harm Cognome: Schuurman Telaio: Dart (USA) Motore: Mc Culloch (USA) Anno: 1968 e non ha un mezzo da museo lui.... Harm Schuurman, infatti, è il proprietario "di una delle più importanti collezioni di kart storici, e sicuramente tra i più grossi collezionisti di kart americani. Il pezzo più bello che ha, per me, è un bellissimo X-Terminator: telaio tra i più raffinati mai costruiti ma concettualmente sbagliato. Fu fatto seguendo la logica delle

auto che voleva la scocca più rigida possibile. Solo dopo si capì che una estrema rigidità torsionale su un telaio senza sospensioni creava enormi problemi e che la strada da seguire era quella esattamente opposta". Made in USA è anche il mezzo della foto, con telaio Dart e motore McCulloch. "Quello che è ufficialmente ritenuto il primo kart della storia, costruito nel 1956 da

Art Ingles, aveva un motore West Bend, ma vista la grande presa che ebbe subito il kart, la McCulloch si buttò immediatamente sul mercato e lo monopolizzò, di fatto, fino all'arrivo dei primi Parilla. Si nota, nella foto, che il motore era montato orizzontalmente dietro il sedile, cosa che dava grossi problemi di raffreddamento. Per questo ben presto si spostò il motore lateralmente".

]=



BINOMIO DA LEGGENDA

IL KART DI ROBERT COX

I nome di Robert Cox non si trova negli albi d'oro, va bene, ma quelli del telaio e del motore portati in pista a Lonato decisamente sì: "Il propulsore è un Parilla, lo si riconosce subito per la testata radiale che ha caratterizzato i motori della casa milanese dal '65 fino, almeno, all'85. Il telaio è un Dap (fatto sempre dai fratelli Parilla, n.d.r.), lo stesso

con cui correva Senna, quando ancora si faceva chiamare Ayrton Da Silva e stupiva tutti al volante del kart, anche se non vinse mai un Campionato del Mondo, pur andandoci molto vicino. A conferma della "maledizione" che vuole che mai nessun pilota che abbia vinto un Mondiale in kart sia riuscito a vincere, poi, un Mondiale di Formula 1.

IDENTIKIT

Nome: Robert Cognome: Cox Telaio: Dap Motore: Parilla Anno: 1975

CHI È IL NOSTRO ESPERTO

Riccardo Perrone, classe '59, è da quasi trent'anni un giornalista specializzato nel settore dei motori. Ha iniziato curnolo le pagine di Autosprint dedicate al kart e, pur essendo passato poi ad altri giornali e a occuparsi di moto e auto, "il cuore è sempre rimasto li", alla sua principale passione. È autore del libro "Birel: 40 anni di storia e tecnica del kart" e ideatore del sito kartclassic.com, dedicato alla storia del kart.



IL KART DI PETER DE BRUIJN

Lonato Peter De Bruijn è l'unico cui non siamo riuscità" del sue kart; non ci resta, quindi, che affidarci al nostro esperto che, analizzata la foto, sentenzia: "Il motore è un Parilla, di questo sono quasi sicuro, per il discorso della testata che abbiamo fatto a proposito del kart di Robert Cox. Sul telaio ho qualche perplessità in più. Nella

foto si vede poco e quello che salta maggiormente all'occhio sono le "C" gialle rovesciate dei fuselli. Per il resto non posso che basarmi sulla storia del pilota, un olandese veramente tosto che ha fatto parte di quella generazione di piloti che sono stati protagonisti nel kart per molto tempo, senza passare alle auto. Come Mike Wilson, per intenderci, o come Forsman, pilota

per me fortissimo che ha avuto la sfortuna di trovare sulla sua strada un fenomeno come Wilson. De Bruijn ha coronato la sua carriera con il Mondiale vinto nel 1980 a Nivelles, in Belgio, davanti a Senna e Fullerton. In quell'occasione guidava uno Swiss Hutless motorizzato Parilla, per questo dico che il telaio nella foto potrebbe essere proprio uno Swiss Hutless".

IDENTIKIT

Nome: Peter Cognome: De Bruijn Telaio: -Motore: -Anno: -