

# Quando lo sport diventa una storia di famiglia

## La piccola Sport che si chiama come il dolce frutto invernale

testo di Danilo Castellarin

A volte le corse sono come una staffetta fra generazioni: partono dal passando e viaggiano come una freccia verso il futuro. E' questa la bella storia della passione sportiva della famiglia Gerosa, un nome profondamente radicato nel motorismo veronese, il cui legame inizia addirittura nella prima metà del secolo scorso quando questa famiglia riparava e vendeva motociclette a San Martino, allora una frazione della città scaligera. Il primo Gerosa a misurarsi con le corse è Sardo, (1921-2009) che nel 1947 inizia a correre con moto militari Triumph recuperate nei campi di residuati bellici Arar. Diventa specialista in gare di speedway con ottimi risultati a Lonigo, Ferrara, Follonica. E' decimo alla Milano-Taranto del 1953, la vera Mille Miglia dei motociclisti, nata nel 1919 come 'Freccia del Sud', ossia un raid motociclistico da Milano a Caserta, questa gara di resistenza fu sospesa dal 1925 al 1931. Nel 1932 venne organizzata prima la Milano-Napoli con partenza notturna dall'Idroscalo e dal 1937 la Milano-Roma-Taranto per complessivi 1400 chilometri di percorso. L'ultima edizione si disputò nel 1956 perché nel 1957 venne abolita dopo la tragedia della Mille Miglia a Guidizzolo funestata dalla morte di 12 persone per l'uscita di strada della Ferrari del marchese Alfonso De Portago. Sardo Gerosa corre in quell'epoca, da molti considerata una vera epopea. Progetta una moto, vince ancora, poi passa alla Rumi, con la quale è secondo al circuito di Bovolone, alla Salita delle Torricelle del 1956. A Montagnana conquista brillanti affermazioni nel 1955, 1956 e 1957. Prosegue poi negli anni Sessanta e Settanta con i kart. Intanto il tempo era passato anche per Sardo Gerosa che, dopo le funamboliche corse in moto, aveva raggiunto gli anni della maturità. Varcata i sessanta, forse per esorcizzare la vecchiaia che annunciava i primi segnali, nel 1980 torna in pista con le auto storiche al volante di una Giulietta Sprint. Questo il suo commento dopo la rentrée: "Alla prima gara a Monza, i volponi delle auto storiche, quelli che chiamavano gentlemen's driver, mi rifilarono due giri, fu un'umiliazione cocente e allora decisi di fare sul serio: acquistai una Mandarini bassa e filante, leggera e veloce come un fulmine". La Mandarini ricordava un dolce agrume, ma era veloce come una saetta. I fratelli Mandarini, Renato, Cesare e Roberto erano autoriparatori del dopoguerra in via Corsica a Milano. Qualche tempo dopo, Cesare si trasferisce in via Bellini e prepara le macchine che corrono alla Mille Miglia, mentre Renato aiutato dai fratelli, progetta e realizza un'originale barchetta con motore 750 a distribuzione rotante, cambio Lancia Aprilia. A Monza, durante un collaudo la vetturetta fila come il vento, ma il motore esplode. Così i Mandarini decidono di montare un più affidabile Fiat 1100. L'auto di cui parliamo, costruita negli anni 50' e immatricolata a Milano nel 1955 conquista qualche apprezzabile affermazione e poi viene comperata da un nobiluomo napoletano che, passato qualche tempo, la cede nel 1979 ad altro appassionato passando da proprietari sportivi così, tra una gara e l'altra, vittorie e sconfitte, entra in scena Gerosa che con la sua rossa Mandarini conquista buone affermazioni nelle categorie storiche alla rievocazione della Salita delle Torricelle, alla Caprino-Spiazzi, alla Coppa Intereuropa di Monza di metà anni Ottanta, nel circuito di Parma nell' 85', a Varano e altre. Per dire il tipo: Sardo, a 81 anni suonati, partecipa alla Stallavena-Bosco. Oggi, questa Mandarini Sport, nonostante i suoi oltre sessant' anni (telaio, motore, carrozzeria tutto originale dell' epoca e un passato storico sportivo) è ancora "pimpante" ed appartiene al nipote Roberto Gerosa che ricopre da più di vent'anni la carica di vicepresidente del Veteran Car Club Enrico Bernardi. Roberto ha al suo attivo diverse partecipazioni a gare storiche di regolarità, fra cui brillano due vittorie assolute alla rievocazione della Stallavena-Bosco con un'Abarth 850 TC nelle edizioni 2002 e 2003. Del resto non poteva che essere così perché in famiglia Roberto aveva sempre respirato aria di corse. Non solo dallo zio Sardo, ma anche da papà Bruno che, sempre negli anni Cinquanta, correva su Mondial, Capriolo, Rumi e Gilera e partecipava a gare contro avversari del calibro di Ubaldi, Provini, Agostini, Ferrari e naturalmente il fratello Sardo. Chissà con quale sollievo per i genitori che aspettavano a casa. Un aneddoto aiuta a capire la dimensione di quell'epoca: "Il giorno del matrimonio, i miei futuri genitori", racconta Roberto Gerosa con un sorriso, "decisero di raggiungere la chiesa con la motocicletta ma la mamma scivolò dal sellino e cadde per terra. Il guaio è che mio padre, preso com'era dalla guida e

dall'ansia di arrivare in ritardo sull'altare, se ne accorse solo dopo qualche chilometro, quando tornò indietro per recuperare la fidanzata che stava per sposare. Fortuna che tutto si risolse con qualche escoriazione, insomma niente di grave". Roberto Gerosa, negli anni, ha portato in gara diverse auto come la Fiat 1100 coupè Zagato, con la quale si è imposto alla 'Stella Alpina', l'Alfa Romeo Giulietta sprint con cui ha vinto la rievocazione del Circuito di Bovolone davanti al fratello Giovanni "distaccato" da un centesimo di secondo, la TVR Grantura premiata al Trofeo Nicolis 2013, la Porsche 911T, la Fiat Osi coupè con la quale ha disputato diverse Torricelle, la Fiat Abarth 850 TC, l' Alpine Renault A 110.1600 premiata alla rievocazione della Caprino Spiazzi 2016 e la recente Abarth 1000 bialbero. "Guidare automobili di questo tipo", spiega Roberto, "permette di riappropriarsi del piacere della guida, oggi sacrificato alla globalizzazione, alla tecnologia esasperata e alla produzione di massa che, pur avendo contribuito al miglioramento complessivo delle automobili, le ha purtroppo rese tutte uguali, privandole di seduzione e personalità". Danilo Castellarin

### **Scheda Mandarinini**

carrozzeria in alluminio  
carburatori Weber 32  
pneumatici 155 R 14  
ruote a raggi  
accensione a spinterogeno  
raffreddamento ad acqua  
telaio tubolare  
motore Fiat 1100/103  
sospensioni a ruote indipendenti  
freni a tamburo