

SERGIO MANTOVANI

L'ultimo dei corridori **puri**

Aveva un caratteraccio ma era «l'ultimo dei corridori puri». Così i giornalisti chiamavano il pilota di Formula 1 Sergio Mantovani per l'entusiasmo e l'onestà sportiva che lo hanno contraddistinto fino alla sua recente scomparsa. Era deciso, grintoso. Ma aveva modi gentili pur essendo naturalmente schivo. Sicuramente un uomo di poche parole. Scese in pista una sessantina di volte in cinque anni - e più volte da vincitore - finché nel 1955 un grave incidente sul Circuito del Valentino a Torino lo costrinse a uscire di scena. Erano tempi in cui molti aristocratici e benestanti si appassionavano alle competizioni e vi partecipavano, impiegando cospicui patrimoni per procurarsi auto e mezzi. Tempi in cui correre era un hobby, una droga. Anche questo ragazzo milanese, alto, bello, bruno, di buona famiglia, ne rimase ammaliato. Aveva 19 anni quando, nel '48, affrontò la prima gara, la Como-Lieto Colle, al volante di una Lancia «Ardea» di famiglia. L'esordio non fu brillante: andò a sbattere contro un muretto ma non si scoraggiò. E

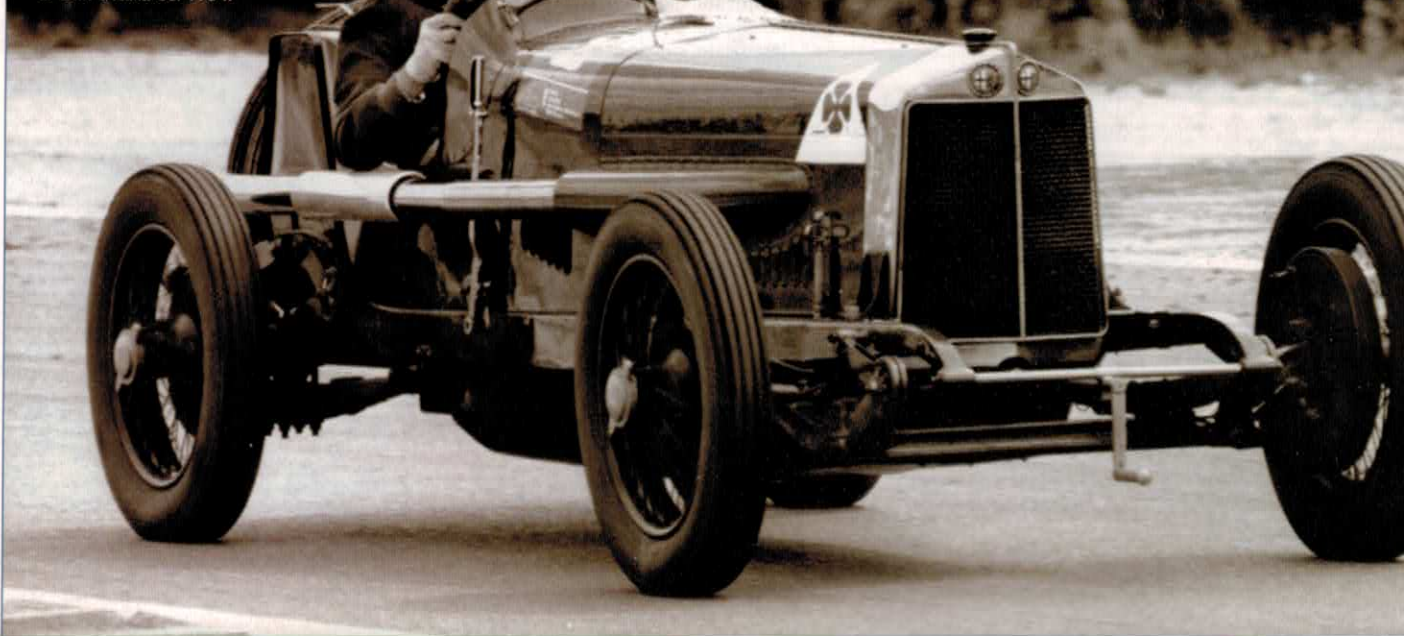
tirò dritto per la sua strada, praticando anche vela, tennis e sci, ma fu l'automobilismo lo sport prediletto. Appena ventenne Mantovani preparava in casa una Fiat «1100» Gilco, un'auto ancora scattante (trattata da Ruoteclassiche sul fascicolo di aprile 2001) con la quale dette il via alla sua intensa stagione di pilota, partecipando alla Coppa d'Oro delle Dolomiti. Tornanti tortuosi che affrontò con grinta, arrivando decimo assoluto e quinto di classe. Con la Gilco, soprannominata dagli amici «il salame», macinò altri bei risultati fino al '52. In quello stesso anno, con una Lancia «Aurelia B20», Mantovani si piazzò ai primi posti in una corsa dopo l'altra, dalla Coppa di Toscana al Giro dell'Umbria e di Calabria, alla 12 Ore di Pescara. Un momento d'oro. Riferisce l'amico Franco Quaroni: «Mantovani fu il primo, con Sanesi, a portare l'Alfa Romeo "1900 Sprint" alla Coppa Sant'Ambroeus del 1953 e guidò tanto bene - precisa - che mio padre gli propose di entrare in una squadra semiufficiale, presso la scuderia Sant'Ambroeus gestita da

Eugenio Dragoni».

Mantovani aveva però altri orizzonti: «Puntava alla Formula 1 e preferì acquistare per circa quattro milioni una delle nuove Maserati "2000", progettata da Gioacchino Colombo». Entrò dunque a far parte della squadra corse della Maserati. Ricorda il pilota Sergio Ferraguti: «Andava forte. Ci trovavamo spesso sui campi di gara compresa la Mille Miglia». E fu proprio la ventesima edizione della mitica corsa bresciana a segnare il momento di massima popolarità del corridore. Riporta Auto Italiana (2-9 maggio 1953): «Le tre bellissime Maserati "2000" hanno dimostrato che si può debuttare e vincere in un sol colpo!». Infatti, a parte il ritiro del bravo Luigi Musso conquistarono il primo posto con Giletti-Bertocchi e il secondo con Mantovani-Palazzi. Bella corsa, bel mondo. E poi, con non far cenno alla Targa Florio, memorabile quell'anno per la lotta fra le Lancia e le Maserati? La spuntò Umberto Maglioli, al volante della Lancia «3000», seguito però c



Sergio Mantovani accanto a Giovanni Lurani (al volante) nel corso di una gara rievocativa al Nürburgring alla fine degli anni Settanta su di un'Alfa Romeo «RL» del 1924. Nella foto in alto nella pagina accanto, Mantovani sulla Maserati «250 F» n. 18 al G.P. d'Italia del 1954.





due Maserati «2000» pilotate l'una da Giletti, giunto secondo al traguardo, e l'altra dall'ottimo Mantovani che venne affiancato da Fangio a metà gara. Fra le affermazioni di Sergio Mantovani in quel fortunato '53, ricordiamo la vittoria nella categoria Sport al Circuito di Caserta e il secondo posto assoluto nel Gran Premio Supercortemaggiore, a Monza. In entrambe le occasioni era al volante di una «A6 GCS». Con gli allori arrivò la notorietà a livello internazionale. Non per niente Mantovani faceva parte del gruppo degli emergenti e, grazie ai risultati, conquistò nel 1954 la decima posizione nel Mondiale Formula 1 con la Maserati «250 F». Un posto particolare nel cuore del campione milanese dovette averlo la Carrera Panamericana, estenuante tracciato di oltre 3000 chilometri che Mantovani inghiottì al volante di un'Alfa Romeo «1900 TI». Rappresentò un vero successo per le Alfa che, senza rivali nella loro categoria, la Turismo, dettero del filo da torcere alle auto americane di grossa cilindrata e si aggiudicarono i primi cinque piazzamenti con Sanesi al primo posto e Mantovani al secondo. Non mancarono altri momenti brillanti. Ma il bel sogno era destinato a interrompersi. Accadde a Torino nel 1955, durante le prove del Gran Premio del Valentino, all'imbocco del «Tunnel Isabella». Qui il campione rimase vittima di un terribile incidente che gli costò l'amputazione della gamba sinistra. Una lunga agenzia e volle correre ancora, caparbiamente. Poi si arrese. Lasciò il mondo delle corse, non quello sportivo. Era infatti presente sulle piste e attivo nel ruolo di vicepresidente del Club Mille Miglia così come di presidente della Commissione sportiva dell'Acì di Milano dal 1960 all'80. Della sua menomazione non si lamentò mai, ma ne soffrì molto. Ricorda Felice, uno dei suoi cinque figli: «Papà è stato coraggioso fino alla fine. E non ha mai fatto vedere a nessuno il suo dolore».

(Marisella Riccetti)

L'abbonamento conviene sempre



Per te 2 numeri GRATIS

e in più
Telepass Family
a canone gratuito
per un anno intero

Ti basta sottoscrivere il contratto presso una delle banche convenzionate e presentarlo entro il 31/08/2001 in un "Punto Blu" della rete autostradale unitamente alla Card che ti verrà inviata sottoscrivendo l'abbonamento.



IN REGALO

11 numeri di Ruoteclassiche
solo **90.000** lire anziché lire **110.000**

Puntuale ogni mese, gratis per due mesi:
l'abbonamento a Ruoteclassiche ti dà la sicurezza di ricevere
tutti i numeri con prezzo bloccato per un anno.

Abbonati subito!

Numero Verde
800-00.11.99

Da lunedì a venerdì dalle 9 alle 21, il sabato dalle 9 alle 17.30