GD Gentlemen Drivers

www.g-d.it

Luigi Moreschi

e la Bmw 320 Motorsport Gr. 5

Ferrari Historic Challenge

Mitica doppia tappa per le storiche del Cavallino rampante

RALLY storico CAMPAGNOLO

Il debutto nel tricolore si colora di emozione

Trento-Bondone

Cibiano vittorioso a 34 anni dal nonno

N° 22 Settembre 2006

L'infedele delle corse

Debora Ferrero

No, non stiamo parlando di tresche amorose o di tradimenti sentimentali. L'infedeltà che attribuiamo a Luigi Moreschi è solo ed esclusivamente automobilistica. Nella sua lunghissima carriera, giunta nel 2006 a festeggiare i quarant'anni al volante, il pilota mantovano ha infatti portato sui campi di gara qualcosa come 122 vetture diverse, disputando 446 gare e giungendo 176 volte tra i primi cinque assoluti. Sono numeri impressionanti che Luigi esibisce giustamente con orgoglio, anche perché sono pochi i piloti che possono vantare un curriculum del genere. E che, tra l'altro, gli ha permesso di aprire e gestire con successo un centro di preparazione e assistenza per le auto storiche, la Moreschi Motorsport, che si avvale di tutta l'esperienza che ha accumulato grazie a questa 'infedeltà'.
Inglesi, italiane, tedesche, americane, quale che fosse la casa costruttrice, Luigi Moreschi ha nutrito per ognuna di esse prima di tutto una grande curiosità, e poi l'amore per la velocità. Scegliere un'auto su cui puntare i nostri riflettori, non è dunque stato facile, ma alla fine la scelta è caduta sulla Bmw 320 Motorsport Gruppo 5, un vero e proprio 'mostro' che però Luigi e i copiloti che lo hanno affiancato hanno saputo 'domare' egregiamente. In pista e in salita, le due grandi passioni, queste sì mai tradite, del pilota di Quingentole. Questa è la sua storia.

Come si è avvicinato al mondo dell'automobilismo?
"La mia è una passione nata fin da giovanissimo, perché io ho iniziato a correre nel '63-'64 nel campionato italiano kart. Poi dopo un paio d'anni ho preso la patente e sono passato alle gare per vetture, di nascosto dai miei genitori. Mi avevano comprato una Mini Cooper per andare a scuola, io l'avevo preparata e, a loro insaputa, andavo a correre. Studiavo a Padova e i soldi che mi passavano bastavano per studiare ma non per correre, per cui le prime gare me le sono pagate portando al banco dei pegni degli oggetti che avevo arraffato qua e là nel collegio di cui ero allievo. Dopo un anno, sono passato alla Abarth 695, poi a una 850 e così via via fino al 1970 quando ho iniziato a gareggiare con le Sport".
Nel frattempo la sua famiglia aveva saputo del suo 'hobby'...
"Sì, sì e avevano deciso di lasciarmi fare. Non che fossero contenti, ma la mia passione era così forte che non c'era niente da fare. Mio padre in passato aveva partecipato, a livello amatoriale, a qualche gara in salita e forse a una Mille Miglia, negli anni '50, ma poi nella vita si occupava di tutt'altro, quindi non c'era neppure una tradizione sportiva di famiglia: sono nato io a inaugurarla".
Cos'è che la affascinava e la affascina tutt'ora del mondo delle quattro ruote?
"All'inizio la competizione, poi col tempo è arrivata anche la passione per la meccanica, per l'auto in sé. Quindi, quando ho cominciato mi interessavo solo della corsa e per la preparazione mi affidavo alle officine, ai preparatori. Non so se questo interesse 'mirato' per la competizione pura sia stato un buon incentivo o meno, in ogni caso alla fine degli anni '60 vinsi il campionato italiano assoluto in pista con la Abarth. Fui contattato dal patron della Casa dello scorpione e mi trovai a dover scegliere se diventare o meno un uomo di Carlo Abarth. A quell'epoca si parlava di trasferirsi e lavorare a tempo pieno

Luigi Moreschi festeggia quest'anno quarant'anni di attività sportiva agonistica senza interruzioni. Il suo imponente curriculum e la sua attuale attività di preparatore di vetture storiche sono on line al sito internet **www.moreschi.info.**

La Bmw 320 Motorsport Gr. 5 protagonista di questo servizio

in azienda, perché non si trattava solo di correre ma anche di intrattenere i clienti, collaudare le vetture e via dicendo. Torino per me era troppo lontana e perciò decisi di andare all'Ams, una ditta nuova che stava sorgendo in quel momento. Ci rimasi due anni e corsi con la loro prima vettura, la Ams 2000, in alcune gare in salita e per l'Europeo marche in pista. Poi passai alla De Tomaso, dove rimasi, anche in questo caso, per due anni, dove salii a bordo della Pantera e feci anche dei buoni risultati. Dopo questa esperienza, ho creato una società con 'Amphicar' (al secolo Eugenio Renna, *ndr*) e per conto nostro abbiamo corso nel Mondiale marche per sette-otto anni, partecipando solo a gare di durata come la 1.000 Chilometri, la 6 Ore, fino al 1984. Ogni anno partecipavo anche a un paio di salite ma la nostra attività si era concentrata sulla pista. Ho corso con 'Amphicar', con Francia, Truffo, Gimax, e molti altri".

Quindi ha scelto una via originale di affrontare l'automobilismo sportivo: vettura di proprietà, così come lo staff e la struttura.

"Sì, le auto erano nostre e le gestivamo grazie al supporto degli sponsor. Siamo stati tra i primi ad avere delle sponsorizzazioni di una certa consistenza, vedi la Lubiam e la Total, che per qualche anno ci diedero un aiuto molto importante grazie al quale potemmo utilizzare più di una vettura. E poi, sia io che 'Amphicar' abbiamo speso di tasca nostra e qualche volta l'impegno è stato rilevante. Anche perché partecipare a queste

tività che era inevitabilmente costoso. Per fortuna allora c'erano dei premi in denaro e quindi la vittoria aiutava a contenere il budget".

gare non era uno scherzo: le trasferte erano spesso lunghe, con viaggi all'estero, e quindi molto costose, senza contare che noi privati combattevamo contro le squadre ufficiali. Per stare al loro livello, bisognava preparare le auto e mantenerle anche a un livello di efficienza e competi-

Tra le tante vetture che ha guidato, c'è anche la Bmw 320 Motorsport Gr. 5, la vettura al quale co-dedichiamo questa monografia. Ci racconta la sua storia?

"La acquistammo a fine '78, inizi del '79. Era la vettura ufficiale Bmw con cui Francia e Cheever avevano corso nel Mondiale marche l'anno precedente. La scegliemmo da 'abbinare' alla Osella, nel senso che ogni anno, oltre che con l'Osella, prendevamo anche un'altra vettura con cui correre alle gare alternandoci alla guida io e Amphicar. Così, quando uno ne guidava una, l'altro ne aveva comunque un'altra a disposizione. Con la 320 disputammo diverse competizioni, tra cui la 6 Ore del Mugello in coppia con Mauro Nesti, un Giro d'Italia, due Giri dell'Umbria, un Trofeo Nappi a Vallelunga. La usammo per la stagione 1979 mentre nel 1980 usammo la versione Schnitzer turbo".

Quali erano le sue caratteristiche principali?

"Era una macchina un po' particolare perché il motore aveva circa 310 cavalli, per un peso di 735 chilogrammi. Posteriormente aveva dei cerchi da 14 per 19 pollici, senza differenziale. Per cui andava guidata come un kart, per farla svoltare bisognava farla sbandare se no tendeva ad andare dritta. Specialmente nel lento, era difficile abituarsi alla guida che richiedeva. Qualcuno ci riusciva e qualcun altro andava in crisi. Tutto il peso della vettura era in avanti, il posteriore era leggero e col differenziale bloccato, aveva reazioni strane. Per esempio in salita, non bisognava sbagliare il momento di sterzata perché altrimenti non girava più. In altre parole, se arrivavi lungo in un tornante dovevi accelerare altrimenti l'auto andava dritta e basta. Difatti, con la seconda versione che prendemmo, la Schnitzer turbo di cui dicevo prima, in una gara di Varano arrivai alla Ickx un po' troppo forte e finii fin quasi sul ponte distruggendo la vettura perché non ero più stato in grado di voltare. Sul veloce non si avvertiva, ma sulle piste lente e in salita bisognava davvero stare molto attenti".

Come si comportava la 320 nel confronto con le concorrenti dell'epoca?

"In quel momento, in mezzo alle silhouette, era tra le più potenti; fino a quando la Lancia non ha messo in campo la Beta Montecarlo turbo, era sicura-

Foto Attualfoto

Alla Cronoscalata della Castellana del 1968 con la Abarth 695

Foto Attualfoto

Coppa Carotti 1969 con la più potente Abarth Ot

Nonostante l'offerta di Carlo Abarth, Luigi preferisce diventare il pilota ufficiale della nascente Ams, con la cui vettura partecipa alla Targa Florio 1970

Per l'edizione 1973 della Targa Florio scende in Sicilia con una Chevron B21 Ford

mente la più veloce di tutte. La Beta sul veloce aveva qualche cavallo in più e andava più forte, senza contare che era l'auto ufficiale Lancia e la guidavano piloti di grido. Al Giro d'Italia del '79, tanto per fare un esempio, le due Beta erano guidate da Gilles Villeneuve e da Riccardo Patrese, con tutto l'appoggio di Lancia e Pirelli e quindi erano leggermente più veloci di noi. La 320 si difendeva nelle prove speciali fuori dai circuiti, perché col motore aspirato era più maneggevole. Dopo la prima notte, dove, se non ricordo male, c'erano dieci o dodici prove speciali, al mio arrivo a Imola avevo una Lancia davanti e una dietro e quindi c'era una bella battaglia. Poi fummo costretti al ritiro perché si ruppe un particolare nella trasmissione dopo la seconda tappa. Il Giro d'Italia era davvero impegnativo proprio per l'alternanza di prove in pista e su strada. E poi il motore della Bmw richiedeva una grande manutenzione, nel passaggio da una 'specialità' all'altra cambiavamo il differenziale, le gomme, in tutto avevamo 32 persone per la nostra assistenza, 4 o 5 camion, cento gomme montate... Un'organizzazione a livello della Lancia".

Caspita! Che ricordo ha di quella esperienza? C'è un aneddoto che ricorda in particolare?

"Ce n'è uno legato alla nebbia, per il quale rimasi impressionato. Era una prova in notturna in una strada mi pare nelle vicinanze di Vercelli e c'era anche la nebbia. Io ero abituato, perché abitando in provincia di Mantova, piena Pianura Padana, la nebbia è un po' all'ordine del giorno. Arrivati a fine prova scoprimmo di avere preso più di un minuto da una coppia di francesi che correvano su una R5 Turbo, Ragnotti e Frequelin (fu la gara di debutto di quell'auto, *ndr*). La cosa mi sembrava quasi impossibile,

In pista con la Lancia Lc1

ti, per quanto quelle volte in cui abbiamo avuto bisogno di ricambi c'è sempre stata molta disponibilità. Io conoscevo un certo Schmidt che lavorava in azienda e che in alcune occasioni ci ha aperto la Bmw di notte per fornirci i pezzi di ricambio. Allora era un grosso problema, perché là bene o male bisognava pagare, erano tempi in cui non si poteva andare all'estero con più di uno o due milioni di valuta e a Monaco con quella cifra lì si combinava poco, ecco

Altre tre vetture che esemplificano la versatilità di Luigi Moreschi: qui la Lancia Lc2, sotto con la Porsche al Giro d'Italia e più sotto con l'Ascona alla 24 Ore del Mugello nel 1980

perché la macchina era nettamente inferiore alla nostra però evidentemente 'quei due' nella nebbia si erano trovati meglio di me! Mi consolai quando vidi che avevamo lo stesso identico tempo di Carlo Facetti con la 935, entrambi a un minuto dai rallysti. Certo poi, arrivati in pista le Renault sparirono perché avevano meno potenza, però quella prestazione 'transalpina' me la ricordo proprio".

Quali erano i rapporti con la Bmw, dalla Germania seguivano i vostri risultati oppure eravate completamente autonomi?

"Dopo avere acquistato la vettura ci siamo sempre arrangia-

quindi la difficoltà di approvvigionamento dei pezzi. Specialmente quando c'era fretta. Ricordo che una volta, in prova a Varano il sabato mattina, ruppi un semiasse che non avevo in ricambio. Quindi sono partito in macchina per andare in Germania a prenderlo, avevo preavvisato che mi preparassero il pezzo, di notte a Monaco in portineria l'ho ritirato, sono tornato, l'ho montato e ho preso il via alla gara. Ed è proprio quella volta che sono andato lungo e sono finito quasi sul ponte! Insomma, non abbiamo mai avuto rapporti diretti con la Bmw, ma quando abbiamo avuto bisogno ci hanno sempre aiutato".

In pista con la Bmw 320 Gr. 5

In bagarre

Al Giro dell'Umbria nel 1979

E invece il vostro sponsor storico, la Lubiam, com'è arrivato?

"La Lubiam è una grossa azienda che produce capi di abbigliamento, qui a Mantova, e c'è tutt'ora. I proprietari sono miei amici, uno dei fratelli veniva a scuola con me e un giorno, parlando, è uscita l'idea di inserire il marchio nella livrea di queste vetture. Loro erano interessati, il costo della pubblicità era più che giustificato perché l'azienda fatturava parecchi miliardi, quindi il problema economico non c'era. Siamo partiti così e loro poi avevano un giornale, che va in stampa ancora oggi mi pare ogni uno o due mesi, e inserivano la cronaca di tutte le gare con le foto, era un vero e proprio 'oggetto' pubblicitario. Di fatto, la Lubiam è una di quelle ditte che aveva anche un certo 'tornaconto' da questo investimento, è una ditta conosciuta, quindi in qualunque parte d'Italia si andasse, o anche all'estero, la scritta gli dava un certo ritorno. Tra l'altro, qualche sera fa eravamo a cena proprio con Luigi Bianchi, il proprietario dell'azienda, e gli ho proposto di ritirare fuori la Osella Pa7 di allora (che ora è di un mio cliente) rifacendo la livrea Lubiam e lui ha subito aderito entusiasta. Abbiamo ancora tutti gli adesivi, i colori e quindi non è escluso che il prossimo anno si torni a correre con i 'colori' di quasi trent'anni fa".

Lei ha corso moltissimo in salita e in pista. I rally non l'hanno mai affascinata?

"I rally sono troppo legati alla conoscenza del percorso, sei costretto a correre con le note, alle quali io non mi sono mai abituato. I pochi nei quali ho corso, infatti, li ho fatti con il navigatore che faceva da passeggero perché guidavo a vista e quindi con molte difficoltà. Ho fatto il Giro di Sicilia, a fine anni '70, con grande fatica. Avevo una Porsche 3.3 Turbo Gr. B, sicuramente la vettura più potente alla partenza, ma ho alternato prove speciali dove ho preso oltre un minuto di distacco ad altre in cui sono andato meglio, una addirittura l'ho vinta. Non riesco proprio a guidare con le note, è più forte di me, per cui dove conoscevo la strada me la cavavo e invece dove non sapevo il percorso erano batoste".

E tra la pista e la salita, cosa preferisce?

"Ho sempre preferito la salita, perché in circuito dopo un po'... Ti annoi. Specialmente se non c'è qualcuno vicino, se non c'è lotta, perché il percorso è sempre quello. Nelle cronoscalate, invece, c'è la sfida contro il tempo, non si è mai impegnati troppo fisicamente, e quindi mi trovo meglio. Anche le gare su strada, tipo Targa Florio, mi hanno affascinato. Sì, erano lunghe, però a furia di girare si imparava la strada... Diventavano un misto tra pista e salita".

Nel suo curriculum, vedo nomi di copiloti da far girare la testa: da Francia a Nesti, da Govoni a Truffo, a Ghinzani. Qual è, secondo lei, il migliore, il più 'talentuoso', o comunque quello con cui si è trovato meglio?

"Nelle gare di durata, il pilota con cui ho avuto il 'feeling' migliore e con cui abbiamo ottenuto i risultati migliori è stato Giorgio Francia. Perché oltre a essere velocissimo, sapeva usare la macchina nel migliore dei modi, la sfruttava quando era il momento di sfruttarla, quindi siamo sempre arrivati bene. Siamo stati quarti assoluti alla 1.000 Chilometri del Mugello, quinti o sesti a Spa, dietro solo alle 956 ufficiali della Porsche, primi tra le Sport. E' quello con cui ho ottenuto i risultati migliori. Gli altri con cui ho corso sono tutti piloti più che validi, però quando si corre in coppia bisogna che tutti e due usino la vettura in un certo modo se no non si arriva alla fine. Ho corso anche con Nesti, alla 6 Ore del Mugello proprio con la 320 e a un certo punto lui è uscito di strada e ha piegato una sospensione per cui abbiamo dovuto fermarci. Per carità, sono cose che possono capitare a tutti... Ma a Francia non succedeva mai!".

Giochiamo a fare una piccola, ipotetica hit parade: qual è la gara in salita che le piace di più e qual è il suo circuito preferito?

"Mah, salite ce ne sono parecchie che mi piacciono... Specialmente oggi, le salite sono rimaste più o meno invariate rispetto a una volta, mentre le piste sono diventate tutte chicane, tutte lente, per cui non mi entusiasmano più molto. Se devo però indicare un nome dico Spa, ci ho corso tre o quattro volte in gare di durata e per me è la migliore. In Italia dico il Mugello, perché le altre le hanno ormai 'rovinate' tutte: Imola di una volta era una pista dove si andava veramente forte, mentre oggi c'è una chicane dietro l'altra, tutte vie di fuga... E' tutto un altro modo di correre. Una volta quando si arrivava in staccata, che appena appena si provava ad allungare la frenata, l'altro concorrente non cercava mai di chiudere, eri già passato. Oggi invece, con la via di fuga, la sabbia, se uno frena a 50 metri, l'altro frena a 40

Foto Alfieri

Scenari da sogno al Giro d'Italia del 1979, a destra alla partenza

In auto con il classico casco giallo e la bandiera tricolore con cui ha sempre corso

tanto poi conseguenze non ce ne sono... Ma quando a Imola si arrivava alla fine della discesa della Rivazza e c'era il muro di cinta dell'autodromo, era un'altra cosa... Alle Acque minerali c'era il muro, al Tamburello c'era il fiume, la gente sapeva che non poteva sbagliare e quindi si correva in un altro modo. Oggi c'è più sicurezza, è vero, ma a discapito della velocità e un po' anche dello spettacolo".

Avendo corso per tanti anni, ha notato anche lei, come ci hanno già confessato molti suoi 'colleghi' piloti, un cambiamento nel 'clima' delle corse?

"In effetti i cambiamenti ci sono stati. Una volta nelle gare in salita si era tutti amici, c'erano rapporti molto cordiali e amichevoli con tutti. Oggi c'è quello che ti guarda storto, quello che parla male... Nelle auto storiche, in cui corro oggi, l'ambiente si salva un po'. Anche se io ho iniziato a correre in questo settore per caso. Nell'87 o nell'88, ora non ricordo bene, mi telefonò 'Amphicar' per informarmi che avrebbero organizzato la rievocazione storica della Targa Florio e mi disse: 'Compra la macchina più forte che c'è che andiamo a correre in Sicilia'. Io non sapevo niente di auto storiche, mi informai un po' in giro (forse non chiesi alle persone giuste!) e mi indicarono la Lotus Elan. La comprammo, la preparammo, il motore lo curò Armaroli, l'assetto me lo fecero un po' Giampaolo Dallara e un po' Lucchini, insomma sfruttai tutte le amicizie del mondo delle corse per allestire questa macchina. Andammo giù in Sicilia quindici giorni prima della gara per provare, 'Amphicar' mi chiudeva il percorso, curammo tutto nei particolari. Arrivato il momento della corsa, iniziarono ad arrivare gli altri concorrenti con vetture che, a prima vista, erano tutte decisamente superiori alla nostra. E 'Amphicar' ci rimase anche un po' male: c'erano le Lotus 23, che io non avevo neanche mai visto e considerato, c'erano delle Sport che non pensavo nemmeno che potessero correre. Sicché, partita la gara, pensavamo di essere tagliati fuori. Invece vincemmo tutte le speciali fino a quando ci ritirammo, perché alla fine del secondo giro si ruppe il motore. Ma eravamo nettamente in testa. Un po' perché la macchina era stata preparata bene, un po' perché il percorso lo conosceva-

Vallelunga 1979, Trofeo Nappi

mo bene entrambi, visto che io di Targa Florio ne ho disputate sette e 'Amphicar' addirittura undici. Da lì, piano piano abbiamo preso a frequentare altre gare e addirittura oggi le auto storiche sono diventate un lavoro. Infatti, nel 1990, quando ho smesso di fare l'agricoltore, ho aperto un'officina

circuito chiedo dove sia l'auto e lui mi risponde: 'Adesso andiamo a comprarla'. Siamo andati da Facetti e abbiamo comprato questa Chevron B21, l'abbiamo portata a Monza e senza nessuna assistenza, una gomma di scorta o altro aiuto, siamo arrivati settimi assoluti. Finita la gara, abbia-

Alla Coppa Carri del 1980 a Monza, con la nuova 320 Turbo col motore Schnitzer

In lotta con la Stratos

con l'idea di preparare e fare assistenza solo alle mie macchine. Poi si è aggiunto qualche amico, il lavoro è diventato a pieno ritmo e oggi ho una cinquantina di clienti, con mio figlio coinvolto nella parte tecnica".

Qual è la vittoria che le è rimasta nel cuore, la più bella per lei?

"Penso la Targa Florio del '73, l'ultima edizione valida per il Mondiale. Noi avevamo una Chevron B21... Ma un attimo, partiamo da più indietro: un giovedì sera mi telefona un amico siciliano e mi chiede se la domenica successiva avrei avuto degli impegni. Io sono libero per cui mi invita a correre con lui la 1.000 Chilometri di Monza. Accetto volentieri ma non sapevo neppure con quale vettura avrei corso. Arrivati al

Giro dell'Umbria 1980

La Bmw 320 Turbo e la Beta Montecarlo Turbo a confronto: "L'italiana – racconta Moreschi – era leggermente più veloce negli allunghi, ma la tedesca era più maneggevole in curva". Da questo 'esperimento' in casa Lancia nascerà poi la mitica Rally 037

mo caricato l'auto su un carrello e siamo andati a correre la Targa Florio. Quindi, le probabilità di arrivare ma soprattutto di arrivare bene erano poche, perché alla partenza dell'edizione del '73 della gara siciliana c'erano, credo, venti o trenta vetture ufficiali, c'erano Sport di tutti tipi... Però le cose si sono messe bene: le 3.0 ufficiali si sono fermate quasi tutte, noi miracolosamente non abbiamo avuto problemi e abbiamo concluso al quarto posto assoluto, primi nella categoria Sport. Ed è stata una bella emozione, perché io allora correvo per una scuderia di Palermo, il mio socio era siciliano, e in più è stato un risultato inatteso e molto clamoroso".

Ha mai avuto paura, nel fare questo mestiere?

"La paura principale è quella di non finire la gara, che si rompa la macchina e quindi non si possa arrivare a vedere la bandiera scacchi. E' l'unico timore che ho mai avuto e che ho ancora, perché il nemico principale nelle corse è la rottura meccanica. Per il resto, non ho mai avuto paure o esitazioni, anche alla partenza della gara sono esattamente come sono adesso che parlo con lei; e poi l'abitudine e l'allenamento aiutano molto. Anche quando perdi il controllo della macchina, o stai per avere un incidente, diventa una cosa quasi abituale, perché nel corso degli anni capita molte volte".

Per restare in tema, qual è l'incidente più grave in cui è incappato?

"Il più violento l'ho avuto alla 1.000 Chilometri di Monza del '70, dove sotto una pioggia fortissima

sono stato tamponato da Nanni Galli con l'Alfa 33 e la mia macchina si è rotta in due pezzi: io mi sono trovato seduto in mezzo alla pista con il volante in mano ma non avevo più niente dietro la schiena. Per una settimana ho avuto i lividi delle cinture di sicurezza, ma fortunatamente non mi ero fatto praticamente nulla, Galli si era rotto un polso... Insomma ci è ancora andata bene".

Tra le tante, tantissime auto che ha guidato qual è quella che le è piaciuta di più?

"Sono tante... Ogni auto ha il suo fascino, le sue caratteristiche, quindi per me è molto difficile sceglierne una sola".

Quindi potremmo definirla un pilota 'infedele', da questo punto di vista?

"Sì, perché io ho guidato in gara 122 macchine diverse, vuol dire che in media con ogni auto ho partecipato, in media, a tre o quattro gare. Mi è sempre piaciuto cambiare, provare qualcosa di nuovo; tantissime auto le ho usate addirittura una volta sola e quindi non c'è un'auto a cui sia rimasto più legato".

Al Trofeo Nappi 1980

In gara a Magione

E l'auto più veloce?

"Come velocità di punta direi che è stata la Lancia Lc1, con la quale a Monza, in fondo al rettilineo, ho raggiunto i 310-320 chilometri orari. E un'altra velocissima è stata la Ferrari Karma, con un motore di circa 1.000 cv, a Imola alla staccata della Tosa superava i 300 orari".

La Osella Pa7 con la stessa livrea Lubiam della Bmw vedeva alternarsi alla guida delle due vetture Moreschi e 'Amphicar', il cui sodalizio è durato vent'anni

Alt! E' ora del rifornimento

La salita è la specialità preferita da Moreschi: qui è alla Cefalù-Gibilmanna nel 1980

Una foto recente della 320 portata nuovamente a gareggiare in salita dal pilota mantovano

Che sensazione dà trovarsi a quella velocità?
"Mah, non molto diversa da quella che si prova ai 250 chilometri orari... Specialmente in pista. Ecco, dove la velocità molto elevata crea qualche difficoltà e fa un certo effetto è in salita. Io con le auto storiche ho partecipato nel 2001 alla Malegno-Borno con una Chevron con motore Lancia, che si chiama Chevron Fortina, e nel punto più veloce ho toccato i 252 all'ora. A quella velocità gli avvallamenti, le buche, l'auto che balla sono quasi degli ostacoli perché non è come in pista che sai dove mettere le ruote, lì si va e basta e quindi è molto più difficile".

C'è qualche aneddoto che ricorda con simpatia della sua carriera, legato magari anche a qualche pilota?
"Nella mia carriera il pilota con cui ho corso di più è stato il mio amico 'Amphicar', Eugenio Renna, palermitano, con cui ho diviso in società le macchine dal '74 al '94. Lui, in modo tipicamente siciliano, è molto superstizioso, quindi in tutte le gare del Mondiale al momento della partenza lui si rinchiudeva nel camion che fungeva da spogliatoio. Perché sosteneva che, se avesse visto la partenza non avrebbe visto l'arrivo! In più, fumava come me e aveva sempre un accendino giallo di plastica che considerava un suo portafortuna: se perdeva l'accendino, praticamente non correva più. Allora, il nostro meccanico ne comprava sempre una scatola, di modo che quando ne andava perso uno, gliene forniva subito un altro evitando di far cadere Eugenio nello sconforto".

Ha qualche rimpianto, se si guarda indietro?
"Forse l'unico è quello di non essere andato a suo tempo all'Abarth, perché accettando probabilmente avrei cambiato tutta la mia carriera e le cose avrebbero potuto andare diversamente. Allora non ci andai un po' perché qui avevo il lavoro, un po' ho ascoltato i pareri di qualcuno... E questo è l'unico episodio che avrebbe potuto dare una svolta alla mia vita a cui ripenso".

C'è qualche cosa che le hanno insegnato le corse? Cos'hanno dato alla sua vita?
"Correre per tutti questi anni mi ha regalato la possibilità di conoscere e di fare amicizia con tre generazioni di piloti, correndo da quarant'anni conosco tanta, tantissima gente che si è interessata a vario titolo alle corse in tutto questo arco di tempo. Ho amici in ogni dove, in tutte le città d'Italia, e questo mi ha aiutato non soltanto nell'attività sportiva ma anche fuori, perché di qualunque cosa dovessi avere bisogno c'è sempre l'amico che rivedo volentieri e che mi può dare una mano. Anche se magari non ci vediamo da vent'anni, sono rapporti importanti che mi hanno arricchito umanamente".

La bellissima 'sala delle coppe' nell'abitazione di Luigi a Quingentole: un colpo d'occhio che lascia a bocca aperta