

CERCHIAMO PILOTI DI KART

# GRACE



CLASSIC & SPORT CARS

€ 5,00 Italy only - Anno III - N. 7/8 - Agosto-Settembre 2005



**I 100 ANNI SKODA**  
All'Est molto di nuovo

**MARIO MANNUCCI  
RACCONTA**  
Il Drago e Bettega



**CHEVRON B36  
FORTINA-LANCIA**  
Con il cuore italiano



**FIAT RITMO 75 GRUPPO 2**

# La Regina del Turini

Poste Italiane SpA - Spedizione in A.P. - D.L. 353/2003 (conv. 27/02/2004 L. n° 46) art. 1 comma 1, DCS Milano

**Un pilota racconta Luigi Moreschi**

# Le mie prime

Pilota e preparatore, Luigi Moreschi ha vissuto una "vita in pista e su strada" unica nel suo genere. Ha sempre abitato a Quingentole, in provincia di Mantova, dove ha un'officina piena di splendide auto da corsa che gestisce per vari clienti-piloti. Mezzi che collauda personalmente e con i quali corre ancora. Perché la passione va sempre alimentata...

# 438 corse



Primo piano del pilota-preparatore Luigi Moreschi che, nella foto grande, vediamo in azione con la Chevron B36 alla Camucia Cortona. In queste tre immagini, l'interno dell'officina di Quingentole. Vi si riconoscono una Lotus, barchette di ogni marca e modello, una Bmw Silhouette e due Ferrari "da urlo".



DI GABRIELE MUTTI

■ Nel 2006 festeggerà i suoi primi quarant'anni di corse. Perché Luigi Moreschi, classe 1947, in pratica ha sempre avuto un volante in mano. Il fatto di essere nato e di avere sempre a vissuto a Quingentole, un paese della "bassa" mantovana, non è stato assolutamente un problema per lui. Ha cominciato col kart e poi ha corso con un po' di tutto, turismo, GT, sport, barchette, Formula 2 e 3 sulle piste di mezzo mondo. E ha cominciato a prepararsi da solo le auto con cui correva, mettendo su un'officina, che oggi gestisce una cinquantina di auto da corsa per clientipiloti: «e le collaudo personalmente. Loro si fidano del mio parere».

### La Chevron B36

Tra le auto con cui ha corso Moreschi c'è anche la Chevron B36-Fortina con motore Lancia turbo che analizziamo a fondo in questo stesso numero di Grace: un'auto di cui Moreschi si ricorda molto bene, avendola guidata sia con la livrea nera sia con quella rossa, in cui l'ha fatta riverniciare l'attuale proprietario: «l'ho guidata nel 1999 e nel 2000, è un'auto che è stata rifatta un po' tutta rispetto a quando era una barchetta scoperta. A mio avviso è molto difficile da guidare, e mi risulta che chi la possiede la utilizzi giustamente con moderazione. Non ha freno motore, io ho vinto la corsa in salita Malegno-Borno ma è un'auto che va in crisi dovendo duellare contro le aspirate. Solo nei circuiti veloci riesce ad esprimersi al meglio».

### Gli esordi

Moreschi vive in una splendida casa stile ottocento situata nel centro del paese, dove una stanza è invasa dai trofei e dalle coppe conquistate in tanti anni di corse in tutta Europa («in America non sono andato mai, non mi piace volare, l'ho fatto solo quando era strettamente indispensabile»). Visitando quella casa è come fare un tuffo indietro nel tempo di un secolo. Suo padre era proprietario di vasti appezzamenti terrieri, e inizialmente Luigi Moreschi si trovò a fare l'agricoltore. Ma gli piaceva correre in auto: «cominciai con il kart, ricordo che mio padre mi portava ai circuiti dove gareggiavo mettendo il kart sul tetto di un'Alfa 2600 berlina. Mi resi conto che andavo forte, e quando ebbi la licenza Csa di conduttore, a 19 anni, mi misi a correre in macchina. La mia primo auto da competizione è stata una Fiat 850, poi con una Formula 3 ho fatto delle salite. La Brescia Corse mi ha quindi proposto di correre per loro, con un'Abarth OT 1300...».

Sulla salita del Nevegal con la poderosa Bmw 320 Gruppo 5. Moreschi ricorda che con questa vettura, in una salita siciliana, incappò in uno dei suoi peggiori incidenti. A lato, il suo inconfondibile casco sventa sull'agile Marlyn.



### Amphicar e la Lubiam

Nel 1970 Luigi Moreschi vince il suo primo titolo, il campionato italiano della montagna nella categoria riservata alle vetture sport. Da lì comincia un'escalation che lo porta a conquistare otto titoli fra Campionati italiani e coppe Csai. «Nel 1972-'73 ho guidato per due anni una Ams, poi sono stato ingaggiato dalla scuderia ufficiale della De Tomaso, per la quale ho corso nel 1974-'75. Dal 1975 mi sono messo in società con un altro pilota, Eugenio Renna, che correva con lo pseudonimo di "Amphicar", un palermitano nato nel 1945 e che nel 1971 aveva vinto il trofeo della montagna nella categoria Sport, con ben quattordici vittorie di classe in quell'anno. Preparavo la mia e la sua auto, la nostra società è andata avanti fino al 1998. Nel 1978 ricordo che facemmo un contratto di sponsorizzazione con la Lubiam, che era un fatto eccezionale per quei tempi. Avevamo uno sponsor, ma spendevamo anche tanto per correre. Credo che per prendere parte alle gare abbiamo investito così tanto denaro che con quei soldi avremmo potuto comperare un transatlantico grande come l'Andrea Doria! Poi nel 1989 ho venduto parte dei terreni che possedevo e ho comperato l'officina che anche oggi è la sede della Moreschi Motorsport. Da lì è cominciata un'attività di preparazione e di gestione delle auto in gara anche per conto terzi, oggi gestiamo qualcosa come una cinquantina di auto». Ma per affidare la propria auto storica da corsa alle abili mani di Luigi Moreschi e dei suoi meccanici, quattro in tutto, occorre superare... un esame: «mi devono piacere il cliente e l'auto che possiede - spiega - altrimenti non se ne parla».

### I miei "più"

Una vita piena di corse e di tanti episodi da raccontare, in rapida successione: «la velocità massima che ho raggiunto in gara è stata quella di 312 km/h con la Lancia LC2 alla 1.000 Km di Monza del 1983. La macchina più potente che mi è capitato di guidare è stata la Ferrari 308 Carma il cui motore aveva la potenza di ben 1.050 cavalli! Il mio peggior ritiro è stato quando alla Coppa Florio del Campionato Mondiale marche, una gara della durata di sei ore, ci siamo ritirati a tre giri dalla fine per la rottura del motore quando eravamo primi con l'Osella davanti all'Alfa Romeo 33 ufficiale che poi vinse. Ma quello più disastroso fu alla Targa Florio del 1975 con un'Osella PA3. A due giri dalla fine eravamo secondi assoluti quando l'auto prese fuoco e fu completamente distrutta nel rogo, tanto che dovvemmo abbandonarla sul posto».

### Gli incidenti

Una vita per le corse con tanti incidenti e qualche attimo di paura... «Quello più spettacolare è stato alla 1.000 chilometri di Monza del 1971 con la Gipsy 271: entrai in collisione alla curva Ascari con l'Alfa Romeo 33 di Nanni Galli, ed entrambe le macchine andarono distrutte. Ma l'incidente più grave è stato quello alla corsa in salita Cefalù-Gibilmanna del 1979, una gara valevole per il Campionato europeo della montagna: con la Bmw 320 Motor-sport sono uscito di strada in località Spaccio Colombo e alcuni spettatori rimasero lievemente feriti. Io non mi sono mai fatto molto male, mi sono rotto un braccio una volta correndo con una Formula 3 a Varano, diciamo che mi poteva andare molto peggio».



Sopra, alle Saline di Volterra nel 1970 con la Abarth 1300 OT della Brescia Corse e in pista con la Bmw Silhouette sponsorizzata Lubiam. Sotto, in azione alla Vernasca Silverg Flag con una monoposto della Tecno.





## 120 mila km di gare

Con una percorrenza complessiva di oltre 70mila chilometri fra prove libere e prove ufficiali, e altri 50mila percorsi in gara, Moreschi, che si fa aiutare dal figlio («ma lui non vuole correre») vanta un'esperienza di tutto rispetto. «La mia prima vittoria di classe - ricorda - è quella ottenuta alla Caprino-Spiazzi del 1968 con una Abarth 595 a 101 km/h di media, ma il risultato più prestigioso è stato sicuramente il primo posto assoluto alla 6 Ore di Vallelunga del 23 ottobre 1977 insieme a "Dino" con una Porsche 935 turbo in una gara valevole per il Campionato Mondiale marche. Ricordo con piacere anche il primo posto nella categoria Sport 2000 e il quarto posto assoluto nell'ultima Targa

Florio corsasi sul vecchio circuito stradale delle Madonie, nel 1973, con una Chevron B19. Mi è toccata anche una "maglia nera" dell'ultimo posto, quando alla seconda Coppa d'Italia nel 1973 mi piazzai settantatreesimo su 73 arrivati».

## Siffert il mito

Duecentoquarantotto volte sul podio, 164 vittorie di classe, 74 primi posti assoluti, Moreschi ha guidato in gara qualcosa come 114 auto diverse, di tutti i tipi. Il pilota che ha ammirato di più è stato «lo svizzero Joseph Siffert, ho visto come andava alla Targa Florio. Era veloce, pulito, coraggioso. Ho pianto quando seppi che era morto, nell'ottobre del 1971, guidando una Brm di Formula 1 sul circuito inglese di Brands Hatch. Era una gara che non era neanche valevole per il Campionato del mondo, organizzata per festeggiare il secondo titolo iridato conquistato da Jackie Stewart». Viene spontaneo chiedere un parere sulle piste di ieri e quelle di oggi... «Quelle di ieri erano vere piste, ci voleva davvero del coraggio per correrci sopra, io ho fatto ventisei gare della durata di 1.000 km sui circuiti di tutta Europa, ho corso a Zeltweg, sul vecchio Nürburgring, quello dove un giro dura la bellezza di 22 chilometri, a Spa, a Salisburgo».



Sopra, la March 75S motorizzata Bmw M12 con cui il mantovano ha corso al Trofeo Città di Orvieto e una rara quanto affascinante Bizzarrini 5300. Sotto, la muscolosa De Tomaso Pantera allestita per il Gruppo 4.



## Gioielli e ricambi

Oggi Moreschi alterna qualche corsa qua e là alla sua principale attività che è quella di preparatore e collaudatore. Un giro per la sua officina è di quelli che lasciano a bocca aperta, per la qualità delle auto presenti. Si comincia dalla Ford GT 40 e dalla De Tomaso Pantera Gruppo 4 con la quale Mario Casoni vinse un Giro d'Italia, di proprietà di un appassionato di San Marino, un paio di Ferrari da urlo e tante barchette, Formula, GT e via di questo passo.

Molte di queste auto non solo sono uscite di produzione, ma in qualche caso l'azienda che le produceva è scomparsa. E per i pezzi di ricambio, «quello che non si trova si rifà. Si può rifare tutto. Il novanta per cento delle auto su cui lavoro sono quelle con cui ho corso in passato, per cui le conosco molto bene. Questo non è assolutamente un problema. Tra l'altro ho anche tutti i ricambi della Lucchini. Tra i miei clienti ho persino degli inglesi, che dimostrano di avere molta passione e un grande interesse per questo tipo di auto. Mi ritengo fortunato, faccio un lavoro che mi piace e soprattutto posso ancora correre ogni tanto. Meglio di così...».