

Piero Lavazza Story



1er épisode

Il devait faire le comptable

Prendre le départ avec ce numéro de Rallye&Moteur le cycle est dédié à Piero Lavazza, c'est un jeune homme plein de vie, et qui déjà rentré en légende pour tous les passionnés de la course d'automobile.

Piero Lavazza est née à Turin le 20 août 1940, alors que la reconstruction d'un poste belliqueux n'est pas encore terminée, il avait déjà fait ses premières expériences d'automobile.

« En 1948, je guidais déjà ma première automobile » racontais : « Je monte en cachette dans la Fiat 1500 6cylindre de mon père, la clef est déjà là, je ne savais même pas que la vitesse était insérée, alors j'ai pu faire mes cinquante premières mètres de pilote ».

Après cette première rupture de glace, sur lequel Piero glisse, il arrive finement le vrai baptême au volant d'une voiture.

Apprendre à conduire une 500 Bellevue métallique « familière, matricule TO 152109 » déclaré avec sécurité, on dirait un tribunal devant les juges, en regardant les visages des personnes qui sont en train d'écouter, tu te sens obligé de t'affirmer : « La première voiture est inoubliable ». Les premières leçons de conduite étaient sous le regard d'un serveur d'alberge Bardonecchia, où le jeune Piero passait ses vacances. « Le premier jour, avec un coussin sur le siège pour voir l'extérieure, je conduisais dans la cour de l'auberge; le deuxième jour j'ai appris à faire le nécessaire pour ce pointer à Rochemolles. Un pareille départ ferait supporter un départ rapide à la carrière de motarde. Et de puis mon père me laissai quelque fois conduire sa voiture dans la cour de la maison ».

J'imagine qu'avec un encouragement similaire j'aurai pu faire le départ de carrière de moteur, au lieu de ça Piero fréquente l'institut de comptabilité sous la pression de sa mère, souhaitant le voir continuer l'activité de la famille, et il se dédie à sa grande passion qui est la construction de modèle réduite d'avion, où il a pu gagner le titre italien en 1959 et à participer au mondiale de Budapest en 1960. En réalité il vient d'être convoquer au nationale pour 5 ans consécutifs, mais il avait des problèmes avec l'école et il a décliné les invitations » de toute façon Piero n'a pas démonté une grande passion pour la double passion, favorisant plonger dans le livre de Dante Giacosa (le papa de la 500), et à ce dédier au moteur de scope, qui sont utilisés aux principaux Instituts Techniques.

Le commencement de Lavazza au volant en 1959, n'a pas été une expérience heureuse. « J'avais loué un kart, châssis *Italkart*, moteur Rumi 125 cylindre, pour participer à l'inauguration de la piste Pomponio de Rivoli. Durant les libres répétitions j'ai essayé de rester en groupe avec de vraie personne assis au volant comme Maglioli. Au terme du livre mon préparateur voulait essayer mais il détruit le Kart, et il a pu le réparer durant la nuit, et le jour suivant, il avait dix tours pour signer le temps de grille. Sept livres et le dernier des trois chronomètres, le Kart se brise au huitième tour.

La mésaventure ne laisse pas de signe sur Piero, qui continue de se dédier au modélisme soi statique que dynamique pour une profession de succès, au point que ses quelques réalisations ont été exposées au centre historique Fiat, même sous autre marque, finalement, en avril 1963 il achète une Steyr-Puch immatriculation Australie (parce qu'elle n'était pas homologuer en Italie) et participe à la course Stallavena-Boscochie-Sanua, course de montée et ce classe 2eme sur 52 participants. Ma mère ne pensée pas que pourrait en arriver là, le niveau de confiance été bas même si j'éte un pilote de méthode et de précision, j'étais l'un des premiers à s'adapter à la ceinture de sécurité, et pour quelques temps je la surnommais « Pic ». Ma mère, vend sa Steyr et elle m'achète une 850Tc Abarth. La renonce à la course a eu un effet néfaste sur Piero Lavazza, qui a eu en peu de temps plusieurs accidents qui ont déchargé sa volonté de presser l'accélérateur.

Alors il change encore de voiture, et j'achète ma première Fiat 500 et je m'aligne aux diverses courses de monté, type Cesana-Sestriere à Aosta-Pilla », en piste à Monza où il obtient le 8eme poste, pour arriver à la dixième pente –Jupiter, où Piero a pu conquérir la victoire de classe

Piero Lavazza Story

signalant le record de catégorie. « Je suis arrivé à cette course avec la fureur dans le sang. Je venais à peine de laisser ma fiancée, qui insistait sur le fait de ne pas arrêter de courir, et j'ai décidé d'aller tronquer avec elle ». Furieux sur cette monte de mort, j'ai pu avoir ma première victoire. Lavazza se rappelle cette course nettement : « le vendredi soir est arrivé et je commençais à visionner le parcours de la course, je montais lentement pour l'imprimer dans la mémoire, puis je commençais à augmenter la vitesse cherchant de réparer les diverses erreurs, afin d'effectuer une montée parfaite le jour de compétition. J'ai toujours évité de signaler les points difficiles du parcours. A quelque uns est arrivé de voir découvrir les imperfections de leur voiture le jour de la course et ce qui les oblige à quitter la course ».



2eme épisode

Le banquier Sprint

De jour en jour la famille de Piero insiste pour qu'il renonce aux moteurs et à la course et qu'il reprenne la banque, où le jeune Lavazza aura pu faire une bonne carrière. Mais la passion....

« La deuxième année de l'activité agonistique commence très bien –raconta Piero Lavazza, il se rappelait les années 64 parce qu'il est cloué au boîtes à vitesses à peine sortie du préparateur. Après les avoir réparés, il partait pour le rodage de la 500: j'avais pris l'autoroute pour aller à Vérone, où l'année précédente j'avais gagné ma première course (Stallavena-Boscochiesanuova, n.d.r) puis je suis tourné en arrière en augmentant graduellement la vitesse, comme je le faisais au temps du rodage de moteur, qui se faisait à Rondissone. «je suis retourné a la

maison par un tram glacé, car c'était le mois de février»

Malgré un départ dramatique la saison est bien partie, avec une nette affirmation de la coupe Gallenca qui se disputait sur le lac d'Albano au environ de Rome. « Arrivé à la vérification mouvementé avec la voiture parce que je n'avais pas réservé le service train plus auto. Mais ça était une exaltante et agréable course. Ce qui c'est passé ne devait pas enthousiasmer mes adversaires qui réclamaient de la démonter, j'ai juste eu le temps de rassembler le tout et de l'embarquer au train pour ne pas se faire une nouvelle corvée jusqu'à la maison, perdent la première distribution des prix». Après cette victoire entre parenthèse culturelle « j'ai eu le temps de visiter les catacombes le samedi après midi ».

Piero Lavazza voyait une saison à phases alternée qui culmine le retrait de Gression San Bernardo. « En cette occasion j'étais arrêté pour acte obscène en lieu public, parce que j'embrassais ouvertement ma fiancée, ce n'est pas une bonne chose a cette époque.

J'ai réussi à partir même si car le casque est cassé, mais après cent mètres seulement j'ai brisé le plafond d'allumage et je devais par la suite me retirer.

Pire encore je suis allé à Trento-Bondone, où le moteur s'a sauté ce qui m'a poussé à se disputer avec le préparateur (Capra, comme si je voyais de la Armoire fait à la main sous ses machines) il ne voulait pas que Piero touche ses machines. « Sans éliminer les plaques au moteur et il réussit à copier l'arbre de renverse et de l'agrandir cinquante fois et designer sur une feuille. Capra devint féroce et je me tirais derrière un carburant, mais à la fin on est devenu amis et l'année d'après il m'offre un cadeau de mariage.

Lavazza s'est préparé seule une Fiat 500 pour la Cesana-Sestriere, et réussit à la finir avec un jour de retard, alors qu'il devait renoncer à la course, la déception du résultat manqué et l'approche de son mariage l'on convaincus à vendre la Fiat 500 et mettre et à accepter le poste de banquier, ce que sa mère et son épouse ont toujours désiré, même avec cette nouvelle dimension de vie il n'a pas pu oublier les moteurs.

Je vivais à Rivalta dans une petite villa avec garage, et j'ai commencé à préparer les moteurs de route pour mes amis. Ces derniers étaient 500 et ils sont devenus 650 avec carburateur de la 850 coupée. Un ami, Mario Milanese, maintenant enseignant universitaire, faisais la navette pour un an Turin - Rome, où il était militaire.

Piero Lavazza Story

Avec une Fiat 500 qui courait à 138 kilomètre à l'heure, elle avait un grand secret qui lui permettait d'arriver à 100.000 kilomètre» se rappelant avec précision. Mais les amis n'étaient pas seuls qui voulaient les moteurs préparés, la nouvelle était diffusée entre les collègues de la banque, et en bref de temps son téléphone a commencé de sonner sans interruption pour question moteur «Il est arrivé à un point d'aller travailler avec Volkswagen 1200 transformée en chariot outil de hauteur plate. Je chargeais la voiture de mon collègue et je la portais à la maison, après quelques jours je la reportais prête à galoper sur la route».

Lavazza expose même un moteur de 35CV au salon de l'auto de compétitions organisés par l'Anfia, et il reçoit des talles consentements, un article de Michele Fenu apparaît dans le journal, il vient le définir le « Banquier Sprint ». Cet article fourni à Lavazza des centaines de clients, et quelques moteurs pour participer.

En 1967, est né mon fils Paolo et Piero est retourné à courir «travaillant je n'avais pas le temps pour la vérification, en autre, je devais lutter avec les moteurs préparés par Roméo Ferrari, qui ces derniers étaient plus soigneux que les miens, dans ce cas je serai battu».

Mais la course ne semble pas endommager la carrière de Piero entant que banquier.

« En janvier du 1968, j'étais élu chef personnel. Je me sentais un peu préoccupé, je me disais que j'étais totalement satisfait de mon travaille, qui m'a transformé en prestigieux titulaire de bureau désiré. Par contre j'avais toujours honte, le téléphone sonnait constamment dans mon bureau, mes amis et collègues de travaille me cherchaient que pour avoir des informations, ou pour demander du travaille.

En milieu de l'année je n'en pouvais plus, ce qui m'a poussé à me licencier en avril, et à avoir mon premier vrai atelier à 157 rue tripoli, où est ne l'élaboration Drag».



3eme épisode

Ca ce fait au sérieux

En 1968 l'ouverture de l'atelier d'élaboration Drag, 157 rue Tripoli à Turin qui coïncide avec la reprise de l'activité agonistique de Piero Lavazza, et la compétition de monté Aosta-Pila, le pilote préparé retourne à conquérir la victoire en compétition de championnat italien.

Et même en cette occasion la préparation de sa fiat 500 du bradage du moteur se fait la vielle de la compétition, mais encore une fois le sucé n'a pas pu fuir.

Le nom de Lavazza est désormais une garantie, et l'atelier de rue Tripoli est devenu la préféré des passionnés, c'est pourquoi en 1969 Piero Lavazza décide d'accomplir le grand saut et se dédier à la préparation de monoplace en achetant la lotus 27 ex formule 3 de Bruno Deserti avec laquelle Vincenzo Narcisi effleura

la victoire en championnat italienne.

Duilio Truffo, un des jeunes de l'écurie Nord, voulait commencer tout de suite avec une formule Monza, alors que Valens Karstique, a déjà effleuré le succès au début après 4 courses. Truffo été vraiment un vrai pilote, il avait la juste conduite pour éviter les problèmes de la voiture et il indiquait au préparateur la direction pour travailler».

Beaucoup d'après midi se sont écoulés, Lavazza et Truffo cherchent l'arrangement et la construction de ses monoplaces au large place devant le cimetière de Mirafiori. Truffo porte la voiture a ses limites alors que Lavazza couché par terre observe le comportement de la voiture en courbe sans penser au risque d'être renverser en cas d'erreur de son pilote, et en conséquence au milieu de la saison Piero décide de mettre en piste une deuxième voiture. En plus à la Formule Monza, Lavazza commissionne à Bellasi quelque Formule Ford, pour Vianco, Filannino, Borsano et en plus une pour lui, qui par le retard du constructeur n'a pas été consigné à temps.

Entre temps il poursuit une activité frénétique assez chaotique qui ne satisfait pas Piero. Proprement en cette période Lavazza arrive à joindre sa voiture préparée en millimètre alors qu'il développait la commercialisation des particuliers qui ont des pistons spéciaux, coupe, l'huile, engrenage, tube de décharge, Lavazza marque pour la Fiat 500 soi de route ou de compétition. Les deux petites

Piero Lavazza Story

cylindres savent donner grande satisfaction au préparateur de Turin et surtout à ces deux braves pilotes de pointe Piccioni et Vianco, discontinus arrivent souvent au podium et Vianco réussit à conquérir la victoire de la Catania-Etna.

En 1970, on voit bien que Lavazza suit bien 11 voiture, alors qu'elles se limitent à quelques apparitions en course, qui culmine avec la satisfaction de la victoire de la Cesana-sestriere, course qui devient son fief privé.

Cette frénésie, et ce désordre ne rentrent pas dans la mentalité de Lavazza, en 1971 décide de changer la mise en train à son activité et prépare une voiture faite au top pour gagner. Et comme toujours, il ne complète pas son programme, mais il passe de les montés à la course en piste conquérant plusieurs succès. » A ces temps là, le championnat Italien comprenait les preuves de monté et celles de piste, même si cette dernière est compte en majorité. Cette année là était riche en satisfaction. A Varano, existait seulement la partie mixte, je luttais fréquemment pour le succès. Des défies d'éliminations en tête-à-tête, je me souviens encore du duel avec Giancarlo Segalini; Le duelle qui a enflammé le publique au point que même aujourd'hui «les vieux» de la piste se rappellent le nom de Lavazza.

Piero passait d'une voiture à l'autre, essayant divers catégories de prototype, mais la plus grande satisfaction arrive avec la 500 avec laquelle il a gagné la coupe de la Sila, la Cesana-Sestriere, la Castione-Passo de la Presolana est une course à Monza, alors qu'à la Gressio-San Bernardo il était deuxième.

« Après la victoire à Cosenza, je suis partie avec charge et décharge et avec ma 500 sur le wagonnet pour les répétitions de la course de Macerata. Après deux montés au studio et le déchargement de la 500 du wagonnet, j'essayais la voiture de course. Si j'avais fait des répétitions de course en quelques épreuves privées, et par voie ouverte au trafique, j'aurais pu tranquillement gagner, mais même avec quelque problème mécanique, je suis arrivé seulement second.

En cette année 1971, l'arrivée au podium est devenue une déception à moitié pour Lavazza, trop habitué à gagner. Il dominait tout simplement le championnat régional qui se faisait sur la piste Cerrina de Rivalta, qui a défié la promesse entre Vincenzo Di Rosa, Ledi Zampolli, Augusto Cesari et Giovanni Carena, qui a gagné 10 courses sur 13.

«Durant cette saison il enveloppe progressivement la voiture de coffins, et à la dernière course enlève les vitres mais malheureusement ce jour là il y avait la neige et la victoire est allée à un autre... »



4eme épisode

De la piste à bob

Il y avait deux couleurs qui dominaient le début de l'année 1972. le bleu d'optimisme et le blanc de la glace : En effet Piero Lavazza ne contente plus de dominer comme pilote et préparateur, d'automobiles, mais il récolte même le défi de la piste de glace.

« L'aéronautique militaire organisée à Cervinia des cours de bob qui ont duré deux semaines. Moi j'y étais grâce à un fréquent de la piste Cerrina, qui possédait un bob et qui participait à la course.

Le cours se divisait en leçons de théories et de pratiques; après avoir piloter on s'inversait les rôles et je faisais le freinateur à mon propre compagnon qui prenait les commandes. Le bob représente seulement une parenthèse pour Lavazza,

que pour ralentir l'activité agonistique, il réussit à vaincre

8 des 10 courses à la quelles il a participé et il est arrivé second, pour un seul point, au championnat italien derrière de Ciardi.

Lavazza participe aussi avec un autre pilote, Placentin Nucci, pour courir avec la voiture de Piero il ne se fait jamais aidée par l'équipe. « Concilié à beaucoup de garage, précise Lavazza » mais en course chacun d'eux devaient penser à lui-même: à Imola je me rappelle que l'épreuve se déroulait lorsqu'il cessait de pleuvoir. Initialement je payais presque 4 aux autres concurrents, alors j'ai concilié à mon pilote d'attendre que la piste soit sèche, ensuite on pourrait sortir pour obtenir des

Piero Lavazza Story

temps spéciaux pour les adversaires ». Cette course est restée plutôt fameuse pour un épisode de sport rare : « J'étais entrain de poursuivre Squarise et Nucci, alors que Ciardi a rompu le moteur à la descente vers la Rivazza. Le commissaire a flotté le drapeau jaune, mais ça ne suffisait pas à mes adversaires d'éviter de se mettre à travers, et moi j'ai pu les devancer d'un élan. Mais ça ne me plaisait pas de gagner de cette façon, c'est pour cela je me laissais dépasser et puis je réussissais à tourner au commande par mes mérites. Mais je devais me retirer car la boîte à vitesse est rompu ». La grande occasion de gagner un titre à trois couleurs s'est évaporée pour Piero Lavazza proprement à la dernière course.

A Manzo il se présente avec une large marge, alors il prend le commandement alors que Ciardi est en arrière il ne me semble pas beaucoup en forme. Piero se retire en premier, même beaucoup d'autre, jusqu'à ce qu'ils fassent remonter Ciardi qui arrive en seconde position derrière Nucci, ce dernier, à l'ultime tour pense bien emporter la course et le titre au Toscan.

« 1972 c'est une saison techniquement importante, car grâce aux modifications réglementaires, il a commencé à appliquer l'alimentation aux tubes séparés utilisant comme base une élaboration des Audisio&Benvenuto, après beaucoup d'année ils exploitent mon élaboration afin de changer ultérieurement la leur voiture» se rappelait Piero avec satisfaction.

En ces années là, Lavazza travaille aussi sur les Lancia Fulvia officiels, c'est un grand secret sur le prototype Stratos ; Son activité est remarquablement agrandie et il a senti la nécessité de se transférer à un atelier plus grand en rue de Chanoux.

En 1973, je commence très bien avec une grande victoire sur Squarise à Casale Monterrato avec une course qui a duré 50 minutes, une vraie éternité pour les pilotes et les voitures. Le samedi après avoir eu le meilleur temps de compétition, je continuais à travailler sur ma 500 obtenant un accroissement ultérieur de prestation, qui mettait en crise la boîte à vitesse car elle avait les rapports trop courts. J'étais tenté de retourner à l'atelier et de passer toute la nuit à les changé, mais après avoir réfléchi, j'ai décidé d'aller prendre un bon repas et de faire une promenade au bois mieux que parcourir toute la nuit à pied et d'arriver le lendemain à la course épuiser et stresser. C'était une belle course, luttant tout le long à rabaisser en continuation la catégorie du record de la piste, puis en milieu de la course je sentais la fatigue ce qui m'a poussé à lever le pied de l'accélérateur, je voyais que même mon adversaire était en crise, c'est ce qui m'a poussé à récupérer en jusqu'à l'arrivée.

En cette année Lavazza a eu un grave accident de sa carrière » à Casale je courrais tout les dimanches, et durant ces derniers je me retrouvais à pirouetter six ou sept fois avec une X 1/9. j'étais intacte, mais à Varano deux semaine plus tard, je disputais les qualifications comme pilote de réserve sur une 700 d'un client, et je me retrouvais sans frein, capoté et battue contre garde et voie qui m'on coupé le casque, même cette fois j'étais sain et sauf, au point que le jour d'après j'ai couru et j'ai gagné avec la 500, mais par la suite j'ai commencé à avoir des problèmes.

Malgré le brut incident Lavazza ne perd pas l'envie de courir et de gagner; S'efforçant sur les mêmes champs de course à trouver les solutions convenables pour ses 500, et ne pas s'arrêter devant les difficultés rencontrées.

« Je suis allé à Vallelunga avec une Fiat 238 modifiée qui pouvait transporter ma 500, en divers moteur et vitesse de direction. Après avoir obtenu le samedi le meilleur temps au compétition, je devais faire une petite intervention en atelier. Le gardien du hangar m'a dit qu'il n'y a pas de problème si j'obtiens la permission du propriétaire qui habitait en face. J'ai sonné et je me retrouve devant une vraie orgie style antique de Rome, alors j'ai obtenu la permission et j'ai pu courir» même si une bougie le fait ralentir et il arrive cinquième.

A la fin de l'année Lavazza ne sent plus l'envie de courir, il a obtenu une grande satisfaction de ses deux voitures de route, «il prépare une 126 qui arrivait jusqu'à 150km à l'heure» le disait avec orgueil, mais surtout il sentait l'envie de faire courir les autres louant sa voiture aux pilotes en les faisant croître.

Piero Lavazza Story



Seme épisode

Noms prestigieux

J'ai arrêté définitivement la tenue du pilote pour endosser celle du préparateur de petit monstre gagnant, au milieu des années soixante dix Piero Lavazza commence à élargir le circuit de ses clients en gagnant la confiance des pilote destines à remplir les faits sportive des années à venir.

De Tommaso Valinotti

« Je devais me décider, je ne pouvais pas continuer à faire le pilote et le préparateur en même temps. En ce double vêtement trop de clients étaient mécontents » partant de cet enjôlement Piero Lavazza décide d'attacher le casque au clou en 1974, et de commencer l'activité de louer des voitures sur grande échelle et en même temps se mettre à la recherche de valables pilotes

qui pourraient porter une nouvelle gloire a son atelier.

1974, est une année fondamentale pour l'activité de Lavazza, parce qu'il voyait sa première prise de contact avec le mode de Rallye. «Le premier client provient de ce secteur de la course, pour moi c'est étrange, c'était Renato Zuccarello, qui m'a dédié la préparation de sa Fiat x1/9. Je me rappelais que j'étudiais le variateur de carburant commandé directement par le pilote pour avoir une meilleure carburation même au spéciale avec de forte variation altimétrie. Lorsque nous l'avons mis en moto pour la première fois nous étions plutôt douteux de son fonctionnement, parce que ce le système je l'avais complètement projeté et construit seul. Sûrement, à vingt ans de distance « **marchingegno** » semblable peu faire sourire, aujourd'hui les centrales électronique ont presque résolu le problème. La notre évolution successive a remplacé le carburant par l'implantation d'injection ».

Dans l'album de souvenir des années 74, il y avait aussi un personnage très important: Giacomino Deila, père de « Pigi » et Roméo. « Giacomino était très gentleman driver à l'auto cross, spécialité très ardeur en cette période, mais il était aussi un sympathique hors piste. Il arrivait sur le champ de piste avec une voiture sur le wagonnet et le coffre plein de belles choses à manger en compagnie». Pour Deile « senior » Lavazza élaborera une Fiat 500, en portant le moteur à 700, puis à 900cc. A la fin de saison, il décide d'avoir un accord avec Laganà pilote vainqueur de la course en Méridionale, qui s'attribut au championnat de la montagne sud.

Et en 1975, il assiste nouvellement à une sortie en course de Piero Lavazza comme pilote, en occasion de la dernière épreuve du championnat italien sur la piste de Varano, vrai fief de Piero dans le passer. Le pilote préparateur est appelé à remplacer son pilote Dante Aimaro, qui a proprement lutté avec Laganà durant toute la saison. A la dernière course la coupe Carri à Manzo, ils se sont tous les deux retirés et Laganà est partie avec la conscience d'avoir le titre à la porter de la main. Lavazza a les nerfs tendus, et forcement il n'a plus l'habitude des sauts de la première ligne, le faite qu'il part en meilleure position au limites du premier et dernier tour. Que s'est-il passer? Simplement il a éteint le moteur au départ... mais il ne perd pas d'âme, et il se lance à les poursuivre et quant il rattrape les avants-coureurs en lute entre eux, deux concurrents se touchent et se centralise, un à son côté, l'innocence de Lavazza.

Encore une fois Piero n'est pas vainqueur, est décide de continuer et au troisième tour de la fin il était troisième à une seconde du deuxième, alors que Lagana prévoit déjà la victoire, il se retire et il perd de cette manière la course et le championnat qui est revenus à Romano Zadotti.

Mais l'esprit de Piero est complètement adresser au développement des évolutions de ces moyens, même s'il pouvait partager l'espace d'automobiliste avec celui de la famille.

"A Turin je continuais à fréquenter le champ de Corso Volo, où je me détendais avec mes aéromodèles.

Entre-temps j'avais enseigné à mon fils Paolo qui s'amusait à tourner avec un Kart que je lui avais construit, et quelque fois je portais à ma fille Sara de cinq ans, qui je faisais asseoir sur mes genoux et je lui laissais le volant et moi j'accélérais, à certain moment je tirais le frein à main et j'envoyais la voiture en dérive. Et elle était prête manipuler le volant sans la moindre crainte".

Mais le repos pour Lavazza est de brève durée. La saison de l'hibernation est dédiée à

Piero Lavazza Story

l'expérimentation, Piero se prépare pour l'année 1976 dans les meilleures manières, les résultats seront à la hauteur de la situation. Ses pilotes Laganà «le Brave» et Bussi terminent aux premiers trois postes à Vallelunga, où 10 des 18 voitures partantes étaient assistés par lui. Peu de jour après, à Manzo, en éliminations avec plus de 30 partances, les six premières voitures d'alignement, made in Lavazza, mais la course est vaincue par un jeune débutant : Italo Travagin.

Le championnat est une lutte entre les «clans», Laganà et Buss, qui perd le titre à la dernière course alors qu'il a eu une crevaison lorsqu'il était aux commandes. Mais Lavazza était dans tous les cas satisfait, le titre ira de toute manière à l'une de ses voitures, qui ont surpassé les limites des 100 CV/litre formant un pouvoir de 52 CV. L'année se conclue d'une manière victorieuse, avec la l'exposition de sa 500 et de la X1/9 de Zuccarello dans prestigieuse vitrine du 1er Moteur Show de Bologne, qui est organisé par Munari, Agostini et de la Vallet.



6eme épisode

Le rallye, arrive!

L'événement de la 500 est en train de tourner à son terme, et Piero cherche de nouveaux champs dans les quelles il moissonne le succès. Ou il trouve une spécialité jusqu'a ce moment avais peu cru: Rallye.

En 1977 représente une année riche de succès pour Piero Lavazza. Au Moteur show de l'hiver précédent, Piero a atteint un accord avec le pilote Pippo Anastasi pour le faire courir sur ses 500, portés à 600, alors que le calabraise Nino et de nouveau en compétition à la classe 700. Durant l'hiver Piero a eu une incroyable intuition technique: monter sur ses deux cylindres les roues antérieures usées par Tyrrell P.34 de Formule1 (la fameuse monoplace à six roues, auquel quatre petits partagés), qui avait gagné le grande prix de Suisse avec Jody Scheckter dans la

saison précédente.

La gloire en championnat est complète, Laganà gagne toutes les preuves alors qu'Anastasi perd seulement le début de la course à Varano, où de toute les façons il arrive second, après avoir marquer le meilleur temps. " Mes pilotes n'ont pas cru à mes pneus de pluie c'est pour cela qu'ils ont continué à lutter avec le slick en confiant excessivement à leur capacité". Mais l'expérience de sa première compétition n'a servi à rien, durant la première session de la compétition finale de Monza, quant à Anastasi et Laganà ils sont déjà champions, risqueront d'être hors du tableau parce qu'ils n'ont pas de pneus Slick ...durant la saison tous les 500 ce convertirent aux pneus Tyrrell, et Piero, qui a pratiquement le monopole, ne fait pas obstructions et les fournies même au adversaires. Alors que dans la classe 500 les succès sont insuffisants. "Je n'avais pas de pilote qui pourraient suivre le championnat c'est pour cela que les résultats ne sont pas à hauteur, mais j'ai pu avoir quelque satisfaction. A Vallelunga, il poursuivi Faccioli, un garçon napolitain est mieux promettant qui avait marqué le second temps d'essai. En compétition je lui conseillais d'abandonner les pneus Tyrrelli, dominant à tel point qu'ils ne vont pas avec la 500, parce qu'ils sont plus élevés et serrés, la fluidité et le parcourt m'on aidé à avoir une victoire qui m'a garanti la particularité à la maison de concurrence romaine".

Au Rallye Luciano Zuccarello ne pensait qu'à tenir en haut le nom de Lavazza, mais Piero se limite à préparer sa X1/9 sans fournir aucune assistance.

L'année successive la voiture Lavazza ne fait que répéter le succès de la catégorie 700 avec Stefano Pezzolla, alors que des problèmes familiaux limite l'activité de Pippo Anastasi qui réussi à défendre son titre. Les moteurs sont au sommet. Le 700 du Groupe 5 préparé pour les montés ont atteint les 80 chevaux un régime de 10.000 tours, et la satisfaction ne manque pas, comme la victoire dans la coupe Carri à Monza du Turinois Antonio Pinton.

Lavazza se voyait presque « obligé » à poursuivre le championnat sicilien en Monté, où il a beaucoup de clients, et pour de dizaine de fois il passe du nord au sud de l'Italie, trouvant l'hospitalité et les délicieux plats.

"En Sessile je n'avais jamais le temps pour dormir parce qu'il y avait toujours quelqu'un pour boire

Piero Lavazza Story

un verre, et l'hors-d'oeuvre de poulpe que j'ai mangé à Sciacca à la maison de Carlino, je me le rappellerais pour toute la vie". A l'hiver Piero Lavazza a compris que l'époque de la 500 touche à sa fin, mais les préparations routières l'on fatigué à un point qu'il n'ai même pensé à une alternative. Et le destin ne m'a pas laissé la petite patte. Avec Duillio Truffo il décide de participer au tour de l'Italie, et à la fin de saison et il a préparé en une retaille de temps celle qui devient la 127-Lavazza, qui deviendra « légendaire ». Alors que Truffo conduira la 127 en piste, Piero décide de risquer aux répétitions rallye Stick soutenu par Marco Bussolino. " En fin de la troisième de la semaine, j'ai parcouru presque 5.000 kilomètre en essayant la spéciale diffusion autour de l'Italie. Jusqu'à ce moment j'avais évité le rallye, pour la simple raison que j'étais un pilote de piste, et de course de Monter, j'étais habitué à étudier le parcours au minimale caractéristiques, et je ne sentais pas de déléguer une pareille responsabilité au navigateur". Piero Lavazza est resté douteux du comment il l'avait émit au rallye. En effet de Turin à Varan la voiture est conduite par Truffo, Emiliano est arrivé à l'autodrome avec la boite a vitesse en morceau et il devait se retirer. Le défaut réparé, les trois passent la journée à essayer la voiture sur l'autodrome et Piero s'est convaincu de la robustesse de la voiture.

En effet les résultats ne se font pas attendre. Deux semaines après Truffo et Bussolino ont gagné la leur classe au rallye de la Lana, où ils ont conclu 18 absolus, et ils répètent le même exploit au suivant rallye de la Valli Canavesane, alors qu'ils voyageaient en plénitude et ils restent à l'improviste en l'obscurité.

Même Zuccarello, qui s'est préparé une Renault 5 de Lavazza, voulait essayer la 127, et l'ajoute à la classe du Rallye d'Aosta. La réputation de la 127 s'accroît, et le turinois Guido Piodi s'en prépare une pour aller à la bataille de la course sur glace avec Luciano Zuccarello.



Teme épisode

L'incroyable 127

Avec la pratique turinoise Lavazza répète les succès obtenus avec la 500. Avec une différence particulière : maintenant il y a les rallyes, le terrain de conquête, même si Piero n'oublie pas la piste avec les premières approches de la Formule Fiat Abarth.

Les années 80 sont les années de rallye, l'apéritif, avec un succès relatif qui est buvoté la fin de l'année 1979, il ne sert plus qu'à stimulé la faim de succès de Piero Lavazza, qui a commencé la saison avec « l'habituelle » Fiat 127 groupe 2, complément réservée et affidée aux « habitués » Duillio Truffo et Carla Aosta, il atteint facilement le succès de classe avec une conquête désarmante à divers rallyes, entre Asti et Rododendri, où il termine entre les « top 5 » de l'absolu.

La réputation magique de la 127 s'étend et Pippo Anastasi, est déjà pilote de Lavazza avec la 500, se converti au rallye et commence avec 127 à Targa Florio, où il se retire avec quatre épreuves alors lorsqu'il était 11eme, cela lui suffi de convaincre le sicilien à poursuivre la saison avec la 127, avec la quelle il collectionne coupe et résultat dans toute l'île.

Lavazza retourne immédiatement à s'accabler de travaille, et à partir de cette course il commence la collaboration avec Silvio Boffa, parce qu'il préparait une 127 1050 Groupe2 à louer aux « clients qui voulaient gagner»; En effet cette voiture, lui a offert plusieurs satisfactions, entre lesquelles la victoire de classe à Pinerolo et le « championnat Fiat Rallye » avec Melotto-Rossi. Tous ce la ne suffit pas, et Piero demande une aide à son ami Giorgio Besozzi de l'Euromoteur et aux frères Penna d'Andora pour satisfaire les demandes des clients qui font la queue pour obtenir la leur voitures: entre eux il y a des jeunes prometteurs, comme « bobo » Benazzo, il s'arrache de nombreuse satisfaction avec la 127 Groupe et Luigi Balbo, qui atteint directement la seconde absolue et naturellement le premier de classe à Vesime.

Même à Biella avec Truffo, et conduite par Luisa Zumelli, la 127 de Lavazza fait des étincelles en temps spécial. Mais le coeur de Lavazza battait pour la piste, les frères Leone de Borgo San Dalmasso ne devaient pas se fatiguer pour convaincre à jeter les bases pour une saison en Formule

Piero Lavazza Story

Fiat Abarth, l'année successive, les jeunes Valerio et Ferruccio qui luttait au contact de roues avec ceux qui deviendront les sacres monstres de la piste italienne, comme Nannini, Larini, Gorini et Caffi. Mais les jeunes volontaires de Cuneo, ont pu arriver très près du podium, et ils n'ont pas réussi à rattraper les sept victoires de la Lavazza, qui en 1981 il commence la saison mettant sa 127 à disposition du grand Sandro Munari pour une exhibition spectaculaire au lac Losetto de Sestriere. En plus qu'à ses champs de course, Lavazza est déchaîné à son atelier pour le contentement (des clients) de la 127, Piero prépare une Ritmo Groupe 2 pour Truffo et une Panda 45 pour Grappolo du concessionnaire Fiat Gotta de Turin. Pendant le début de la course, le Team 971, la Ritmo étonne pour ses prestations, Truffo lute pour l'absolu jusqu'au dernier spectacle, il perd la 1er classe il se précipite en classification à cause de la congélation des carburateurs (le rallye se disputait en hiver).

Mais la satisfaction majeure arrive de Cesare Bracco et Rosy del Buono, avec la 127 il obtient la victoire à T.R.N, du Trophée Rallye Nationale.

" Un souffrant succès » mais riche en satisfaction, c'est proprement cela que Piero se rappelait avec un grand sourire. Le T.R.N. se décide en trois finales, à Messina Cesare était aux commandes de la course après la conclusion du dernier spéciale. Mais il s'est brûlé la parure et moi je lui avais ordonné de ne pas éteindre la voiture durant les dix kilomètres de transfert c'est ce qui l'a porté à l'arrivée. Malgré qu'il y avait aussi un trait d'autoroute, et même s'il ne payait pas la taxe, Bracco devait s'arrêter à la barrière et arrêter le moteur. Alors je le dépannais avec l'assistance, à ce moment là une patrouille de police arrive et nous bloque et nous demande les papiers. La situation devient tendue c'est ce qui nous fait perdre la course devant l'inflexibilité d'un policier qui nous oblige à nous arrêter en nous pointant sa mitrailleuse.

La 127 de Bracco se présente à la seconde finale, celle de Cascina, doté d'injection mécanique, il l'a rendu une voiture de top, et Cesare, grâce au pneus de Canonica et à son pied lourd conclut en 1er classe de la 11eme absolu, pas male pour la petite 1050. La finale d'Imperia devient déterminante, où la colère et la détermination ne manquent pas à Team de Lavazza. "Tout aller bien jusqu'aux répétitions du Langan, entre la première montée particulière et celle de la descente il y avait un passage de transfert qui n'est pas joignable pour l'assistance, alors Cesare embarque le pauvre Michele Basso et sa femme dans une Renault 4 avec deux pneus et un Crick . Les époux restent bloquer au froid pour toute la nuit, mais évidemment l'expérience n'était pas désagréable, vu qu'après le champion, Michele s'engage avec tant d'enthousiasme dans les courses. Cesare passe devant Basso en lui faisant signe que tout est ok, mais avant le Start les deux roues se dégonflent simultanément et il se retrouve virtuellement hors course. il n'avait pas fait les comptes mais avec la vivacité de Rosy, que lorsqu'il descend de sa voiture demande au commissaire le temps de changer les pneus pour motif de sécurité, puis il s'étend sur le coffre de l'équipage qui les précédait et il les menace de ne pas les laisser partir. Les adversaires étaient très sportifs et admettent les pneus, qui signifie la victoire de la course au Trophée, laissant alors un petit traînage."

En effet, Rosy fait un geste à l'arrivée de Nocentini, préparateur de la voiture adverse, ce qui le pousse à réclamer que ce n'est un comportement sportif. " Bracco Del Buono parvint à l'arrivée à 8h du matin et soudain il les informe de sa réclamation – se rappelait Lavazza. Les commissaires se réunissent et leur décision dure longtemps c'est ce qui augmente la tension. A la limite utile du temps, Bracco convaincu il présente sa réclamation (l'irrégulière technique) pour le verdict et la suspension de la voiture de Nocentini, afin de ne pas perdre le championnat en cas d'élimination. Les commissaires ont fourni la réclamation que la protestation de Nocentini a été rejetée, alors dans ce cas c'est nous les champions. Pourtant ça n'a pas été possible de bloquer la notre réclamation et la voiture de Nocentini est disqualifiée, avec dégâts et moqueries pour l'équipage.

En 1981 un autre jeune Piémontais frappe à la porte de Lavazza, c'est Daniele Griotti, il a débuté sur la 127 de Lavazza à 100.000 trabucos, il arrive second proprement derrière Bracco, après une lute au fil des secondes durant toute la course.

Piero Lavazza Story



8eme épisode

La fin d'un cycle

La saison des grands triomphes est passée, 1982 est plutôt une année ébène pour Piero Lavazza qui continu à obtenir plusieurs succès avec ses automobiles, difficile à reconnaître dans un monde où l'habilité commerciale est devenue supérieure à celle technique.

La saison des grands triomphes est passée, 1982 est plutôt une année ébène pour Lavazza. Piero passe l'hiver à se préparer pour la saison successive et où il y avait plusieurs innovations techniques. La Panda 45 Groupe2 vient d'être transformé en injection mécanique, la Ritmo75 est ultérieurement puissante et elle a agrandi les satisfactions dans les exhibitions hivernales sur glace du Lac Losetta à Sestriere, une nouvelle 127/1050 vient d'être préparé pour la louer au

clients qui

misent pour la victoire, Les Formules Fiat Abarth s'affinent pour les frères Valerio et Ferruccio Leone et le nouveau client Marco Gatta. Et malgré tout cela Lavazza n'offre pas le meilleur. L'explication est dans la disparition de sa mère, au printemps, Piero y était beaucoup attaché, une lutte qui le lâche abattu. La saison est certainement insatisfaisante selon les paramètres de Lavazza, même si l'équipage Rocca-Bussolino domine la classe en plusieurs rallyes avec la Ritmo75, et avec la même voiture, Pipo Anastasi, l'indiscuté dominateur de sa classe en Sicile, lutte pour la classification absolue.

Les formules se comportent très bien en piste, ils devaient se confronter avec les candidats professionnels qui sont en train de faire gamelle dans leur catégorie. Enfin la 127 continue d'être victorieuse, comme le démontre le Bell'uno - due au rallye des Rododendri où Griotti-Garnero récolte la victoire de classe devant la voiture jumelle « de location » de Trecerri-Costa, cependant avec Daghero au volant, elle reste détruite suite à un accident spectaculaire.

Même en 1983, Piero Lavazza registre un moment de fatigue dans la veine créative. La saison commence avec un mode extrêmement positif, Maurizio Conti et Riccardo Barbero fournissent avec la Ritmo Groupe2 à la sixième heure de Sestriere, en démontrant que la voiture est gagnante dans les courses hivernales, comme aussi le reste de la saison Rallye Stick, permettant au sicilien Anastasi de conquérir la victoire absolue au Rallye de Partinico, en plus il a eu plusieurs postes au podium, et presque la victoire escomptée de classe. La Ritmo donne beaucoup de satisfaction à Danielle Griotti et Tata Garnero, qui ne poursuivent un programme bien défini conquérant plusieurs victoires de classe.

La piste est aussi avare en reconnaissance, avec Giugni qui a gagné une victoire dans la Formule Fiat Abarth, et Marco Gatta qui au début porte la Formule3, est projetée par Stirano et soignée par Lavazza. "En cette période je ne sentais pas de grands stimulés. Après la mort de ma mère j'étais moins dominant, et je souffrais d'une série de problèmes, et plus tard je me lançais à de nouvelles aventures, comme la construction du prototype Woodstock pour le Slalom du jeune Mozzone (il a monté un moteur Fiat 128 sous la carrosserie de la 500 élaboré d'armature projetée par Lavazza), je ne réussissais pas à la saisir au complet". Ces années là, les locations étaient au rabais, Piero Lavazza n'aimait pas la politique, il a toujours donné une voiture gagnante à des pilotes qui désirent la victoire et n'aime pas épargner.

En 1984, il part à la grande avec meilleure présentation de Gatta-Piodi sur glace des 24 heures de Chamonix avec la Ritmo Groupe2. « J'ai réussi à marquer la meilleure position et à gagner quatre des six manches du programme. Pour contourner le système de pointage de la coupe française je n'ai pas récolté le succès que j'avais mérité, malgré un dur atouchement de Gatta dans une des manches finales ». L'exploit de Gatta-Piodi ne reste pas isolé et la Ritmo devient la voiture à battre sur la piste de glace de tout l'arc alpin.

Un concessionnaire Fiat demande à Lavazza de construire une Panda 4x4, avec un moteur qui porte à 1.500, mais après la construction, la voiture n'était pas parfaite. Et de cette façon en fin d'année,

Piero Lavazza Story

Lavazza décide de cesser l'activité et de vendre l'atelier et l'équipement relatifs, qui deux ans plutôt s'était transféré à celui de Rivalta. Après une longue série de négociations Lavazza réalise un accord, et ensuite le destin lui offre immédiatement la possibilité de retourner au comble. « Peu de temps après la vente de l'atelier, Roberto Angiolini du Jolly Club, me téléphone pour me demander si j'étais intéressé à lui préparer la Panda 4x4 avec laquelle Alex Fiorio a affronté la Panda Ice Trophy. Je n'avais plus d'équipement et j'ai sollicité deux jours pour retrouver le matériel nécessaire et repartir. Quand Angiolini m'appelle, je lui ai dit que je pouvais lui préparer la Panda, il m'a étouffé avec son enthousiasme au monde des compétitions, et il m'a répondu qu'il a tous annuler et qu'il a déjà fait accord avec d'autres, alors j'ai perdu espoir ce qui m'a poussé à commencer mon activité comme dépendant.



9eme épisode

Un Piero (peu) dépendant

Tourmenté et déçu, en 1985 Lavazza décide de devenir dépendant, un excellent technicien comme lui, ne se fatigue pas pour trouver une collocation.

Mauro Canonica lui procure une rencontre avec Virglio Conrero, et après un entretien que Piero jusqu'à aujourd'hui le définit long et satisfaisant, et il vient de l'engager comme responsable technique. Mais l'idylle sera de durée brève...

Conrero et Lavazza parlent la même langue, et probablement les détails bureaucratiques de leur accord se ressoudent en quelques secondes avec une poignée de mains, alors que la partie « lente et satisfaisante » de l'entretien se

termine avec une discussion technique raffinée.

Les premiers travaux de Lavazza se concentrent sur le moteur de l'Opel Kadett GT/E, en attendant de l'arrivée des nouvelles sept Kadett GSI officielles d'à transformer avec tant de bolide gagnante au Groupe A du Rallye. La première sortie de Lavazza se résout en une sorte « sanglante ». En effet la Kadett GT/E est transformée pour la course sur glace à Sestrieri et se présente à 24 heures du départ avec Piodo au volant, qui vient d'être battu par l'habituel Marco Gatta avec une Fiat Ritmo Groupe2 made inLavazza !

Mais la « déception » sera peu soutenue, les incompréhensions, acuités du retard avec le quel sont arrivées les carrosseries du SGI, et la hâte de les voir prêts pour le prochain Rallye du Carnaval de Viareggio. Impulsif comme toujours, Piero Lavazza présente sa démission, « même si son évaluation pour Virglio Conrero tant qu'homme et technicien est restée inchangée. »

Instinctif, mais capable de retrousser les manches, Lavazza sent la renaissance d'une nouvelle vie, et avec le peu d'outil resté et beaucoup de sacrifices, il reprend son activité de préparateur dans garage sous sa maison à Rivalta. Naturellement la voix se répand pour un moment, j'ai réussi à avoir le premier travail d'Andretto, pilote du Raid africain, à qui je lui propose la préparation d'un moteur Mitsubishi à monter sur le Pajero avec le quel il prend le départ pour plusieurs courses au continent noir, en obtenant de bons résultats et toujours entre les meilleurs particuliers.

Mais il y avait aussi les Formulés qui voulaient des moteurs pour leur Fiat Abarth, et Lavazza réussit à satisfaire Meloni, Famà et Barlassina.

Mais Rivalta était un magicien pour les défis extrêmes, et quand Isoardi lui propose de transformer sa Ritmo Groupe2 en bimoteur pour les compétitions sur glace, alors Piero Lavazza a senti le chant des sirènes.

Novembre 85 à janvier 85, Lavazza travaille sur ce « monstre » qui gagnera directement au début de 24 heures de la Pragalato, et se contentant de la seconde place à cause de la rupture de l'un des deux moteurs. La satisfaction est remise à huit jours après, parce qu'à la 24 heures du Sestriere est devenue fief de Lavazza, le succès est plein, et les douteux restent sans aucune parole. La Ritmo Bimoteurs est impressionnante tout le Rallye lui dédie un grand service.

Sans abandonner les destins de la « berline de glace », qui continue à moissonner les succès avec

Piero Lavazza Story

Gatta, Meloni et Isoardi, Lavazza plonge à nouveau au championnat Formule Fiat Abarth s'accordant avec le fils d'art Mario Regis. Immédiatement il démontre une bonne base et après avoir collectionner de nombreux placements importants, il centre la victoire au prestigieux Grand Prix Loterie de Monza, un succès qui lui permet de conquérir la seconde place, et à la fin du championnat. Lavazza tourne en selle, il n'avait aucune intention d'arrêter son activité de préparateur, mais cette fois la sirène s'appelle Albatech, guidait par un jeune ingénieur Giorgio Stirano, qui était en train de renfoncer son staff technique afin de participer au nouveau Championnat Mondiale Tourisme de l'année 1987, qui restera l'unique dans l'histoire de la fédération. Lavazza devaient suivre l'Alfa Roméo 75 Turbo Groupe qui participera au mondiale et tout de suite à Monza la berline encaisse la victoire, même après la déqualification pour l'irrégularité de la BMW.

A la fin du Championnat la couronne irisé partira à Roberto Ravaglia, mais les voitures du Biscione et purement inférieures comme concession technique, se privent de la belle satisfaction comme la 12eme absolu à 24 heures de Spa avec Walter Voulaz et Marcello Cipriani.

« Ma permanence au près de l'Albatech est un souvenir positive- se rappelais Lavazza- parce qu'il a eu la possibilité de suivre plusieurs expériences même hors de sa spécialité de préparateur. En travaillant sur ses moteurs turbo de l'Alfa 75, mais aussi sur l'expérimentation aérodynamique et la naissance de la Formule Alfa Boxer, j'ai collaboré à construire de nouveaux roll-bar et je me suis intéressé jusqu'à la construction de l'un des deux bob pour les projections Albatech ».

Un grand future se présente pour Lavazza à l'intérieure de la famille Albatech, mais Piero est un impulsif....



10eme épisode

Félicitations, Piero !

De la déluision de la Formule1 à la joie du récent mariage, la renaissance de Piero Lavazza passe aussi à travers l'aide de Laura, sa compagne qui jusqu'à le 8 décembre dernier est devenue sa femme. Comme ça se conclut le long et convenable hommage Rallye&Moteur qui a voulu attribuer à un personnage plus pur et positif de notre sport ?

De Tommaso M. Valinotti

Il était huit heures du matin d'un dimanche de mi-février 1988, lorsque j'ai eu un appel d'Enzo Coloni qui m'offre la responsabilité et la gestion en piste de sa Formule1 pour cette saison. A quatre heures de l'après midi j'étais déjà dans son atelier à Passignano sur Trasimeno afin de définir les particularités de mon

transfert ».

L'aventure en Formule1 excite Lavazza, qui rêvait déjà des mille particularités techniques et que l'expérience offre un maximum de technologique à l'automobile. Moi je ne suis pas un ingénieur mais je savais que je pourrais faire mieux, comme était le cas l'année précédente à l'Albatrch avec la difficulté Alfa Roméo 75 Turbo, j'étais excité de l'aventure et des milles connaissances techniques que j'ai pu faire ».

Lavazza a passé la semaine à terminer le rapport avec l'ingénieur Stirano, titulaire de l'Albatec, au point que sa présence m'a impressionné, et comme prévu le dimanche successive j'avais un rendez-vous avec Colini pour se présenter à Umbria, mais Lavazza ne réussi pas à le rencontrer, que seulement mercredi, après le manque de respect et d'accord de la part d'un des sponsors, qui a proposé à Piero de travailler avec lui mais à des conditions dérisoires et ridicules.

« A mon état je devais savoir qu'un poignet de main ne suffit pas pour commencer une collaboration, mais j'étais trop excité par la Fomule1, même si je savais que Colini avait une Certes réputation... »

L'expérience pousse Lavazza à consulter un avocat avant de signer le contrat avec le Promo team de Modène, qui a géré le Maserati Bi-turbo au championnat italien de vitesse.

« A Modène, il m'on trouvé une maison, un vrai nid mais moi je n'ai pas fait attention car je passais

Piero Lavazza Story

de 18 à 20 heures en atelier pour mettre ensemble Bi-turbo que le Team voulait descendre en piste. Après trois semaines les premiers deux voitures étaient déjà complètes pour Palma et pour Gasparri, Team Manager de l'équipe, alors que pour la course de Migione il réussit à renvoyer sur la piste la troisième voiture de Giancarlo Naddeo ».

Et proprement au circuit Umbrine Piero réussit à avoir une grosse satisfaction personnelle. « J'avais travaillé avec tous les techniciens, jusqu'à une heure tardive de la nuit précédente, puis j'ai pu porter la voiture à un autodrome. La troisième Bi-turbo n'a pas encore parcouru un mètre et elle a besoin de rodage, mais Naddeo était absent, et malgré la fatigue j'ai pris le volant afin de faire quelques tours d'essais. La berline Maserati avait une puissance monstrueuse, et elle avait un bon niveau de capacité de route et de freinage. Comme ça en accélérant, je précédai l'Alpha75 de Nannini qui me dépasse au mixte, mais en rectiligne je le devance. La fatigue et la prudence me disaient que ce duelle est dangereuse, à peine je descendais de la voiture Giorgio Pianta, avec le quel j'avais de bon rapport, me grondait en me disant « qui t'a permis de dépasser une Alfa Roméo sans ma permission ?! »... »

La journée de Migione était bonne car quand Naddeo descend en piste il gagne sa classe, et il résulte troisième derrière la Alfa officielle.

Le déplacement à Pergusa n'était pas autant positif. Tony Palma a invité quatre vingt personnes à une fête à l'emplacement de l'hospitalité du Team, mais les voitures étaient carénées de rechange et de révision. « Pour faire une bonne impression il s'empare au maximum, au départ Naddeo aura une bonne distraction à devancer les deux Alfa et... se fait subitement imiter par Palma, alors que Gasparri centre une Sierra et la Bi-turbo s'incendie. Dans cette confusion successive même notre quatrième Bi-turbo se brise contre les fragments incendiés, finissant démolie... » .L'aventure avec la Promo team se termine là.

Piero Lavazza jure de travailler indépendant, il exploite les connaissances acquises et le contact avec le Bolognais TDD, qui construit des centrales électroniques, et il se lance au champ de l'électronique de compétitions.

« Je me suis séparé de ma femme et j'habitais dans un logement à Turin qui est devenu mon atelier. Je vivais en faisant plusieurs kilomètres au tour d'Italie, « mappando » moteur et à approfondir les connaissances électroniques sur les livres et en les expérimentant jour après jour, jusqu'à l'obtention de l'expérience nécessaire. Je me construis un spécial simulateur, à pouvoir utiliser à la maison à n'importe quelle heure de la journée ou de la nuit, pour pouvoir comprendre ce qui se passe dans les implantations électroniques (centrale d'injection) et je me rends compte des conséquences ; j'ai obtenu de grandes satisfactions, même s'ils sont anonymes, en travaillant par exemple sur l'électronique de la Peugeot 405 de l'Italtecnica.

Durant ces années là, Piero Lavazza a suivi les courses en circuit comme délégué de l'ANCAI au CIVT, et finalement en 1er avril 1992, il rouvre son atelier à Bra, où actuellement il opère.

Il a travaillé seul pour deux mois, puis trois autres personnes arrivent pour l'aider, son souci principal est l'arbre de cames pour la Fiat Cinq cent du Trophée, l'Alfa Roméo 155 Q4 et le Delta intégrale Groupe N, jusqu'à dix jours avant le rallye de Sanremo, Mauro Canonica lui demande de préparer le moteur de la cinq cent Groupe A. C'est un travail frénétique qui vient d'être modifié sur la table et peu d'heures avant la partance la voiture est finie. Une énorme tempête empêche Lavazza d'essayer la Cinq cent qui part pour la course Mondiale sans un seul test de roues ! Mais la « petite » maintient, Danilo Ameglio et Massimo Marinotto sont courageux, à la ligne d'arrivée du port Sole ils sont trente cinquièmes et quatrième de classe A2.

A ce moment Lavazza reprend le travail de préparateur de moteurs complets. Danilo Ameglio leur confie la préparation du moteur de sa Peugeot 205 GTI Groupe A, avec la quelle il acquit de très bons résultats (le dernier succès est la place d'honneur au Sprint de Noël), Fabio Olocco se met en évidence au Trophée de la Fiat Cinq Cent. Les passionnés de la vieille Bis-cylindre se bousculent en se pointant devant l'atelier de Lavazza à Bra, alors que Giannini, qui prépare une réplique de sa légendaire 590, moi je me charge de construire les moteurs des voitures (treize de celle qui finiront au Japon). Après j'étudiais la mécanique de la Punto 4x4 présentée au printemps dernier au salon de Turin, projetée et réalisée seulement en deux mois !!

Piero Lavazza Story

Et comme ça on est passé sans se rendre compte du passé au présent.

L'année 1994 était très intense, Piero Lavazza a beaucoup travaillé sur ses vieilles Fiat Bicylindre, ses moteurs de Peugeot 106 du rallye et de piste, et sur ses moteurs de du groupe N de la Clio Williams, sans oublier, qu'il n'avait pas de grandes possibilités économiques, je voulais courir, me divertir et obtenir des résultats avec des voitures plus économiques, comme la Fiat Uno 70 Groupe A.

Ses grandes satisfactions sont venues de la victoire au Trophée de la Fiat Cinq cent espagnole avec Jordi Vidal, et la préparation pour Bruno Audenino du moteur 700 Bi-cylindre de Slalio qui est capable d'élargir 85 CV, mais surtout mon mariage avec ma douce Laura, le 8 décembre célébré à la municipalité de Cherasco :

Bonne chance, Piero !