

Piero Lavazza Story



I EPISODIO

Y TENIA QUE SER UN CONTABILE.....

Comienza con este número de "Rally e Motori" el itinerario dedicado a Piero Lavazza, un hombre que aunque muy joven y en actividad ha entrado a hacer parte de la leyenda para todos los pasionados de coches y de carreras.

Piero Lavazza nació en Torino el 20 de Agosto en 1940, pero cuando la reconstrucción posbélica no era todavía terminada él había ya hecho sus primeras experiencias automovilísticas.

"En 1948 condujo mi primer coche" dice. "Subo ocultadamente en el coche de mi padre, el Fiat 1500 con 6 cilindros, las llaves estaban ya enseridas y lo puso en marcha. No sabía que tenía la marcha inserida y hizo mis primeros quinientos metros como un piloto.

"he aprendido conducir sobre un Fiat 500 Belvedere metálica (conocida como Giardinetta) matriculada TO 152109, dice con seguridad como si fuera en tribunal delante de los jueces.

Viendo las caras extrañadas de los demás afirma todavía: "El primer coche no se puede olvidar".

Aquellas primeras lecciones de conducción del coche pasaron en 1950 en verano y yo he sido visto por un camarero que trabajaba en un Hotel en Bardonecchia donde el joven pasaba sus vacaciones.

El primer día conducí en el patio del hotel con un almonadilla sobre el asiento para poder ver fuera y el día siguiente después que había aprendido el próximo objetivo ha sido Rochemolles. Desde aquel día mi padre me dio la autorización para conducir su coche en el patio alrededor de mi casa. Los demás pueden pensar que en esta manera Piero Lavazza se vuelve rápidamente en piloto, en cambio Piero estudia contabilidad y su madre quería que se volviera en empleado de banco para continuar la actividad familiar; en este período dedica su atención a su más grande pasión que es el aeromodelismo, en efecto va a conquistar un título en 1959 a nivel nacional participa al acontecimiento mundial en Budapest en 1960.

En realidad me llamaron para convocarme en nacional por 5 años consecutivos, pero había unos problemas por la escuela y tuvo que reafechar.

De cualquier manera Piero no manifestaba grande pasión para la partida doble, en efecto quiso participar a la escritura del libro de Dante Giacosa dedicado a los motores de explosión, utilizado por las principales escuelas técnicas.

La primera experiencia de Lavazza como piloto no ha sido un acontecimiento positivo.

"Había alquilado un kart para participar a la inauguración de la pista en Rivoli. En las pruebas libres he sido capaz de estar en el grupo, pero al término de las pruebas mi preparador quiso probar mi coche y rompí el kart.

En la noche lo he reparado, pero en la vuelta n.8 se rumpió otra vez....

Piero continúa a dedicarse al modelismo sea estático sea dinámico por profesión con grande suceso y unas sus creaciones están en exposición en el "Centro storico fiat".

Finalmente en 1963 compro uno Steyr – Puch y participo a la competición en subida donde llego segundo sobre 52 participantes.

"A mi madre no le gustaba que yo participara a las competiciones, en aquel tiempo el nivel de seguridad estaba muy bajo. El reafecho para las carreras por Piero es un acontecimiento poco feliz y comienzo a coleccionar unos accidentes por la velocidad demasiado elevada.

He cambiado mi coche y había comprado mi primer Fiat 500 y participe a unas competiciones en subida como Cesana – Sestriere y Aosta – Pila" y en pista en Monza logra la 8ª posición para llegar al "pontedecimo – Giovi", donde Piero conquista finalmente la victoria en su categoría signando el record. "Llegué a aquella competición y estaba muy excitado. Me había dejado con mi novia porque a ella no le gustaban las carreras, estaba muy nervioso y entonces he conquistado mi primer título.

Lavazza recuerda todos los particulares de sus competiciones "llegaba el viernes en la tarde y comenzaba a imaginar el itinerario de la competición, y he decidido que la cosa mejor fuera recorrer el itinerario sin coche para estudiar los puntos más difíciles o también hacer un dibujo que representara todo el tramo sin ocultar los puntos más peligrosos...una vez había uno que había ocultado los puntos más difíciles con una bala de pasto y he salido de la pista durante la carrera".

Piero Lavazza Story



II EPISODIO

En la imagen hay Bianchini y Pellegrini y se puede ver la victoriosa subida de Piero Lavazza en Lago Albano cerca de Roma en 1964. En cambio a la derecha hay Piero que participa a la "Coppa della Consuma" cerca de Firenze en lo mismo año, después que había superado con su Fiat 500 otro participante que conducía el Fiat 1100.

Sus familiares convencían Piero para dejar los motores y las carreras y ir a trabajar como empleado de banco donde según ellos habría podido seguir una carrera muy importante.

En cambio su pasión...

El segundo año de actividad agonística comienzo en manera extraordinaria – dice ironicamente Piero Lavazza , recordando lo que paso en 1964, cuando se le atasco el cambio mientras que salía del preparador. “Después que lo había reparado he partido para hacer el rodaje a mí Fiat 500 : emboqué el autopista hasta la ciudad de Verona donde el año precedente había vencido la

competición en subida (Stallovena – Boscohiesanuova) después he volvido aumentando la velocidad gradualmente, como hacían todos en aquel período, para rodar el motor, que se fundió en la localidad de Rondissone. He volvido a mí casa con el tramvía y hacía mucho frío por el invierno muy rigido.

No obstante este comienzo así dramático la temporada deportiva partió extraordinariamente afirmandose en la competición “Coppa Gallenca” que tenía lugar sobre el Lago De Albano cerca de Roma.

“Llegué a las pruebas con el coche en marcha porque no había reservado el servicio del tren “viajero y coche”. Pero puedo afirmar que fue una competición muy exaltante y agradable.

Entonces eso no gustó mucho a mis adversarios, que me reclamaron y me hicieron desmontar el cambio para controlar si estaba en regla. Acabado de reensamblar todo tomé el ferrocarril para volver a mí casa y por lo tanto no puse participar al premio final. Sucesivamente a esta victoria he ido a visitar las catacumbas el sábado mismo en la tarde.”

Piero Lavazza vivió una temporada deportiva no muy costante , como por ejemplo el abandono durante el desarrollo de la competición “Garessio – S.Bernardo” . En aquella ocasión he sido detenido por actos obscenos en lugar público porque di un besito sobre los labios de mí chica: una acción prohibida según aquella mentalidad.

He logrado de partir con mí coche pero después 100 mt. Se rompió el casquete del espinterógeno y tuvo que abandonar sin falta.

Hay un acontecimiento peor en la competición Trento – Bondone donde fundió el motor y peleó con el preparador (llamado Capra, como podemos ver en la foto el símbolo de marca hecho a mano sobre los coches) que había prohibido que Piero pusiera sus manos en el motor. Sin quitar los plomos del motor he copiado el árbol de levas y se lo dió engrandecido sobre de un papel. Capra se puso muy nervioso y me tiró un carburador, entonces hemos volvido a ser amigos y cuando me he casado con mí chica él me hizo un presente también.

Me he preparado el coche para la competición Cesena – Sestriere, pero lo terminó con un día de retraso y entonces había tenido que refechar la competición.

La delusión por el resultado y la llegada de su matrimonio lo han convencido a vender su coche y aceptar de volver un empleado de banco como su madre y su novia querían.

“Vivía en Rivalta en una casa muy grande. He comenzado a preparar unos motores para mis amigos. Eran unos 500 elaborados en 650 cc que tenían los carburadores del 850 coupé.

No eran tansolo los amigos a pedir los motores preparados por él, había mucha gente como por ejemplo sus compañeros de trabajo, y luego Piero se vuelve muy famoso por sus motores.

Lavazza o mejor “El empleado de banca sprint” llegaba a trabajar tomaba los coches de sus compañeros de trabajo con una carretilla y después dos días se la daba preparada para correr.

En 1967 nació su hijo Paolo y Piero volvió a ser un piloto y muchas veces no podía llegar puntualmente a las verifegas porque mí trabajo no se lo permitía y durante el día todos sus amigos lo llamaban para preguntarle unas cosas de motores y el probaba verguenza. Entonces cansado por la situación difícil dejo el trabajo como empleado abriendo su primero verdadero taller de mecánica. Estaban naciendo las “Elaborazioni Drag” así se llamaba que estaba en “Via Tripoli N.157.

Piero Lavazza Story



III EPISODIO

No es un broma!!!

Al termino de 1960 la oficina mecánica “Drag” trabaja sin parar y piero mismo hace un poco el preparador y un poco el piloto: trabajar como empleado de banco es tansolo un recuerdo...

En 1968 hay dos acontecimientos muy significativos porque comienza la actividad del taller de mecánica llamado “Elaborazioni Drag” y además Piero comienza otra vez a ser un piloto y vuelve a ser vencedor a nivel nacional gracias a la carrera en subida “Aosta – Pila”.

En aquella situación la preparación de su coche Fiat 500 ha sido hecha tan empvovisamente que hicieron el rodaje la noche antes de la competición, entonces llegó al suceso sin problemas.

El nombre Lavazza es una garantía y su taller de mecánica se pone como punto de referencia para todos los pasionados de automovilismo, cuando en 1969 Piero decide que la cosa mejor es dedicarse en la preparación de coches monoplaza comprando el Lotus 27 formula 3 de Bruno Deserti con el que Vincenzo Narcisi roza la

victoria en una competición en subida y Lavazza mismo se hace respetar en la pista.

Lavazza logra más satisfacción con las “Formula Monza” que tenían un motor que parecía un “lenguado” gracias al talento de un piloto que va a representar la más grande satisfacción para Piero.

“Había un joven que hacía parte de la escudería “Nord – Ovest” (que es mí escudería misma) que se llamaba Duilio Truffo.

Comienzo pronto con una Formula Monza y en el pasado fue un kartista muy valiente: después tansolo 4 competiciones conquisto el titulo. Truffo fue un piloto extraordinario y sabía reconocer los problemas del coche y comunicarlos al preparador.

Muchas veces Lavazza y Truffo se encontraban para buscar unas maneras para mejorar este monoplaza. Se ponían a discurrir en frente del cementerio en la localidad de Mirafiori que en aquel período estaba todavía en construcción.

Truffo acélera el coche al límite extremo mientras Lavazza observa la conducta del coche en las curvas sin preocuparse que habría podido ser chocado por unos mínimos errores hechos por su piloto; entonces después de unos meses Piero decidió preparar otro coches para las competiciones.

Más allá de la Formula Monza Lavazza comisiona a Bellasi unas Formula Ford para Vianco, Filannino, Borsano y en fin una para sí mismo, que todavía no puede utilizar porque el constructor entrega los bastidores con demasiado atraso.

Contemporaneamente continúa una actividad frenética y bastante confusionaria que no contenta completamente Piero.

En ese período Lavazza prepara su 1000° coche, mientras hay el desarrollo de las ventas por lo que atañe unos particulares mecánicos como por ejemplo émbolos especiales, cárteres del aceite, engranajes, tubo de escape marcados Lavazza para diferentes modelos de Fiat 500.

Lavazza logra muchas satisfacciones sea por ests coches fantasticoa, sea por sus valientes pilotos como Vianco y Piccioni, que aunque tienen unas dificultades llegan con mucha frecuencia a la victoria.

Recordamos la victoria “Catania – Etna” conquistada por Vianco.

En 1970 Lavazza tiene que seguir 11 coches y por esta razón no partecipa a muchas competiciones como piloto, pero no podemos olvidar su importante victoria “Cesana – Sestriere” .

Pero desorden y confusión no hacen parte de su mentalidad, por lo tanto en 1971 cambia unas impostaciones significativas de su actividad y prepara un coche para conquistar más victorias posibles.

Piero no sigue un programa completo y puntual, pero pasa de las competiciones en subida a las en pista con el título de vencedor.

Antes en el campeonato Italiano habían sea pruebas en subida, sea en pista, las que tenían más importancia. Aquello fue un año lleno de satisfacciones. En la localidad de Varano existían tansolo competiciones con dos pruebas y yo siempre tuvo que luchar para lograr la victoria. Habían pruebas de eliminación y yo personalmente recuerdo todas las veces que tuvo que luchar contra de Giancarlo Segalini, que en aquel período fue el vencedor local.

Ahora los viejos de Parma se acuerdan de Lavazza con afecto.

Piero conduce muchos coches y pasa de una a otra con extrema facilidad en categorías diferentes, pero logra las satisfacciones más importantes a través la Fiat 500: con este coche llega a la victoria de la Sila, de la Castione – Passo della Presolana y otra en pista en Monza, en cambio llega segundo en la competición Garessio – S.Bernardo y en la localidad de Macerata.

Después la victoria en Cosenza he ido con mí Flaminia carga de piezas de repuesto y con mí Fiat 500 sobre la carretilla para la competición en Macerata. Después unas pruebas he descargado mí Fiat 500 de la carretilla y quería probar otra vez.

Si en la competición efectiva había hecho el mismo tiempo que hizo en las pruebas había podido vencer con tranquilidad, pero tuvo unos problemas mecánicos y llegué segundo.

En aquel año llegar segundo fue como perder la victoria porque él no se contentaba. Además en el campeonato de Piemonte fue el vencedor por 10 veces sobre 13 contra los jovenes mas valientes de aquel período : Vincenzo Di Rosa, Ledi Zampolli, Augusto Cesari e Giovanni Carena.

Durante la temporada deportiva he dejado mí coche sin capotes, las puertas y en la última competición lo dejé sin ventanillas, pero desgraciadamente aquel día había nevado y he dejado la victoria a alguien.

Piero Lavazza Story



IV EPISODIO

De la pista al hielo con el BOB.

Son dos los colores que dominan el comienzo del año 1972: azul como optimismo y el blanco del hielo.

Entonces Piero Lavazza no se contenta de dominar tansolo las carreras sobre los coches como piloto o como preparador, en cambio quiere participar a las competiciones en las pistas hieladas.

El aeronáutica militar organizaba unos curso de Bob por dos semanas.

“Me hicieron escribir al curso gracias a un hombre que tenía un Bob y participaba a las competiciones.

Este curso se dividía en lecciones teóricas y practicas.

El Bob representa una porción muy pequeña de la vida de Lavazza que aunque limita su actividad agonística logra la victoria 8 veces sobre 10 pruebas totales, por lo tanto llega segundo en el

campeonato a nivel nacional y en cambio Ciardi va a llegar primero con tansolo un punto de diferencia.

Lavazza asiste otro nuevo piloto que se llama Nucci, que aunque conduce el coche de Piero no es ayudado por el equipo.

“Se daban muchos consejos en los Box, pero en pista cadauno tiene que pensar a sí mismo: recuerdo que en Imola las pruebas se desarrollaron acabado de lover. Al comienzo estabamos en atraso, entonces dijo a mí compañero de esperar y partir tansolo después que habría terminado de llover y ahora puedo afirmar que hemos buscdo la solución mejor porque hemos obtenido resultados formidables. Aquella competición non se puede olvidar por un acontecimiento único “Estaba siguiendo Squarise y Nucci, cuando Ciardi rompió el motor en la bajada cerca de la Rivazza. Los comisarios muestran la bandera de color amarillo, pero esto no fue bastante para evitar que mis adversarios se pusieran de través , y yo los adelanté con arranque. Pero no me habría gustado vencer en esa manera, entonces los hizo volver a pasar delante. En fin tuvo que abandonar porque se rompió el cambio.

La grande ocasión de vencer un título Italiano desaparece verdaderamente para Piero en la última competición.

En Monza se presentó muy rápido en respecto al seguidor, en cambio Ciardi no parece muy listo y parece navegar en las retaguardias.

Primero abandona Lavazza y después siguen los demás; Ciardi conquista la segunda posición y Nucci la primera, pero en último se enarena y Ciardi llega a ser el vencedor.

“1972 ha sido una temporada muy importante del punto de vista técnico gracias a unas modifिकास regolamentares, apliqué el alimentación por conductos separados utilizando como ejemplo una elaboracion, hecha por Audisio y Benvenuto, que muchos años después fue aprovechada para desenvolver otro coche” recuerda piero con satisfacción.

En aquellos años Lavazza trabaja para las “Lancia Fulvia” y ocultadamente para los prototipos Stratos; su actividad es extraordinariamente ampliada y necesita de transferirse en un taller más grande posicionado e la calle Chanoux.

“El año 1973 comienzo muy bién con la victoria contra de Squarise en Casale Monferrato en una competición que ha durado 50 minutos.

Después que he logrado la primera posición el sabado antes he decidido continuar a preparar mí Fiat 500, que no obstante sus magnificas prestaciones tenía una razón de engranajes muy corta. He pensado que la cosa mejor fue volver en mí taller de mecánica donde estaba el coche y cambiar todos los engranajes, pero estaba muy cansado y entonces he decidido comer y dar un paseo. He hecho una fantástica competición, hemos luchado por mucho tiempo para signar el récord, pero estaba muy cansado como mí adversario, pero no quería abandonar y llegué a la meta. Y aquel año mismo Lavazza sufrió el único accidente peligroso de toda su vida.

“En Casale había competiciones cada domingo, y fue aquí que me encontré en aquella situación, pero fortunadamente no hemos sufrido daños de algún tipo ni yo, ni mí coche.

En Varano también me encontré sin frenos, mí coche se ha capotado y ha cochado contra el guard – rail que me partió en dos el casquete; esta vez también no he sufrido daños y el día siguiente he vencido con mí Fiat 500, pero de aquel día he iniciado a encontrar unos problemas. No obstante estos acontecimientos poco felices, Lavazza no pierde ganas de continuar a luchar para vencer y entonces decide buscar todas las soluciones posibles para preparar en manera más

Piero Lavazza Story

puntual posible su coche.

“ He ido en Vallelunga con un Fiat 238 modificado que podía transportar mí Fiat 500, varios motores y cambios de repuesto. Aunque he llegado en primera posición en las pruebas el día antes, me dié cuenta del hecho que mí coche necesitaba de ser controlado en un taller de mecánica. El guardián me dijo que si el patrón del taller estaba de acuerdo yo habría podido trabajar sin problemas. Desgraciadamente una bujía no ha permitido a Piero de hacer una velocidad elevada y por eso llegó quinto.

Al término del año no tiene todavía ganas de correr y logra muchas satisfacciones gracias a sus coches de vialidad. “ He preparado un Fiat 126 que hacía como velocidad los 150 Kilómetros orarios” afirma con satisfacción, pero sobretodo se contenta veer correr los demás sobre los coches que prepara sí mismo.



V EPISODIO

Nombres importantes

Habría querido mucho ser un preparador que un piloto para preparar coches conducidos por jóvenes muy listos y que tengan ganas de vencer; en la primera mitad de 1970 Piero Lavazza comienza ampliar su fama y sus clientes van a crecer conquistando la confianza de pilotos que serán protagonistas en el porvenir.

En estas imágenes hay otros dos luchadores salidos por el taller de Lavazza aproximadamente en 1975, y durante este período los coches a dos cilindros (Fiat 500) preparados para las competiciones superaban ya la potencia específica de 100 cv/litro.

Tenía que tomar una decisión . No podía continuar a ser piloto y preparador contemporaneamente. Por esta entidad doble habían muchos clientes que estaban enfelices. Entonces Piero Lavazza decide que la opción mejor es dejar el casquete y en 1974 pienso iniciar a alquiler coches y en el mismo tiempo buscar pilotos listos que habrían podido conquistar victorias.

1974 es un año fundamental para su actividad porque es en este período que él tiene un primero contacto con el mundo de los rallies.

“El primero cliente proveniente de este sector ha sido Renato Zuccarello, que me dió su Fiat X 1.9 para prepararselo.

Recuerdo que estudié un variador de carburación controlado directamente por el piloto para obtener una carburación optima en las “especiales” con grandes variaciones altimétricas. Cuando puso el motor en marcha por primera vez estabamos enciertos del funcionamiento, sobretodo porque aquel sistema lo he construido yo mismo.

Claro que ahora aquel sistema es ridículo porque hoy hay una centralita que resolve todo o casi todo.

Nuestra sucesiva fue el reemplazo de los carburadores con las instalaciones por inyección.” En el álbum de los recuerdos del año 1974 hay otro personaje también muy importante y se llama Giacomino Deila pader de sus dos hijos “Pigi” y Romeo. “Giacomino fue un optimo piloto gentilhomme en el autocross, que fue una especialidad muy frecuente en aquel período, y además él tenía una conducta bastante simpática. Llegaba en las pistas con su coche sobre la carretilla y tenía el portaequipaje lleno de cosas para comer, porque le gustaba comer con los demás.

Lavazza elábor a un Fiat 500 para Deila modificando el motor primero a 700 cc y después a 900 cc. Al termino de la temporada deportiva conclue un contrato con Laganá, el máximo protagonista de las competiciones en el Sur de Italia, que logra primera posición en el campeonato “La Montagna del Sud”.

En 1975 Lavazza participa a otra competición como piloto en ocasión del última prueba del campeonato italiano en Varano, que ya hace parte del glorioso pasado de Piero. Él había sido llamado para substituir su pilota mismo llamado Aimaro, que durante la temporada deportiva había luchado contra de laganá. En la competición precedente “Coppa carri a Monza” ambos habían tenido que abandonar y Laganá partió sabiendo que habría podido vencer, mientras Piero se puso muy nervioso porque no estaba abituado a partir entre los primeros.

En efecto no obstante este provecho al fin de la primera vuelta estaba en última posición.

¿Cosa paso? Paso que deo desconectar el motor y cuando comienzo el siguimiento para alcanzar sus adversarios dos participantes cocharon con él lateralmente, uno a su derecha y uno a su izquierda. Pero Piero no abandona y en cambio decide continuar a luchar y cuando faltaban 3 vueltas para llegar al término de la competición estaba tercero y había tansolo un segundo de diferncia entre él y lo que estaba delante, Laganá se ha convencido ser sí mismo el vencedor, pero luego decidió abandonar y Zadotti llegó primero. Aunque Piero está muy ocupado a pensar a la preparación de coches, busca unos pequeños espacios de tiempo para dedicarse a su familia.

“En Torino siempre me dedicaba al aerodelismo y en el mismo tiempo había enseñado a su hijo Paolo a conducir los coches. El niño se divertía a conducir un kart que yo mismo se le había construido. A veces llevaba conmigo mí hija Sarah también que había 5 años; ella se sentaba sobre mis rodillas, yo aceleraba y después tiraba el freno de mano y ella con rapididad viraba sin miedo.

Piero Lavazza Story

En invierno Piero prefiere hacer muchas experimentaciones para lograr siempre mejores resultados por lo que atañe las prestaciones de sus coches de competición.

En 1976 se prepara extraordinariamente y los resultados serán optimos.

Sus pilotos Laganá llamado "El bravo" y Busi en valtellunga se afirman el las primeras tres posiciones, donde habían en total 18 coches entre los cuales 10 han sido preparado por Piero Lavazza. Después unos días en Monza los primeros 6 coches han sido hechos por él y la competición estuvo vencida por un joven muy listo que se llamaba Italo Travagin.

El campeonato se puede considerar como una lucha entre los "clan" de Laganá y los de Busi, que pierde el título en la última competición porque había perforado un neumático. Lavazza está de cualquier manera muy contento porque el coche que llega primero es lo que había preparado él.

El año termina en óptima manera, con la exposición de su Fiat 500 y del Fiat X 1.9 de Zuccarello en ocasión del Motorshow en Bologna.

VI EPISODIO

¡Rally estoy llegando!

Aqui vemos Duilio Truffo sobre la 127 del Grupo 2, el coche que Piero siempre controlaba y curaba en manera muy puntual. La leyenda de los Fiat 500 termina y entonces Piero decide dedicarse en otra especialidad deportiva, en la que él no había creído mucho: el Rally.

El año 1977 es un año muy rico de conquistas por Piero. En el motorshow del año precedente Piero había estipulado un contrato con Pippo Anastasi para que condujera sus Fiat 500 elaborados y volvidas en 600, mientras otro piloto "Nino" volvía a ocupar la primera posición en la clase 700.

En invierno Piero había pensado en una variación técnicas, o sea poner en sus coches a dos cilindros los mismos neumáticos utilizados por la "Tyrrell" P.39 de Fórmula 1 (la famosa monoplaça con 6 rodas, de las que 4 rodas directrices que resultan ser más pequeñas. Este

automóvil había vencido el "Gran Premio de Svezia" gracias al piloto Jody Scheckter en la temporada deportiva precedente.

La victoria en campeonato está segura. Laganá veince todas las pruebas y en cambio Anastasi pierde solamente la competición inicial en varano, donde va a conquistar la segunda posición.

"Mis pilotos no pensaban que los neumáticos a prueba de lluvia no habrían podido ser bastante eficaces, de cualquiera manera continuaron a girar con los neumáticos "slick", confiando demasiado en ellos.

Pero la experiencia de aquella primera competición no sirvió mucho y durante la primera parte de la competición final de Monza, sea Laganá, sea Anastasi arriesgaban abandonar porque no tenían los neumáticos de tipo "slick".

En el curso de la temporada todos los "quinientistas" deciden cambiar tipología de neumáticos optando para los "Tyrrell" y Piero que tiene el monopolio los conseja personalmente a sus adversarios también.

En la clase 500 en cambio no hay muchas victorias. "No tenía pilotos que seguiesen el campeonato, entonces los exitos estaban un poco negativos, pero unas satisfacciones las he obtenidas yo también.

En Valtellunga había Faccioli, un joven de Napoli muy listo que había conseguido la segunda posición en las pruebas.

Al comienzo de la competición le he consejado de cambiar sus neumáticos Tyrrell para el Fiat 500 y utilizar otros más altos y más estrechos y al termino ha sido vencedor contra de la concurrencia romana.

En los rallys el piloto más listo ha sido Luciano Zuccarello; Lavazza se le ha preparado su Fiat X 1.9 sin ofrecerle algún tipo de asistencia técnica.

El año sucesivo los coches de Lavazza llegan al suceso en la categoría de los 700 gracias a Stefano Pezzolla, mientras unos problemas familiares limitan el actividad de Pippo Anastasi que no estuvo capaz de defender su título.

Los motores son increíblemente perfectos y llegan a otras victorias importantes como la "Coppa Carri" en Monza vencida por el piloto torinese Antonio Pintón.

Lavazza se da cuenta del hecho que está forzado a seguir el campeonato en subida de Sicilia, donde tiene muchos clientes, y por casi 10 veces se encuentra a traversar el estado de Italia de norte a sur. "En Sicilia en la noche no fue posible ir a dormir pronto porque siempre había alguien que habría querido beber otra cosa conmigo y los moriscos que he comido en casa de



Piero Lavazza Story

Carlino Calogero no se pueden olvidar”. En invierno Lavazza entiende que el mítico Fiat 500 está al término, pero las preparaciones de coches de vialidad le tienen ocupado todo el tiempo y por lo tanto no lograba buscar otras alternativas.

Decide participar al “Giro d’Italia” con Duilio Truffo y prepara la que será su mítico 127-Lavazza. Truffo va a conducir el 127 y Piero decide hacer las pruebas junto a Marco Bussolino. En 3 fin de semanas he recorrido 5000 kilómetros conduciendo todos los coches especiales que encontraba. Hasta este momento siempre he creído que no me serían gustados jams los rallys, porque yo prefería correr en pista o hacer las competiciones en subida. Yo estaba abituado de estudiar el itinerario con mucha puntualidad y no estaba de acuerdo de dejar una responsabilidad así importante a mí navegador.

De Torino a Varano el coche estaba conducido por Truffo y llegaron al autódromo con la fricción destruída y tuvieron que abandonar.

2

Cuando el coche ha sido reparado Piero y su compañero hacen unas vueltas en el autódromo Piero entiende que su coche está pronto para la competición. Después dos semanas Truffo y Bussolino son los vencedores del “Rally della lana”, donde concluen 18° absolutos y lo mismo se repite en el siguiente “Rally delle valli canavesane”, donde encuentran unos problema.

Zuccarello también, que contemporaneamente se había hecho preparar un motor por Lavazza quiere probar el Fiat 127 y logra la victoria de su categoría en el “Rally di Aosta”.

La fama del 127 comienza a crecer y Guido Piodi quiere uno para participar a las competiciones que se hacen en el hielo junto con Luciano Zuccarello.

1



VII EPISODIO

Con la utilitaria “torinese” Lavazza repite todos los sucesos conquistados con el Fiat 500 pero hay una significativa diferencia: ahora son las competiciones en los “Rally” que interesan a Piero Lavazza, aunque él no se puede olvidar de las primeras recciones con los primeros motores Abarth.

En el año 1980 la fama de los rally crece en manera extraordinaria. Piero en el 1979 comienza a vencer unos títulos con su Fiat 127 que siempre está conducida por Duilio Truffo y Carla Costa y en efecto llegan primeros en muchas competiciones como por ejemplo Asti e Rododendri, donde llega entre los “Top 5”.

Crece la fama del 127 y Pippo Anastasi, que fue ya piloto de Lavazza pasa a correr en los rally por primera vez con el 127, gracias a este coche conquista muchos títulos de grande importancia y logra magnificos resultados en toda la isla.

Lavazza se encuentra lleno de trabajo y por lo tanto comienza la colaboración con Silvio Boffa, sobretodo porque está preparando un 127 1050 del grupo 2 que quería alquilar para los “clientes que quieren vencer”; este coche entonces le ofrece muchas satisfacciones como por ejemplo el “Campionato Fiat Rally” con los dos pilotos Melotto – Rossi . Pero eso no es bastante para satisfacer los desiderios de los clientes y por lo tanto Piero está forzado a preguntar ayuda a Giorgio Besozzi y a los hermanos Penna. Entre los clientes hay dos jovenes muy listos como “Bobo” Benazzo que conduce el 127 del grupo 1 y Luigi Balbo que llega segundo absoluto y primero en su categoría en Vesime.

En Biella con Truffo también junto a Luisa Zumelli el 127 de Lavazza será extraordinario pero desgradaciadamente después va a capotarse.

El corazon de Lavazza palpita por las carreras y los hermanos Leone no han fatigado para convencerlo en participar a la “Formula Fiat Abarth” el año siguiente, dondehay los jovenes Valerio y Ferruccio luchar contra de otros que serán clasificados como los pilotos más fuertes de Italia en aquel período : Nannini, Larini, Gorini y Caffi. En cambio los jovenes no son capaces de contentar Lavazza, que en 1981 decide ofrecer su 127 al grande Sandro Munari que va hacer una exhibición en Sestriere cerca del Lago Losetta. Lavaza es más frenético en su taller de mecánica que en las carreras, donde Piero prepara un Fiat Ritmo del Grupo 2 para truffo y un Fiat Panda 45 para Grappolo que trabajaba a la Fiat Gotta de Torino.

En la primera competición, el team ‘971, el Ritmo muestra sus prestaciones luchando para la victoria absoluta, pero improvisamente Truffo pierde un segundo por el hielamento de los carburadores de su coche.

La más grande satisfacción se la ofrece Cesare Bracco y Rosy Del Buono, que con el 127 logran la victoria en el T.R.N. (Trofeo Rally Nazionali).

Piero Lavazza Story

“Ha sido un suceso muy fatigoso y en cambio muy rico de satisfacciones – dice Piero con alegría-. El T.R.N. tenía lugar en Messina, Casciana y Imperia y se dividía en tres competiciones fundamentales.

En Messina Cesare estaba primero después la conclusión del última competición especial, pero desgraciadamente se le ha quemado la junta de culata y yo le había dicho que tenía que dejar el motor encendido porque haciendo en menera diferente habría podido perder la competición. Pero desgraciadamente tuvo que recorrer un tramo de autopista y mientras esperaba el momento para poder pasar el motor se le apagó. Yo estaba muy preocupado y pronto he tentado en ofrecerle mí ayuda, pero en aquel momento llegaron dos policia que nos preguntaron los documentos de identidad y nos dijeron que teníamos que estar allí amenazándonos con la metralleta.

El 127 de Bracco se presento a la segunda final en Casciana; este coche tenía iniección mecánica y Cesare gracias a los neumáticos de Canonica y gracias a su talento llegó primero en su categoría y 11° absoluto.

A este punto es muy importante la final en Imperia .” Había estado todo perfecto hasta la competición del Langan. Entre la primera en subida y la segunda en bajada había una desviación donde el asistencia no habría podido llegar, entonces envió Michele Basso y su mujer con una Renault 4 con dos neumáticos en caso de asistencia.

Cesare paso delante de Michele y dijo que fue todo OK, pero cuando faltaban unos segundos al término se le han perforado dos neumáticos y se encontró fuera de la competición.

A este punto Rosy baja del coche y amenaza los jueces deportivos para dejarle el derecho de cambiar los neumáticos. Y finalmente llegaron a la victoria no sin consecuencias. Cuando llegaron

2

había Nocentini y eso no le gustó mucho lo que había hecho Rosy y hizo una reclamación escrita por conducta irregular y antideportiva. “Bracco y Del Buono llegaron al término a las 8.00 de la mañana y pronto han notificado la reclamación. Los jueces de la competición se reunieron para una decisión final. Cuando faltaban unos minutos a la fin de la reunión he convencido Bracco en presentar una reclamación para Nocentini por conducta irregular del punto de vista técnico. Acabado de presentar nuestra reclamación los jueces deportivo terminaron la consulta y decidieron que la competición ha sido vencida por nosotros y el coche de Nocentini ha sido descalificado.

En 1981 otro joven “Piemontese” se presenta a Piero Lavazza y es Daniele Griotti, que junto con Tata Garnero hace su primera competición con el 127 de Lavazza al “100.000 Trabucchi”, donde después que lucharon todo el tiempo llega segundo en respecto a Bracco que llega primero.



VIII EPISODIO

El Término de un ciclo de victorias.

Terminada la temporada deportiva de las grandes victorias el año 1982 es un año poco feliz para Lavazza , que aunque logra unos sucesos con sus coches vive en un contexto historico donde el comercio y el poder son más importantes del arte y de la técnica.

Al comienzo del año 1980 Piero logra unos sucesos sea con el 127 sea con el Ritmo 75 que siempre hace parte del Grupo 2. En la imagen a la derecha hay el 127 rojo de Lavazza en acción sobre la vía hielada en Sestriere en 1983.

Terminada la temporada deportiva de las grandes victorias el año 1982 ha sido un año poco feliz para Lavazza. Piero ha pasado el invierno preparandose para la temporada sucesiva y hay muchas descubiertas del punto de vista técnico.

El Fiat Panda del Grupo 2 ha sido transformada en iniección mecánica. El Ritmo 75 ha sido todavía potenciada y ofrece muchas satisfacciones el las competiciones de invierno en Lago

Losetta en Sestriere. Además ha sido preparada otro 127/1050 de alquilar a los clientes que querrían vencer; la Formula Abarth de los hermanos Valerio y Ferruccio Leone y del nuevo joven han sido perfeccionadas.

Pero Piero no es capaz de hacer todo en la manera mejor.

La razón de este efecto es la muerte de su madre y él estaba muy unido a ella: este acontecimiento lo deja muy enfeliz.

Claro que la temporada es muy insatisfacente aunque Rocca y Bussolino dominan están en primera posición con el Ritmo 75 y Pippo Anastasi con el mismo coche es el absoluto vencedor en Sicilia. Los “Formulistas” tienen una optima conducta en las competiciones aunque se encuentran

Piero Lavazza Story

a correr contra de unos adversarios que querrían ser profesionistas. El 127 es muy fuerte en efecto en el “Rally dei Rododendri” hay Griotti y Garnero que llegan a la victoria delante de un coche igual conducido por Triccerri y Costa; desgraciadamente este coche será destruido en la segunda competición conducido por Daghero.

El año 1983 también es un año fatigoso para Lavazza.

La temporada deportiva comienza en manera muy positiva, Maurizio Conti y Riccardo Barbero llegan a la victoria con el Ritmo del Grupo 2 en el “Sei Ore di Sestriere” probando en esa manera que el coche es capaz de hacer cosas extraordinarias. En efecto el piloto Pippo Anastasi logra la victoria en el “rally Di Partinico” en Sicilia . El Ritmo gracias a sus magnificas prestaciones ofrece la posibilidad a Daniele Griotti y a Tata Garnero también de conquistar numerosos títulos y victoria en sus categorías.

Giugni conquista una victoria en la Formula Fiat Abarth y Marco Gatta llega por primera vez el coche “Alba” planeada por Stirano y preparada por Piero Lavazza.

“En aquel período no había ganas de continuar. Desde la muerte de mi madre estaba poco determinado y tenía muchos problemas entonces tenía miedo en afrontar nuevas aventuras como la construcción del prototipo Woodstock para los “Slalom” de Giovanni Mozzone (un automóvil que exteriormente era un Fiat 500 y tenía el motor de un 128 elaborado).

Aquellos son los años en los que hay muchos pilotos que quieren alquilar los coches porque tienen miedo y quieren economizar. En 1984 hay Gatta y Piodi que con el Ritmo del Grupo 2 son capaz de hacer cosas extraordinarias en la pista hielada en la competición “24 ore di Chamonix”. Vencieron 4 de las 6 “manches” en programa y yo pienso que no llegaron a la victoria porque en Francia hay un sistema diferente para asignar la puntuación.

Gatta y Piodi logran otras victorias y el Ritmo es el coche más difícil de batir. Un concesionario Fiat pide a Lavazza de construir un Fiat Panda 4x4 que tuviese el motor elaborado a 1500 cc., pero no logra muy sucesos en la actividad agonística.

Al término de este año Lavazza decide suspender su actividad y vender su taller de mecánica y todo los instrumentos para trabajar. “Después que he vendido el taller me contactó telefonicamente Roberto Angiolini del Jolly Club para preguntarme si quería preparar el Panda 4x4 con el que Alex Florio habría luchado contra el Panda Ice Trophy. No tenía más instrumentos para poder trabajar y le pido dos días e tiempo para buscar todo lo que ocurría y ponerme a trabajar. Cuando llamé Angiolini para decirle que podía hacer el trabajo el me había respondido que había ya comisionado a otros el trabajo. Entonces he entendido que sería estada la cosa mejor hacer el dependiente...”

IX EPISODIO

Lavazza (no mucho) dependiente

Muy en feliz en 1985 Lavazza decide ser dependiente y un técnico hábil como él busca pronto una colocación.

Mauro Canonica lo hace encontrar con Virgilio Conrero y después que habían discurrido tranquilamente Virgilio dió a Piero el cargo de responsable técnico, pero esta situación tranquila no durará por mucho tiempo...

Conrero y Lavazza hablan el mismo idioma porque a ambos le gustan las carreras y los particulares técnicos en efecto el diálogo entre ellos para el trabajo ha sido muy agradable porque han hablado de sus pasiones para la técnica y para los coches.

Primero Lavazza se ocupa del Opel Kadett GT/E mientras esperaba otros Opel que habrían tenido ser transformados en coches elaborados y estos pertenecían al Grupo A.

Pero las construcciones de Lavazza no hacen suceso pronto y en la competición en pista hielada



en Sestriere Piodi y Marco Gatta luchan y al término el vencedor es Gatta con el Fiat Ritmo del Grupo 2 preparado por Lavazza.

Se verifican unas incomprensiones encendidas por la demora de la llegada de las carrocerías y los coches tenían que ser ultimados para la manifestación de “Il Carnevale di Viareggio”. Pronto Lavazza decide abandonar este trabajo “aunque Virgilio es un hombre talentoso sea como amigo, sea como técnico”.

Decide volver a ser un preparador y prepara su taller de mecánica debajo de su casa en Rivalta.

En poco tiempo todo el mundo sabe que Lavazza ha vuelto y el primero que lo contacta para ofrecerle un trabajo es Andreetto, piloto de raid Africanos; le pregunta si es posible preparar un motor mitsubishi para un “PAJERO” . Pero hay unos “formulistas” que quieren motores para sus

Piero Lavazza Story

Fiat Abarth y Lavazza trabaja para Meloni, Famá y Barlassina.

Pero Lavazza quiere hacer trabajos más importantes y cuando Isoardi le pregunta de preparar su Ritmo del Grupo 2 y transformarla en “bimotor” para las pistas hieladas Piero está muy feliz. Desde noviembre del año 1985 a enero del año 1986 Lavazza trabaja sobre este coche, que arresga la victoria en “24 ore di Prigelato” llegando segunda porque se le rumpió un motor. La semana siguiente en cambio llega primero en “24 ore di Sestriere” todo el mundo no cree a lo que ve. Sin abandonar los rally Lavazza comienza a trabajar por Fiat Abarth de acuerdo con Mario Regis. Este se muestra pronto muy listo y después que había coleccionado muchas posiciones importantes llega a la victoria en el extraordinario “Gran Premio Lotteria de Monza”, un suceso que le permite conquistar la segunda posición al término del campeonato.

Lavazza quiere continuar hacer su actividad de preparador, y ahora hay otro coche llamado Albatech conducido por el joven Giorgio Stirano, que querría participar al campeonato mundial “Turismo de 1987”. Lavazza tendrá que preparar los Alfa Romeo 75 Turbo del Grupo A que paerticipan al mundial y pronto en Monza las “berline” conquistan una victoria.

Al término del campeonato llega a la victoria Roberto Ravaglia, pero los coches de “Biscione”, aunque inferiores como composición técnica logran unas satisfacciones como èpor ejemplo el 12º absoluto en la competición “24 ore di Spa” con Walter Voulaz y Marcello Cipriani.

El Albatech es un recuerdo muy positivo – dice Lavazza – porque me dieron la posibilidad de hacer muchos experimentos. Trabajaba sobre los motores del Alfa 75 y sobre la experimentación aerodinámica de la Formula Alfa Boxer, he colaborado también en la construcción de nuevos roll – bar y estaba enteresado en la construcción de un bob a dos plazas de planeación Albatech”.

Hay un grande porvenir para Lavazza en la familia Albatech, pero Piero es imprevisible...



X EPISODIO

¡Congratulaciones Piero!

De las delusiones de la Formula 1 al recente matrimonio, gracias al ayuda de Laura Piero lavazza logra la reconquista, Laura es su nobia que el 8 diciembre pasado se volvió en su mujer. Se conclúe en esta manera la dedíca que “Rally e Motori” ha querido publicar para uno de los personajes más positivos de nuestro deporte.

Domingo a las ocho y media en la mitad del mes de Febrero me llamó Enzo Coloni para pragmentarme si habría querido prepararle un motor para correr en Formula 1. A las cuatro de la tarde estaba ya en su taller en Passignano para definir la situación y hablar de mí transferimiento”.

El aventura en Formula 1 excita Lavazza, que ya piensa a todos los particulares técnicos que ofrece la tecnología moderna (por aquel período) “Yo no soy un ingeniero, pero sabía que habría podido trabajar en manera extraordinaria, como paso en el “Albatech” el año precedente con el

cumplicado Alfa 75 Turbo.

Estaba muy excitado por esta aventura y por las mil cosas que habría podido conocer”

Lavazza transcurre la semana concluyendo las relaciones con el ingeniero Stirano y el domingo siguiente vuelve a llamar Coloni para ir en Umbria, sin buscarlo. El miércoles sucesivo el constructor decide encontrar Lavazza proponendole un trabajo muy difícil sin tener bastante dinero para poderlo pagar.

“De cualquiera manera he decidido aceptar porque estaba demasiado enteresado y sabía que Coloni estaba conocido por todo el mundo...”.

Esta experiencia deja una duda en Lavazza que llama un abogado antes firmar el contrato con “Promoteam de Modena” que tiene el administración de las Maserati Biturbo en el campeonato Italiano de la Velocidad.

“Me buscaron unacasa en Modena y parecía una ratonera, pero yo pronto no me dié cuenta porque estaba 18/20 horas en el taller a trabajar.

Después tres semanas dos coches estaban terminados para Palma y para Gasparri, y por la competición en Magione he terminado el 3º coche conducido por Giancarlo Naddeo”.

Es aquí que Piero logra su satisfacción personal.

“Había trabajado con todos los mecánicos y después he llegado los coches an el autódromo. El 3º coche no estaba rodado y no estaba Naddeo y por lo tanto no obstante estaba muy fatigado he hecho unas vueltas.

La Maserati tenía prestaciones magnificas y mientras yo aceleraba he superado el Alfa 75 de Nannini. Como estaba demasiado fatigado he decidido de parar la carrera que comenzaba a ser

Piero Lavazza Story

muy peligrosa y Giorgio Pianta me dijo irónicamente "¿Como has podido superar un Alfa Romeo si preguntar permiso?"

En Magione paso todo bien y Naddeo es vencedor en su categoría y esta 3º absoluto detrás de los Alfa oficiales.

En Pergusa en cambio Piero no logra muchas satisfacciones.

Tony Palma había 90 invitados en el hospitality de su team. Durante la competición todos nuestros coches no llegaron en final porque se destruyeron antes. El aventura cion el "promoteam" es terminada.

Piero Lavazza promete de no trabajar por otros, no quiere ser un dependiente y aprovechando de las cosas nuevas que ha podido aprender inicia su actividad de constructor de centralitas para coches de competiciones.

Me había separado de mí mujer y vivía en un apartamento donde yo trabajaba también. He ido en muchos pueblos en toda Italia experimentando día por día lo que conocía y en el mismo tiempo aprendiendo lo que me necesitaba para ir adelante.

Se construye un simulador con la función de controlar lo que pasa dentro de las centralitas y hacer consecuentemente una mapa ; logra muchas satisfacciones trabajando por ejemplo por los Peugeot del "Italtécnica".

En estos años Piero sigue las carreras y el 1 de Avril abre su nuevo taller de mecánica en Bra (Cuneo). Por dos meses trabaja solo y después llegan tres personas para ayudarlo. Su actividad principal es la construcción de árbol de levas para Fiat 500, Alfa Romeo 155 Q4 y Delta Integrale del Grupo N, hasta 10 días antes el "Rally di Sanremo " Mauro le pregunta de preparar el motor de su Fiat 500 del grupo A. Es un trabajo frenético, la centralita está hecha y el coche es

2

completado antes de su partida. Desgraciadamente comienza a llover demasiado y Lavazza no puede verificar el coche. Los pilotos llegaron 35ºabsolutos y están 4º en sus categoría.

Desde este momento Lavazza comienza otra vez a preparar los motores en manera completa.

Danilo Ameglio le deja el motor del Peugeot 205 Gti del Grupo A para prepararselo, y con eso conquista optimos resultados (el más reciente es "la Piazza d'onore " en el "Sprint di Natale", Fabio Olocco llega a optima posición en el "Trofeo Cinquecento". Los pasionados de los coches viejos a dos cilindros entienden el nombre de Lavazza y se dirigen en su taller, mientras Giannini que prepara una réplica de su mítica 590 comisiona a Piero la construcción de los motores (13 de los que llegarán en Japón, y después el estudio de la mecánica del Fiat Punto 4x4 planeada y realizada en dos meses.

El año 1994 ha sido un año rico de acontecimientos, Piero Lavazza ha trabajado mucho sobre los motores de los Fiat 500, Peugeot 106 para "Rally" i para competiciones en pista, Renault Clio Williams del grupo N.

Sus grandes satisfacciones son la victoria en "Trofeo Cinquecento" de España con Jordi Vidal y de la preparación para Bruno Audenino por el motor 700 a dos cilindros para Slalom que tenía 85 CV de potencia. Entonces su satisfacción más grande es el matrimonio con la dulce Laura en el pueblo de Cherasco el 8 de Diciembre.

¡Buena suerte Piero!!!

Piero va abrir una nueva empresa en Cherasco. Tiene mil ideas en la cabeza y quiere realizarlas todas. Piero Lavazza es un grande genio de la mecánica y

Por 10 Episodios hemos contado la historia de Lavazza que ahora puede ser un ex – empleado de banco y que piensa a las carreras y a los coches como sueños como una utopía. No es así.

Él tiene muchos sueños ocultados que querría realizar.

"Querría realizar un aeroplano ligerisimo donde yo mismo pueda volar. Desde poco tiempo he construido el motor de un helicóptero derivado de un motor Peugeot 1.360 cc. Transformado Turbo con encendido y inyección electrónica. Pero lo que me gustaría es el asimblaje de un aereo sobre el que se pueda volar.

Antes es necesario efectuar todos los estudios y después volar.

Los sueños de Piero no se poden parar aquí. Crear la empresa y realizar modelos suyos.

Como por ejemplo la planeación del motor para los Slalom está ya definida, o en cambio preparar un coche completamente nuevo y original que recuerde u Fiat 127.

" A veces estoy forzado hacer el "manager" de mí empresa, y en cambio yo querría dedicar todo mí tiempo a los motores o a la planeación".

Piero Lavazza Story

Con Piero Lavazza se puede hablar de todo porque es una persona muy simpática, él toca también el piano. Es un hombre con el que se pueden transcurrir muchísimas horas sin darse cuenta del tiempo que pasa.

Él hoy vive todo esto con su mujer Laura que lo ayuda con alegría y amor. Ella sabe guisar muy bien también.

Y entonces hemos aprovechado de su cocina y de su paciencia. Gracias.