

[REDACTED]. La mia vita è sempre stata basata sullo sport. Lo sci, il motocross, i rallies. Non sono competizioni sportive ma sfide perfette per misurarsi con se stessi e gli altri.

### 1974 - 1979

Il primo successo lo ricordo come fosse ieri:

1974, **Campione Italiano di sci** a soli 16 anni. Poi la licenza da pilota, le prime gare di motocross e quel titolo di Campione del Triveneto e di vice Campione Cadetti conquistato due anni più tardi, splendido presagio di quello che sarà il mio futuro. Ricordi di gare, di vittorie, di una moto da cross con il numero 71 e di una carriera come pilota ufficiale Aprilia.

Pochi mesi e il grande salto verso quella che, qualche anno più tardi, sarà la mia favola mondiale non tarda arrivare. Una favola a quattro ruote.

A 20 anni la prima auto, una **Opel Kadett GTE** (Gruppo 1): il sogno di correre nei rallies, quelli che contano, diventa realtà.

E' il 1979: undici partenze e altrettanti arrivi al traguardo mi consegnano il primo titolo, quell'italiano esordienti che mi proietta sullo scenario dell'affascinante mondo delle corse.

### 1980 - 1989

Nel 1980, con l'**Opel Ascona SR** arriva anche il titolo di Gruppo 2 conquistato nei rallies internazionali davanti a quei grandi piloti professionisti che solo pochi anni prima, motorino e zaino in spalla, rincorrevo su e giù per l'Italia ad ammirare le imprese motoristiche.

Un'emozione indescrivibile, un successo tanto atteso che mi spalanca le porte del primo ingaggio ufficiale, quello dell'Opel che mi schiera nella sua squadra corse. Da privato a ufficiale.

Nel 1981 debutto in un Rally internazionale, chiudo al comando la prima tappa del Targa Florio.

Nel 1982 conquisto il titolo di Campione Italiano di Gruppo 4 e quello di vice campione assoluto nei rallies internazionali alla guida di una **Opel Ascona 400**. Vinco a Biella il mio primo Rally internazionale.

Il grande salto di qualità arriva nel 1983 quando indosso i colori Totip: una grande stagione sportiva alla guida di una **Lancia Rally** (Gruppo B) con la quale partecipo al **Campionato Europeo** vincendo 11 gare su 13 e conquistando contemporaneamente il titolo italiano ed europeo.

E' il 1984, l'anno della mia prima avventura mondiale: 2° al Rally di Corsica, 3° al Rally di San Remo e 6° assoluto nel campionato piloti. Niente male, niente male davvero.

Nel 1985, le prime due vittorie assolute: una al Costa Brava, l'altra in Grecia. Poi quel secondo posto in Portogallo che mi proietta sulla vetta della specialità.

Anni di ricognizioni, di gare, di strategie, di trionfi.

E' il 1986, l'anno che segna il mio passaggio alla squadra ufficiale **Martini**. Dopo un inizio difficile inizia una serie positiva con il 2° posto all'Acropoli ed Argentina porto a casa la mia prima vittoria nel Mondiale.

Io, Tiziano Siviero e la **Lancia Delta S4** (Gruppo B) con cui arriva il 5° posto nella classifica mondiale.

Nel 1987 con la **Lancia Delta 4WD** (Gruppo A) le vittorie a Montecarlo, in Argentina e a Sanremo nel Campionato del Mondo fanno ben sperare ma, per un banale incidente di alpinismo che non mi permette di partecipare all'ultima gara, perdo il titolo assoluto per un soffio aggiudicandomi il 2° posto nella classifica piloti.

E' il 1988. Chi se lo dimentica quell'anno...5 vittorie tra cui il leggendario **Safari Rally** in Kenya su una **Lancia Delta Integrale**.

Primo e unico pilota italiano nella storia conquisto il **Campionato del Mondo**.

Nel 1989 raddoppio il titolo: altre 5 vittorie, a Montecarlo, in Portogallo, in Grecia, a Sanremo e di nuovo in Kenya, sulle piste sterrate del Safari.

Sono gli anni d'oro.

### 1990 - 1999

Nel 1990, le vittorie assolute al Portogallo e in Argentina mi consegnano il 4° posto nella classifica piloti così come nel 1991 quando un appuntamento con il podio e bisso il risultato dell'anno precedente.

Nel 1992 si spengono i riflettori sulla Lancia che chiude la squadra corse anche se il prestigio che lega la casa automobilistica al mondo rally è ormai intramontabile.

Passo alla Ford con un contratto triennale portando la Sierra al miglior risultato di sempre: 2° in Portogallo e 4° nella classifica del mondo.

Nel 1993, con una nuova Cosworth, ottengo ottimi risultati vincendo il rally di Grecia arrivando secondo in Argentina e Portogallo classificandomi 4° nel mondiale.

Anche il Campionato del 1994 doveva essere vincente tant'è che a 2/3 della stagione ero in testa alle classifiche ma alcuni inconvenienti tecnici mi fermano in tre gare consecutive facendomi terminare 6° assoluto.

Nel 1995, due gare fra tutte: l'Acropoli con la Delta del Team Astra di Mauro Pregliasco (sono costretto al ritiro ormai al comando della gara) e il 3° posto al Sanremo con la Subaru dell'ART Italia.

Dopo l'asfalto, neve e terra, per la prima volta mi trovo a correre su pista in quel trofeo Maserati che mi consegna il

secondo posto assoluto.

Di svolte nella mia carriera ce ne sono state molte.

E nel 1997 ne arriva un'altra: dai rallies passo al tour terrain, per mettermi alla prova in quei raid che mi hanno sempre affascinato.

Alla Parigi-Samarcanda-Mosca, maratona di 15 mila chilometri nelle steppe dei paesi dell'Est, io e l'Eurocargo Iveco tagliamo il traguardo secondi assoluti.

Preludio di un successo prestigioso ed emozionante come quello di dieci anni prima.

Nel 1998 e nel 1999 porto a casa la Coppa del Mondo Rallies Raid Trucks alla guida dell'inseparabile Iveco. Il primo anno vincendo in Tunisia, Egitto ed Abu Dhabi il secondo Marocco, Egitto, Abu Dhabi.

## 2000 - 2007

Dopo un anno di test, nel 2001, con Fiat Auto per mettere a punto la Super 1600 che con Andreucci si aggiudicherà il titolo italiano, nel 2002 e nel 2003 sono di nuovo in gara, questa volta alla corte della squadra ufficiale Mitsubishi: 3° al Rally di Dubai, con il Pajero conquisto il 2° posto alla Dakar per poi essere penalizzato a fine gara per un problema tecnico.

Sabbia e deserto nel 2003, anno che mi vede anche conquistare il secondo posto al Rally di Tunisia mentre nel 2004, in testa alla Dakar, uno spettacolare incidente pone fine al mio contratto con Mitsubishi.

L'anno successivo è quello della Mille Miglia Storica a cui partecipo con una Lancia Aurelia B20 mentre nel 2006 ecco la nuova avventura alla Dakar, alla guida di una Panda Cross 4x4, che si conclude con il ritiro dalla gara per l'inesperienza del team.

Nel 2007 con i colori della scuderia RalliArt Divisione Fuoristrada Italia scendo in pista alla Baja Espana Madrid Aragon su un Pajero WRC conquistando l'11° piazzamento assoluto mentre con il team Basercross di Ermes Bassi inizio test e progetto del nuovo Polaris Razor RZR 800.

## 2008-2013

Nel 2008 partecipo alla Dakar, devo ritirarmi quando sono al 2° posto per un problema alla cabina.

Con un Pajero quasi di serie nel 2009, sempre alla Dakar, mi fermo quando ero in testa per un problema alla frizione.

Il 2010 è il mio debutto alle Mille Miglia con una Mercedes Ali di Gabbiano, dividendo il volante con Jochen Mass.

Nel 2011 torno alla vittoria nel Rally del Marocco categoria camion.

Nel 2012 secondo al Rally del Marocco nella categoria Camion, ottima prestazione.

Dakar 2013, tredicesimo al termine dopo molte disavventure, purtroppo la gara è stata compromessa nelle prime battute di gara in attesa dell'assistenza per risolvere un piccolo problema.

## [Da: SportCarLegends](#)

### Attività agonistica

Esordio assoluto		8° Rally Coppa Città di Modena (1979)
Auto esordio assoluto		Opel Kadett GT/E Gr.1
Esordio Campionato Mondiale		22° Rallye Sanremo (1980)
Auto esordio Campionato Mondiale		Opel Ascona B 2000 SR Gr.2
Team esordio Campionato Mondiale		Hawk Racing Club
Prima gara da pilota ufficiale		54° Rallye Automobile de Monte-Carlo (1986)
Auto esordio da pilota ufficiale		Lancia Delta S4 Gr.B
Team esordio da pilota ufficiale		Lancia Martini
		Opel Kadett GT/E Gr.1 (1979)
		Opel Ascona B 2000 SR Gr.2 (1980)
		Opel Ascona 400 Gr.4 (1981-1982)
		Lancia Rally 037 Gr.B (1983-1985)
		Lancia Delta S4 Gr.B (1986)
		Lancia Delta 4WD Gr.A (1987-1988)
		Lancia Delta Integrale Gr.A (1988-1989)
		Lancia Delta Integrale 16V Gr.A (1989-1991)
		Ford Sierra RS Cosworth 4x4 Gr.A (1992)
		Ford Escort RS Cosworth Gr.A (1993-1994)
		Lancia Delta HF Integrale Gr.A (1995)
		Subaru Impreza 555 Gr.A (1995)

Principali Team		Hawk Racing Club (1979-1981)
		Squadra Corse Conrero (1982)
		Jolly Club (1983-1985)
		Lancia Martini (1986-1991)
		Ford Motorsport (1992-1994)
		Astra Team (1995)
		A.R.T. Engineering (1995)
Navigatori		Tiziano Siviero
		Carlo Cassina
		Roberto "Rudy" Dal Pozzo
		Loris Roggia

## Palmarés

Campionati vinti	World Rally Championship (1988, 1989)
	European Rally Championship (1983)
	Campionato Italiano Rally (1983)
Altri successi	World Cup for Cross-Country Rallies – Trucks (1998, 1999)
	Race of the Champions – Classic Masters (1998)
	Campionato Italiano Rally – Gruppo 4 (1982)
	Campionato Italiano Rally – Gruppo 2 (1980)
Vittorie assolute (WRC)	17
Podi (WRC)	40 * ( 2° posti: 11 – 3° posti: 13 )

Note: \* viene considerato anche il 3° posto ottenuto al 28° Rallye Sanremo (1986), successivamente revocato dal tribunale esecutivo della FISA

## Record

- Primo e unico pilota italiano in grado di vincere il Campionato del Mondo Rally.
- Primo pilota a vincere con una vettura di Gruppo A nel Campionato del Mondo Rally, in occasione del 55° Rallye Automobile de Monte-Carlo nel 1987.
- Primo e unico pilota italiano a vincere il Safari Rally, nonché primo pilota a portare al successo nella gara africana una vettura italiana: obiettivo centrato nel 1988 con la Lancia Delta Integrale Gruppo A.
- Detiene il record di vittorie, condiviso con Didier Auriol e Gilles Panizzi, nel Rallye Sanremo grazie ai tre successi consecutivi, ottenuti tra il 1987 e il 1989. (nota: vengono considerate le sole edizioni della gara valide per il Campionato del Mondo Rally)

## Carriera

### Quella notte sull'Altopiano di Asiago

Ma sulla carta d'identità risulta Massimo! Come mai?

La storia di uno dei personaggi più vincenti e famosi dell'automobilismo sportivo inizia con una svista della sua nonna che, incaricata di andare all'anagrafe per registrare la nascita del nipotino, fa confusione con i nomi e anziché Michele, come stabilito con l'intera famiglia, lo chiama erroneamente Massimo. Poco importa, per tutti Massimo diverrà semplicemente Miki: un bambino appassionato di automobili fin dalla tenera età .

La sua passione per i motori lo spinge a farsi regalare un kart, con il quale matura le prime esperienze al volante. In seguito all'ennesimo incidente il padre decide tuttavia di proibirgliene l'uso.

Miki decide di dedicarsi quindi agli sci, dove ottiene addirittura buoni risultati nei Campionati Italiani della sua categoria, ma il suo amore per i motori lo trascina verso il motocross, specialità in cui raccoglie diverse soddisfazioni diventando Campione Triveneto e Vicecampione Italiano Cadetti.

I suoi successi su due ruote sono però solo l'anticamera verso ciò che il bassanese ha in mente: diventare pilota di rally.

La sua avventura nel mondo delle corse inizia nel novembre 1978 in uno dei rally clandestini, che in quel periodo spopolano nelle zone dell'Altopiano di Asiago. Biasion viene invitato da un suo compagno di scuola, tale Tiziano Siviero, a partecipare a quelle corse, a condizione di non farne parola con nessuno per evitare brutte sorprese con le forze dell'ordine.

Miki esce di casa con la Renault 5 marrone di sua mamma, un bolide di 850 cc e ben 37 CV di potenza, ritornandoci

diverse ore più tardi, quando è ormai l'alba, a piedi e sconcolato. Durante una delle prove speciali di quel suo primo rally clandestino trova infatti sulla sua strada, all'uscita da una curva, la vettura di un altro concorrente in testacoda. Nel tentativo di trovare una improbabile via di fuga Miki finisce in un burrone, distruggendo la piccola utilitaria francese. Sembra incredibile ma inizia così la storia di un uomo che, dieci anni più tardi, diventerà Campione del Mondo!

Archiviata quella prima esperienza negativa e ripresosi dallo sconforto, Biasion decide nel 1979 di comprare una Opel Kadett GT/E, una vettura ideale per i giovani piloti del periodo: economica, affidabile ma comunque prestazionale e veloce.

Massimo Frigo, oltre ad essere capo officina della filiale Opel di Bassano del Grappa, è anche colui che quella famosa notte sull'Altopiano di Asiago era stato involontariamente colpevole dell'uscita di strada di Miki. Frigo crede fin da subito nelle capacità di guida di Biasion e volendosi sdebitare per quanto successo pochi mesi prima, decide di offrirgli il suo aiuto nel preparare la Kadett secondo le specifiche del Gruppo 1 oltre che il suo appoggio come meccanico durante le gare.

A questo punto non resta che cominciare ad allenarsi lungo le strade di casa e trovare un bravo copilota. Miki identifica nel compaesano Tiziano Siviero il profilo ideale. I due si sono conosciuti a scuola, Tiziano è una persona intraprendente, sveglia e decisa: l'equipaggio è formato e non si separerà mai più, se non in tre occasioni molto particolari. La prima loro vera gara è l'8° Rally Coppa Città di Modena, la notte tra il 31 marzo e l'1 aprile. La Kadett di Miki parte con il numero 142, chiudendo la gara con un più che onorevole 38° posto assoluto e al 18° in Gruppo 1. Proprio in Gruppo 1 sono iscritte quasi 80 auto, tra cui molte Opel. Biasion non sfigura, mettendosi alle spalle piloti con maggiore esperienza e con mezzi più performanti: una bella soddisfazione!

Il 1979 prosegue con diverse altre partecipazioni a gara valide per il Trofeo Rallies Nazionali dove Miki taglia sempre il traguardo, mai andando oltre la ventesima posizione assoluta. Un bel risultato per un esordiente.

Viste le buone esperienze del 1979 Biasion decide di fare subito un importante salto di qualità, puntando sul Campionato Italiano Rally Internazionali. Per potersi far notare è però necessaria una nuova auto, più competitiva. La scelta cade sulla Opel Ascona B 2000 SR, allestita in versione pronto corsa Gruppo 2 da Virgilio Conrero. Per l'acquisto della vettura Miki viene aiutato dal padre, mentre dalla vendita della Kadett usata nel 1979 ricava la somma necessaria per pagare tutte le altre spese.

La sua stagione inizia molto bene e alla prima gara, il 64° Targa Florio Rally, stupisce tutti piazzandosi quinto assoluto e secondo di Gruppo 2. Un risultato eccezionale per un pilota debuttante che per di più, rispetto agli avversari, non gode dell'appoggio diretto di Opel. Ma si sa, nelle corse si è sempre al limite e l'imprevisto è dietro l'angolo. Al 5° Rally Il Ciocco e Valle del Serchio, Biasion ha un problema ai freni, perde il controllo della sua Ascona e finisce dritto contro un albero. L'auto è irrimediabilmente danneggiata e per il bassanese sembra il triste epilogo di una carriera appena cominciata.

Anche questa volta però si rivela fondamentale l'intervento di Massimo Frigo, che con l'aiuto della scuderia Hawk Racing Club permise a Miki di proseguire la sua stagione. Tutti i pezzi non danneggiati dell'Ascona incidentata furono trasferiti su una nuova auto con la quale Biasion riesce a riprendere il suo cammino e a vincere il Campionato Italiano Rally Gruppo 2. Una vittoria che ripaga ampiamente dei sacrifici fatti e che attira l'interesse degli addetti ai lavori nei confronti del giovane pilota veneto.

### **Una Opel Ascona 400 per farsi notare**

Dopo un primo positivo anno di gavetta è tempo per Biasion di fare un ulteriore passo in avanti. Grazie ad un'idea di Frigo nasce un accordo tra i concessionari Opel del Veneto, del Friuli Venezia Giulia e del Trentino Alto Adige: finanziare la stagione 1981 di Miki nuovamente nel Campionato Italiano Rally Internazionali, ma questa volta con un'auto da assoluto, la Opel Ascona 400 Gruppo 4 preparata da Conrero e capace di sviluppare oltre 260 CV. Biasion è consapevole che buona parte del suo futuro passa dai risultati che verranno in questa stagione ed è più che mai determinato a dare il massimo per emergere.

La prima gara, il 65° Targa Florio Rally, è entusiasmante e il veneto si ritrova addirittura al comando della prima tappa, salvo poi perdere parecchi minuti a causa di una foratura e di alcune noie ai freni, chiudendo in settima posizione. Appare ormai chiaro che Biasion abbia grandi potenzialità e non sfiguri nel confronto coi migliori professionisti italiani del momento.

Nella seconda parte della stagione arrivano anche i primi piazzamenti a podio, con il 3° posto al Rally Colline di Romagna e il 2° posto al Piancavallo, non lontano dalle strade di casa. Questi ottimi risultati spingono la filiale italiana di General Motors a offrire a Miki un contratto per il 1982 come pilota ufficiale Opel, sempre nel Campionato Italiano: l'occasione è ghiotta e irripetibile, Biasion firma il contratto e passa al professionismo, abbandonando definitivamente gli studi universitari. Il giovane veneto non è più una sorpresa ma è già una delle più promettenti realtà del rallysmo italiano e i risultati del 1982 lo dimostrano. Il mondo dei professionisti, oltre a tanti benefici, porta anche qualche svantaggio, come il dover rispettare gli ordini di scuderia.

Miki lo impara presto e sue spese, in occasione del 12° Rally 4 Regioni dove, mentre occupa la seconda posizione, gli viene detto da Amilcare Ballestrieri, direttore sportivo del team Opel, di rallentare per poter cedere la posizione al compagno di squadra "Tony", in lotta per il Campionato Europeo e a caccia di punti preziosi. Biasion accetta a malincuore l'ordine ma il suo copilota Tiziano Siviero non ci sta e si lamenta con i vertici del team. Risultato? Tiziano

viene licenziato in tronco e Miki deve correre il 5° Rally Internazionale della Lana navigato da Roberto Dal Pozzo, meglio conosciuto come "Rudy".

Proprio sulle strade biellesi arriva la prima vittoria assoluta, al primo anno da professionista e alla quarta stagione nel mondo dei rally. Una grande soddisfazione, rovinata, seppur in parte, dal fatto di non poter condividere la gioia con Siviero, che tuttavia, su forte pressione di Miki, viene riammesso in squadra già a partire dal successivo 7° Rally Il Ciocco e Valle del Serchio.

Il finale di stagione dell'equipaggio bassanese è un crescendo di emozioni con ben tre podi e la vittoria al 12° Rally 100.000 Trabucchi, risultati che permettono a Biasion di chiudere il 1982 come Vice Campione Italiano Rally, alle spalle di Tonino Tognana ma primo nel Gruppo 4.

### **La svolta: le stagioni con il Jolly Club**

Il più che positivo 1982 spinge la filiale italiana di Opel a proporre a Biasion il rinnovo del contratto anche per il 1983, offrendogli la possibilità di disputare il Campionato Italiano Rally con la nuova Manta 400 Gruppo B e mettendo sul piatto un cospicuo ingaggio.

Miki però riceve anche un'altra proposta, molto meno interessante dal punto di vista economico ma che può garantirgli di maturare nuova esperienza, soprattutto in ambito internazionale. Claudio Bortoletto, direttore sportivo del Jolly Club, offre al giovane veneto, oltre ad un programma nel Campionato Italiano, anche la possibilità di partecipare ad alcuni rally all'estero validi per il Campionato Europeo. Un'occasione troppo ghiotta per lasciarsela sfuggire che Miki coglie al volo, decidendo di entrare nell'orbita Lancia, consapevole che se le cose fossero andate bene la strada verso il Campionato del Mondo non sarebbe poi stata così lontana.

La prima uscita con la 037, in configurazione Evo 1, avviene in Spagna, in occasione del 31° Rally Costa Brava. Il feeling con la nuova auto, seppur molto diversa rispetto all'Ascona portata in gara fino a pochi mesi prima, non tarda ad arrivare e per Miki è subito vittoria! Il cammino del bassanese prosegue con un altro successo, sempre in Spagna, al 31° Rally Sol -RACE, prima di trovarsi di fronte il primo ostacolo. Al Rally Costa Smeralda sono infatti presenti tutti i piloti delle scuderie satellite Lancia: Fabrizio Tabaton e Franco Cunico coi colori della scuderia Grifone, Michele Cinotto per la Tre Gazzelle, Carlo Capone e Tonino Tognana con il Jolly Club, compagni di squadra dello stesso Biasion ma decisi a dimostrare tutto il loro valore. Come se non bastasse, direttamente dal Campionato del Mondo la Lancia iscrive anche una vettura ufficiale per Markku Alen, dotata di componenti sperimentali.

Miki sa che la gara sarda può essere il punto cruciale della stagione e parte determinato, issandosi al secondo posto alle spalle del finlandese ma davanti a tutti i rivali italiani.

Biasion si ritrova al comando del rally quando Alén è costretto al ritiro, ma la sua gioia dura poco: a causa di una foratura perde infatti parecchio tempo e si vede sorpassato da Tabaton. Il veneto però non ci sta e attacca a testa bassa, recuperando i quasi due minuti di svantaggio dal ligure, involandosi verso la vittoria e mettendosi alle spalle tutti gli altri piloti dello Junior Team Lancia.

Inizia così una scalata che lo porta verso la conquista sia del Campionato Europeo Rally che del Campionato Italiano, un'impresa arricchita dalle ottime prestazioni messe in mostra al 25° Rallye Sanremo dove Miki si trova a battaglia con tutti i migliori piloti del Campionato del Mondo, chiudendo la gara al 5° posto davanti anche alle Audi ufficiali della Mouton e di Darniche.

Gli ottimi risultati del 1983 fanno sì che Biasion si ritrovi nel 1984 con un programma di cinque gare nel Campionato del Mondo, sempre come pilota del Jolly Club e sempre con la Lancia Rally 037, aggiornata durante l'inverno in Abarth e omologata nella sua configurazione Evo 2. Il sogno di Miki di correre nel Mondiale diventa realtà e sono in molti gli occhi puntati su di lui e il veneto non delude certo le aspettative.

A Montecarlo porta a termine una gara insidiosa e caratterizzata dal fondo innevato, finendo in sesta posizione nonostante la sua 037 sia decisamente più in difficoltà rispetto alle Audi Quattro che monopolizzano il podio. Claudio Bortoletto è molto soddisfatto del suo pupillo, che al suo debutto in un rally molto difficile come il Montecarlo ha saputo segnare tempi di assoluto rilievo, mettendosi alle spalle addirittura Markku Alén a parità di auto.

In Portogallo Miki però fa ancora meglio, balzando al comando della prima tappa del rally disputata interamente su asfalto, e piazzandosi ai piedi del podio, sul quale sale invece due mesi più tardi al termine del 28° Tour de Corse, una delle gare più tecniche e impegnative di tutto il calendario iridato. Un risultato eccezionale, bissato anche a Sanremo nella sua ultima uscita stagionale.

La Lancia Rally 037, pur costantemente aggiornata, mostra ormai tutti i suoi limiti nei confronti delle più moderne vetture a trazione integrale e motore turbocompresso. In Abarth si lavora già da alcuni mesi alla sua erede, la Delta S4, ma per il 1985 la Lancia è attesa da una stagione di transizione.

Biasion si ritrova ancora tra le fila del Jolly Club, pronto ormai per la promozione nel team ufficiale Lancia Martini come dimostra in Portogallo dove è autore di una gara ad altissimo livello, in cui ha la meglio dopo un bellissimo duello per il secondo posto su un certo Walter Röhrl.

I tempi sembrano ormai maturi per la prima vittoria iridata e il 29° Tour de Corse sembra la gara giusta, sia perché la Lancia 037 sull'asfalto è ancora una delle migliori auto del lotto sia perché Miki, da sempre un forte asfaltista, ha già dimostrato nel 1984 di saper fare grandi cose sull'isola di Napoleone. Purtroppo però quella che poteva diventare una festa si trasforma ben presto in dramma: Attilio Bettega, pilota del team Lancia Martini, rimane infatti ucciso in seguito

ad una rovinosa uscita di strada. In segno di lutto sia Miki che Markku Alén, compagno di colori di Bettega, abbandonano la corsa francese. Per tutti gli uomini Lancia la scomparsa di Attilio è un duro colpo ma, si sa, nelle corse può capitare e bisogna farsene una ragione.

La stagione di Miki prosegue con il secondo posto al Rallye dell'Isola d'Elba e la vittoria all'Halkidiki, entrambe gare valide per il Campionato Europeo. Pochi giorni dopo la gara greca Biasion viene convocato a Parigi, nel quartier generale di Peugeot Sport, dove Jean Todt manifesta il suo interesse ad avere l'italiano nella sua squadra per il 1986. Biasion è molto lusingato dall'offerta del francese, tuttavia decide di firmare un contratto con il team ufficiale Lancia Martini, che per l'86 gli metterà a disposizione la Delta S4 Gruppo B, una vettura che già nella sua prima uscita iridata, in occasione del 34° Lombard RAC Rally, dimostra tutto il suo potenziale, regalando una sensazionale doppietta al team torinese.

### **1986: la prima gioia iridata**

Dopo aver dato un significativo contributo allo sviluppo della sua nuova auto nel corso delle ultime settimane del 1985, per Biasion arriva un nuovo decisivo esame per la sua carriera. Alla prima gara con un'auto a trazione integrale e quasi 500 CV di potenza Miki stupisce tutti, vincendo la prima prova del 54° Rallye Automobile de Monte-Carlo e ritrovandosi terzo in classifica al via dell'ultima notte di gara, ancora potenzialmente in lotta per la vittoria. Purtroppo però il sogno svanisce quando la sua S4, durante un'assistenza, non vuole saperne di rimettersi in moto a causa di un problema elettrico. I meccanici Lancia, dopo diversi minuti, riescono a risolvere il guaio, ma il veneto, una volta ripartito e nel tentativo di non presentarsi in ritardo al successivo controllo orario, viene tradito da una placca di ghiaccio sulla strada del trasferimento: arriva un immeritato ritiro ma con esso la consapevolezza di essere uscito a testa alta dal confronto coi migliori rallysti al mondo.

Il 1986 è però un anno molto particolare per il mondo dei rally: in Portogallo, proprio quando Miki si trova al comando, la Ford RS200 di Joaquim Santos piomba fuori controllo sulla folla, uccidendo diversi spettatori. Appare chiaro che le mostruose auto del Gruppo B sono diventate troppo pericolose e la triste conferma arriva poco tempo dopo con la morte di Henri Toivonen e Sergio Cresto, sulle strade del 30° Tour de Corse.

Biasion è uno dei primi piloti a sopraggiungere sul luogo dell'incidente e l'immagine della S4 numero 4 avvolta dalle fiamme gli resterà impressa per sempre. Con il dolore nel cuore per la perdita di due amici Miki, insieme a tutto il team Lancia Martini e agli uomini del Jolly Club, abbandona il rally francese durante il quale viene annunciato dal presidente FISA Balestre che dal 1987 i Gruppi B verranno aboliti per lasciare spazio alle più umane e sicure auto di Gruppo A.

La stagione è però ancora lunga e bisogna sforzarsi di reagire e andare avanti. Biasion si impegna con molta professionalità, salendo sul podio sia in Grecia che in Nuova Zelanda. Le sue prestazioni sono sempre più di alto livello e la vittoria in Argentina non arriva certo come una sorpresa. Dopo mesi di digiuno, grazie anche allo sviluppo delle coperture Pirelli, la Lancia Delta S4 torna al successo e il pilota bassanese, alla sua prima stagione a tempo pieno nel Campionato del Mondo, si porta a casa la prima vittoria.

Un risultato che Miki potrebbe ripetere già nella sua successiva uscita, sulle strade italiane del 28° Rallye Sanremo, dove invece a seguito di una gara molto agitata e influenzata da pesanti ordini di scuderia impartiti da Fiorio, si vede costretto ad accontentarsi del terzo posto, piazzamento successivamente revocato dal tribunale esecutivo della FISA.

### **Miki e la Delta, primi passi verso la leggenda**

L'irripetibile stagione 1986, con le sue gioie ma anche con i suoi dolori, è ormai alle spalle, i mostri del Gruppo B escono di scena per fare spazio alle più umane vetture di Gruppo A. Durante l'inverno in Abarth si lavora duramente per farsi trovare pronti, puntando sullo sviluppo della Lancia Delta 4WD. Miki ha un ruolo chiave all'interno della squadra che, con l'arrivo del Campione del Mondo in carica Juha Kankkunen, si presenta come una delle più serie formazioni candidate al titolo iridata.

Mazda, forte di un anno di esperienza con la Familia 4WD, sembra però nettamente in vantaggio rispetto a tutta la concorrenza, a tal punto che lo stesso Achim Warmbold, direttore sportivo del Mazda Rally Team Europe, dichiara più volte alla stampa specializzata che la sua squadra si sente la vittoria del Campionato già in tasca prima ancora della partenza della prima gara. Purtroppo per lui verrà smentito fin dalle prime battute del 55° Rallye Automobile de Monte-Carlo dove, contro ogni più rosea aspettativa, la Lancia si ritrova con i suoi tre equipaggi al comando della gara. Biasion si dimostra molto veloce e a suo agio con la Delta 4WD e dopo una gara sempre ai vertici, vince davanti al compagno di squadra Kankkunen che però polemizza, accusando il team italiano di aver voluto favorire il pilota bassanese. Iniziano così degli attriti tra i due all'interno del team che si protrarranno per diverso tempo.

Nonostante le tensioni nella squadra, la stagione per la Lancia prosegue ad alto livello anche se la Delta, messa alla frusta dai suoi piloti, dimostra qualche occasionale peccato di gioventù e diverse lacune, soprattutto sulle strade asfaltate dove risulta più lenta di vetture come la BMW M3 E30 e la Ford Sierra RS Cosworth. Proprio durante le ricognizioni sull'asfalto della Corsica, ad un anno dal tragico incidente di Toivonen, Miki e il suo fido copilota Tiziano Siviero si ritrovano in bilico su un dirupo dopo uno scontro con una corriera in servizio turistico. Nonostante lo spavento il veneto riesce a disputare una gara di alto profilo, concludendo il 31° Tour de Corse sul terzo gradino del podio, a pochi secondi da Yves Loubet, per l'occasione suo compagno di squadra e grande specialista di quella che per lui è la gara di casa.

A questo punto della stagione, nonostante una gara sfortunata in Portogallo, dove è vittima di problemi meccanici, Miki si ritrova secondo nella classifica di Campionato a soli 2 punti dal compagno di squadra Kankkunen, più che mai deciso a dimostrare di essere il migliore degli alfieri Lancia. Purtroppo per lui la sfortuna è dietro l'angolo e al 34° Acropolis Rally, dopo essere stato spavaldamente al comando per l'intera corsa, la rottura del turbocompressore sulla sua Delta lo costringe a perdere minuti su minuti, facendolo scivolare dal primo al settimo posto.

Il tempo di assorbire il colpo ed ecco che, appena qualche settimana più tardi, all'Olympus Rally negli Stati Uniti d'America, di nuovo la mala sorte, questa volta sotto le sembianze di un cavo candela, priva Biasion di una vittoria che sembrava ormai certa.

Ormai la rincorsa al Campionato del Mondo Piloti pare del tutto compromessa, ma per Miki c'è ancora tempo per dimostrare tutto il suo talento. In Argentina, ad un anno di distanza dalla sua prima vittoria iridata, il bassanese si concede il bis sopravanzando a parità di auto l'idolo locale Jorge Recalde, mentre a Sanremo, dopo una gara perfetta, porta a casa il suo terzo successo dell'anno issandosi al comando del Campionato.

Tuttavia nel suo contratto, come anche in quello dei suoi compagni di team ma rivali per il titolo Kankkunen e Alén, sono previste solo 7 gare, per cui al giovane veneto non resta che assistere da spettatore al 36° Lombard RAC Rally, ultimo atto della stagione, decisivo per risolvere la contesa tra i due finlandesi.

### **Campione e...ancora Campione!**

La delusione per il titolo 1987, sfumato solo per colpa di episodi sfortunati, è ancora forte e il ritiro per cedimento meccanico nel 56° Rallye Automobile de Monte-Carlo di sicuro non è il modo ideale per iniziare il 1988.

Pochi giorni dopo, durante delle prove in Africa, in vista del 36° Marlboro Safari Rally, una rovinosa uscita di strada provoca la frattura di una costola e una forte botta alla schiena a Tiziano Siviero...un altro brutto colpo per il morale di Miki!

Ma si sa, la ruota gira ed è nei momenti difficili che i campioni mostrano di che pasta sono fatti: Biasion già in Portogallo, al debutto con la Delta Integrale, dimostra tutto il suo valore vincendo la gara con Carlo Cassina copilota e rilanciando la stagione.

Il binomio Miki Biasion-Lancia Delta Integrale si rivela formidabile, un vero incubo per gli avversari su ogni tipo di terreno, vincendo addirittura laddove nessun pilota e nessuna auto italiani vi erano mai riusciti: il Safari Rally. Una vera e propria impresa, destinata a rimanere bene impressa negli annali dell'automobilismo sportivo italiano, che testimonia l'ormai elevato grado di affidabilità raggiunto dalla Delta Gruppo A, confermato un paio di mesi dopo da un'altra splendida vittoria di Biasion sulle massacranti pietraie dell'Acropolis Rally, che proietta il pilota italiano solo in vetta alla classifica di campionato.

Nel prosieguo della stagione Miki vince anche all'Olympus Rally, chiude secondo in Argentina e si presenta a Sanremo con il titolo ormai quasi in tasca. Nella gara di casa gli basterebbe infatti tagliare il traguardo per essere sicuro di mettersi alle spalle Alex Fiorio.

Biasion però non vuole limitarsi al solo ruolo di comparsa e mette in scena un'ottima gara, lasciandosi alle spalle tutti i suoi avversari, a cominciare da Fiorio e dal velocissimo Cerrato, rallentato da qualche noia meccanica. Arriva così, dopo 5 vittorie su 7 gare disputate, il coronamento di una carriera iniziata appena dieci anni prima nei rally abusivi veneti e arrivata fino ai vertici del rallysmo mondiale.

Confermarsi ai vertici e trovare nuovi stimoli quando si raggiunge l'apice non è mai facile, ma Miki ha ancora fame e lo dimostra con un inizio di stagione 1989 ai limiti della perfezione: nelle prime 4 gare a cui prende parte arrivano infatti altrettante vittorie. Questi 4 successi, tra cui un importantissima e prestigiosa riconferma sulle terre africane del Safari Rally, gli permettono di ipotecare il secondo titolo iridato con largo anticipo.

I rivali però non stanno certo a guardare e la concorrenza si fa sempre più agguerrita. Proprio per fronteggiare la crescente minaccia dei costruttori giapponesi, in Corso Marche, prende forma la tanto attesa versione a 16 valvole della Delta Integrale. Biasion ha ovviamente il compito di portarne avanti lo sviluppo in vista del debutto nel Campionato del Mondo, che avviene a stagione quasi terminata in occasione del 31° Rallye Sanremo, una gara memorabile destinata a rimanere nel cuore di tanti appassionati e tifosi italiani.

Miki vince una corsa tutta in rimonta, superando solo nel finale uno scatenato Carlos Sainz e un bravissimo Alessandro Fiorio che, con la Delta Integrale 8V del Jolly Club, si deve arrendere solamente per pochi secondi. Per il bassanese riesce così l'impresa di portare alla vittoria al debutto anche la nuova nata di casa Lancia, dopo esserci già riuscito a Montecarlo nel 1987 con la Delta 4WD e in Portogallo nel 1988 con la Delta Integrale.

### **Addio Lancia**

Dopo aver chiuso un trionfale 1989 con il successo nel Memorial Bettega, vinto battendo in finale Markku Alén alla sua ultima uscita con la Lancia, per Biasion è tempo di pensare al 1990 che lo rivedrà di nuovo come compagno di squadra di Kankkunen, rientrato tra i ranghi del team italiano dopo 2 anni con Toyota. In Lancia ci si ritrova quindi in una situazione molto simile al 1987, con tre galli nello stesso pollaio, tutti potenzialmente prime guide e di grandi prospettive: Juha Kankkunen, Miki Biasion e Didier Auriol, rivelatosi molto competitivo sia su asfalto che su terra già nel 1989.

Proprio il giovane francese, dopo un entusiasmante duello con Carlos Sainz, vince il Rally di Montecarlo, regalando alla

Lancia il quinto successo di fila nella gara più prestigiosa del Campionato del Mondo. Miki fa il ragioniere accontentandosi del terzo posto, ma si rilancia prontamente già in Portogallo, dominando la gara e mettendosi alle spalle un plotone composto addirittura da altre 4 Lancia Delta: un record!

La gioia dell'impresa portoghese è però spazzata via dal ritiro al Safari Rally e da un deludente terzo posto all'Acropoli, gara in cui lo spagnolo Sainz, dopo averla più volte sfiorata, agguanta la sua prima vittoria nel Campionato del Mondo Rally.

Per Carlos è l'inizio della scalata al trono di Campione mentre per Biasion è tempo di abdicare, non prima di vincere in Argentina e di chiudere la stagione sul gradino più basso del podio al RAC Rally, alla sua prima partecipazione in carriera.

Nonostante il quarto Campionato Mondiale Costruttori vinto in quattro anni la supremazia della Lancia Delta sembra messa sempre più in discussione dall'ascesa della Toyota, forte sia di un'auto sempre più veloce e affidabile ma soprattutto di un pilota, Carlos Sainz, tra i migliori talenti del periodo.

L'inizio di stagione dello spagnolo è travolgente e per i piloti Lancia la strada sembra in salita. Biasion ha un programma ridotto e partecipa solamente a 7 gare, raccogliendo tuttavia 5 bei piazzamenti a podio, ma il suo contributo risulta fondamentale per lo sviluppo della Delta che, superati gli affanni di inizio anno, ritorna prepotentemente ai vertici, permettendo alla Lancia di vincere il quinto alloro costruttori e a Juha Kankkunen, autore di una grande rimonta nella seconda parte di stagione, di vincere il Campionato del Mondo Piloti.

Un doppio successo che sembrava impossibile pochi mesi prima si trasforma in realtà sulle prove speciali del RAC Rally, ultima gara di Biasion con la Lancia dopo tanti anni di amore e gioie.

Il bassanese, venuto a sapere del ritiro ufficiale del team italiano dal mondo dei rally decide infatti di accettare le avances della Ford, firmando un ricco contratto triennale.

### **Tradito dall'affidabilità**

Il primo anno con il team inglese è piuttosto difficile: la Sierra RS Cosworth 4x4 è ingombrante e poco maneggevole nei confronti della diretta concorrenza ma Biasion riesce ugualmente a portare a termine delle buone gare, salendo addirittura sul podio in Portogallo e in Grecia, chiudendo il Campionato Piloti al quarto posto dietro a Sainz e ai due alfieri del Martini Racing: Kankkunen e Auriol.

Dopo un anno di transizione viene però finalmente pronta la nuova arma del team di Boreham: la Ford Escort RS Cosworth, vettura decisamente interessante e dal grande potenziale.

Miki è veloce e competitivo fin dalla prima gara, il Rally di Montecarlo, dove è terzo alle spalle del compagno di squadra Delecour, astro nascente del rallysmo transalpino. Il francese vince in Portogallo, dove Biasion è secondo, e in Corsica, gara in cui Miki, a causa di una penalità di 11 minuti, chiude solamente settimo.

Il bassanese però reagisce, vincendo in maniera splendida il 40° Acropolis Rally e chiudendo al secondo posto il Rally di Argentina, ritrovandosi a metà stagione in vetta alla classifica del Campionato del Mondo Piloti.

Quando tutto sembra ormai girare per il verso giusto ecco arrivare i primi guai: la Escort, autentica rivelazione in positivo dell'inizio di stagione, è vittima di qualche problema meccanico. Miki si ritira in Nuova Zelanda, in Australia e a Sanremo, riponendo nel cassetto il sogno di vincere il suo terzo titolo iridato e cominciando a concentrarsi in vista della stagione 1994.

### **Gli ultimi fuochi**

Sulla scia di quanto di buono fatto vedere con la debuttante Escort RS Cosworth, Biasion parte carico e determinato fin dalle prime battute stagionali, raccogliendo un quarto posto a Montecarlo e un terzo posto in Portogallo. La Ford sembra la migliore auto del lotto e il bassanese, insieme al suo compagno di team Delecour, è tra i principali candidati alla vittoria del Campionato del Mondo. Purtroppo il francese, vincitore a Montecarlo, è vittima di un incidente stradale: François, mentre sta provando la Ferrari F40 di un amico, si trova di fronte una Citroën ZX che gli taglia la strada. Nonostante la velocità non fosse alta Delecour nell'impatto si spezza entrambi gli arti inferiori e si vede costretto ad una lunga pausa dalle corse.

A questo punto il team Ford si trova spiazzato e non riesce ad assorbire il duro colpo. Biasion cerca di prendere in mano la situazione, indicando la via da prendere nello sviluppo della Escort ma a Boreham non ci sentono, preferendo continuare con alcune scelte tecniche e tattiche azzardate. Il risultato? Il pilota italiano è vittima di continui guasti meccanici, vedendo il traguardo solo in occasione del 36° Rallye Sanremo, gara in cui le Escort ufficiali si mostrano inferiori nelle prestazioni rispetto a quelle molto ben preparate del Jolly Club. A questo punto Miki, ormai in contrasto con la sua squadra, decide di non rinnovare il contratto con Ford, rimanendo svincolato per il 1995.

Rimasto senza un sedile in una squadra ufficiale e privo di un programma a tempo pieno, prima del definitivo ritiro dal Campionato del Mondo Rally c'è ancora il tempo per Miki di correre un paio di gare, seppur entrambe valide solamente per la Coppa del Mondo 2 Litri Costruttori.

All'Acropoli si ritrova al comando del rally con Lancia Delta HF Integrale dell'Astra Racing, ma la rottura del motore durante la 16° prova speciale gli impedisce di centrare la vittoria finale.

Al Sanremo è invece quarto al traguardo, lontano una trentina di secondi dal podio, questa volta con la Subaru Impreza gestita dal team modenese dei fratelli Alessandrini.

La gara italiana è così l'ultimo atto nella carriera iridata di uno dei più forti rallyisti a cavallo tra gli anni 80 e gli anni 90, nonché l'unico pilota italiano in grado di vincere il Campionato del Mondo Rally.

### L'avventura nei rally raid

Dopo aver abbandonato le prove speciali dei rally iridati, Biasion decide di tentare nuove avventure nel mondo dei rally raid.

Un percorso che lo vedrà nell'arco di pochi anni ai vertici della specialità...

### Riepilogo carriera

#### Per stagione

Stagione	Competizione	Risultato
1980	Campionato Italiano Rally	7° ( 1° Gr.2 )
1981	Campionato Italiano Rally	4°
1982	European Rally Championship	8°
1982	Campionato Italiano Rally	2°
1983	European Rally Championship	1°
1983	Campionato Italiano Rally	1°
1984	World Rally Championship	6°
1985	World Rally Championship	12°
1985	European Rally Championship	6°
1986	World Rally Championship	5°
1987	World Rally Championship	2°
1988	World Rally Championship	1°
1989	World Rally Championship	1°
1990	World Rally Championship	4°
1991	World Rally Championship	4°
1992	World Rally Championship	4°
1993	World Rally Championship	4°
1994	World Rally Championship	6°

#### Per gara

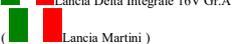
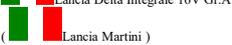
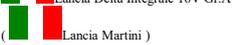
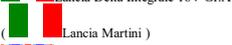
Stagione	Gara	Competizione	Auto (Team)	Copilota	Ris.
1979	8° Rally Coppa Città di Modena	Trofeo Rallies Nazionali	Opel Kadett GT/E Gr.1 ( Hawk Racing Club )	Siviero Tiziano	38°
1979	3° Rally 1000 Miglia	Trofeo Rallies Nazionali	Opel Kadett GT/E Gr.1 ( Hawk Racing Club )	Siviero Tiziano	20°
1979	3° Rally Prealpi Orobiche	Trofeo Rallies Nazionali	Opel Kadett GT/E Gr.1 ( Hawk Racing Club )	Siviero Tiziano	16°
1979	25° Rally delle Prealpi Venete/Colli Euganei	Trofeo Rallies Nazionali	Opel Kadett GT/E Gr.1 ( Hawk Racing Club )	Siviero Tiziano	18°
1979	5° Rally Bellunese	Trofeo Rallies Nazionali	Opel Kadett GT/E Gr.1 ( Hawk Racing Club )	Siviero Tiziano	14°
1979	4° Rally Valli Pordenonesi	Trofeo Rallies Nazionali	Opel Kadett GT/E Gr.1 ( Hawk Racing Club )	Siviero Tiziano	18°
1979	4° Rally Alto Appennino Bolognese	Trofeo Rallies Nazionali	Opel Kadett GT/E Gr.1 ( Hawk Racing Club )	Siviero Tiziano	12°
1979	8° Rally Due Valli	Trofeo Rallies Nazionali	Opel Kadett GT/E Gr.1 ( Hawk Racing Club )	Siviero Tiziano	16°
1979	9° Rally 100000 Trabucchi	Campionato Italiano Rally	Opel Kadett GT/E Gr.1 ( Hawk Racing Club )	Siviero Tiziano	18°
1979	2° Rally Internazionale della Lana	Campionato Italiano Rally	Opel Kadett GT/E Gr.1 ( Hawk Racing Club )	Siviero Tiziano	12°
1980	64° Targa Florio Rally	European Rally Championship	Opel Ascona B 2000 SR Gr.2 ( Hawk Racing Club )	Siviero Tiziano	5°

Stagione	Gara	Competizione	Auto (Team)	Copilota	Ris.
1980	  3° Rallye Costa Smeralda	European Rally Championship	 Opel Ascona B 2000 SR Gr.2 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	-
1980	  13° Rallye dell'Isola d'Elba	European Rally Championship	 Opel Ascona B 2000 SR Gr.2 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	4°
1980	  10° Rally 4 Regioni	European Rally Championship	 Opel Ascona B 2000 SR Gr.2 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	-
1980	  5° Rally Il Ciocco e Valle del Serchio	European Rally Championship	 Opel Ascona B 2000 SR Gr.2 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	-
1980	  10° Rally Colline di Romagna	Campionato Italiano Rally	 Opel Ascona B 2000 SR Gr.2 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	18°
1980	  3° Rally Internazionale della Lana	Campionato Italiano Rally	 Opel Ascona B 2000 SR Gr.2 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	7°
1980	  14° Coppa Liburna	Campionato Italiano Rally	 Opel Ascona B 2000 SR Gr.2 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	7°
1980	  10° Rally 100000 Trabucchi	Campionato Italiano Rally	 Opel Ascona B 2000 SR Gr.2 (  Hawk Racing Club )	 Loris Roggia	4°
1980	  22° Rallye Sanremo	World Rally Championship	 Opel Ascona B 2000 SR Gr.2 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	-
1980	 8° Rally di San Marino	European Rally Championship	 Opel Ascona B 2000 SR Gr.2 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	9°
1981	  65° Targa Florio Rally	European Rally Championship	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	7°
1981	  4° Rally Costa Smeralda	European Rally Championship	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	5°
1981	  14° Rallye Isola d'Elba	European Rally Championship	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	-
1981	  11° Rally 4 Regioni	European Rally Championship	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	4°
1981	  4° Rally Internazionale della Lana	Campionato Italiano Rally	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	-
1981	  6° Rally Il Ciocco e Valle del Serchio	European Rally Championship	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	-
1981	  11° Rally Colline di Romagna	Campionato Italiano Rally	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	3°
1981	  11° Rally 100000 Trabucchi	Campionato Italiano Rally	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	4°
1981	  2° Rally Piancavallo	Campionato Italiano Rally	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	2°
1981	  23° Rallye Sanremo	World Rally Championship	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	-
1981	 9° Rally di San Marino	European Rally Championship	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Hawk Racing Club )	 Tiziano Siviero	-
1982	  66° Targa Florio Rally	European Rally Championship	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Squadra Corse Conrero )	 Tiziano Siviero	-
1982	  5° Rally Costa Smeralda	European Rally Championship	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Squadra Corse Conrero )	 Tiziano Siviero	-
1982	  15° Rallye Isola d'Elba	European Rally Championship	 Opel Ascona 400 Gr.4 (  Squadra Corse Conrero )	 Tiziano Siviero	-

1982	 	12° Rally 4 Regioni	European Rally Championship	  Opel Ascona 400 Gr.4 (   Squadra Corse Conrero )	 	Tiziano Siviero
1982	 	5° Rally Internazionale della Lana	European Rally Championship	  Opel Ascona 400 Gr.4 (   Squadra Corse Conrero )	 	"Rudy" Dal Pozzo
1982	 	7° Rally Il Ciocco e Valle del Serchio	European Rally Championship	  Opel Ascona 400 Gr.4 (   Squadra Corse Conrero )	 	Tiziano Siviero
1982	 	12° Rally Colline di Romagna	Campionato Italiano Rally	  Opel Ascona 400 Gr.4 (   Squadra Corse Conrero )	 	Tiziano Siviero
1982	 	3° Rally Piancavallo	Campionato Italiano Rally	  Opel Ascona 400 Gr.4 (   Squadra Corse Conrero )	 	Tiziano Siviero
1982	 	12° Rally 100.000 Trabucchi	European Rally Championship	  Opel Ascona 400 Gr.4 (   Squadra Corse Conrero )	 	Tiziano Siviero
1982	 	24° Rallye Sanremo	World Rally Championship	  Opel Ascona 400 Gr.4 (   Squadra Corse Conrero )	 	Tiziano Siviero
1982		10° Rally di San Marino	European Rally Championship	  Opel Ascona 400 Gr.4 (   Squadra Corse Conrero )	 	Tiziano Siviero
1983		19° Rally Costa Brava	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 1 (  Jolly Club )	 	Tiziano Siviero
1983		31° Rally Sol - RACE	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 1 (  Jolly Club )	 	Tiziano Siviero
1983	 	6° Rally Costa Smeralda	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 1 (  Jolly Club )	 	
1983	 	13° Rally 4 Regioni	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 1 (  Jolly Club )	 	
1983	 	6° Rally Internazionale della Lana	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 1 (  Jolly Club )	 	
1983		19° 24 Uren van Ieper	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 1 (  Jolly Club )	 	
1983		24° Rali Vinho de Madeira	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 1 (  Jolly Club )	 	
1983		8° Halkidiki Rally	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 1 (  Jolly Club )	 	
1983	 	25° Rallye Sanremo	World Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 1 (  Jolly Club )	 	
1983	 	18° Rally d'Antibes	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 1 (  Jolly Club )	 	
1983		11° Rally di San Marino	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 1 (  Jolly Club )	 	
1983	 	13° Rally d'Aosta	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 1 (  Jolly Club )	 	
1984		52° Rallye Automobile de Monte-Carlo	World Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2 (  Jolly Club )	 	
1984		18° Rally de Portugal – Vinho do Porto	World Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2	 	

			(   Jolly Club )
1984	  28° Tour de Corse - Rallye de France	World Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2 (   Jolly Club )
1984	 31° Rothmans Acropolis Rally	World Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2 (   Jolly Club )
1984	 26° Rallye Sanremo	World Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2 (   Jolly Club )
1985	 53° Rallye Automobile de Monte-Carlo	World Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2 (   Jolly Club )
1985	 33° Rally Costa Brava	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2 (   Jolly Club )
1985	 19° Rally de Portugal – Vinho do Porto	World Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2 (   Jolly Club )
1985	 33° Rallye RACE - Costa Blanca	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2 (   Jolly Club )
1985	  29° Tour de Corse - Rallye de France	World Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2 (   Jolly Club )
1985	 17° Rallye Isola d'Elba	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2 (   Jolly Club )
1985	 10° Halkidiki Rally	European Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2 (   Jolly Club )
1985	 27° Rallye Sanremo	World Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2 (   Jolly Club )
1986	 54° Rallye Automobile de Monte-Carlo	World Rally Championship	  Lancia Delta S4 Gr.B (   Lancia Martini )
1986	 20° Rally de Portugal – Vinho do Porto	World Rally Championship	  Lancia Delta S4 Gr.B (   Lancia Martini )
1986	 34° Marlboro Safari Rally	World Rally Championship	  Lancia Rally 037 Evo 2 (   Lancia Martini )
1986	  30° Tour de Corse - Rallye de France	World Rally Championship	  Lancia Delta S4 Gr.B (   Lancia Martini )
1986	 33° Bosch Acropolis Rally	World Rally Championship	  Lancia Delta S4 Gr.B (   Lancia Martini )
1986	 17° AWA Clarion Rally of New Zealand	World Rally Championship	  Lancia Delta S4 Gr.B (   Lancia Martini )
1986	 6° Marlboro Rally of Argentina	World Rally Championship	  Lancia Delta S4 Gr.B (   Lancia Martini )
1986	 28° Rallye Sanremo	World Rally Championship	  Lancia Delta S4 Gr.B (   Lancia Martini )
1987	 55° Rallye Automobile de Monte-Carlo	World Rally Championship	  Lancia Delta 4WD Gr.A (   Lancia Martini )
1987	 21° Rally de Portugal – Vinho do Porto	World Rally Championship	  Lancia Delta 4WD Gr.A (   Lancia Martini )
1987	  31° Tour de Corse - Rallye de France	World Rally Championship	  Lancia Delta 4WD Gr.A (   Lancia Martini )
1987	 34° Bosch Acropolis Rally	World Rally Championship	  Lancia Delta 4WD Gr.A (   Lancia Martini )

1987	 15° Toyota Olympus Rally	World Rally Championship	 (  )
1987	 7° Marlboro Rally of Argentina	World Rally Championship	 (  )
1987	 29° Rallye Sanremo	World Rally Championship	 (  )
1988	 56° Rallye Automobile de Monte-Carlo	World Rally Championship	 (  )
1988	 22° Rally de Portugal – Vinho do Porto	World Rally Championship	 (  )
1988	 36° Marlboro Safari Rally	World Rally Championship	 (  )
1988	 35° Bosch Acropolis Rally	World Rally Championship	 (  )
1988	 16° Toyota Olympus Rally	World Rally Championship	 (  )
1988	 8° Marlboro Rally of Argentina	World Rally Championship	 (  )
1988	 30° Rallye Sanremo - Rallye d'Italia	World Rally Championship	 (  )
1989	 57° Rallye Automobile de Monte-Carlo	World Rally Championship	 (  )
1989	 23° Rally de Portugal – Vinho do Porto	World Rally Championship	 (  )
1989	 37° Marlboro Safari Rally	World Rally Championship	 (  )
1989	 36° Bosch Acropolis Rally	World Rally Championship	 (  )
1989	 39° Rally of 1000 Lakes	World Rally Championship	 (  )
1989	 31° Rallye Sanremo - Rallye d'Italia	World Rally Championship	 (  )
1990	 58° Rallye Automobile de Monte-Carlo	World Rally Championship	 (  )
1990	 24° Rally de Portugal – Vinho do Porto	World Rally Championship	 (  )
1990	 38° Marlboro Safari Rally	World Rally Championship	 (  )
1990	 37° Bosch Acropolis Rally	World Rally Championship	 (  )
1990	 10° Marlboro Rally of Argentina	World Rally Championship	 (  )
1990	 31° Rallye Sanremo - Rallye d'Italia	World Rally Championship	 (  )
1990	 39° Lombard RAC Rally	World Rally Championship	 (  )
1991	 59° Rallye Automobile de Monte-Carlo	World Rally Championship	 (  )
1991	 25° Rally de Portugal – Vinho do Porto	World Rally Championship	 (  )

1991	 39° Marlboro Safari Rally	World Rally Championship	(  Lancia Martini ) (  Lancia Delta Integrale 16V Gr.A
1991	 38° Bosch Acropolis Rally	World Rally Championship	(  Lancia Martini ) (  Lancia Delta Integrale 16V Gr.A
1991	 11° Marlboro Rally of Argentina	World Rally Championship	(  Lancia Martini ) (  Lancia Delta Integrale 16V Gr.A
1991	 32° Rallye Sanremo - Rallye d'Italia	World Rally Championship	(  Lancia Martini ) (  Lancia Delta Integrale 16V Gr.A
1991	 40° Lombard RAC Rally	World Rally Championship	(  Lancia Martini ) (  Lancia Delta Integrale 16V Gr.A
1992	 60° Rallye Automobile de Monte-Carlo	World Rally Championship	(  Ford Sierra RS Cosworth 4x4 Gr.A (  Ford Motorsport )
1992	 26° Rally de Portugal – Vinho do Porto	World Rally Championship	(  Ford Sierra RS Cosworth 4x4 Gr.A (  Ford Motorsport )
1992	 36° Tour de Corse - Rallye de France	World Rally Championship	(  Ford Sierra RS Cosworth 4x4 Gr.A (  Ford Motorsport )
1992	 39° Bosch Acropolis Rally	World Rally Championship	(  Ford Sierra RS Cosworth 4x4 Gr.A (  Ford Motorsport )
1992	 42° Rally of 1000 Lakes	World Rally Championship	(  Ford Sierra RS Cosworth 4x4 Gr.A (  Ford Motorsport )
1992	 33° Rallye Sanremo - Rallye d'Italia	World Rally Championship	(  Ford Sierra RS Cosworth 4x4 Gr.A (  Ford Motorsport )
1992	 41° Lombard RAC Rally	World Rally Championship	(  Ford Sierra RS Cosworth 4x4 Gr.A (  Ford Motorsport )
1993	 61° Rallye Automobile de Monte-Carlo	World Rally Championship	(  Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1993	 27° Rally de Portugal – Vinho do Porto	World Rally Championship	(  Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1993	 37° Tour de Corse - Rallye de France	World Rally Championship	(  Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1993	 40° Bosch Acropolis Rally	World Rally Championship	(  Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1993	 13° Marlboro Rally of Argentina	World Rally Championship	(  Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1993	 24° Rothmans Rally New Zealand	World Rally Championship	(  Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1993	 6° Telecom Rally Australia	World Rally Championship	(  Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1993	 34° Rallye Sanremo - Rallye d'Italia	World Rally Championship	(  Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1993	 29° Rallye Catalunya - Costa Brava	World Rally Championship	(  Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1994	 62° Rallye Automobile de Monte-Carlo	World Rally Championship	(  Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1994	 28° Rally de Portugal – Vinho do Porto	World Rally Championship	(  Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1994	 38° Tour de Corse - Rallye de France	World Rally Championship	(  Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )

1994	 41° Bosch Acropolis Rally	World Rally Championship	 Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1994	 14° Marlboro Rally of Argentina	World Rally Championship	 Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1994	 25° Rothmans Rally New Zealand	World Rally Championship	 Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1994	 35° Rallye Sanremo - Rallye d'Italia	World Rally Championship	 Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1994	 50° Network Q RAC Rally	World Rally Championship	 Ford Escort RS Cosworth Gr.A (  Ford Motorsport )
1995	 42° Bosch Acropolis Rally	World Rally Championship	 Lancia Delta HF Integrale Gr.A (  Astra Team )
1995	 36° Rallye Sanremo - Rallye d'Italia	World Rally Championship	 Subaru Impreza 555 Gr.A (  A.R.T. Engineering )

#### Statistiche

Auto	TOTALE	RISULTATI WORLD RALLY CHAMPIONSHIP				
		81	17	11	13*	20
		GARE	1°	2°	3°	RITIRI
 Opel Ascona B 2000 SR Gr.2		1	-	-	-	1
 Opel Ascona 400 Gr.4		2	-	-	-	-
 Lancia Rally 037 Evo 1		1	-	-	-	-
 Lancia Rally 037 Evo 2		10	-	2	1	3
 Lancia Delta S4 Gr.B		7	1	1	2*	3
 Lancia Delta 4WD Gr.A		8	3	1	1	1
 Lancia Delta Integrale Gr.A		11	9	1	-	-
 Lancia Delta Integrale 16V Gr.A		15	3	3	5	4
 Ford Sierra RS Cosworth 4x4 Gr.A		7	-	1	1	-
 Ford Escort RS Cosworth Gr.A		17	1	2	3	7
 Lancia Delta HF Integrale Gr.A		1	-	-	-	1
 Subaru Impreza 555 Gr.A		1	-	-	-	-

Note: \* viene considerato anche il 3° posto ottenuto al 28° Rallye Sanremo (1986), successivamente revocato dal tribunale esecutivo della FISA

#### Curiosità

- Durante tutta la sua carriera come pilota di rally Miki ha corso sempre con Tiziano Siviero nel ruolo di copilota, ad eccezione di tre gare: 10° Rally 100000 Trabucchi (1980) disputato con Loris Roggia, 5° Rally Internazionale della Lana (1982) disputato con Roberto "Rudy" Dal Pozzo e 22° Rally de Portugal – Vinho do Porto (1988) disputato con Carlo Cassina.
- Sua figlia Bettina ha esordito, ad appena 16 anni, nel ruolo di navigatrice al 14° Monza Rally Show al fianco di Andrea Nori su una Porsche 911.