



**AUTOMOTOCLUB STORICO  
ITALIANO**

*Ufficio Stampa*

Comunicato stampa n. 4  
6/2/2023

## **LE STELLE DELL'ASI AL RALLY MEETING DI VICENZA**

### **ESEMPLARI SPECIALI DI ALFA ROMEO, LANCIA E HARLEY-DAVIDSON NELLO STAND DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO AL SALONE ITALIANO DEL MOTORSPORT**

Il grande pubblico degli appassionati ha preso d'assalto la terza edizione di "Rally Meeting", il salone italiano del motorsport organizzato dal 3 al 5 febbraio a Vicenza dal due volte campione del mondo rally Miki Biasion. L'Automotoclub Storico Italiano è presente con la leggendaria Alfa Romeo 6C 1500 MMS del 1928, protagonista indiscussa nelle competizioni anteguerra antesignane dei moderni rally, la Lancia Stratos Turbo Silhouette che vinse il Giro d'Italia Automobilistico del 1976 con Carlo Facetti e Piero Sodano e l'Harley-Davidson XR-TT 750 con la quale corse Renzo Pasolini nelle gare di durata del 1972.

Il progetto dell'Alfa Romeo 6C 1500 porta la firma dell'indimenticabile tecnico Vittorio Jano, che sul finire del 1924 iniziò ad impostare la nuova vettura "media" del Biscione sfruttando la tecnologia sviluppata nelle competizioni con le mitiche P1 e P2 da gran premio. Come indica la sua denominazione, la 6C 1500 nasceva con motore a sei cilindri in linea da 1500 cc montato su due telai di differente lunghezza, in modo da allestire carrozzerie turismo (più ampie e confortevoli) e sport (compatte e leggere). Presentata ufficialmente nei saloni europei dell'automobile del 1925, già nel 1927 l'Alfa Romeo 6C 1500 conquistava le prime affermazioni sportive. Il motore della "Sport" adottava, tra l'altro, la testata a doppio albero a camme, soluzione diventata un "must" nella successiva produzione Alfa Romeo. Sviluppava fino a 60 CV e superava i 120 km/h di velocità massima. Uno dei primi successi della 6C 1500 venne conquistato da Enzo Ferrari al Circuito di Modena del 1927.

Furono poco più di 1000 le Alfa 6C 1500 costruite nelle varie versioni fino al 1928 e soltanto 24 gli esemplari del tipo "Mille Miglia Speciale" come quella esposta nello stand ASI a "Rally Meeting". Questa, inoltre, fa parte di un lotto di 10 esemplari dotati di compressore volumetrico e nel suo palmares può vantare partecipazioni a numerose competizioni dell'epoca, comprese le Mille Miglia del 1928 e 1929.

Con un salto nel tempo di mezzo secolo si passa alla Lancia Stratos. Dopo aver conquistato tre Campionati del Mondo Rally nel 1974, 1975 e 1976, il Gruppo Fiat decise di ritirare la Stratos da questa specialità sportiva a favore della Fiat 131 Abarth. Venne quindi dato il via, già dalla fine del 1973, allo sviluppo di una versione turbocompressa dell'imbattibile Lancia, che poteva competere solo come prototipo di Gruppo 5. L'incremento di potenza portò anche alla decisione di allestire la variante a passo lungo, che ottenne molti risultati lusinghieri sia nelle gare su strada (Giro d'Italia, Tour de France), sia in pista (24 Ore di Le Mans 1976 e 1977). L'introduzione, a partire dal 1976, della categoria "Silhouette" (sempre nell'ambito del Gruppo 5) permise alla Lancia, con la collaborazione

Luca Gastaldi 347.7987072  
Ufficio stampa ASI l.gastaldi@asifed.it



**AUTOMOTOCCLUB STORICO  
ITALIANO**

*Ufficio Stampa*

dell'Officina Facetti, di sperimentare l'ultima versione della Stratos Turbo che, dopo aver vinto il Giro d'Italia Automobilistico del 1976 con Facetti-Sodano, venne schierata l'anno successivo nello stesso evento ma con l'equipaggio formato da Sandro Munari e Piero Sodano. Il cedimento del motore costrinse al ritiro e segnò anche il definitivo "pensionamento agonistico" della vettura.

Si rimane negli anni '70 con l'Harley-Davidson XR-TT 750. Nel 1972, il pilota romagnolo Renzo Pasolini prende parte al motomondiale come alfiere della filiale varesina della Harley-Davidson, la Aermacchi H-D. "Paso" era sceso dalle Benelli per passare alle nervose e velocissime due tempi bicilindriche, che di Harley-Davidson avevano solo il nome sul serbatoio, perché costruite e sviluppate in Italia. La casa madre affidò a Pasolini la XR-TT 750 cc per le gare di durata. Dopo un paio di corse, Renzo Pasolini partecipò alla 200 Miglia di Ontario, in California, ottenendo il terzo posto davanti a tutti gli altri piloti H-D.

La prematura scomparsa del "Paso" nel tragico incidente in cui rimase coinvolto anche Jarno Saarinen (a Monza, il 25 maggio 1973) coincise con la constatazione da parte della H-D che la XR-TT 750 cc era ormai una moto superata.

Luca Gastaldi 347.7987072  
Ufficio stampa ASI l.gastaldi@asifed.it