

Alfa Romeo 1900 C Super Sprint: era l'alba di un nuovo giorno



In una gradevole mattinata d'autunno, abbiamo avuto l'opportunità di scrivere a proposito di un'Alfa Romeo. Non una qualunque, quest'è certo, data la nostra piuttosto imperitura abitudine, nell'ambito, di proporvi incontri di prestigio. Si trattava di una 1900 C Super Sprint del 1954 (carrozzata Touring, Super Leggera). Raffinata, elegante, intramontabile; una vera testimone di quel patrimonio storico-ingegneristico che non andrebbe mai dimenticato. Un'icona di stile appartenuta a un tempo nel quale, come ci ha detto il suo proprietario, "sapevano vestire le macchine d'un abito individuale ed esclusivo con la sola forza della creatività".

L'epopea della 1900 ► Attraverso la capostipite della serie, l'Alfa Romeo volle distanziarsi dalla produzione che aveva caratterizzato le sue origini, ossia vetture sofisticate e costose destinate a un pubblico d'élite. L'intento era sviluppare un progetto che garantisse all'azienda

un buon livello occupazionale e che sostituisse la 2'500. Gli anni Cinquanta erano agli albori e, con essi, l'ambizione di volgere lo sguardo a una nuova era. Le masse, il cui desiderio di mobilità non fu mai ardente come allora, richiedevano a gran voce auto moderne, leggere, al passo con le tecnologie (che ormai proponevano carrozzerie con scocca integrata al telaio). Alla "Casa del biscione" gli standard qualitativi andavano però mantenuti, così come le prestazioni d'ottimo livello maturate dalla tradizione competitiva. ► La 1900 rappresentò una piccola rivoluzione, che passò anche per le unità propulsive: abbandonata la formula a 6 cilindri, si pensò a un motore a 4 di concezione meno complessa (prevalentemente in ghisa) che avrebbe determinato una minore



imposizione fiscale. Gli ingegneri vollero tuttavia continuare ad attingere alla tradizione corsaiola (l'intera meccanica ne era condizionata) mantenendo il doppio albero a camme in testa. L'alimentazione era assicurata da un carburatore invertito Solex 33 PBIC oppure, in alternativa, da un Solex 40 PAI o da un Weber 40 DCF5. Questi ultimi, garantivano 5 cavalli di potenza in più rispetto agli 80 previsti. ► Con la 1900, prima creatura di Orazio Satta e Giuseppe Busso, si ebbe un'al-



tra, importante svolta: il trasferimento della guida sul lato sinistro per tutti gli esemplari destinati a quei mercati che non ne prevedessero esplicitamente il mantenimento a destra. Squisiti gli interni, con selleria in panno e tappeti in moquette di lana e gomma. Per quanto riguarda invece la carrozzeria, capolavoro di soluzione a scocca portante, si fece ricorso a tutta l'esperienza di Ivo Colucci. La vettura era disponibile in tre versioni: 1900, 1900 C e 1900L, berlina coupé e cabriolet. Com'era usanza a quel tempo, ne fu creata una moltitudine di versioni speciali. Vi si cimentò il gotha del settore: Bertone, Boschi, Colli, Pinin Farina, Vignale, Castagna... ► Nel 1953, per far fronte alla concorrenza Lancia, Alfa Romeo elaborò 572 esemplari di 1900, conferendogli un pedigree ancora più agonistico. Denominate T.I. (Turismo internazionale), furono le prime al mondo di serie a essere dotate d'un carburatore per ogni cilindro (due doppio corpo).

Una famiglia eccelsa ► La 1900 uscì di produzione nel 1954 ma, attorno al suo universo, ruotarono variazioni sul tema davvero interessanti. La camionetta 1900 M (realizzata dal 1952 al 1957), la 1900 Super (dal 1954 al 1959), la 1900 T.I. e T.I. Super (dal 1953/54 al 1957). Di particolare richiamo fu però l'epopea delle "Sprint" di cui, in totale, furono ultimate 854 unità, a partire dalla magnifica e filante 1900 C Sprint che vide gli albori nel 1951: il passo era di 13 centimetri più corto rispetto alla berlina e il motore fu potenziato di 20 cavalli. Le carrozzerie erano prevalentemente allestite dalla Touring (le cabriolet quasi esclusivamente da Pinin Farina).

La 1900 C Super Sprint (1954-1958) ► Con essa, a nostro parere, il modello

raggiunse il suo massimo fulgore stilistico. Vestita dal medesimo artigiano che ne aveva siglato la progenitrice (Touring), presentava una maggiore superficie vetrata, le maniglie delle porte erano state riprogettate e la fanaleria riposizionata. Anche in questo caso, alla lista di disegnatori, s'aggiunsero nomi illustri per le varianti speciali: Bono, Ghia e Pinin Farina. Degni di nota i rari esemplari scaturiti dalla penna di Zagato. I materiali utilizzati per gli interni erano finta pelle, panno, lana e gomma; le conferivano un'aria comoda e accogliente. ► La meccanica adottò le stesse modifiche introdotte sulla 1900 Super, con la cilindrata portata a 1775 cm³ e due carburatori doppio corpo Solex 40 PII. Venne introdotto il cambio a 5 marce con comando al volante (o cloche centrale, "modifica Nardi", dal telaio nr. 10001). Gli scarichi erano separati con tubi d'acciaio tipo competizione. ► La

produzione cessò nel 1956 per lasciare spazio a una terza serie che si presentò radicalmente modificata sul piano stilistico. Fu l'ultima 1900, pian piano sostituita (soprattutto a livello sportivo) dalla Giulietta che ne condizionò l'aspetto a tal punto da essere chiamata "Giuliettona". Non presentava alcuna alterazione meccanica di rilievo.

LA NOSTRA VETTURA

Si tratta di una superlativa 1900 C Super Sprint del 1954. Ne abbiamo incontrato il proprietario, Renato, per le presentazioni ufficiali. «La passione verso le auto, e l'Alfa in particolare, ha radici lontane. È strettamente legata alla mia formazione di meccanico, mestiere che appresi in Romandia. Nel 1966 mi trasferii in Ticino e, nel 1974, cambiai professione. Tramite un gruppo tedesco, mi accostai al campo degli intonaci premiscelati, fondando un'azienda molto prospera che vendetti al massimo del suo fulgore negli anni Novanta». Ritiratosi, e disponendo del tempo sufficiente, Renato riscoprì la sua predilezione per i motori, orientandosi sulle oldtimer. «Iniziai con i restauri: il primo, che eseguii per un amico di Roma, fu di una 6c25. Pian piano riunii la mia piccola collezione privata che ora è costituita da quattro auto, tra le quali un pezzo unico. Mi sono divertito molto, girando il mondo nei raduni, offrendo consulenze, impegnandomi nella commissione tecnica Alfa Romeo, conoscendo molti amici. In particolare, ho avuto la fortuna d'incontrare l'allora vicedirettore dello stabilimento di Pomiigliano, poi tra i responsabili del museo di Arese per conto del quale ho avuto l'onore di guidare i pezzi più pregiati: la P3, la 1900 C52 Disco Volante, la 8C 2900 Le Mans, la 3000 CM...». ► La 1900 fu inve-





ce acquistata nel 1995: «Seppi della sua esistenza, e imminente vendita, da un amico di Milano. Mi disse che il proprietario ne avrebbe pubblicato l'annuncio sulla rivista "Ruote Classiche". Lo contattai subito. Scesi a mezzogiorno, negoziammo il prezzo e alla sera me la consegnò». ► Era in ottime condizioni, al 70% delle sue potenzialità: aveva già subito un restauro precedente in una carrozzeria di fama e partecipato, nel '93-'94, a due MilleMiglia. «C'era, più che altro, da curare le finiture per ottenere tutte le omologazioni del caso. Il moto-

re lo preparai io stesso, durante quelle occasioni festive da cui tendo sempre a discostarmi. Vi montai il servo freno, unicamente per motivi di sicurezza. Una condizione dalla quale non si può prescindere». ► Seguendola, per cercare il luogo ottimale dove ritrarla, ci siamo accorti che quest'auto meravigliosa, oltre ad essere splendida nella sua livrea grigia, fila da matti, destreggiandosi nel traffico odierno come se non avesse alcunché da invidiare alla sue anonime colleghe d'oggi.

di Elias Bertini

Bonhams

AUCTIONEERS SINCE 1793



Invito alla consegna

Si accettano consegne per le nostre vendite internazionali nel 2019. Per ricevere una valutazione confidenziale e gratuita, o per ulteriori consigli per l'acquisto o la vendita, si prega di contattare il proprio rappresentante regionale in Svizzera.

Bonhams Ginevra

0041 22 300 31 60
geneva@bonhams.com

Bonhams Zurigo

0041 44 281 95 35
zurich@bonhams.com



SCHEDA TECNICA

Telaio: in lamiera d'acciaio
Motore: 4 cilindri in linea / Cilindrata: 1975 cm³
Alesaggio x corsa: 84,5 x 88 mm
Rapporto di compressione: 8:1
Potenza massima: 115 CV a 5'000 giri/min.
Distribuzione: due alberi a camme in testa
Alimentazione: 2 carburatori doppio corpo Solex 40 PII
Cambio: a 5 marce + retro
Freni: idraulici a tamburo sulle 4 ruote
Ruote motrici: posteriori
Velocità massima: 180 km/h (coupé)
Passo: 2500 mm / Carreggiata: 1325 mm