

# Exilio dorado

Se comenta que fue regalado por la familia real española a Humberto de Saboya en su exilio en Portugal; lo que explicaría el elevado lujo que exhibe este Alfa.

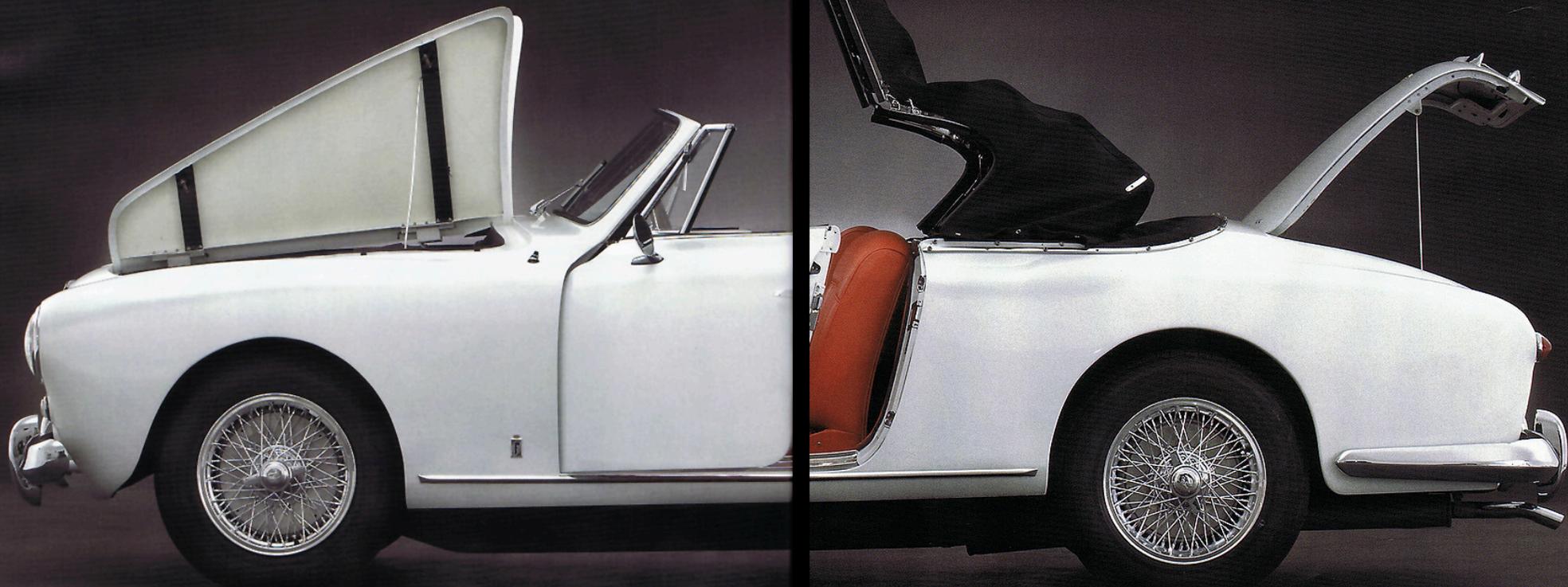
Texto: Luciano Greggio - Fotos: Gigi De Donato



El capó motor es de doble abertura siguiendo el eje central.

En la berlina "1900" de 1950, Alfa Romeo introdujo soluciones técnicas y arquitectónicas vanguardistas y atrevidas, con un proyecto programado marcado por algunas prioridades, como la ligereza de la carrocería con bastidor portante u órganos mecánicos robustos y fiables, capaces de mejorar las prestaciones del mítico 6C 2500 de 6 cilindros, el cual ya se había quedado obsoleto en los duros años de la inmediata posguerra. El ejemplar que ilustra estas páginas es un raro cabriolet de

Pinin Farina que, a partir de 1951, entró a formar parte de la gama oficial 1900, al lado de la berlina y del cupé Sprint carrozado por Touring. Carrozado sobre la misma base "C" de batalla corta (2.500 mm frente a los 2.630 mm de la berlina 4 puertas), recibía un motor 4 cilindros doble árbol de 1.884 cc, cuya potencia fue incrementada hasta los 100 CV SAE (90 CV para el modelo básico). El coche lució unas líneas creadas por el célebre carrocerero turinés, expresadas por un ejemplar equilibrio de volúmenes y con la forma delicada y recta





El salpicadero fue tallado en un bloque macizo de madera, lo que le confiere una exclusividad inusual. A principios de los años 50, el Alfa Romeo 1900 Cabriolet era de los modelos de 2.0 litros más caros del mercado internacional.

del costado, apenas interrumpida ópticamente por la breve alzada del guardabarros posterior. El frontal presentaba claramente los elementos distintivos de la marca del Biscione, con las tres inequívocas parrillas dispuestas como era habitual, una vertical y dos horizontales, aunque, con respecto de las del cupé Touring, aparecen menos evidentes, gracias a unas láminas de calandra menos marcadas.

Curioso pero en línea con el equipamiento



Las plazas traseras no son realmente practicables, sólo sirvieron para poder homologar el coche como 2+2.

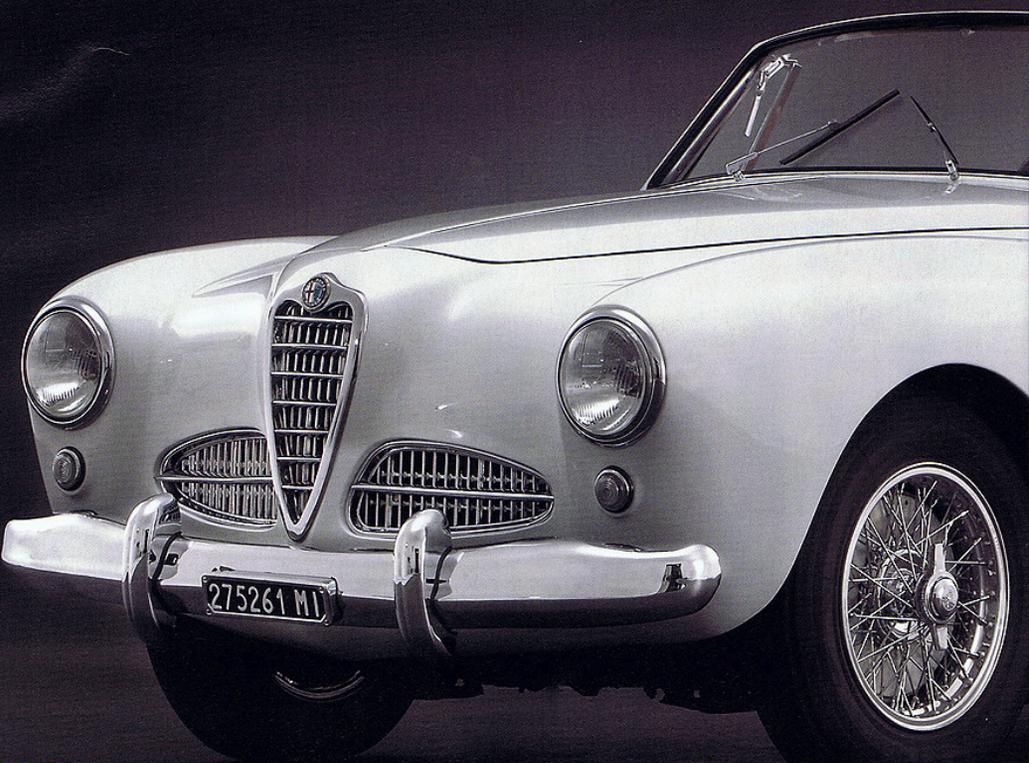
habitual de otros Alfas Romeo, Pinin Farina elevó ligeramente el capó motor, el cual se abría en dos mitades articuladas por el centro. Es un sistema que se vio en algunos coches americanos de los años 40 donde, sin embargo, resultaba más engorroso para el mantenimiento de un largo 8 cilindros en línea que el de un 4 cilindros doble árbol.

De este ejemplar de 1900 C, agradable y hoy en día raro, se conoce bien poco acerca de sus orígenes, a menos que uno quiera

dar fe a cuentas plausibles, pero que nunca se han podido confirmar. Éstos atribuyen los orígenes del coche a un pedido especial de la familia real española, que habría regalado este excepcional símbolo de italianidad al ex rey Umberto de Saboya, legítimo soberano en Italia durante tan sólo 34 días antes de dejar Italia, en junio de 1946, exiliarse en Portugal (donde también residían los Borbón). El destino de este Alfa Romeo vinculado a un personaje de alto rango parece confirmarse



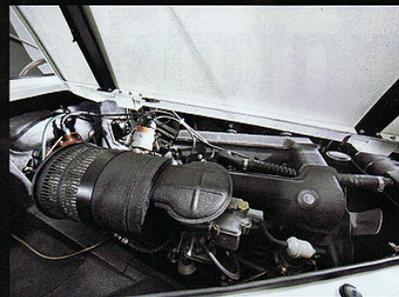
La presencia del volante deportivo en T de los 1900 Sprint Touring sorprende en un coche carrozado por Pinin Farina.





Los retrovisores exteriores no estaban previstos originalmente, pero los que lleva no parecen anacrónicos.

El 4 cilindros de doble árbol en cruz a una potencia específica de 50 CV/litro.



**FICHA TÉCNICA**  
**ALFA ROMEO 1900 C CABRIOLET**

**MOTOR**

Tipo: Anterior, longitudinal, 4 cilindros en línea  
Distribución: doble árbol de levas en cabeza, válvulas en cabeza.  
Cilindrada: 1.884 cc  
Diámetro x recorrido: 82,55 mm x 88 mm  
Potencia máxima: 100 CV a 5.500 rpm  
Par máximo: 14,4 mkg a 3.000 rpm  
Alimentación: un carburador invertido de doble cuerpo Weber 40 DCA 3

**TRANSMISIÓN**

Tracción trasera, cambio manual de 4 velocidades (sincronizadas)

**CHASIS**

Tipo: carrocería portante  
Suspensión delantera: ruedas independientes, brazos transversales superpuestos, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos.

Suspensión trasera: puente rígido, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos.

Frenos: tambores a las 4 ruedas, hidráulicos.

Neumáticos: 6.00-16

**DIMENSIONES**

Batalla: 2.500 mm  
Longitud: 4.335 mm  
Anchura: 1.625 mm  
Altura: 1.380 mm  
Vías del./tras.: 1.320/1.325 mm

Peso: 1.100 kg

**PRESTACIONES**

Velocidad máxima: 170 km/h

por el elevado grado de lujo que exhibe el coche. El salpicadero, por ejemplo, fue tallado a partir de un solo bloque de madera, que incluye el grupo de instrumentos, y en el que se han incrustado el resto de mandos y testigos luminosos. Sin embargo, una instalación tan preciosa y exclusiva bien podría deberse a una anterior restauración, pues a lo largo de su más de medio siglo de existencia fue sometido a más de una. Lo que sí se sabe con certeza es que el coche fue entregado por la fábrica el 22 de diciembre de 1953 con nº de

matrícula BH 2001, chasis nº AR 190001118 y motor nº AR 130800219. De un documento portugués que certifica la exportación del automóvil, en fecha el 17 de diciembre de 1978, se aprecia, además, la confirmación que la carrocería era de color rojo bermellón, probablemente el clásico "rosso corse" Alfa Romeo. Después se vuelve a perder la pista del coche, al que se atribuyen estancias más o menos prolongados en Gran Bretaña y en Holanda, dónde por fin fue descubierta por un atento coleccionista milanés. Éste, hace un

año se ha comprometido a devolverlo a su esplendor original y bajo el cielo de Lombardía. Actualmente, el coche exhibe tan sólo 95.300 km. El coche no llevaba señales evidentes de desperfectos estéticos y mecánicos, si se excluyen los parachoques con los llamativos picos verticales, montados sólo sobre las "1900" destinados originalmente a la policía judicial (las famosas "Panteras", como se les conoce en Italia) y adoptados de serie a partir de los 1900 Super de 1954.

La capota, por su parte, incluso recons-

truida con esmero, no presenta la fineza de ejecución con la que fue manufacturada hace sesenta años. Grande e imponente, el volante del 1900 Sprint Touring, que ha tomado el sitio del original en baquetilla de color blanco, es similar al que montaba la berlina de serie; pero es francamente poco conforme con la personalidad de este cabriolet con veleidades deportivas. La habitabilidad a bordo se revela escasa a causa del limitado recorrido de las guías de los dos asientos, tras los que figura una exigua banqueta que permitió al cons-

tructor homologar el coche según la risible definición de 2+2. La mecánica es la robusta y deportiva que equipaba los 1900, es un motor exuberante caracterizado por el típico sonido de la distribución por doble árbol. En curvas se muestra seguro, con un limitado movimiento de caja, logrado en detrimento del confort de marcha; un comportamiento espartano en el que se encuentran todos los cromosomas de un «Alfa Romeo de familia que gana carreras», como recitaba una conocida publicidad de la época en Italia. ■



La trampilla de llenado de combustible está situada en el maletero.

