

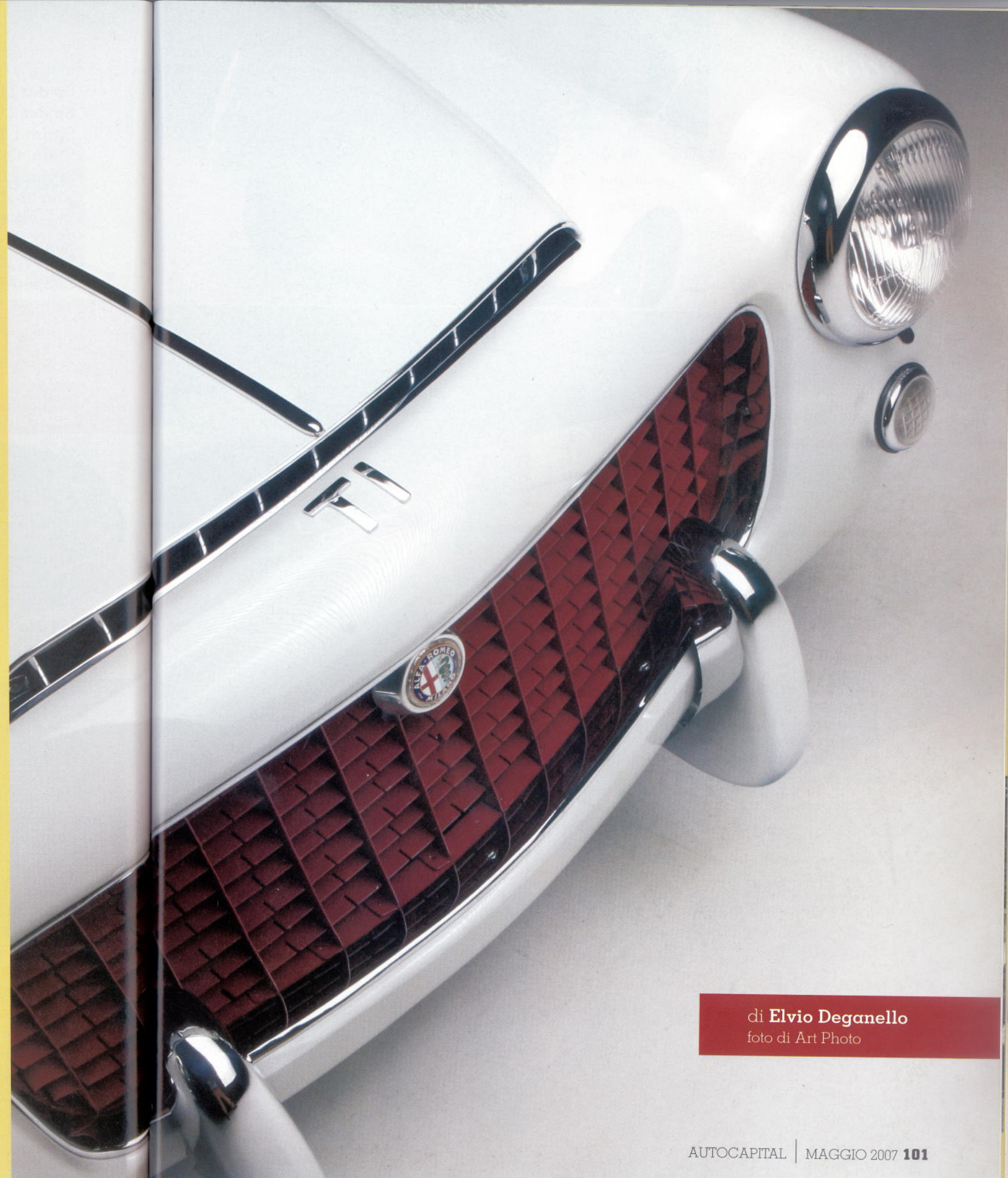
**Pinin Farina docet** Pinin Farina ottenne un gradevole effetto estetico nel frontale sopprimendo la calandra Alfa Romeo e sagomando una grande presa d'aria sul cofano motore per rendere meno percepibili i reali e ingombri della meccanica. Il padiglione inclinato, l'estensione della superficie vetrata e l'impiego corretto dei profili cromati alleggerirono ulteriormente le masse.



Alfa Romeo 1900 TI Coupé Pinin Farina

# SPORTIVA, MA CHE CLASSE...

Interpretando l'Alfa Romeo 1900 TI, il carrozziere Pinin Farina volle conciliare l'anima da incrociatore stradale della berlina di serie con quella decisamente più compatta e sportiva della 1900 C Super Sprint. Il risultato fu un felice accomodamento di esigenze fra loro diverse in una fuoriserie d'aspetto sportivo, ma spaziosa e, soprattutto, di gran fascino

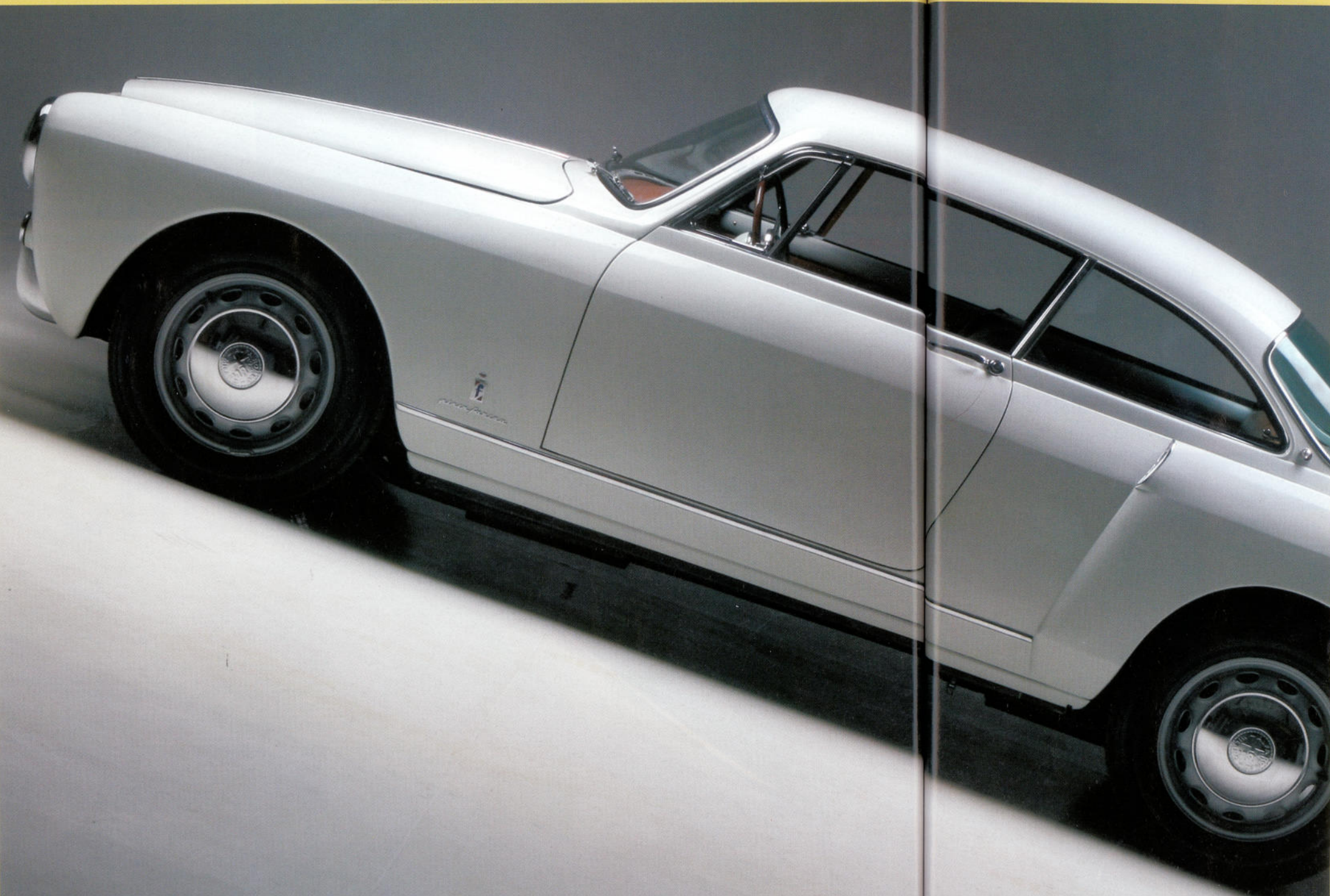


di **Elvio Deganello**  
foto di Art Photo





**Incantesimo di linee** Soltanto vagamente, nella vista posteriore, c'è qualche richiamo alla 1900 TI berlina di serie da cui deriva, come le codine terminanti con i piccoli fari. Guardandola lateralmente, invece, prende corpo l'immagine di una vettura dalle linee classicamente eleganti.



La linea dell'Alfa Romeo carrozzata da Pinin Farina che presentiamo in queste pagine esprime fluidità, potenza, agilità, velocità e tenuta di strada. In pratica, sono le doti che ci si aspetta da una coupé di razza. In effetti, anche questa Alfa Romeo è una coupé. Ma la sua genesi, la sua destinazione e la sua base telaistica sono del tutto particolari. Infatti, nacque sul pianale della berlina Alfa Romeo 1900 TI, non su quello della 1900 C Super Sprint, che forse sarebbe stato più agile e, quindi, più indicato per una sportiva. Ci sono due tipi fondamentali di coupé: quelle realizzate sui pianali lunghi delle berline di serie e quelle costruite su telai corti e compatti costruiti all'uopo. Queste ultime appartengono a una tipologia di automobili destinata ai lupi solitari o alle coppie in armonia, perciò presuppongono un tipo di viaggio e di vita fuori dal comune e, in un certo senso, spregiudicato oppure l'impiego in un lavoro grintoso e veloce. Le due sole entrate delle coupé di questo tipo sbattono la porta in faccia alle necessità di trasporto, ai figli, alle suocere, considerate degli intrusi in genere. Nella sostanza sono auto affascinanti e un po' egoiste, che diventano impraticabili appena la famiglia cresce o la cerchia degli amici e delle amiche si allarga. Nel 1951, quando l'Alfa Romeo decise di mettere nel proprio listino una 1900 coupé, operò una scelta decisamente orientata verso questa tipologia, che potremmo definire dei "due posti secchi" o poco più. Non potendo costruire la variante coupé all'interno del proprio stabilimento del Portello, già sfruttato al massimo per produrre le berline, mise in gara fra loro alcuni carrozzieri garantendo la commessa per la produzione in serie a chi avesse presentato la proposta più convincente. Vinse la carrozzeria Touring, che infatti poi realizzò per conto dell'Alfa Romeo la stupenda 1900 C Sprint. Nel 1954, con alcuni ritocchi alla carrozzeria e il motore potenziato, il model-





lo divenne Super Sprint. L'Alfa Romeo iniziò allora a pensare alla sua sostituta. A questo punto stimolò di nuovo i carrozzieri a formulare altre proposte. Nell'affrontare il tema, i maestri dello stile trovarono meno forte del solito il vincolo imposto dalla Casa sulla calandra che, per ragioni di mercato, doveva essere quella di serie. Osservando il lavoro dei carrozzieri si potrebbe ipotizzare che abbiano ricevuto anche altre indicazioni, per esempio riguardo l'opportunità di arricchire i parafranghi con fregi cromati, dato che Touring, Boano, Ghia e Pinin Farina operarono tutti in questo senso. Per avere successo nella nuova gara, un po' tutti i carrozzieri decisero di aumentare le dimensioni interne ed esterne rispetto alla Super Sprint di produzione. In questo modo avrebbero conseguito il doppio vantaggio di conferire più autorevolezza al modello e di ampliare l'abitacolo a beneficio del comfort. Touring e Boano operarono sul telaio corto (passo 2500 mm) della Super Sprint, Ghia e Pinin Farina scelsero, invece, il telaio lungo della TI, una berlina piuttosto esclusiva che aveva il motore notevolmente potenziato. Touring tentò la via della semplificazione costruttiva rispetto alla Super Sprint in produzione e propose una coupé e una cabrio-

## *i libri*



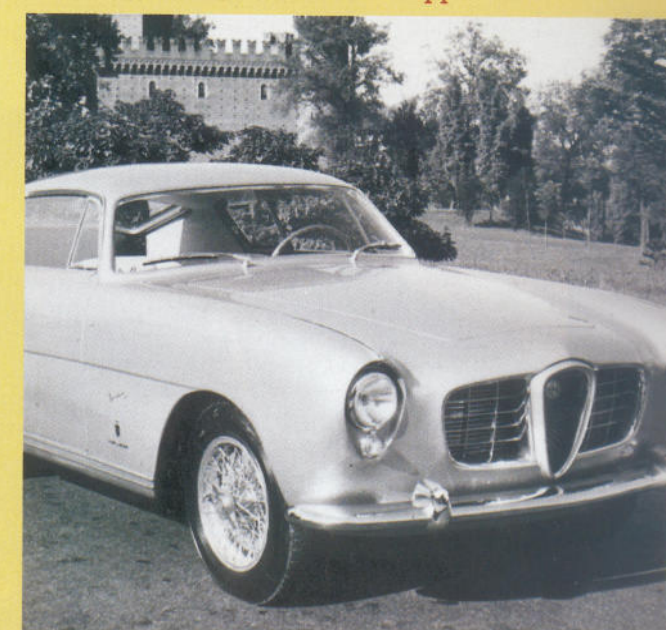
Il libro a cura di Gonzalo Alvaro Garcia e intitolato **Alfa Romeo "1900 Sprint"**, dedica alcune foto alla 1900 TI carrozzata da Pinin Farina. Il volume, che ha per argomento specifico le 1900 C Sprint e C Super Sprint, riporta pure dettagliate informazioni sulla berlina TI dalla quale deriva la Coupé di Pinin Farina. Il volume, edito nel 1983, si trova solo nel mercato dei libri da collezione. Nessun'altra opera dedica un seppur minimo spazio alla 1900 C TI di Pinin Farina, anche perché la vettura è stata costruita in pochissimi esemplari. Altre notizie utili si possono trovare sui volumi genericamente dedicati alla storia della Casa. Fra essi segnaliamo in italiano: **Leggendarie Alfa Romeo** di Luciano Greggio e **Alfa Romeo 1910-1996** di S. D'Amico e M. Tabucchi, nel quale a pag. 55 si trova una piccola foto del frontale della 1900 TI di Pinin Farina. *I volumi segnalati, salvo i non disponibili, si possono acquistare nelle librerie specializzate o presso i punti vendita della Libreria dell'Automobile (Milano, C.so Venezia, 43 - Roma, via Marsala, 20 - [www.libriellautomobile.it](http://www.libriellautomobile.it))*

**Com'era** A sinistra, la proposta di Touring, semplice nell'impianto stilistico, ma complicata nell'ornato. Il profilo cromato sul parafrangente posteriore si presentò come una ferita sulla fiancata. Sotto: Ghia derogò dalla calandra a tre lobi in questa coupé interessante per i fari in cornici ovali con i lampeggiatori, le crestine sui parafranghi e il portellone posteriore. Però nel complesso la vettura non convinse per i volumi massicci e la linea di cintura troppo alta.

## *i club*



In Italia e all'estero sono operativi molti club dedicati alle Alfa Romeo. Alcuni, come **Alfamania**, **Il Club Alfa Romeo di Palermo** e **Alfred** (dedicato alle Alfa Romeo di colore rosso) sono nati dalla pura passione, altri come il **RIAR** (Registro Italiano Alfa Romeo) e la **Scuderia del Portello**, oltre a essere nati dalla passione, hanno l'appoggio della Casa. Il primo è federato ASI, il secondo è specialmente dedicato alle Alfa che corrono sia nella regolarità sia nella velocità. Per contattare il Registro Italiano Alfa Romeo e la Scuderia del Portello basta indirizzarsi al **Centro Direzione Promozione Immagine, 20020 Arese (Milano), Tel. 02.93929421**. L'indirizzo di Alfamania è via **C.L.N 33, 10094 Giaveno (To) Tel. 011.9365436**. Alfred è presso **Stefano Serena, Tel. 0422.305837**. Il Club Alfa Romeo di Palermo è in via **G.B Vico 4 a Palermo**, il suo numero di telefono è **091.6911562**.





**MOTORE**

**Numero cilindri:** 4 cilindri in linea. (Alluminio con canne di ghisa)

**Alessaggio per corsa:** 84,5 x 88 mm.

**Cilindrata totale:** 1.975 cc.

**Rapporto di compressione:** 8:1

**Potenza massima:** 115 CV a 5.400 giri/min.

**Distribuzione:** bialbero, valvole in testa inclinate di 90°, 8 valvole

**Alimentazione:** 2 carburatori doppio corpo Weber 40 DCO3 oppure Solex 40 PII

**Cambio:** meccanico a 4 marce + Rm

**TRASMISSIONE**

**Trazione:** posteriore

**Frizione:** monodisco a secco

**COSTRUZIONE**

**Scocca:** autoportante

**Sospensioni anteriori:** a ruote indipendenti con quadrilateri, molle elicoidali, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici

**Sospensioni posteriori:** a ponte rigido, con molle elicoidali, triangolo sup. e puntoni di reazione, ammortizzatori idraulici telescopici

**Sterzo:** a vite globoidale e rullo

**Freni:** a tamburo con alette sulle quattro ruote, comando idraulico

**Pneumatici:** 165 x 400 su cerchi a canale di 15'

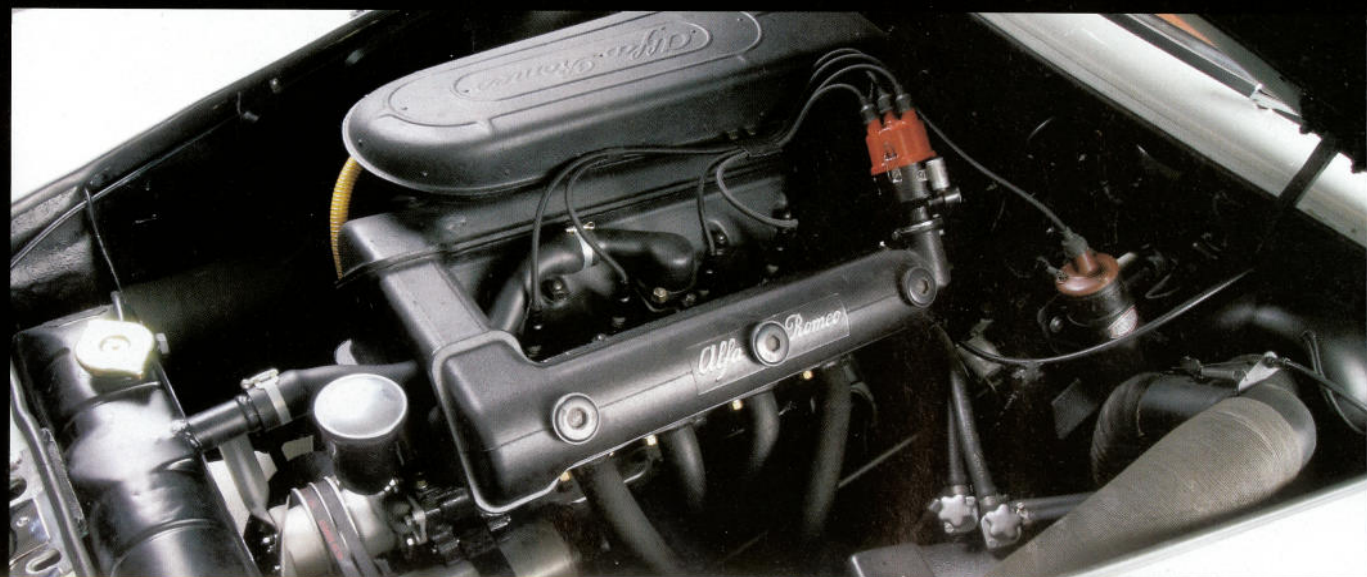
**Carreggiata:** ant. 1.325 mm; post. 1.325 mm.

**Passo:** 2.630 mm.

**Peso a vuoto:** 1.120 Kg.

**Velocità massima:** 190 km/h.

**Consumo medio:** 12 litri X 100 Km.



**Famiglia di successo** Elena e Dora Lopresto, rispettivamente moglie e figlia del raffinato collezionista Corrado Lopresto (che si intravede al volante), mostrano con orgoglio e soddisfazione la targa d'argento ottenuta dalla loro 1900 TI Pinin Farina come riconoscimento ufficiale per la partecipazione alla recente edizione del Concorso d'Eleganza Villa d'Este 2007.

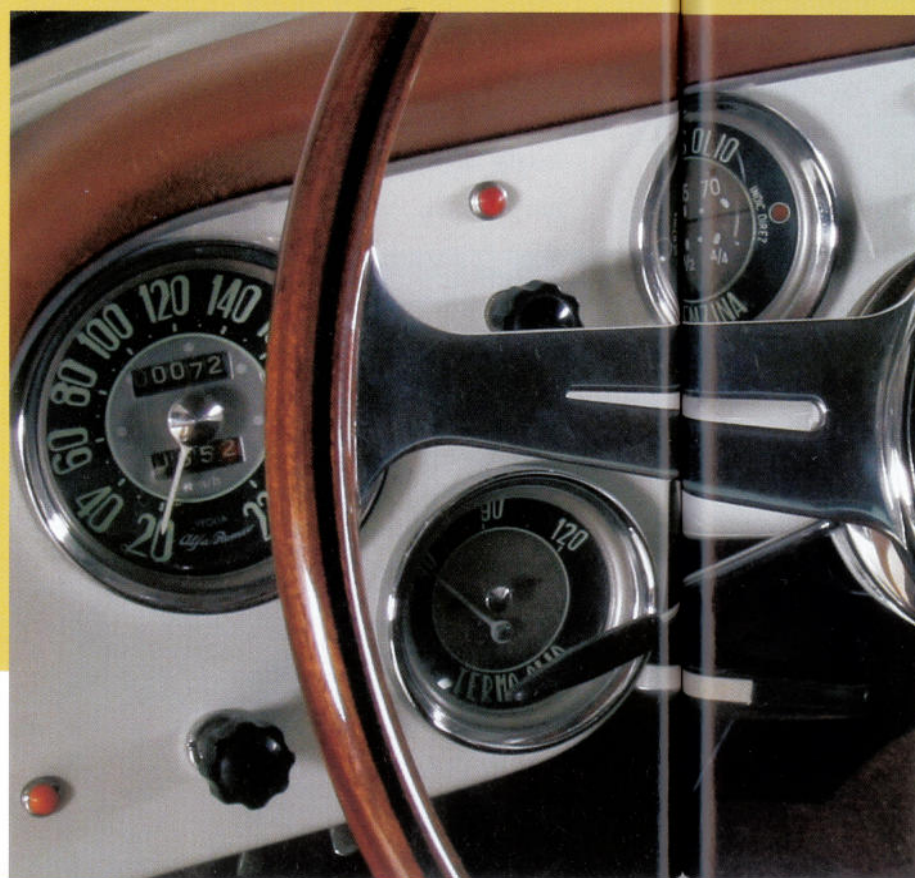


let sullo stesso impianto stilistico, che alla fine risultò poco armonico sia nella distribuzione delle masse sia nella modellazione liscia della lamiera, interrotta dai "tagli" delle finte prese d'aria cromate, aperte come ferite fra le porte e i parafanghi posteriori. Anche Boano propose un paio di coupé e di spider utilizzando impianti stilistici comuni. Tutte apparvero piuttosto simili alle coetanee Ferrari 250 GT non solo nel rapporto fra i volumi sotto e sopra la linea di cintura, ma anche nella calandra, che derogò dal classico scudo a tre lobi dell'Alfa Romeo in favore di una griglia rettangolare a maglie larghe. Anche Ghia derogò dalla calandra a tre lobi, ma almeno conservò lo scudo

centrale, sebbene stilizzato. La sua realizzazione presentò spunti interessanti come i fari inseriti in cornici ovali insieme con i lampeggiatori, lo sguscio a metà fiancata, le crestine sui parafanghi e il portellone posteriore apribile, tuttavia nel complesso la vettura non convinse per i volumi massicci e per la linea di cintura troppo alta. Questa disarmonia fu conseguenza della scelta del carrozziere di impiegare un cofano piatto nonostante la presenza del motore bialbero, che era piuttosto alto. Pinin Farina, non a caso definito "il Maestro", nella sua 1900 TI evitò questo errore e aggirò il problema ricorrendo all'artificio di sagomare il cofano come fosse una grande presa d'aria sopraelevata rispetto alla linea del muso. In questo modo riuscì a dare l'idea di un frontale piuttosto basso. In altre parole riuscì a rendere meno percepibili, otticamente, i reali e antiestetici ingombri della meccanica. Il padiglione inclinato e l'estensione della superficie vetrata alleggerirono ulteriormente le masse. I profili cromati sotto le porte, che con la loro orizzontalità spezzarono la verticalità della fiancata in quel punto, contribuirono ad alleggerire la superficie laterale. La finta presa d'aria sui parafanghi posteriori fu un artificio del carrozziere per nascondere, con un elemento decorativo, una difficoltà di modellazione. È un elemento che può piacere o non piacere, ma che in ogni modo conferisce un carattere del tutto particolare alla vettura. Conservando intatti tutti gli altri elementi compositivi, Pinin Farina propose quattro diverse soluzioni per la calandra della sua 1900 TI, che

**Fortissimamente Alfa** Dando un'occhiata nel vano motore, non si può non notare la forma del propulsore tipica delle vere vetture della Casa di Arese. Da sottolineare l'alto risultato del restauro, che fa sembrare l'unità motrice appena uscita di fabbrica.





**Abbinamenti perfetti** La classe che contraddistingue la linea esterna della vettura è espressione e applicazione anche negli interni, in cui emerge il perfetto abbinamento di colori e dove spicca il volante in legno con lo stemma del biscione sul pommello del clackson. La strumentazione è facilmente leggibile e ricorda quella della berlina di serie, mentre i sedili sono rivestiti da pregiata pelle. Infine, da notare l'ampio spazio a disposizione di guidatore e passeggero per la mancanza della leva del cambio sul tunnel, collocata, invece, appena sotto al volante.

in ogni modo derogò sempre dai classici tre lobi dell'Alfa Romeo per assumere un profilo a trapezio rovesciato con gli spigoli arrotondati. Nella prima soluzione, attuata sul prototipo scuro del Salone di Torino 1954, fece attraversare il trapezio da due barre cromate. Nella seconda soluzione, proposta qualche mese dopo al Concorso d'Eleganza del Pincio a Roma, il carrozziere eliminò le barre orizzontali che assomigliavano troppo a quelle della "volgare" Fiat 1100/103 e mise al loro posto una semplice griglia a maglie rettangolari. È la soluzione che troviamo nella vettura del nostro servizio fotografico. In questo modo il frontale assunse un aspetto più aggressivo, che tuttavia con convinse del tutto il carrozziere. Tanto è vero che sul prototipo, che presentò poco dopo al Salone di Parigi, corresse la calandra a maglie inserendovi un profilo cromato sulla linea di mezzzeria. In tutto, Pinin Farina costruì quattro o cinque prototipi, ma nessuno di questi fu accolto dall'Alfa Romeo per la produzione in serie. A questo punto è lecito chiedersi a chi fu assegnata la commessa per il nuovo modello. Non alla Touring, i cui prototipi non erano piaciuti. Non a Boano, sebbene le sue idee avessero suscitato interesse, e nemmeno a Ghia. Non vinse nessuno perché l'Alfa Romeo rinviò il match per il nuovo stile della Super Sprint, però valutò positivamente l'idea della coupé 2+2 di Pinin Farina, che tuttavia sarebbe stata troppo costosa da produrre in serie in quella configurazione. Decise quindi di inserire nel proprio listino una coupé sul pianale della berlina, che avrebbe utilizzato i lamierati di serie per ridurre i costi. Nacque così l'Alfa Romeo 1900 Primavera, che di fatto mise fuori causa la creazione del "Maestro". La 1900 TI di Pinin Farina rimase in ogni modo una bella vettura alla quale la mancata produzione in serie dette più lustro e più esclusività. Possiamo concludere che, ancor oggi, conserva tutta l'esclusività, la piacevolezza e il lusso delle grandi fuoriserie.