

> reconversion s'accompagnait d'une mesure emblématique : la dissolution de l'écurie de course malgré un second couronnement consécutif avec Fangio, sacré champion du monde 1951 au volant de la légendaire Alfetta. La marque avait été sauvée par son statut d'entreprise nationalisée, qui lui avait permis de se faire attribuer 5 millions de dollars sur les fonds du plan Marshall d'aide à l'Europe pour relever ses ruines et acquérir un nouveau parc de machines-outils. Elle était désormais contrainte de consacrer toutes ses ressources à la production de la 1900.

Pour autant, il aurait été stupide de couper entièrement les ponts avec une image sportive alors sans égale, et avec la clientèle qui y était sensible.

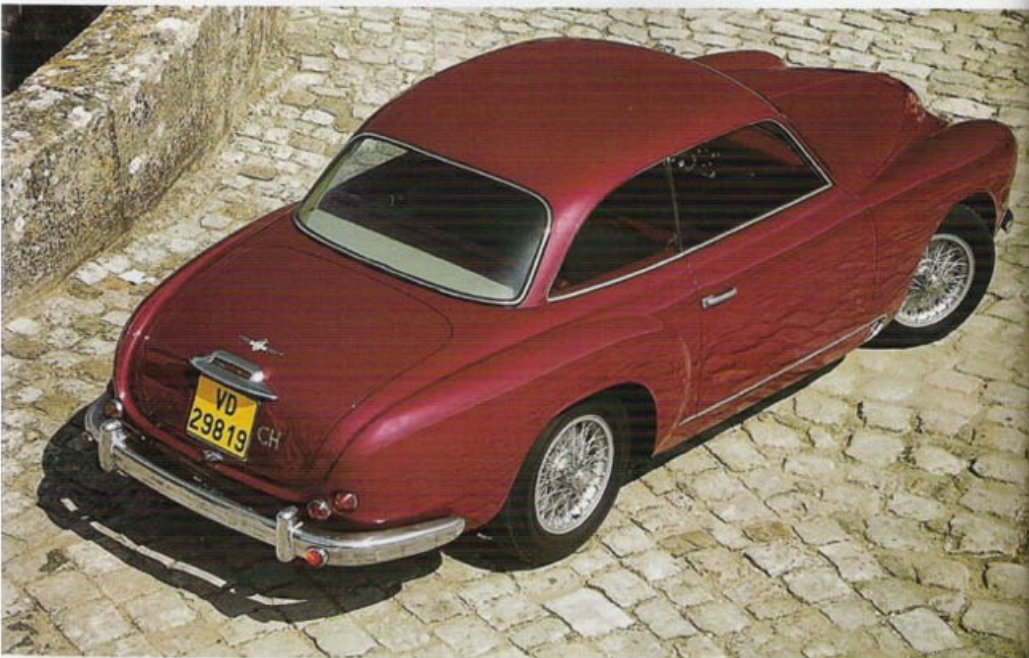
Sa double identité était d'emblée reconnaissable à la signature de chacun de ses géniteurs. D'une part, la face avant ornée d'une étroite calandre verticale en forme de bouclier oblong encadrée par deux lobes horizontaux était quasiment identique à celle de la berline 1900 ; de l'autre, le souple pli de tôle formant une sorte de fine moustache qui soulignait les optiques reprenait un motif typique du style Touring, que l'on retrouve sur les Ferrari 166 par exemple, ou encore sur certaines Bristol.

La méthode de construction de cette carrosserie, tout en aluminium, était de son côté caractéristique du savoir-faire de Touring, qui l'avait d'ailleurs brevetée depuis 1935 sous le vocable

« hémisphériques, directement dérivées de ses moteurs de course. Malgré la vocation plus économique et familiale de la berline 1900, la tradition était respectée, bien que pour des raisons de coût, mais aussi de poids et d'encombrement, elle s'appliquait désormais à un 4 cylindres. Dans sa version initiale, alimenté par un seul carburateur, ce moteur de 1 884 cm³ ne fournissait que 80 ch, soit un rendement modeste, encore que supérieur à la moyenne pour l'époque sous le capot d'une berline de moyenne cylindrée. Mais son potentiel était bien plus élevé. Ainsi allait-il gagner 20 ch sous le capot du coupé Sprint, puis – suralésé à 1 975 cm³ – 35 ch sous celui de la version Super Sprint à partir de la fin 1954. C'est

Alfa Romeo n'avait rien renié de son héritage sportif en concevant le moteur 1900.

moins raffinée et moins emblématique du meilleur style Touring. Par ailleurs, Alfa Romeo livra des châssis de coupés à d'autres carrosseries, principalement Pininfarina qui en aurait produit une centaine dans la version Sprint mono-carburateur, et Zagato qui transfigura et alléga dans son inimitable style quelques dizaines de Super Sprint destinées à la compétition. Conçu d'une manière élaborée, le coupé Super Sprint dispose, en plus de son moteur double arbre 115 ch alimenté par deux carburateurs double corps, d'une



Sous la carrosserie aluminium se cache une structure en treillis tubulaire dénommée « Superleggera », propre à Touring.

Dans cette optique, Alfa Romeo décida de dériver une version coupé plus performante, élégante et exclusive de sa bourgeoise berline, et confia à Touring le soin de l'habiller. Ainsi naquit la 1900 Sprint, lancée dès 1952. Ce choix était tout naturel : les deux firmes entretenaient en effet une étroite collaboration depuis deux décennies. De plus, Touring avait proposé en 1950 une maquette pour un coupé 6 cylindres 3000 Villa d'Este qui n'avait pas été retenue, suite à l'abandon de ce projet. Il suffit d'en réduire les dimensions et d'en rationaliser quelques éléments en vue d'une production en petite série pour pourvoir la plate-forme de la berline 1900, raccourcie de 13 cm, d'une séduisante carrosserie deux portes, plus compacte mais bien dans la lignée des plus belles Alfa classiques.

« Superleggera ». Il s'agissait d'un fin treillis tubulaire sur lequel étaient assemblés par soudure les panneaux de tôle d'aluminium (formés à la main bien sûr). Cette structure devait aussi être utilisée pour habiller les Aston Martin DB4 et DB5, notamment.

Cuore sportivo

Les techniciens d'Alfa Romeo, pour ce qui les concernait, n'avaient rien renié de leur héritage sportif en concevant le moteur 1900. Dans les années 20, ils avaient fait œuvre de pionniers lorsque le fameux ingénieur Vittorio Jano avait été le premier à doter les 6 cylindres de ses modèles de production de culasses en alu à double arbre à cames en tête et chambres de combustion



un exemplaire de cette dernière que nous avons choisi pour illustrer cet article.

En conséquence, on reconnaît un coupé Super Sprint à sa surface vitrée accrue qui allège son profil et aux lobes épurés de sa face avant. En revanche, il conserve les fameuses « moustaches », de même que le gracieux pli de tôle qui ceinture la malle, ainsi que le vestige d'aile arrière qui muscle ses hanches et la fine baguette en forme de virgule qui allonge son profil. A signaler, pour éviter les confusions, qu'une troisième et ultime version du coupé Touring 1900 également dénommée Super Sprint sera produite entre 1956 et 1958. Elle se distingue des précédentes par sa carrosserie aux flancs entièrement lisses et son pavillon dépourvu de glaces de custode, d'une facture plus moderne sans doute, mais

boîte de vitesses à cinq rapports (à l'époque très rare), de freins à tambours ailetés de très grand diamètre en aluminium trellé qui comptaient parmi les meilleurs de l'époque, de Michelin X à carcasse radiale (jusqu'à montés en série sur les Citroën seulement) et d'une suspension dotée de combinés ressorts hélicoïdaux amortisseurs télescopiques sur les quatre roues. Certes, l'essieu arrière était rigide, mais au moins était-il guidé avec un soin tout particulier au moyen d'une paire de longues barres obliques dans le sens longitudinal et d'un robuste élément triangulé dans le sens transversal.

Le coupé Touring Super Sprint, dans son ensemble, n'est pas sans évoquer une Aston Martin DB4/5 dans un format plus compact. Rien d'étonnant, d'ailleurs, puisque ces modèles sont sortis des >

L'habitacle est sans fioriture et offre à son tour un style fort classique. L'ensemble reste relativement cosu, la sellerie bicolore apportant la touche sportive.