



# Moda italiana

## Alfa Romeo 1900 (1950-59)

EL 1900 SIGNIFICÓ PARA ALFA ROMEO LA VUELTA A LA BERLINA DE GAMA MEDIA/ALTA, FAMILIAR Y DEPORTIVA. DE CONSTRUCCIÓN MODERNA Y CON UNA MECÁNICA FIABLE Y ALEGRE, FUE ASIMISMO FUENTE DE INSPIRACIÓN DE LOS PRINCIPALES CARROCEROS, QUIENES DERROCHARON IMAGINACIÓN A RAUDALES.

J.A. ALDASORO (TEXTO). J.A.A./MPIB (FOTOS)

Habida cuenta del estado ruinoso en el que habían quedado las instalaciones fabriles de Alfa Romeo después de la guerra, apenas le quedaba el recurso de continuar con la producción del gran 6C-2500. La solución, aunque fuese socorrida, no era en realidad nada pragmática. ¿Quién iba a comprar un coche tan caro en esos años? Dado que la gestión de la empresa se encontraba en manos estatales, urgía desarrollar un turismo

medio, económico, versátil y a la vez moderno. Un familiar capaz de enderezar el rumbo de la factoría milanesa.

Corría el año 1948 y el encargo del proyecto se le encomendaba al ingeniero Orazio Satta, quien contaría con la supervisión técnica de Giuseppe Busso. El apartado de carrocería correspondería a Ivo Colucci. Los tres ingenieros materializaron las diferentes propuestas en un modelo que recordaba mucho

al mítico 6C Flecha de Oro, del que incluso se copiaba el estilo de la parrilla vertical delantera. Conocido internamente como "Trifoglio", los diseñadores sustituyeron en el prototipo de 1950 las tres branquias horizontales, de clara inspiración americana, por dos entradas de forma ovalada cubiertas por rejillas, algo que acentuaba aún más la forma de trébol de tres hojas.

Alfa presentaba oficialmente el modelo definitivo el 2 de oc-

tubre de 1950, en París. Debajo de aquellas líneas redondeadas y compactas, de estilo Pontón, el 1900 se estructuraba a partir de un monocasco autoportante, al que colocaban un motor biárbol de cuatro cilindros (tipo 1306) y unas suspensiones delanteras independientes con triángulos superpuestos. A la hora de la verdad, el coche hacía gala de un grado de confort notable, una conducción fácil y alegre y disponía de un equipamiento y

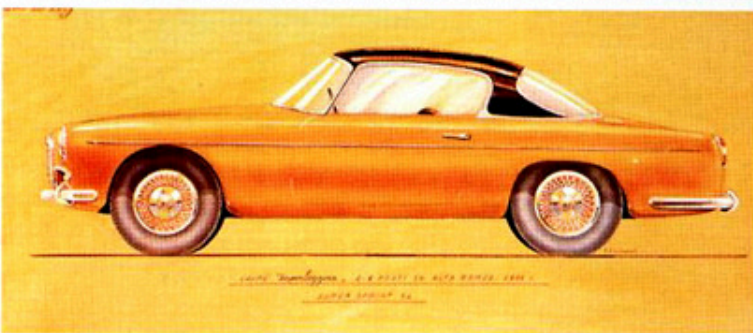
una terminación de acuerdo con sus pretensiones. En los concesionarios oficiales, la versión original se vendía al público por dos millones de liras.

Sus principales competidores en el mercado italiano fueron enseguida el Fiat 1900, similar en rango y aspecto y lanzado en 1952 a un precio sensiblemente inferior -1.750.000 liras-, y el Lancia Aurelia B-21. Precisamente durante ese año de 1952, Alfa Romeo daba un paso adelante y ponía en el mercado el 1900 TI (Turismo Internazionale). Su motor recibía un segundo carburador de doble cuerpo (Solex o Weber), unas válvulas de mayor tamaño y un ligerísimo aumento de compresión, modificaciones suficientes para aumentar la potencia a 100 CV y permitirle alcanzar en carretera una velocidad punta de 170 km/h.

Otros derivados de la berlina de serie original fueron los 1900 Lunga y Super Lunga, con una batalla alargada de 2,63 a 3,08 metros. Ambas limusinas de siete plazas las construiría la casa milanesa Carrozzeria Colli: sólo hicieron 91 ejemplares, conocidos como berlinas ministeriales y fabricados todos en 1952. Además de estos, Bertone y Boneschi vieron pronto en este modelo la percha ideal para empezar a definir el desfile de diseños que protagonizaría el 1900 a partir de entonces.

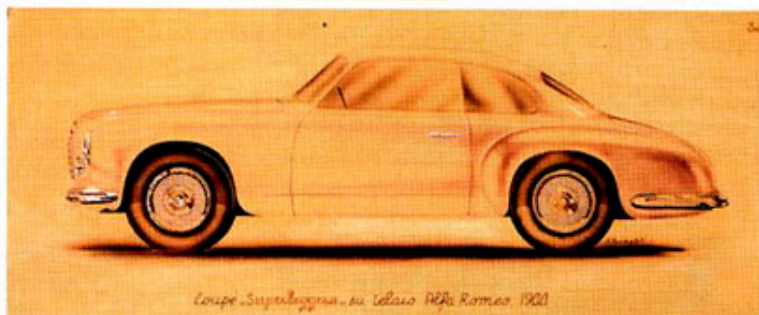
Poco antes, Alfa acababa de lanzar 1900 C Sprint -la "C" se refería a que su chasis era sensiblemente más corto que la berlina-, concretamente tenía una batalla de 2,5 m. Se trataba de una versión de carácter deportivo que sólo recibió carrocerías cabriolet (prácticamente todas con la firma de Pininfarina) y coupé (en este caso diseñadas por Touring, en su mayoría, y por Castagna, Colli y Boneschi). La producción, sin embargo, no superó el millar de unidades.

En 1954 aparecía una evolución del motor 1306: el renova-



Arriba, el coupé del italiano Francis Lombardi, quien aprovechó buena parte de la berlina original 1900. Disponía de una luneta posterior de tres piezas.

Los dibujos corresponden a sendos diseños de Touring, utilizando su famosa estructura "Superleggera". Debajo, el último trabajo de Castagna para Alfa Romeo.



## FICHA TÉCNICA

ALFA ROMEO 1900 BERLINA (1950)

## ANÁLISIS

## MOTOR

Tipo	4 cilindros en línea (tipo 1306). Bloque de hierro y culata de aleación. Refrigerado por agua.
Posición	Delantera longitudinal.
Diámetro x carrera	82,5 x 88 mm.
Cilindrada	1.884 cc.
Compresión	7,5:1.
Distribución	Dos árboles de levas en culata, accionados por cadena. Dos válvulas en cabeza por cilindro.
Alimentación	Carburador monocuerpo Solex 33 PBIC o Weber 36 DO5.
Potencia	80 CV a 4.800 rpm.

## TRANSMISIÓN

Tipo	A las ruedas traseras.
Embrague	Monodisco en seco.
Cambio	4 relaciones y m.a.

## BASTIDOR

Chasis	Monocasco autoportante
Suspensión delantera	Triángulos superpuestos, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos hidráulicos y barra estabilizadora.
Suspensión trasera	Eje rígido, tirantes de reacción, muelles helicoidales y amortiguadores telescópicos hidráulicos.
Frenos	De tambor en las cuatro ruedas.
Dirección	Tornillo sinfín y rodillo.
Neumáticos	6,00 x 16".

## DIMENSIONES

Batalla	2,63 m.
Vías del./tras.	1,32/1,32 m.
Largo x ancho x alto	4,40 x 1,60 x 1,49 m.
Depósito combustible	53 l.
Peso	1.100 kg.

## PRESTACIONES

Velocidad máxima	150 km/h.
Consumo medio	11 l/100 km.

## FABRICACIÓN

Presentación	Salón de Turín de 1950.
Época de fabricación	1950-59.
Unidades producidas	21.206 (toda la gama 1900).
Precio en la época	2.300.000 liras (1955).

## CARROCERÍA

Se trata de una berlina con un monocasco autoportante y el típico estilo "Pontón" proamericano de aquellos años. Líneas redondeadas y continuas, cuatro puertas y suficiente amplitud para cinco/seis plazas —gracias a la ubicación de la palanca de cambios en la columna de dirección— configuran un sedán compacto y al día. Coexistieron dos bastidores de diferentes batallas: la berlina básica medía 2,63 m y el 1900 C Sprint 2,50.

## MOTOR

La serie 17 M del Ford Taunus nació en Fiel a la tradición deportiva de la marca, los técnicos de Alfa desarrollaron un cuatro cilindros biárbol con cinco apoyos de cigüeñal y culata hemisférica de enorme potencial. Luego, dependiendo de que llevase uno o dos carburadores, su rendimiento pasaba de 90 a 115 CV en las versiones de calle. En cualquier caso, este motor gozaba de una buena fiabilidad y, sobre todo, garantizaba unas prestaciones similares a otros modelos de orientación deportiva.

## BASTIDOR

Tracción a las ruedas traseras, embrague monodisco en seco y cambio de cuatro y cinco velocidades resumen el apartado de transmisión, robusta y bien adaptada al rendimiento del motor. Del confort y de la estabilidad del coche se ocupaban unas suspensiones perfectamente estudiadas y un eficaz equipo de frenos hidráulicos con tambores de generosas dimensiones. De ahí el eslogan de la propia marca: "La berlina que vence en las carreras".

## MERCADO

La cotización de las berlinas de serie, en torno a los 18.000 y 20.000 euros en buen estado, difiere mucho de las estratosféricas precios que pueden alcanzar las unidades fuera de serie, en especial los cabriolet y coupé de cortísima producción y sobre todo si su firma es tan prestigiosa como Zagato, Boneschi, Ghia o Bertone. En estos casos la valoración puede superar con creces los 60.000 euros.

## PRODUCCIÓN Y COTIZACIONES

Modelo	Total	Cotización
1900 Berlina/TI/Lunga (1483)	8.188	18.000/1.800
1900 Sprint/Super Sprint (1484)	1.796	70.000/15.000
1900 Super/TI Super (1483)	8.847	20.000/2.200
1900 Berlina Primavera (1)	300	24.000/2.500

Los distintos carroceros plasmaron su estilo también en los interiores.



## DIRECCIONES ÚTILES

## PÁGINAS WEB:

<http://www.exoticcarrental.com/AlfaHistory.htm>  
<http://www.geocities.com/alfaromeo1900/>  
<http://www.supercars.net/cars/1961.html>

## VERSIONES ALFA ROMEO 1900

	1900/1900 L	1900 TI	1900 SUPER	1900 TI SUPER	1900 C SPRINT	1900 SUPER SPRINT	1900 BERLINA PRIMAVERA
Tipo	4 cil en línea (1483)	4 cil en línea	4 cil en línea	4 cil en línea	4 cil en línea	4 cil en línea	4 cil en línea
Cilindrada (cc)	1.884	1.884	1.975	1.975	1.884	1.975	1.975
Potencia (CV a rpm)	90 a 5.200	100 a 5.500	90 a 4.800	115 a 5.400	100 a 5.500	115 a 5.400	90 a 4.800
Compresión	7,5:1	7,75:1	7,5:1	8:1	7,75:1	8:1	7,5
Frenos	Tambor/tambor	Tambor/tambor	Tambor/tambor	Tambor/tambor	Tambor/tambor	Tambor/tambor	Tambor
Cambio (vel)	4	4	4	4	5	5	4
Vel Máxim (km/h)	150	170	160	180	176	180	160
Años	1950-54	1952-53	1954-59	1954-55	1951-53	1955-58	1955-57
Carrocerías	Berlina	Berlina	Berlina, Convertible, Estate	Berlina	Coupé, Cabriolet	Coupé, Cabriolet	Berlina, Coupé
Unidades	7.611	572	8.282	478	949	854	300

do 1308, que montarían los TI Super y C Super Sprint. Tenía la cilindrada elevada a 1.975 cc, con lo que el rendimiento subía a 115 CV, e iba acoplado ahora a una caja de cinco relaciones. Y como no podía ser de otro modo, los más prestigiosos dibujantes del país transalpino, Pininfarina, Zagato, Ghia, Vignale, Touring, Bertone y Boano, también volvieron las miradas a los nuevos modelos.

En el caso de la berlina de serie, ésta incluía un mayor equipamiento y detalles como las molduras cromadas laterales, un tablero de mandos compuesto por tres relojes circulares y grupos ópticos traseros alargados. La última serie del 1900 Super se denominó 1900 Primavera, debido a su pintura bicolor. Incluso se construyó una pequeña serie de 281 unidades carrozadas por Boano, con la particularidad de tener dos puertas y un estilo que recordaba ligeramente al Fiat 1900 Granluce.

#### FUORISERIE

Como ya venimos comentando, el 1900, sobre todo las versiones C Sprint, Super Sprint, TI y TI Super, posó para una larga lista de afamados estilistas y carroceros afincados en Turín y sus alrededores. En el caso de Pininfarina, su cabriolet superó el carácter de fuera de serie para convertirse en un modelo "casi" de serie, después de que realizase 1.029 ejemplares sólo en 1952. Y por lo que respecta a Touring, éste aplicó el sistema propio Superleggera (una subestructura hecha de paneles de aluminio y finos tubos) a los numerosos coupés y cabriolet que desarrolló. Estas carrocerías aligeradas de peso y con el motor biárbol más afinado llegaron a participar con éxito en diversas competiciones. Sus prestaciones superaban ya los 190 km/h. En cuanto a las demás firmas, mientras que Zagato extrajo el aire más deportivo del 1900,



**Franco Scaglione trazó las espectaculares líneas de los prototipos B.A. T., construidos luego por Bertone. Debajo, dos estilos poco ortodoxos también: el de Ghia (izquierda) y el Boano.**

Ghia abogó por líneas barrocas y recargadas, al gusto de los americanos. Pero sin duda, fue con Scaglione y Bertone quienes rompieron todos los patrones establecidos creando los rocambolescos y futuristas BAT.

#### PANTERAS, BERGANTINES Y 4X4

Tradicionalmente, el Alfa 1900 Super integró los parques móviles de las fuerzas de orden público italianas. El cuerpo de Carabinieri valoró sus prestaciones y comportamiento a la hora de seleccionarlo como coche patrulla.

Se les denominó popularmente como "Panteras", precisamente por su rapidez y agilidad felina y el característico color negro en que iban pintados. Además del blindaje preceptivo, estos ejemplares disponían de techo solar practicable con cubierta de lona, preinstalación de radioteléfono, foco suplementario junto al parabrisas derecho y faros antiniebla.

Ahora bien, el Alfa Romeo 1900 nunca fue un modelo popular. Su producción no superó las veinte mil unidades en casi una década. No obstante,

hubo mercados foráneos como el argentino que, curiosamente, solicitaron construirlo bajo licencia. En este caso fue IKA (Industrias Kaiser Argentina) la que lo ensambló, dotándolo de dos mecánicas autóctonas: un seis cilindros Willys-Overland y un cuatro cilindros Continental. Asimismo, aprovechó el esquema de suspensión delantera del IKA Estanciera. El Bergantín, como lo denominaron, se fabricó entre 1960 y 1962, sumando una producción de 8.351 unidades, de las cuales 353 lo fueron del Super Seis, con la mecánica superior.

Entre 1952 y 1957 la propia Alfa Romeo fabricó alrededor de dos mil unidades de un todo terreno con la mecánica del 1900. La finalidad del 1900 M (AR-51 y AR-52) era servir como vehículo de reconocimiento en terrenos abruptos. Como cabría suponer, la mayoría de los ejemplares construidos fue a parar al ejército italiano, y sólo un centenar de vehículos se vendieron a particulares. Su precio elevado impidió una mayor demanda y apenas fue competencia del Fiat Campagnola. 



**Vignale presentó "La Flèche" en el Salón de Turín de 1955.**