



REVOLUCIONARIO

Con respecto a los deportivos diseñados hasta entonces por Pinin Farina, todos de dos volúmenes, el Alfa Romeo 1900 Sprint Coupé fue toda una revolución.

En 1959, el objetivo asignado al Alfa Romeo 1900 era de máxima importancia. Debía devolver a la marca italiana los fastos del pasado, pero la mecánica debía ser menos exclusiva que la de los 6C1750 y 2300, de los 8C 2300 y 2900 o del 6C 2500 Sport, con los que Alfa Romeo había brillando en las carreteras y en los circuitos. Al final de la segunda guerra mundial, estaba claro que para conservar la actividad de la empresa dentro de un ámbito industrial decente era necesario contar con un producto de concepción más económico y que se pudiera realizar en una elevada cantidad. La tarea encomendada al 1900 era convertir Alfa Romeo, un fabricante semiartesanal que producía varios centenares de coches al año, en una marca de gran difusión. Así nació el proyecto de una berlina 1900 con un moderno motor 4 cilindros con doble árbol de levas en cabeza. Sin embargo,

los frenos y el cambio recordaban el glorioso pasado Alfa Romeo de los años 30. El 1900 Sprint, con 20 CV más en el motor y una batalla acortada 13 cm con respecto a la berlina normal, fue realizado a partir de 1951 para que los carroceros pudiesen crear las versiones cupé y descapotable del 1900.

Pinin Farina propone el clásico cabrio 4 plazas inspirado, en su línea general, en el descapotable que él mismo presentó dos años antes e ideado sobre la base del 6C 2500. Junto a la versión abierta, una de las más logradas del carroceros, se presentó un cupé que fue fabricado en pequeña serie, con sólo unas cuantas decenas de unidades. Su carrocería de tres volúmenes se contraponía a los modelos de dos volúmenes creados hasta ahora por el estilista turinés, como el Cisitalia 202, el Fiat 1100 S, el Maserati A6 2000 o los Ferrari 340 y 375 MM. La propuesta de Pinin Farina iba a contracorriente, también, de la

propuesta de Touring que se distribuía a través de la red oficial de Alfa Romeo.

El frontal, con la calandra corporativa en tres partes, es una reminiscencia del frontal sabiamente elaborado para el cabrio, pero la originalidad del diseño se aprecia en el peculiar tratamiento de los laterales y la zaga. El coche no dispone de segunda luna lateral; en cambio, la luna posterior es envolvente y termina en el pilar central. Su función, principalmente estética, permitía aligerar la zaga del 1900 cupé de unos pesados pilares C. Dotado de una fuerte personalidad, el 1900 Sprint Coupé lucía un equilibrio entre los volúmenes poco consensuado y, por esa razón, en su época este diseño no fue entendido por el público. Es el precio a pagar cuando se es demasiado vanguardista. ■



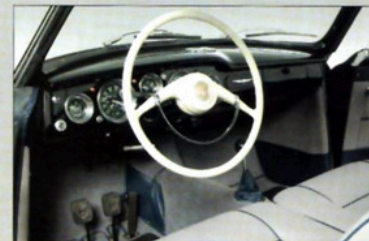
Sin máscara

El frontal se distingue por el escudo en el centro, dos tomas de aire a los lados y por no contar con rejilla. Se retoma así la solución de la calandra articulada en tres partes, típica de la marca.



Elección del cliente

El puesto de conducción se caracteriza por el gran volante, derivado de la berlina de serie, así como por la palanca de cambios en el suelo, que se ofrecía como alternativa a las levas en el volante.



Corazón deportivo

Muy sofisticado en el plano técnico-constructivo, el motor Alfa Romeo 1.9 con distribución de doble árbol de este ejemplar monta el kit Abarth, con dos carburadores invertidos de doble cuerpo.

