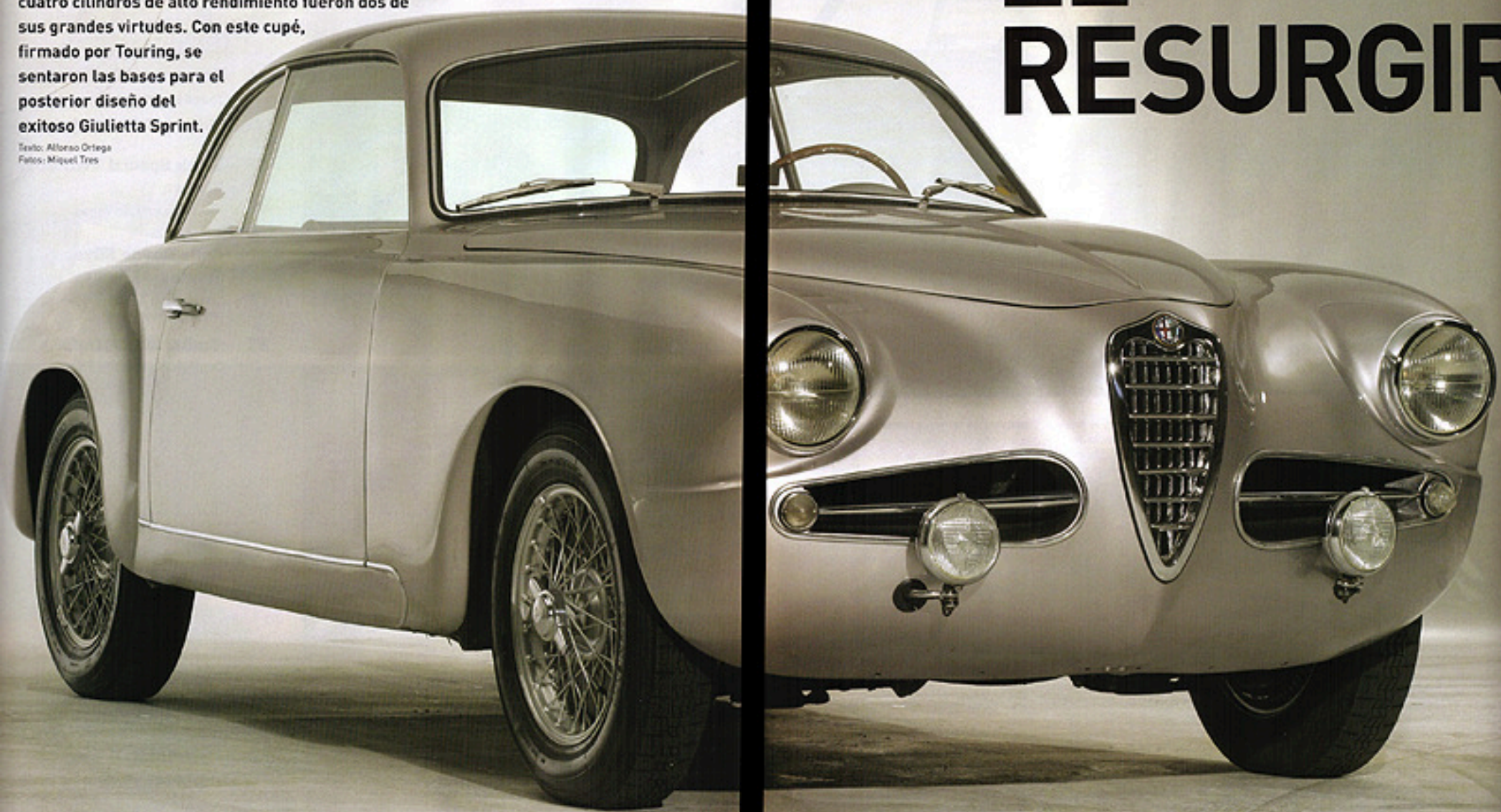


EL RESURGIR

El 1900 fue el coche que llevó de nuevo al éxito a la marca de "il Biscione", tras la dura etapa vivida en la Segunda Guerra Mundial. El chasis monocasco y el cuatro cilindros de alto rendimiento fueron dos de sus grandes virtudes. Con este cupé, firmado por Touring, se sentaron las bases para el posterior diseño del exitoso Giulietta Sprint.

Texto: Alfonso Ortega
Fotos: Miquel Tres





Muchos fueron los carroceros que se atrevieron a desarrollar un cupé con el chasis del 1900 pero ninguno fue tan acertado como el 1900 Sprint de Carrozzeria Touring que, hoy, nos trae Auto Storica. Su moderno diseño y sus excelentes prestaciones lo convirtieron en uno de los modelos más deseados de la posguerra italiana. Al acabar la Segunda Guerra Mundial, Alfa Romeo estaba en las ruinas. Los operarios de la compañía que sobrevivieron al conflicto bélico ayudaron a la reconstrucción de la fábrica de Portello en Milán, extrayendo nada menos que 16 mil metros cúbicos de ruina. Aprovechando la maquinaria y los repuestos existentes, se reinició la producción del 6C 2500 tanto en carrocería cupé como cabrio.

En 1948, se encarga a un equipo de trabajo el desarrollo del nuevo automóvil que debe hacer resurgir a Alfa Romeo de sus cenizas. En el Salón de Turín de 1950, ve la luz el prototipo de la berlina 1900. Meses después, tras la compra de maquinaria avanzada en Estados Unidos, se termina la línea de montaje y empieza su producción en Portello. El mercado lo acepta con los brazos abiertos, deseoso de un modelo de sus características. El 1900 es el primer Alfa

Romeo con chasis monocasco y el primero fabricado en serie. Año tras año, la demanda crece de forma exponencial, pasando de las 1.200 unidades de 1951, a las casi 3.000 de 1952, hasta llegar a 7.400 unidades en 1954. A su éxito comercial, se tienen que sumar las más de 250 victorias que logró en competición. Tanto en circuitos como en carreras de carretera –tipo Mille Miglia– el 1900 demostró sus grandes cualidades ganando en el Giro de Sicilia, en el Tour Auto de Francia o en la Carrera Panamericana de Méjico. Estos triunfos hicieron que se ganara el apodo de “la berlina familiar que gana carreras”.

Pero la versión más bella, de cuantas existieron del 1900, fue el Sprint Touring “Supperleggera”. El coupé diseñado y fabricado por Carrozzeria Touring sentó las bases de lo que serían los deportivos de Alfa Romeo de la posguerra. Una de sus declinaciones, el Super Sprint Spider descapotable, influyó bastante en el diseño del posterior Giulietta Sprint Spider de 1959. La carrocería del 1900 Sprint recibió el nombre de “Supperleggera” por su ligereza, dado que estaba fabricada en aluminio. En la parte frontal, incorpora un esquema de diseño que persiste hasta nuestro tiempo. La calandra

en forma de “V” en el centro coronada con la insignia de “il Biscione”, y dos entradas de aire a ambos lados de la misma con una forma elipsoidal siguen siendo, hoy en día, el rasgo más distintivo de los Alfa Romeo del siglo XXI. No obstante, los parachoques de acero cromados que montaba el 1900 Sprint, por evidentes motivos de seguridad, ya no están presentes en los Alfa del nuevo milenio. Esta unidad no los monta por deseo expreso del propietario y, en su lugar, la parte frontal cuenta con faros adicionales para disponer de una mejor visión nocturna.

El chasis del 1900 Sprint era conocido internamente como C lo corto), debido a su batalla más corta. Mientras que la berlina contaba con una distancia entre ejes de 2,63 metros, la del cupé Sprint medía 2,50 metros, 13 centímetros menos. La nueva cota afectaba, en cierto modo, al confort de los pasajeros de la segunda fila de asientos. El tren delantero cuenta con un esquema de dobles brazos superpuestos muy avanzado en su tiempo y, en la parte trasera, monta un eje rígido. La transmisión trasera que, en los Alfa Romeo, fue una tradición casi imperturbable hasta los años 90, ha desaparecido de la gama actual y hoy sólo la encon-



tramos en el ultra-exclusivo 8C Competizione de 150.000 euros. El equipo de frenos del Sprint estaba en manos de cuatro tambores que se escondían detrás de unas bellísimas llantas de radios.

Se acaba el volante a la derecha

Por tradición, los deportivos italianos se fabricaban con volante a la derecha, aunque en Italia el sentido de circulación era el mismo que en el resto de Europa, por la derecha; una reminiscencia de los coches de competición, los cuales llevaban el volante a la derecha. El 1900 rompió con esta configuración ya que disponía de volante a la izquierda. Esta unidad, restaurada por Auto Storica, cuenta con un habitáculo que recupera todo el glamour de sus mejores tiempos. Los dos indicadores analógicos del cuadro de instrumentos son uno de los principales elementos que la diferencian de su hermano de cuatro puertas. La berlina equipa un indicador más sencilla y menos deportivo. El volante de tres radios, con el ara de madera, es otro de los elementos diferenciadores del Sprint. De la pija de este volante sale la palanca con la que gestionamos la caja de cambios manual de cuatro velocidades. En lo que a habitabilidad se refiere, mientras que la berlina disponía de una primera fila, apta incluso para tres adultos –igual que la trasera–, en el Sprint se acomodan mejor sólo cuatro adultos. El acceso a las plazas delanteras es

bueno, gracias a las grandes dimensiones de sus puertas. Pocos cupés de su época contaban con ventanillas sin marco, algo muy habitual hoy en día pero que sólo encontráramos en los descapotables de entonces. Para pasar a la segunda fila, tenemos que levantar el asiento delantero. Como buen Gran Turismo de aquellos tiempos, las plazas traseras se utilizaban como espacio de carga adicional al maletero. Con ello, podían llevar a cabo largos viajes continentales a través de las carreteras de la Europa de los años cincuenta. El Sprint era un coche sólo apto para gente adinerada, su precio de tres millones doscientos cuarenta mil liras estaba al alcance de muy pocos en los años cincuenta. Una desorbitada cifra que equivalía a unos 90 sueldos de un trabajador medio de esa época. Fue así como se convirtió en un coche deseado por muchos, tanto por el estatus que simbolizaba como por las excelentes prestaciones que ofrecía.

No todo es belleza

El motor también era una evolución del que montaba el 1900 berlina. Se trataba de un cuatro cilindros en línea atmosférico de 1.884 cc que rendía 100 CV, 20 CV más que la variante de cuatro puertas. Gracias a su mejor aerodinámica, el Sprint lograba una velocidad punta de 180 km/h, toda una declaración de intenciones. Se trata de una mecánica de alto rendimiento alimentada

por un carburador Weber de doble cuerpo. A este tipo de motor le gusta ofrecer todo su potencial en la zona más alta del cuenta revoluciones, como buen Alfa que es. En esta parte del cuentavuelts es cuando ofrece su mejor sonoridad. Esta mecánica de nueva generación, la primera tras la Segunda Guerra Mundial, ofrecía un mejor rendimiento con 1,9 litros de cilindrada que los seis cilindros de 2,5 litros de los años treinta que se siguieron fabricando a finales de los años cuarenta. El cuatro en línea del 1900 contó con otra evolución, que lo llevó a ofrecer una potencia de 115 CV bautizada como Super.

En carretera, es un automóvil con el que uno disfruta desde el primer hasta el último minuto. Transmite lo que debería transmitir todo coche: sensaciones de verdad. El sonido del motor, el tacto de su dirección y la precisión de sus suspensiones son aspectos que hacen del Sprint un coche auténtico, puro y deportivo. Este es uno de esos deportivos con los que podemos disfrutar tanto yendo a por el pan como realizando un largo viaje en las vacaciones. El empuje de su motor es vigoroso y constante, despertando con más fuerza a medida que subimos la aguja del cuentavuelts. Pero, por encima de todo esto, el Sprint es un coche que destila elegancia como ninguno. Un Alfa Romeo de verdad, con un estilo inigualable. ■