



Con la signorilità degna del suo grande nome l'Alfa Romeo ha presentato la sua ultima nata: l'attesissima 1900 a 4 cil.

Nel raffinato salone dell'albergo Principe e Savoia, l'élite del mondo automobilistico, industriale, tecnico e giornalistico ha assistito al battesimo ufficiale di questa nuova vettura destinata a tenere ben alto il nome gloriosissimo della Casa del Portello.

«Auto Italiana» che ha il vanto di essere stata la prima rivista del mondo a dare notizia e dettagli tecnici di questa grande novità italiana, è lieta ancora una volta di presentare ai suoi lettori in tutti i suoi dettagli definitivi questa macchina che è senz'altro un vanto di tutta la produzione automobilistica italiana e che per le sue caratteristiche ha di fronte a sé un luminoso avvenire su tutti i mercati del mondo.

Con viva commozione lo scrivente ha assistito al ripetersi di un ciclo che lo ha riportato indietro col ri-

L'industria automobilistica italiana si è arricchita di una nuova mirabile vettura da turismo, frutto della classe, della esperienza, della tradizione di una fra le più anziane e gloriose sue rappresentanti

cordo a ben 23 anni fa quando appassionatamente egli si affacciava alla soglia della sua vita automobilistica. Allora la macchina più sportiva e più famosa era la celebrata Alfa Romeo R. L. a 6 cilindri di 3000 cc. di cilindrata che nelle sue varie edizioni rappresentava l'apice di ogni desi-

derio e di ogni raffinatezza automobilistica. E vicino alla grossa «R. L.» che mieteva allora i successi nelle competizioni, nei concorsi d'eleganza, ai saloni e sulle strade l'Alfa Romeo presentava una nuova vettura leggera, una 1500 cc. a 6 cilindri che doveva affermarsi clamorosamente subito e diventare la vettura più appetibile di tutta quanta la produzione mondiale di quel tempo. E si può dire che per 23 anni l'Alfa Romeo abbia vissuto su quell'affermazione e che tutte le sue vetture da turismo e sport a 6 cilindri siano derivate, come la 1750, la 1900, la 2300 e la 2500 cc. da quella leggendaria macchina che aveva indelebilmente serena-

to un'epoca nella storia della tendenza tecnica dell'automobile.

Oggi il miracolo si ripete. Accanto alla 2500 cc. a 6 cilindri onusta di successi, ereditiera delle glorie della 1500 cc. di 23 anni or sono, sorge la nuova 1900 cc. che riteniamo debba anch'essa segnare un'impronta profonda nello stile costruttivo della sua generazione automobilistica.

Si rinnova una tradizione, il nome dell'Alfa Romeo.

L'Alfa Romeo "1900", nelle sue pregevoli caratteristiche tecniche e di confort

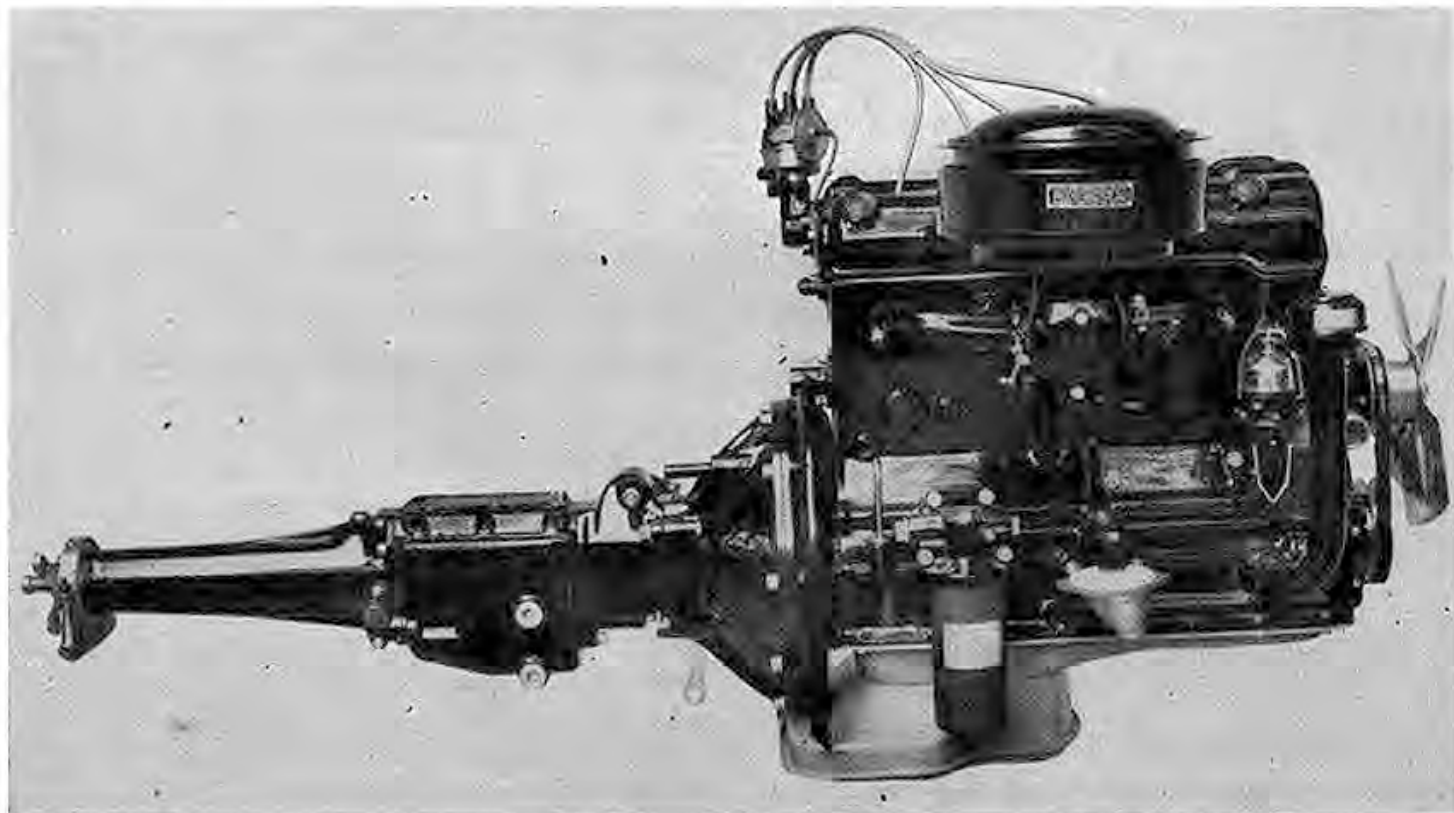
Or sono cinque mesi, all'apertura del Salone di Torino il 4 maggio, grande era l'attesa per la comparsa della nuova Alfa Romeo, della vettura che offrendo le stesse prestazioni delle maggiori gloriose sorelle fece in certo modo più accessibile ad un più vasto pubblico.

Non certamente una « popolare » ma una macchina tale a dimostrare che con la tecnica moderna è possibile ottenere gli stessi vantaggi e le stesse comodità delle superbe vetture d'oltre Oceano senza bisogno di occupare esageratamente le strette strade europee e di consumare fiumi di carburante. Non una macchina che viene ad invidiare gli allori sportivi, tanto delle finora imbattibili

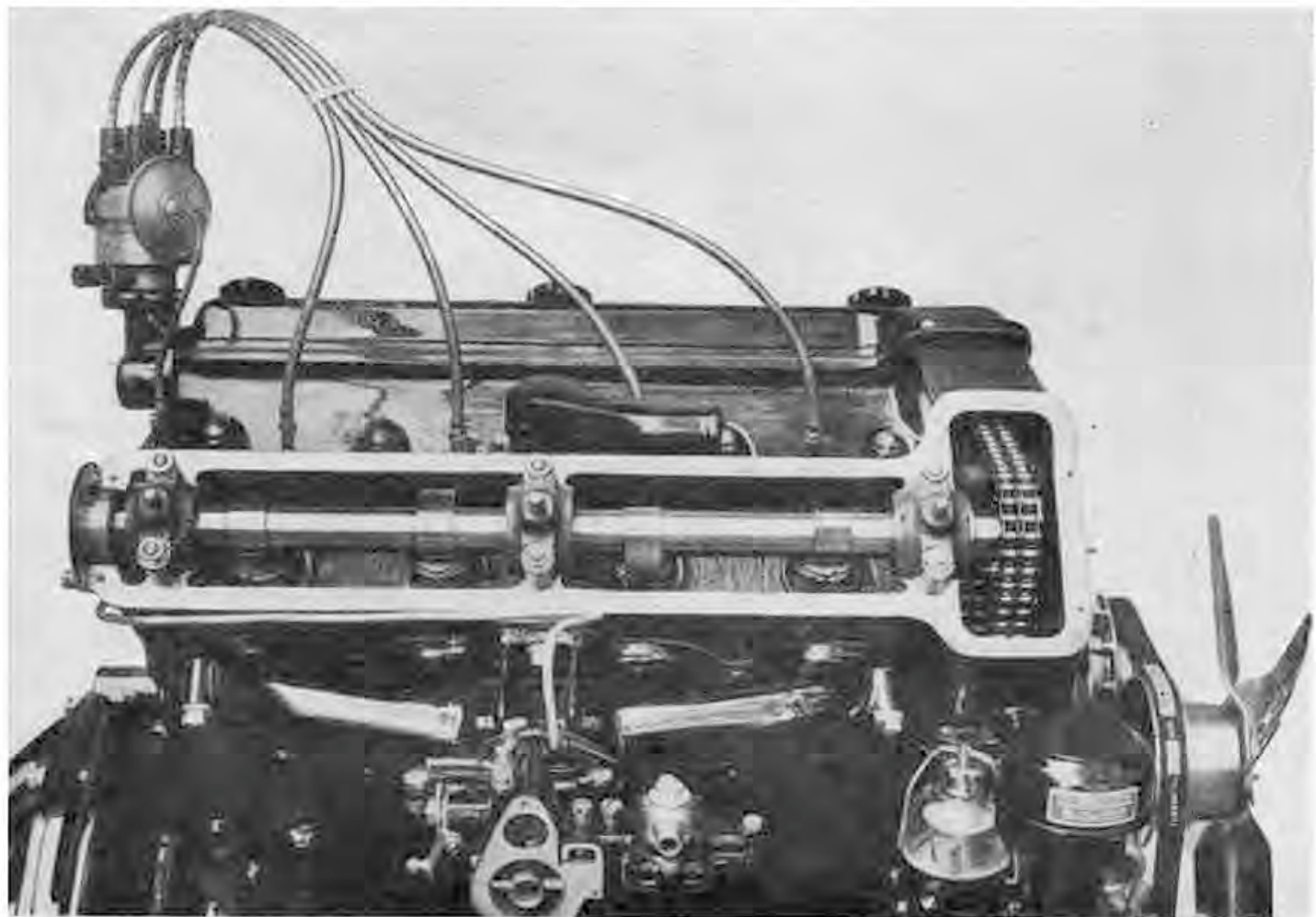
campione del Mondo 25 anni fa come oggi, è ancora sinonimo di perfezione tecnica distillata dall'esperienza insostituibile di stagioni sportive trionfali. Solo per noi, poveri esseri umani, gli anni sono passati senza rimedio e senza possibilità di ricupero. Rimane intatta la vecchia passione e quella bramosa ammirazione che, come quasi cinque lustri or sono ci faceva desiderare la 6 cil. 1500, oggi ci fa golosamente guardare alla nuova Alfa Romeo 1900. **GIOVANNI LURANI**

compagne della stessa Casa quanto delle altre che vanno per la maggiore, ma una macchina per gli usi normali a prezzo più accessibile e con tutte le caratteristiche di una vettura di gran lusso.

Ma al Salone di Torino, nell'ampio stand della Grande Marca milanese la « tanto attesa » brillava per la sua assenza e grande fu la delusione. Ma poi, con aria di mistero, i sempre bene informati accompagnavano gli amici fuori del Salone e lì, tra le cento macchine da dimostrazione, introvabile da chi non ne era informato, stava come l'umile ritrosa mammoletta, il frutto di anni di intenso lavoro, un vero condensato dell'esperienza accumu-



Il gruppo motore-cambio viene applicato su tre punti: due ai lati del motore vero e proprio ed il terzo alle estremità della scatola del cambio inusitatamente prolungata per contenere il lungo albero primario sporgente al fine di costituire il primo tronco della trasmissione.



Nitidissimo è il disegno del motore della nuova Alfa Romeo « 1900 » a doppio albero delle camme in testa comandate a catena. La demoltiplicazione del rapporto di trasmissione tra l'albero motore e l'ingranaggio che comanda la distribuzione ha permesso di ridurre il diametro degli ingranaggi solidali con gli alberi a camme eliminando le antiestetiche gobbe nel carter che racchiude tutta la catena e comprendente anche il suo tenditore.

lata su tutte le strade e su tutti gli autodromi del mondo. Ma, naturalmente, lì fuori non si vedeva che una berlina di bella filante linea moderna; qualche privilegiato poté anche sedersi nel comodissimo interno e vedere, a volo d'uccello, quello che c'era sotto il cofano. Qualche privilegiatissimo poté anche farsi scarrozzare su per la propinqua collina, ma tutto fu troppo poco per soddisfare la curiosità professionale del giornalista o quella interessata del probabile acquirente.

La macchina era lì nella sua completa realtà. Perché non stava nell'interno del Salone? Una Casa come l'Alfa Romeo doveva avere certamente le sue buone ragioni e una plausibilissima ragione era quella che non era ancora « perfettamente a punto ».

Una ragione che fa certamente onore alla Casa ma che faceva sorridere i frequentatori del Salone che ricordano innumerevoli casi di marche, anche di una certa importanza, che esposevano macchine impossibilitate a muoversi coi propri mezzi perché prive ancora di organi indispensabili, quali, per esempio, il motore...

Non parliamo poi di certi prototipi che nel Salone Parigino si ripresentano ogni anno all'esame del pubblico, che non ci capisce niente, e rassomigliano a quegli scolari che si fanno bocciare di anno in anno.

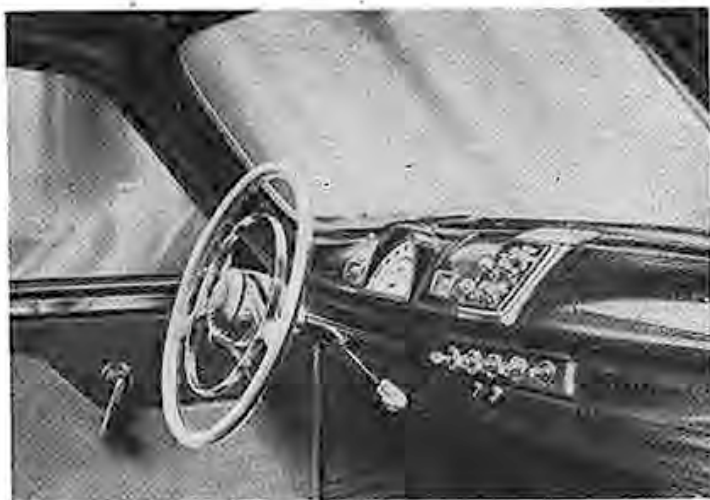
Ad ogni modo, quali che siano state le ragioni di questo caso, unico finora, di un assente-presente, dobbiamo

esser grati all'Alfa Romeo che non volle farci andar via da Torino nello scorso maggio a bocca asciutta, e più grati ancora dobbiamo essere per l'invito ora ricevuto per una completa presentazione ufficiale della bellissima (ora possiamo dirlo in piena cognizione di causa) macchina, mettendoci in grado, con dati, notizie, fotografie, ecc. di presentarla a nostra volta ai nostri lettori.

Dobbiamo però osservare, a nostra parziale scusante, che con le macchine moderne il compito del giornalista è al tempo stesso semplificato e... complicato.

Una volta, agli inviti del genere, ci presentavano soltanto lo « chassis » sul quale potevamo sfoggiare tutta la nostra facile sapienza. Nulla sfuggiva al nostro occhio indagatore ed il compito del tecnico presentatore era diretto solo alla erudizione dei colleghi novellini che pensavano più all'imminente buffet che ci avrebbero offerto che alle meraviglie sciorinate sotto i loro cechi. La carrozzeria che sarebbe venuta in un secondo tempo ed in altra sede, poco ci interessava.

Oggi che non si sa dove termina il compito del costruttore e comincia quello del carrozziere, quando non costituiscono un tutto unico come nel caso presente; oggi che con la costruzione monoblocco lo chassis dalla nuda piattaforma d'un tempo sale fino ad abbracciare tutto il veicolo e, proprio oggi che invece di quei pochi organi classici ben distinti e ben reperibili, una folla di nuovi



La visibilità offerta da questa vettura è notevolissima così come facilmente controllabili sono senza distogliere gli occhi dalla guida, tutti gli strumenti di bordo raccolti in un cruscotto di fine buon gusto e funzionalità.

dispositivi che si contendono, sovrapponendosi ed accavallandosi, lo spazio limitatissimo, solo una permanenza di qualche giorno in fabbrica ci potrebbe dare l'esatta visione di come nasce e di come è fatta una moderna automobile.

Nel fastoso hall del Grande Albergo Principe e Savoia di Milano ci è stata presentata una bellissima vettura dalla quale veniva soltanto l'invito — ahimè irraggiungibile! — di porsi al volante e di andarsene per le vie del mondo con una bene assortita compagnia. Al diavolo la tecnica ed i suoi misteri! Se è proprio garantito che i peccati di desiderio conducono all'inferno la nostra fine è già con sicurezza designata.

Ma veniamo al dovere con un primo esame generale al quale invitiamo i lettori pregandoli di cercare la pagina 75 del N. 9 della Rivista per confrontare la fotografia della nuova 1900 quale la vedemmo al Parco del Valentino nello scorso maggio con quella che qui presentiamo. Ci si era appunto detto che questa carrozzeria è stata completamente ridisegnata e, aggiungiamo noi, resa più snella, più « personale » e, se vogliamo, più italiana nell'aspetto frontale dove il paraurti sta a sé nella sua doverosa missione protettiva e non si confonde con le altre

protuberanze del rivestimento anteriore. Ora invece il classico scudo dell'Alfa ben si accorda con le due semplici griglie ovali che lo affiancano in basso. Questa è l'apparenza ed è tempo di passare alla sostanza.

Concetto base della Casa è stato quello di costruire una vettura leggera munita di un possente motore capace di una grande velocità e di fulminee riprese; una vettura di minimo ingombro, relativamente alla interna comodità, di facile e pronta manovra, con freni rapidi e sicuri, tale da potersela brillantemente cavare nella turbinosa attuale circolazione stradale.

Con una potenza di 80 cavalli ed il peso a vuoto di soli 1050 Kg., il rapporto potenza-peso 13,1 Kg. per cavallo è tra i più bassi delle vetture dello stesso tipo e fa concorrenza a quello delle vetture da corsa.

Infatti in una rapida indagine tra i 193 tipi di macchine moderne comprese nella tabella riportata nel già citato numero della nostra Rivista ci risultano due sole macchine, escluse quelle da corsa, con un rapporto-peso minore di quello della « 1900 ». Una è la Talbot Lago Baby che con una cilindrata di 2700 cmc., una potenza di 120 cav. ed un peso di 1500 Kg. dà un rapporto di Kg. 12,5; l'altra è la famosa Claveau con 11,8... che però nes uno



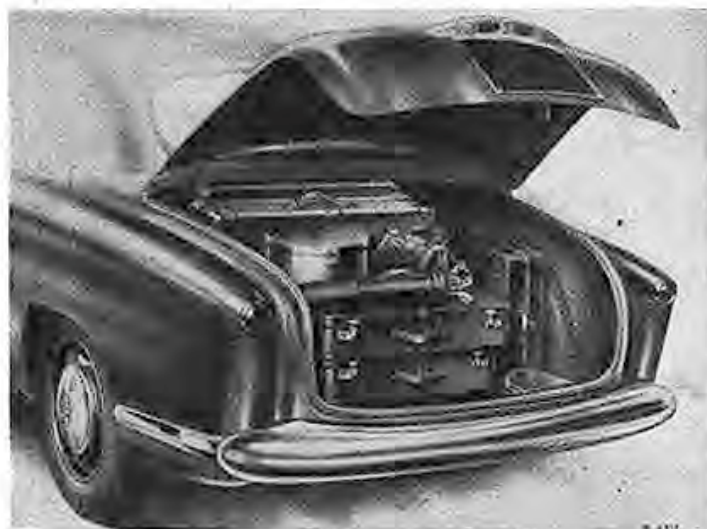
L'interno della « 1900 » è particolarmente accogliente e confortevole ed anche sei persone possono esservi comodamente ospitate. Notevole è la distanza fra i due ampi sedili.

ha mai veduto circolare. Perfino la non meno famosa e vantata Hotchkiss-Gregoire ha un rapporto di ben 16,6.

Gran parte della estrema leggerezza di questa nuova Alfa si deve alla effettiva struttura portante senza traccia del vecchio telaio che è invece rimasto in molte vetture moderne presentate come « autoportanti ».

Questa struttura in sottile lamiera d'acciaio stampata in grandi elementi riuniti dalla saldatura elettrica nel mentre offre la maggiore resistenza concede in grazia di opportuni e geniali accorgimenti di poter sistemare due ampi sedili per l'accoglimento di sei persone che tutte possono godere della libera visione del paesaggio in grazia dei grandi cristalli curvi anteriori e posteriori e di quelli laterali. E' inutile accennare al conforto derivante dalla efficiente areazione e dal non meno efficiente sistema di riscaldamento ad aria calda con unito dispositivo per mantenere sempre libera la visuale del parabrezza.

Restando ancora nell'ambito della carrozzeria non si può fare a meno di rilevare la praticità, la semplicità e l'eleganza somma della disposizione sul cruscotto dei comandi e degli apparecchi di bordo facilmente leggibili da chi guida, con l'aggiunta dell'accendi sigari, del porta canovce, di un cassetto per i guanti, dell'alloggiamento per la radio che si monta a richiesta. Sul volante a due raggi è montato un ampio anello di comando del claxon ed il



Ogni sorta di bagaglio può essere alloggiata nell'ampio baule costituente la pur filantissima coda oltre alla ruota di scorta ed agli attrezzi di bordo. In basso, sul pavimento lo sportellino che dà accesso al serbatoio del carburante.

Il vecchio schema del classico telaio è stato abbandonato dai progettisti della nuova Alfa Romeo « 1900 » che hanno fatto ricorso alla più moderna e più rispondente soluzione della cosiddetta cassa portante, sistema questo già avallato da illustri firme. Tutto il complesso è in lamiera sottile d'acciaio saldato elettricamente formando una scocca leggerissima ma monolitica e resistentissima a tutte le sollecitazioni normali su ogni piano di applicazione ed anche a quelle anormali.



comando centrale degli antiabbaglianti. Al di sotto c'è la leva del cambio. Aggiungiamo che la guida è a sinistra ma si può avere anche la guida a destra.

Di eccezionale ampiezza è la bagagliera posteriore capace di accogliere da sei a sette valigie normali. In essa è collocata anche la ruota di scorta accessibile senza smuovere i bagagli.

Eccoci ora al mirabile animatore di questa velocissima e confortevole creatura, il motore la cui cilindrata totale di 1884 cmc. arrotondata in 1900 le ha procurato il nome augurale: è la macchina del secolo, degna espressione dei cinquant'anni di progresso motoristico, festa degli occhi e della mente per chi oggi ha la fortuna di poter rammentare i lontanissimi giorni in cui, intabarrato come un eschimese, arditamente troneggiava al volante di una rombante Panhard, « spavento dei viandanti », a 30 Km. orari !

Questo motore non si può ammirare nella sua possente semplicità e compattezza senza liberarlo dalle lamiere che lo nascondono.

I quattro cilindri in linea hanno le camere di scoppio emi feriche con le candele al centro e le valvole in testa di grandi dimensioni inclinate e comandate direttamente dalle camme dei due alberi senza intermediari di bilancieri ed altri aggeggi di facile rottura. Con questo sistema di distribuzione si ha poi il vantaggio della libera e fluente circolazione dell'acqua di raffreddamento ottenendo il più alto rendimento termico e la maggiore economia di carburante.

L'unico carburatore orizzontale con dispositivo di avviamento, economizzatore e super alimentatore è adatto ai moderni supercarburanti, ma facilmente si può usare con quelli normali rinunciando a due o tre cavalli di potenza.

I pistonj sono in lega leggera con tre segmenti di tenuta di cui uno cromato, e due raschiaolio. Il basamento è di ghisa speciale ad alta resistenza. L'albero a gomiti su 5 supporti equilibrato staticamente e dinamicamente con contrappesi ha i modernissimi cuscinetti di banco e di biella in bronzo al piombo rivestiti di piombo indio, di facile sostituzione. Le tediose e difficili operazioni di aggiustaggio non occorrono più.

Grande cura nel filtraggio di tutta l'alimentazione: filtro a bagno d'olio per l'aria; filtro a flusso totale sul circuito di mandata dell'olio e filtro a galleggiante per la benzina.

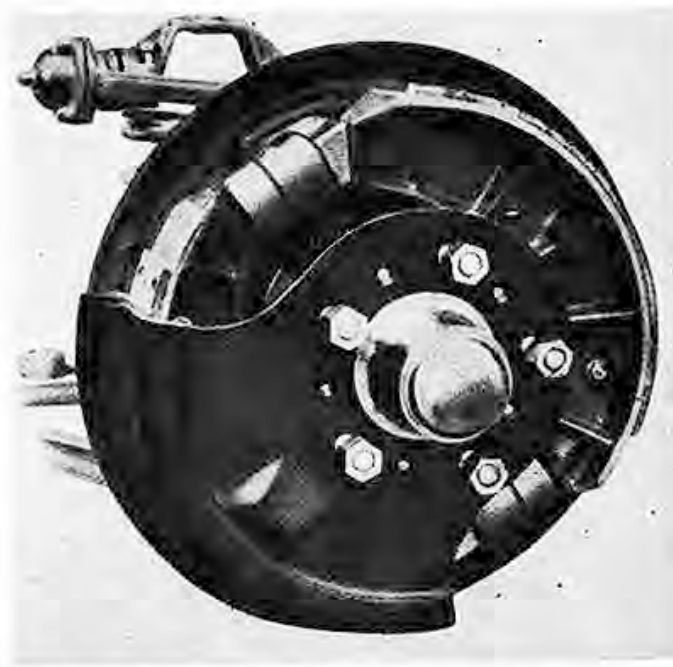
L'accensione a batteria è dotata di spinterogeno munito di dispositivo d'anticipo centrifugo per la massima poten-

za mentre ai regimi ridotti, è regolato da un dispositivo pneumatico collegato al collettore d'aspirazione permettente una notevole riduzione del consumo.

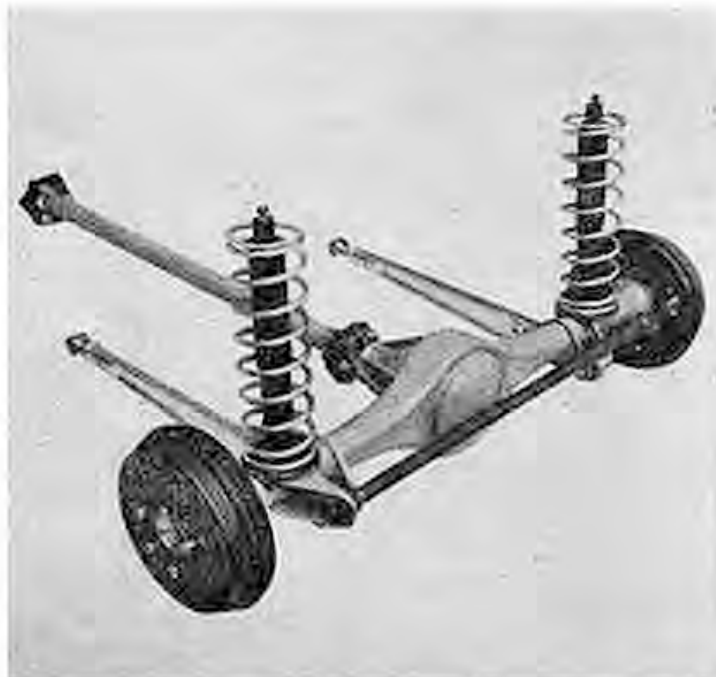
L'acqua di raffreddamento circola a pressione con radiatore specialmente studiato per le alte temperature richieste dall'elevato rendimento termico del motore.

La frizione è del tipo monodisco a secco di grande diametro per consentire un facile e dolce avviamento della vettura.

Il cambio a 4 velocità sincronizzato comanda, come



Nello studio dell'impianto di frenatura, idraulica naturalmente, è stata posta ogni cura desiderando offrire una decelerazione pronta, progressiva ed efficientissima in relazione alle superiori prestazioni di questa vettura. I ceppi sono comandati da doppi cilindretti sì che il materiale d'attrito viene totalmente ad appoggiare sul tamburo solidale alla ruota.



Per le sospensioni è stato adottato il principio dei molli elicoidali, particolarmente adatto alle vetture con carrozzeria portante. Nella parte anteriore il sistema è costituito da un trapezio deformabile incorporante anche gli ammortizzatori. Posteriormente il sistema è semplicissimo: due bracci di forza ancorano sul piano longitudinale il ponte della carrozzeria mentre un braccio snodato, parallelo al ponte, assicura il collegamento trasversale fra questo e la carrozzeria.

abbiamo già detto, del volante di guida, ha gli ingranaggi elicoidali assicuranti un funzionamento silenzioso. Di speciale rilievo l'albero primario posteriore che, ben protetto, si prolunga oltre la scatola in modo che tra il cambio ed il ponte posteriore l'albero di trasmissione può essere di un sol pezzo e di dimensioni ridotte. È munito alle due estremità di giunti elastici di gomma.

La sospensione anteriore è a ruote indipendenti a quadrilateri trasversali con molle elicoidali ed ammortizzatori telescopici. Si ha così un efficace molleggio ed una eccezionale facilità di guida.

La sospensione posteriore è ottenuta mediante molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici; telescopici di grande diametro coassiali con le molle stesse ottenedone un effetto smorzante efficacissimo. Tamponi di gomma appositamente studiati assicurano la progressività del molleggio richiesta dal peso tanto ridotto della vettura in confronto del carico utile. Il complesso di questa sospensione insieme al ponte posteriore rigido, ancorato alla struttura portante mediante due puntoni longitudinali di duralluminio con tamponi di gomma interposti e funzionanti da barra stabilizzatrice garantiscono una sicura tenuta di strada. Un terzo puntone tubolare, pure articolato con gomma stabilisce l'ancoraggio trasversale del complesso.

Anche la coppia conica del differenziale a tipo ipoidale garantisce la massima silenziosità.

La guida ha il comando a vite globodale e rullo funziona con la maggiore dolcezza ed i tre elementi componenti lo sterzo, perfettamente corretto ed indipendente dai movimenti della sospensione, permettono un raggio di volta molto ridotto, soli metri 5,25 per cui si può dire che questa maneggevolissima macchina può ritorcere il suo cammino sulla maggior parte delle strade esistenti.

Ultimo il sistema frenante di questa prodigiosa vettura che anche e specialmente in questo campo approfitta della tecnica delle macchine da corsa nella quale l'Alfa Romeo è maestra nel mondo. Il freno idraulico agisce sulle quattro ruote ed il freno a mano solo su quelle posteriori. I ceppi funzionano sui tamburi bimetallici, di ghisa ed alluminio, di grandi dimensioni. I ceppi anteriori sono a due sucle avvolgenti e sflettanti permettenti una frenata

energica e progressiva riducendo al minimo lo sforzo sul pedale.

...

Questa è la macchina che il Direttore Generale dell'Alfa Romeo Ing. Alessio ha voluto presentare alla stampa ed ai tecnici italiani il 2 ottobre prima di esporla all'imminente Salone di Parigi.

Della Casa Costruttrice, insieme al suo Presidente Ing. Gallo vi erano i tecnici Audisio, Barberis, Biondi Busso, Gareca, Guidotti, Satta e Tonegutti.

Tra le « Autorità » il Sindaco di Milano Avv. Greppi, il Presidente dell'ANFIAA dott. Biscaretti, il Presidente dell'A.C. di Milano Sig. Bertetti col col. Covacovich, Aldo Daccò ed il Conte Luriani e il Vice Presidente dell'A.C.I. Trevisan. Tra i corridori Bonetto, Cornaggia, Medici, Fangio, Farina, Sanesi e Taruffi; tra... i concorrenti, il Comm. Pozzi della Fiat, Gianni Lancia, il Comm. Zambini della Bianchi ed il signor Veronesi della O.M. e tra i carrozzieri l'Avv. Ponzoni e l'Ing. Anderloni della Touring, Pinin Farina, Borsani, Zagato... e chiediamo scusa per i nomi che ci sono sfuggiti.

ROBERTO DEGLI UBERTI.

Caratteristiche principali e prestazioni

Berlina 4 porte - 5/6 posti a struttura portante	
Numero cilindri	4 in linea
Alloggio a corsa	mm. 82,55 X 88
Cilindrata totale	cmc. 1884
Rapporto di compressione	7,5
Potenza mas. al regime mass. di 4800 g/l'	CV. 80
Potenza fiscale (formula italiana)	CV. 19,6
Carreggiata anteriore e posteriore	mm. 1310
Passo	mm. 2630
Lunghezza massima	mm. 4400
Larghezza massima	mm. 1600
Altezza massima	mm. 1490
Peso a vuoto (Norme CUNA n. 2)	Kg. 1050
Capacità serbatoio combustibile	litri 50
Cons. carb. per 100 km. (Norme CUNA)	litri 10,5
Velocità	Km/h. 156
Pneumatici	5,50 X 16
Impianto elettrico	V. 12
Guida a sinistra o, su richiesta, anche a destra	