



Clásicos: Alfa Romeo 1900 Super de 1955

La berlina de carreras

Tras la Segunda Guerra Mundial, Alfa Romeo optó por la popularización en sus nuevos modelos. A pesar de ello, el virus de la competición también seguía inoculado en algunas de sus creaciones, como los Alfa 1900, cuyo slogan de lanzamiento fue: *«La berlina familiar que vence en las carreras».*

Bajo un aspecto discreto, sin mayores estridencias que la rejilla y el escudo de la firma milanesa, el Alfa 1900 es muy similar en apariencia a cualquier otro automóvil de utilización familiar de los años cincuenta. Prácticamente como si se tratase de un honesto Seat 1400 o de los robustos Peugeot 403 o Mercedes 180, vehículos destinados a una

clase social bien situada que empleaba el automóvil para los desplazamientos profesionales y las excursiones con la familia.

Por supuesto que con este coche pueden efectuarse agradables paseos dominicales, pero llamarse Alfa Romeo obligaba mucho en una época cercana a las victorias de Nino Farina y Juan Manuel Fangio en los Campeonatos de Fórmula 1 de 1950 y 1951.

La ficha técnica ya avisa de que se trata de un automóvil de concepción moderna, con carrocería monocasco, suspensión delantera de muelles y frenos de tambor aleteados realizados en aluminio. Por otro lado, su motor utiliza técnicas infrecuentes en su época fuera de la competición, tales como culata de aleación con cámaras hemisféricas y el doble árbol de levas en cabeza.

A modo de comparación, los 150 km/h de velocidad punta que alcanzaba el primitivo Alfa 1900 de 1950 únicamente estaban al alcance de un reducido grupo de berlinas de la producción mundial: los exclusivos Rolls Royce y Jaguar, los vetustos Hotchkiss, Salmson y Talbot —a punto de desaparecer—, el novísimo Mercedes 300 «Adenauer» y los enormes *haigas* ameri-

Aun con sus abundantes cromados y sus cuatro puertas, el Alfa Romeo 1900 posee el carácter inherente a la marca. Sus prestaciones eran únicas en su categoría y su precio, asequible para su elevada potencia.



Gracias al mando del cambio en la columna de la dirección, en el butacón delantero se podían acomodar dos pasajeros junto al conductor.

Como siempre en los Alfa, la instrumentación es muy completa.

canos, todos ellos bastante más voluminosos, pesados y de precio muy superior.

La ventaja del Alfa Romeo 1900 estriba en que tenía a su servicio la dilatada experiencia en competición de la firma milanesa, que desde 1910 a 1939 había fabricado artesanalmente poco más de doce mil máquinas, en su mayoría selectos deportivos y coches de carreras. A esta tradición hay que

sumar la reconstrucción completa de la fábrica del Portello tras la guerra, cuyo rendimiento aumentó gracias al proceso de producción en cadena y el mantenimiento en plantilla de técnicos con excepcional capacidad.

La primitiva versión del Alfa 1900 se complementó desde 1952 con el 1900 TI, más potente y rápido (100 CV y 170 km/h). Con la apa-

rición del 1900 Super a comienzos de 1954, toda la gama pasa a disponer de casi dos litros de cilindrada y, en el caso de los TI Super, de 115 CV. A partir de ahí y hasta el cese de la producción en 1959 el modelo tuvo una progresiva americanización parecida a la de los Seat 1400: cada vez mayor cantidad de adornos cromados y la elegante opción de la pintura bicolor.

El ejemplar que aparece en las fotografías está fabricado a finales de 1955 y fue matriculado en el verano de 1956. Según comenta Juan, su actual propietario, «el coche lo compró mi padre aprovechando que su empresa exportaba aceitunas a América, y por eso tenía facilidades para conseguir un coche de importación». Rebuscando en la guantera, Juan sacó algunos docu-

Visto desde atrás,
el 1900 queda
discreto, como si se
tratase de una tranquila
berlina de los
años cincuenta.



Ficha técnica

Alfa Romeo 1900
Super de 1955

MOTOR

Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Un carburador Solex 40 PAI. Dos árboles de levas en cabeza mandados por cadena. 1975 cc (84,5 x 88 mm). Compresión: 7,5 a 1. Potencia máxima: 90 CV a 5.200 rpm.

TRANSMISIÓN

Caja de cambios manual de cuatro relaciones hacia adelante y una hacia atrás. Embrague monodisco en seco, con mando por cable. Propulsión trasera.

BASTIDOR

Chasis monocasco. Suspensión delantera independiente, de paralelogramo deformable, con muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y estabilizadora; trasera por eje rígido, con triángulos superiores, muelles helicoidales, tirantes de reacción y amortiguadores hidráulicos. Frenos Girling de tambor en las cuatro ruedas, con circuito hidráulico. Dirección de tornillo sinfín, con 3,5 vueltas de volante. Neumáticos radiales Michelin X con cámara, en medida 165 x 400.

COTAS

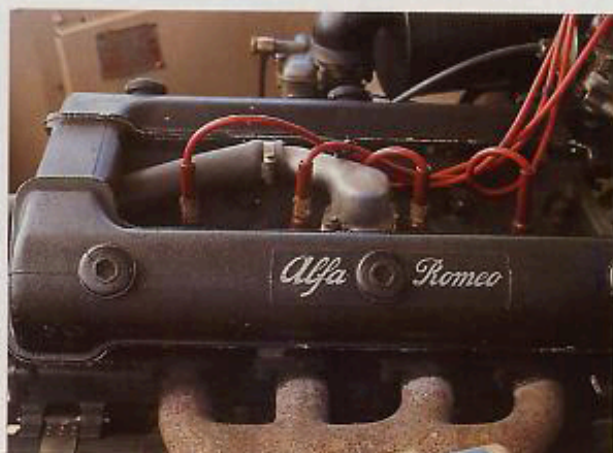
Largo/ancho/alto: 4.400/1.600/1.490 mm. Batalla: 2.630 mm. Vías del./tras.: 1.320/1.320 mm. Peso: 1.100 kg.

PRESTACIONES

Velocidad máxima: 160 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 20 seg. Consumo: 10,5 litros/100 km.

DATOS COMERCIALES

Presentación: Salón de Turín, mayo de 1950. Época de fabricación: 1950-1959. Ejemplares construidos: 17.243.



Sobre estas líneas, el vigoroso motor biárbol, pieza fundamental en el éxito deportivo de este veterano Alfa.



mentos que recogen los lentos y complicados trámites para conseguir el coche. Sigue contando que su padre hizo con esta máquina algo más de 150.000 km antes de sustituirla por un Citroën DS. Nuestro protagonista quedó olvidado durante muchos años, aunque bien guardado, en un rincón de la cochera hasta que su actual propietario decidió restaurarlo.

El resultado es bien visible: salvo el motor que, a falta de encontrar otro en perfecto estado, sigue llevando encima todo su kilometraje, el resto del coche ha recuperado su aspecto juvenil. En las ilustraciones queda patente la elegancia del modelo, pintado de nuevo en el color «griggio alba» de origen, y de gusto por los cromados que distinguía a

la moda automovilística del momento. Al pasar al interior y sentarse en el confortable asiento corrido, llama la atención el salpicadero a dos colores, la instrumentación deportiva y el enorme volante, que casi oculta por completo el mando del cambio acoplado a la columna de la dirección.

Con el motor arrancado y a temperatura de servicio, se puede comprobar la suavidad de la mecánica a regímenes inferiores a 3.000 rpm y su comportamiento «de coche moderno» en carretera, bien asentado sobre sus cuatro Michelin X, iguales que los que equipaba en origen.

Ignoramos si el padre de Juan sabía algo del éxito de los Alfa 1900 en el Giro della Sicilia, el Tour de France y la Carrera Panamericana,

prueba esta última donde en 1954 Consalvo Sanesi fue el vencedor en la categoría Turismo, pero seguro que supo apreciar desde el primer día el brío y la eficacia en carretera de este vehículo. Al fin y al cabo, se trataba de una de las primeras berlinas con carácter deportivo, un tipo de automóvil muy difundido con posterioridad y que en la actualidad tendrá un digno sucesor en el nuevo Alfa 156 que se acaba de presentar. Sin ir más lejos, a partir de este 1900 y con el interés de la propia marca en promocionar su primer deportivo «industrial», los más prestigiosos carroceros italianos no dudaron en tomar su base como punto de partida para crear coupés y cabriolets.

I. Sáenz de Cámara