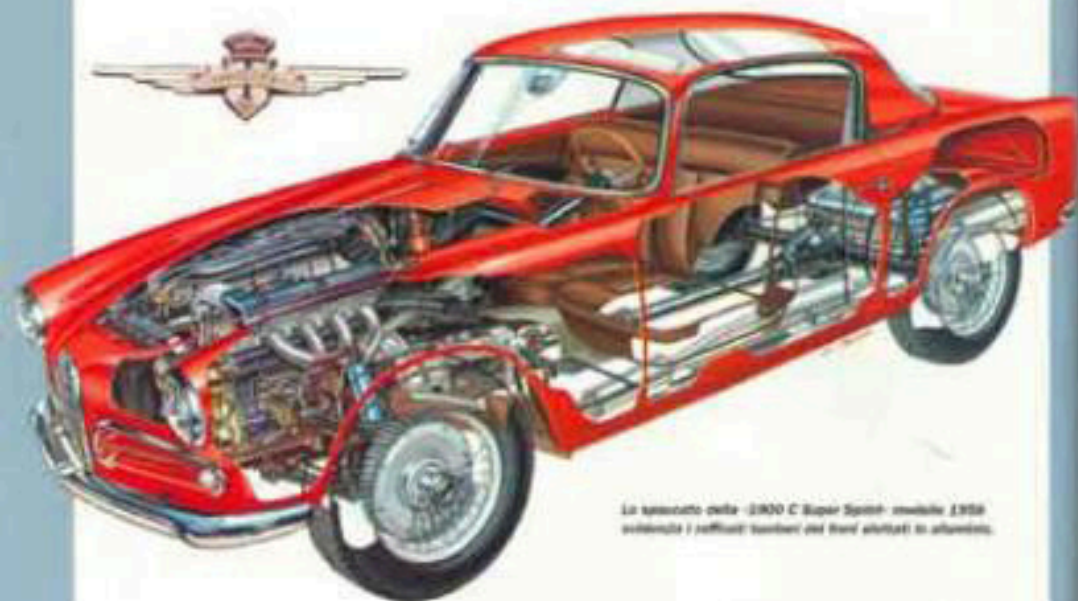


Leggenda continua



La ripresa dell'Alfa nel dopoguerra fu segnata dalla comparsa nel 1950 della prima berlina a scocca portante, che coincise con il primo modello realizzato in catena di montaggio. La consacrazione della «millenove» come simbolo di continuità e di rinnovata tradizione la si ebbe l'anno dopo quando la Touring allestì sul pianale «C» derivato dalla berlina una splendida coupé entrata poi in produzione di serie. Ecco la sua storia e la sua evoluzione



La scocca della 1900 C Super Sprint: motore 1900, vettura e raffinati tubolari del telaio pilotati in alluminio.

Alfa Romeo - 1900 Sprint - (1951)

Motore: 4 cilindri in linea, raffreddato ad acqua
Anciaggio e corsa: 82,50 mm x 68 mm
Cilindrata: 1884 cm³
Potenza: 100 CV a 5.500 giri/min
Distribuzione: due alberi a camme in testa (valvole)
Alimentazione: 2 carburatori doppio corpo Weber 40 DCA2
Accensione: bobina, spinterogena, candele
 diametro 14 mm
Filtri: monofase a secco
Cambio: a 4 velocità sincronizzate a slittamento
Trasmissione: posteriore ad albero
Telaio: sovraccaricato in acciaio
 a vite e nido
Sospensioni anteriori: indipendenti, bracci trasversali, molle
 elicoidali, ammortizzatori Masland, barre
 stabilizzatrici
Sospensioni posteriori: molle elicoidali, bracci superiori a
 pattini inferiori, ammortizzatori
 idroscopici
Ruote: 4 battenti sulle 4 ruote
Pressi: 2500 mm
Carreggiate: ant. e post. 1325 mm
Pressioni: 0,00 0,08 a 0,05/0,400
Cerchietto: in acciaio rivestito da pneumatici
 di alluminio
Peso a secco: 1000 kg
Velocità massima: 150 km/h
Prezzo di listino: 1.240.000 lire (Italia 1952)

-1900 Super Sprint- (1954)

Stessa caratteristiche della 1900 Sprint: motore
Anciaggio e corsa: 84,5 mm x 68 mm
Cilindrata: 1973 cm³
Alimentazione: due carburatori doppio corpo
 Solex 40 PI
Distribuzione: due alberi a camme
 nella pignone 1900
Potenza: 115 CV a 5.500 giri/minuto
Cambio: a 5 velocità e slittamento
Pneumatici: 105x400
Peso a secco: 1000 kg
Velocità massima: circa 170 km/h
Prezzo: 2.000.000 lire (Italia 1955)



Anno per anno gli esemplari prodotti

Anno	modello	N° Totale	Tot.
1951	1900 Sprint 17	66.200	66.200
1952	1900 Sprint 17	66.200	132.400
1953	1900 Sprint 17	66.200	198.600
1954	1900 Sprint 17	66.200	264.800
1955	1900 Sprint 17	66.200	331.000
1956	1900 Super Sprint	66.200	397.200
1957	1900 Super Sprint	66.200	463.400
1958	1900 Super Sprint	66.200	529.600



In alto, una versione intermedia della Sprint, senza i nuovi al pneumatici e la stessa vettura vista di fianco. In basso, l'abitacolo di un Super Sprint, primo serie, con cambio semplificato, pannello controllo nei sedili e in superficie vetrata ampliato. A sinistra, l'interno della Sprint.

stato dell'acordo preventivo è stata la vettura che per metri di immagini documentarie immediatamente e riferimenti di identificazione della 1900 e che persino dove rimase identica a quella della berlina. Il classico scudetto Alfa Romeo venne infatti protagonista nel frontale, ma il solito pneumatico si caratterizzò per l'assenza della lamina in un gioco di pure e di viti che si sostituisce alle forme piatte e pacate della berlina. La nuova, bene intesa della parte posteriore mosse dall'isolazione dei prolungamenti posteriori e sostenne nella loro linea di curva che emerge progressivamente dal volume della vettura acquistando sempre maggior vigore fino a dissolversi con gli spigoli il volume del bugiardinio nella vettura il pneumatico. Questa vettura è un compromesso della stabilizzazione che implica molto alta e non alta peso, ma è il tipo della vettura Touring in quegli anni. Per tutti anni quella linea l'evoluzione del pneumatico.

gli si ripete sulla parte anteriore della ruota anteriore di fuori. Gli altri elementi caratteristici della -1900 C Sprint sono il poliglisse (che riprende le indicazioni indicata della «Vita di Ferro» e l'incisione alla base della paratia che da un lato allinea verticalmente il volante sotto la linea di cintura, dall'altro crea la suggestione di fianchi stretti da leonessa. Per contrastare la monotonia si impiegano pannelli d'alluminio satinati da lato e argentati a un leggero retroscio di sostegno al volante. La ruota è eseguita dalla Touring con una zona integrabile che permette di differenziare gli assemplici a seconda dell'uso al quale sono destinati. Le variazioni alligierite per le competizioni fanno la ruota bassa e il superlargo del bracciolo di disseminazione ridotti. L'interiore laterale ha sempre con quelli posteriori dotati di braccioli per il ricambio dell'aria. Gli interni della paratia sono privi di pannelli, inserendo i pannelli e alcuni elementi della silhouette, in molti casi il pneumatico anteriore è di tipo Alfa.

Il motore della «Super Sprint» era dotato di due carburatori doppio corpo. La potenza massima era di 112 cavalli e la velocità di 200 km/h.



I colori della -1900 55-

Vermezzata
Bianco
Grigio
Cian
Ciano
Ciano
Ciano
Ciano
Ciano
Ciano
Ciano
Ciano
Ciano

Blondissimi
Grigio
Bianco
Grigio
Grigio
Grigio
Grigio
Grigio
Grigio
Grigio
Grigio
Grigio



Sprint, una proposta di Touring del 1950 per imporre la -60-. Qui sotto, la «Super Sprint» del 1958. Grazie al motore allungato la Sprint era più atletica.

si esemplari alleggeriti si segnalano per la linea «coda bassa» che compensa questi pesanti tubolari di allargamento in due parti con quelli posteriori tagliati in due da due l'idea di scendere. Dal punto di vista meccanico la «1900 C Sprint» mostra una versione potenziata del motore della berlina che, grazie a un nuovo carburatore (Weber 40 DCA) e all'allungamento del rapporto di compressione, passa dagli originali 80 CV a 110 CV. Dominata a ruota guida strettamente, e venendo da un orientamento come l'Alfa Romeo che ha un'esperienza senza pari in fatto di auto veloci, la «1900 C Sprint» ha il pieno servizio alla stessa velocità di due metri e mezzo e una tenuta di strada all'altezza delle superlatte prestazioni. Lo stesso prezzo è poco demotivante associato un motore costruito alle alte velocità. Questo completa la sicurezza e al piacere della guida anche se paga lo scotto di un certo stile da esercitare nel volante in posizio-

ne. I bracci anteriori sono inalterabili come tutti i pezzi di vista di accensione potenza in rapporto ai tempi, hanno il loro segreto nel raffinato l'ombrello in alluminio con altrettanta salute. Le caratteristiche della vettura possono mettere i paroli meno esperti a risultato, ma l'Alfa Romeo pensa anche a questo ponendo al centro del quadro-pista strumenti una grossa spia della coppia forza di essere che avverte quando si entra in zona di «fuori giro». Nel 1958 appare la seconda serie della «1900 C Sprint» che si può riconoscere dai pannelli più ampi e dritti di ruote. Gli interni puntati poco dopo esportazione anche la «1900 C Super Sprint» che presenta nuovi pneumatici di una larghezza con un allungamento sotto ai pneumatici pneumatici poliglisse con superfici vetrate più strette, nuove sospensioni e profili ruotanti attorno alla scuderia alla base della paratia. La novità più importante della «Super Sprint» è però sotto al cofano: il motore, con cilindrata aumentata a 1975 cm³ e due

carburatori doppio corpo. Questa unità deriva da quella elaborata per la «1900 T», porta il battente dell'Alfa Romeo per la corsa della valvola a Teflon. La potenza massima cresce da 105 a 112 CV. In questa vettura è realizzato probabilmente per la prima volta in un modello di serie l'alimentazione singola, cioè con un corpo carburatore per ogni cilindro. In questo modo si può ottenere un risparmio di distribuzione con fasi molto diversificate senza che le irregolarità di funzionamento del motore. I carburatori di serie sono del tipo «coda in serie» e «collettore» sono spaziosamente allungati con l'attenuazione del rumore al momento di accensione vengono attorno a una base metallica. Le raffinate soluzioni tecniche non solo portano un considerevole guadagno di potenza, ma conferiscono al motore la classica «staccata» Alfa Romeo, una potenza inebriante fatta di suono d'aspirazione e di marcia perfettamente accortissimi. Al-



La modella nella nuova -60- semplifica le costruzioni e costruisce il peso. Qui sotto, la «Super Sprint» del 1958, creata allo studio di prototipo.



Quanto costa oggi

La 1500 C Sprint è una sportiva di gran classe, il suo maggior pregio è l'equilibrio: i freni, il cambio, il motore e la sospensione si sono tutti armonizzati alle grandi prestazioni. Da sempre si trova un po' di più della Lancia Aurelia B 20: che era uguale mente silenziosa, ma non altrettanto equilibrata. In fondo, per esempio, quasi ottanta anni sono passati. Da quando è entrata nel mondo dei collezionisti la 1500 C Sprint: ha sempre mantenuto una valutazione maggiore rispetto alla rivale Aurelia B 20. Oggi, mentre la Lancia si può acquistare con 70-75 milioni, per la sportiva dell'Alfa Romeo ne sono necessari 90-110, ovviamente per esemplari in perfette condizioni.

Avendo l'opportunità invece di acquistare macchine in stato mediocre o mancanti di alcune parti, bisogna mettere in bilancio la difficile reperibilità di molti particolari, soprattutto il motore. In alcuni casi l'unica via d'uscita consiste nel farsi realizzare ex-novo da artigiani specializzati con costi che a se sta immaginare. Una volta a posto però la 1500 C Sprint, e più ancora la 1500 C Super Sprint, offrono una straordinaria piacere di guida. Sulla molti aspetti sono ancora attuali nei detti e nella pratica. Per questo sono adatte sia alle competizioni per auto storiche, sia ai valori di maggior prestigio. Sia Mille Miglia delle corse come erano al via ben cinque fra il '5 e '55, di cui tre con esemplari italiani (Vergo Tagliari, Zareggi Zareggi, Livorini-Migliorini). Nel 1951 il maggior successo lo fece inventare la vettura di Vincenzo Vivarelli e di Stanguelini-Dianguelini: nella gara di velocità su pista sono protagonisti la stupenda '55 di Pio Silvio Turcati (nella foto), e la '5 di Francesco Stanguelini.

Nella categoria le preziose due 1500 S-55 è ancora migliore, ma solo nelle manifestazioni più importanti. Una degli esemplari più ricchi è Anselmi-Avanti che spesso ricopre le posizioni alte della classifica: Grassini-Grosselli con la loro '55. Ma sono sempre protagonisti alla Coppa della Dolomiti. Sono altrettanto note e apprezzate le vetture di Vincenzo Vaccaro, Franz-Facci e Stefano-Pirelli.



Nel disegno in alto, un Sprint dotato da Federico Peruzzi; sotto dalla Touring per il '50-51. Qui sotto, il modello di una 1500 C Super Sprint: ultimo esemplare in una rivista.



La storia sportiva delle 1500 Sprint e Super Sprint

Essa lo è sempre: la categoria che negli anni Cinquanta deve alla Casa il maggior A come automobilista. La stessa di altrettanta fine a due del secolo fu ovviamente rappresentata dalla Alfa Romeo 1500 e Lancia Aurelia. La battaglia sportiva non molto dopo fu sul piano tecnico dove si erano costituiti i termini di partenza, sia sul piano dell'ingegneria che sul dei Campi Italiani battagliando rinfocionevoli e secondo il modello automobilistico di livello del momento. La coppia 1500 C Sprint e 1500 C Super Sprint, sviluppata nella categoria Gran Turismo, non è dai '50, rimaneva fuori dalle polemiche, ma anche fuori dalle maggiori parti della gara sportiva della quale si esprimeva la scuola a quattro porte. Questa non vuol dire che la coppia non abbia gareggiato con onore, tutt'altro, ma la loro presenza in gara fu più simbolica e soprattutto molto contrastata dalle Fiat 15 V Zagato che, avute le direttive mentre della Casa, furono una linea di 1500 Litoremi dal 1952 al 1955. Non erano solo però fighelle italiane Alfa come quella di Big Tommaso-Giovanni Sassi al Gran Prix d'Italia, una macchina di dieci giorni con partenza a Torino e Monza. Con la stessa fine il motore il pilota avrebbe avuto Simeone stesso in gara e vincente il Gran Premio di Sesto: davanti alle 15 V, ormai il primo passo importante di una fighella comune. La 1500 C S e C SE sono apparse alla Fiat 15 V: tutti lunghi anni stralciati dove la fighella italiana accentrava una certa fragilità. Invece: dove la Coppa del Lago, Roberto-Giovanni la Coppa della Toscana, Giulio-Casimiro e il Gran Prix d'Italia, Casimiro Sassi e il Gran Prix di Torino, Simeone e Simeone. Ma la storia è fatta di eventi non cronologici, ma di sviluppo: il primo punto di arrivo della stagione 1951: Simeone e Simeone nella Coppa della Toscana. Altri piloti che si distinsero alla guida delle Sprint e Super Sprint: furono Joe Sisti, Luigi Belloni, Alfano Belloni, Simeone, Pina Carini, Pio Francesco Carli di Bergamo, Franco Belloni, Guido Perelli, Pagano e la signora Anna Maria Peroni.



Il telaio della 1500 C, con la 1500 Super Sprint in alto, con 55: esemplare di Novelli con hard top montato.

nuova e più potente motore venne adottato un cambio a cinque velocità con comando a vite che meglio si adatta alle caratteristiche sportive del motore. Dalla primavera del 1955 sono ancora per la distribuzione due motori alternativi in luogo di uno. In quell'occasione viene cambiato il senso di rotazione degli alberi a motore e l'ordine di accensione tra i cilindri che da 1-3-4-2 diventa 1-2-4-3. Nel 1956 sono, in prospettiva di una aggiornamento tecnico e della riduzione dei costi, la carrozzeria Touring propone un prototipo caratterizzato in generale da superfici più lisce, un complicato della linea, sistema posteriore ispirato alle scuderie, la scocca anteriore montata sul parabrezza e soprattutto dall'ottimismo nuovo scarse le corrispondenze dei parafanghi posteriori e superiori con una "cassa" cromata. Nel frattempo si è la soluzione proposta accolta dagli organismi di controllo e dei comandi posti nel motore della giacca. Il prototipo è presentato dallo stesso ricercatore anche in versione cofanetto, ma si potrebbe dire l'entusiasmo è venuto dai due ultimi l'aggiornamento della Casa per la produzione in serie. Ciò apre le porte alla rinnovata versione del 1500 che è, però il, un vero capolavoro. La linea il prototipo che accompagna il suo sviluppo (con corso della scocca) di stabilire un "chassis feeling" con la nuova "Giuliana Sprint". La scocca della sollecitazione viene pensata dalla modellazione del parafanghi della serie prodotta attraverso la "griglia" del motore e porta in primo piano la nuova immagine della sportiva Alfa Romeo come viene appunto richiesto dalla Casa. La vettura oggi è però provata perfetta e come le migliori creazioni di Touring merito un lavoro all'incanto molto serio e un eccezionale equilibrio del motore. La semplificazione dei pontoni di allungare provata da una parte le sospensioni inferiori dei assi e dall'altra una linea gradevolissima levigata. Anche del modello '55 come all'incanto una vettura con caratteristiche cubiche. E una prova all'incanto ma, a causa della crisi che rimane in quegli anni il mercato delle auto uscite, non tutte mai nel listino ufficiale dell'Alfa Romeo.