



VA COME UN OROLOGIO

Svizzero, s'intende. Proprietaria della macchina è Barbara Monti, Ceo di Eberhard & Co, che a forza di frequentare eventi di auto d'epoca come sponsor, si è lasciata prendere dalla passione e ha acquistato come prima "storica" quella che per molti è un ambito punto d'arrivo. Ha scelto bene

di Alessandro Barteletti, foto di Alfredo Albertini

La chiamano "Giuliettona"

Nella foto. Alcuni degli stilemi classici della "1900" vengono rivisti sulla "1900 SS" Touring nata nel 1956, ultima evoluzione del modello, che adotta soluzioni stilistiche simili a quelle della "Giulietta Sprint" di Bertone (1954). La "1900 SS", in tutte le sue varianti (1954-58), è stata prodotta in 599 esemplari. Sopra, Barbara Monti ha acquistato l'esemplare del nostro servizio circa un anno fa.





SI DISTINGUE DALLA "GIULIETTA SPRINT" PER LA CODA E LE RUOTE A RAGGI

Essenziale ma con tutti i dettagli al posto giusto. Elegante come un vestito per le occasioni speciali. A "indossare" questa Alfa Romeo "1900 SS" Touring del 1957 è Barbara Monti, donna che, guarda caso, con stile e oggetti raffinati ha a che fare tutti i giorni. Barbara, infatti, è Ceo di Eberhard & Co, la nota maison svizzera di orologi. Capita spesso che la passione si trasformi in professione (ma a quel punto finisce il piacere...). Nel suo caso è successo il contrario: a forza di frequentare il mondo delle auto storiche (Eberhard supporta fra l'altro il "Nuvolari"), Barbara ne è stata contagiata.

Dopo un'esperienza di guida di qualche anno fa con la "2000 Sportiva" del Museo Storico Alfa Romeo, Barbara Monti si era ripromessa che, un giorno, una "storica" l'avrebbe avuta anche lei. L'occasione arriva a fine 2012, quando le viene proposta questa "1900 SS". E lei, come davanti all'abito più

bello in vetrina, non sa resistere. La vettura è nata il 14 giugno del 1957 ed è stata venduta la prima volta a Liegi, in Belgio. Barbara l'ha acquistata da un collezionista, ha sostituito le targhe inglesi con quelle svizzere, ha fatto qualche ritocco di carrozzeria, una messa a punto, e l'ha affidata a noi di Ruoteclassiche per il collaudo finale, che si è tenuto all'ultimo Gran Premio Nuvolari (vedi Ruoteclassiche di novembre 2013): 1041 chilometri lungo Statali e strade di montagna, alternate a piazze gremite di gente in festa.

"Guarda, una 'Giulietta', abbiamo sentito gridare da bordo strada più di una volta. Errore comprensibile, perché la "1900 SS" Touring versione 1956, ultima evoluzione della "1900", abbandona alcuni degli stilemi che fino a quel momento avevano caratterizzato il modello e assume le fattezze della più moderna "Giulietta Sprint" del 1954

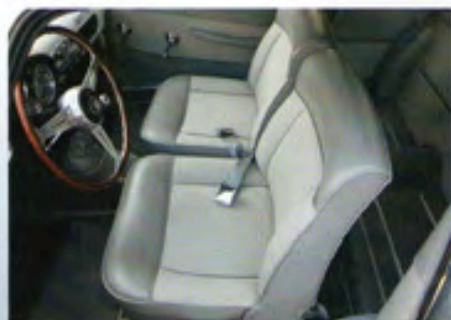
Carrozzeria autoportante

In alto. La targhetta Touring nel vano motore e il classico fregio "Superleggera" ai lati del cofano.

Sotto. La plancia, in linea con la consuetudine dell'Alfa Romeo, offre una strumentazione completa.

Da sinistra: contagiri, termometro acqua e indicatore benzina, manometro e termometro olio, tachimetro. Il cambio a cloche è a cinque marce. Nella foto, il volante Nardi copre la maniglia del freno a mano a tirante.





In pelle e tessuto

Sopra, da sinistra. I sedili anteriori, che garantiscono un ottimo confort anche dopo ore di viaggio; la panca posteriore rivestita di moquette rasata; la radio Blaupunkt dell'epoca e il posacenere "incarniciato" dalle manopole per l'azionamento dei fari e del ventilatore interno.

Un tetto che sembra un hardtop

Sotto. Anche la vista posteriore evidenzia la chiara ispirazione alle linee della "Giulietta Sprint". La caratteristica madonatura cromata che corre alla base del padiglione dona a quest'ultimo l'aspetto di un hardtop applicato su una carrozzeria cabriolet.



LO ABBIAMO TOCCATO CON MANO: LE ALFA ERANO DAVVERO DIECI ANNI AVANTI A TUTTE LE ALTRE



Una storia tutta milanese

Sopra. La linea filante della "1900 SS" Touring versione '56 nasce sotto la gestione di Carlo Felice Bianchi Anderloni (1916-2003), figlio di Felice (1882-1949) che nel 1926 fondò a Milano, con Gaetano Porzani, la carrozzeria Touring. L'ultima vettura che l'atelier milanese realizzò per l'Alfa Romeo fu la "GTC", cabriolet su base "Giulia Sprint GT". Chiusa nel 1966, dal 2006 la Touring è di nuovo operativa con sede a Rho (Milano).

firmata Bertone. Ciò si nota soprattutto nel disegno della mascherina e nella vista posteriore. Non è un caso che tra gli appassionati questa versione venga affettuosamente chiamata la "Giuliettona". Anche Carlo Felice Bianchi Anderloni (1916-2003), direttore e responsabile dello stile e della progettazione della Touring, la definì "la meno Touring" tra le Alfa disegnate fino a quel momento dall'atelier milanese. Ma è proprio questo mix di esperienze, culminate in una linea matura, moderna ed essenziale, che dona a un pianale vecchio ormai di sei anni (la prima "1900" è del 1950) l'aria di famiglia che avrebbe contraddistinto le nuove vetture del Biscione fino all'arrivo della "Giulia".

Apriamo la porta, ampia e senza montanti, e scopriamo un abitacolo perfetto per due. I sedili sono confortevoli (anche dopo dodici ore al volante, lo abbiamo sperimentato) sebbene la struttura non sia particolarmente contenitiva. Nonostante la sua verve sportiva, infatti, la "1900 SS" è un'auto godibile e adatta anche a un uso turistico. Giriamo la chiave per stabilire il contatto e la premiamo per l'avviamento. Il motore riempie l'abitacolo con l'inconfondibile timbro Alfa. Per allentare il freno

a mano si agisce su una maniglia a destra del volante secondo uno schema che l'Alfa ha adottato fino alla "Giulia TI". Su questa versione il cambio è a cinque marce con leva a cloche. Anche a freddo gli innesti sono precisi, secchi, più che sulla "Giulia", vettura che molti conoscono e per questo può essere presa a riferimento.

Il motore della "1900 SS" ("Super Sprint"), con due carburatori doppio corpo e 1975 cm³, nella coppia e nella progressione con cui sale di giri ha l'impronta del successivo e più raffinato bialbero della "Giulia". Le sensazioni di guida, in gara e su strada, sono differenti. Al "Nuvolari", dove abbiamo viaggiato in un traffico "vecchio" (c'erano macchine di cinquanta, sessanta o anche ottant'anni fa), la sensazione è stata di guidare un'auto ben più moderna delle sue concorrenti. I freni a tamburo senza servofreno richiedono attenzione perché sono poco progressivi, ma una volta trovata la sensibilità giusta sul pedale sono all'altezza dei migliori impianti disponibili all'epoca. Nel traffico moderno, la superiorità della "1900 SS" non basta ovviamente a compensare il gap tecnologico con le vetture moderne, ma non si ha la sensazione di inadegua-

AL "NUVOLARI" HA FATTO GLI OTTO CON UN LITRO

Con la "1900" del servizio abbiamo seguito l'intero "Nuvolari" edizione 2013 (nelle foto: poco dopo la partenza e sul circuito di Imola), per un totale di 1041 km in tre giorni e un consumo medio di 8 km/litro: davvero poco considerati i ritmi di guida. Ci siamo riforniti con benzina a 95 ottani aggiungendo l'additivo sostitutivo del piombo per "lubrificare" le valvole.



CARATTERISTICHE

Motore Ant. longitudinale - 4 cilindri in linea
 Alésaggio 84,5 - Corsa 88 mm
 Cilindrata 1975 cm³
 Rapporto di compressione 8:1
 Potenza 115 CV SAE a 5500 giri/min
 Valvole a V in testa
 Distribuzione a catena, doppio albero a camme
 Due carburatori doppio corpo Solex "40 Pfl"
 Accensione a spinterogeno
 Lubrificazione forzata, 6,75 litri
 Raffreddamento ad acqua con ventola meccanica, 11 litri
 Impianto elettrico 12 V.

Trasmissione Trazione posteriore
 Cambio a 5 marce
 Leva di comando centrale
 Frizione monodisco a secco
 Rapporto al ponte 10/41
 Pneumatici 165x400
 Cerchi a raggi.

Corpo vettura Coupé 2 porte, 2+2 posti
 Carrozzeria a socca portante
 Sospensioni ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice
 Sospensioni post. a ponte rigido, triangolo superiore e puntoni inferiori, molle elicoidali
 Ammortizzatori idraulici telescopici
 Freni a tamburo ant. e post., comando idraulico
 Serbatoio carburante 53 litri.

Dimensioni e peso Passo 2500 mm
 Carreggiate ant./post. 1320/1325 mm
 Lunghezza 4475 mm
 Larghezza 1630 mm
 Altezza 1325 mm
 Peso in ordine di marcia 1000 kg.

Prestazioni Velocità 190 km/h

Un duemila "Super Sprint"

A destra. Su questa versione il quattro cilindri bialbero della "1900" arriva a 1975 cm³. Grazie ai due carburatori doppio corpo è in grado di erogare 115 CV SAE.

Sotto. Dettaglio del numero di telaio, punzonato all'interno del vano motore. Questo esemplare è stato prodotto nel giugno del 1957.



tezza che, nel caso di altre vetture anni Cinquanta, è notevole. Per esempio nell'imprecisione dello sterzo e, più in generale, nella risposta ai comandi.

In autostrada ci aspettavamo invece di doverci fare da parte per cedere il passo alle comode e vellutate berline tedesche turbodiesel per una semplice questione di cavalli... Invece no: anche qui la "1900 SS" tiene testa, forte di una linea aerodinamica e di un peso inferiore del 40% a quello, per esempio, di un'Audi "A5 Coupé". Del resto la "SS", pur disponendo di 115 CV "soltanto", tocca i 190...

La benzina nel bagagliaio

Sopra. Nella dotazione degli attrezzi è incluso lo speciale martello per allentare i gallettoni delle ruote a raggi. Notare il bocchettone del carburante interno al vano bagagli. Sotto. La vettura acquista velocità con una progressione sorprendente. La "1900 SS" vale oggi 60.000 euro.

