

UNO STILE MILANESE

Alfa Romeo negli anni Cinquanta. È l'epoca delle 1900 Sprint, «auto di famiglia che vincono le corse», come diceva la pubblicità. Sono belle, pratiche, di linea sobria, secondo lo spirito alfista di quell'epoca. E dopo aver partecipato alla Mille Miglia bastava togliere i numeri per usarle in città. La soluzione Touring. I ricordi del pilota Bonini.

*di Manuel Espinosa
Foto di Roberto Scherer*



La 1900 Super Sprint (nella foto) nel 1957. A sinistra, e la 1900 Super (chiamata CL, cioè Carlo Lino) del 1952.



Ultime d'epoca è degna di legarsi di tale titolo se i suoi costruttori tecnici ed estetici hanno saputo efficacemente un'epoca lanciando un'impronta nell'evoluzione dell'automobile. I due esemplari illustrati qui accanto, l'Alfa Romeo 1900 Super e Super Sprint, appartengono a quella felice serie. L'automobile deriva dai due modelli ben definiti sia nella meccanica sia nella estetica. Entrambe le componenti rappresentano nella due versioni un capitolo tra i più significativi nella storia dell'automobile italiana del secondo dopoguerra.

L'Alfa Romeo 1900, presentata al Salone di Torino del 1950, è stata la prima Alfa prodotta in serie a serietà con aerodinamica integrata con telaio. Il motore 4 cilindri di 1894 cc, 90 CV a 5200 giri introduce nella classica schema Alfa del doppio albero di distribuzione in serie con il comando delle valvole dirette, con pignone e scudelloni regolabili. Cambio al volante a 4 marce, velocità massima 150 km orari. Con la commercializzazione a 11 milioni approssimativi, oggetto di lunghe prove al tarso, la «1900» anticipa un settore automobilistico oggi sempre d'attualità.

L'Alfa 1900 successa da quell'Alfa scende di progettazione diretta dall'ingegner Ottavio Santa Paloca che morì nel Portofino all'età di 36 anni realizzando la monoposto «190» con cui la Casa milanese si aggiudicò i titoli mondiali del 1950 e '51. Egli firmò per i successivi modelli di lungo successo commerciale, dalla Giulietta alla Giulia alle serie dei coupé «GT», aperta con la «Giulia 1300». Sua tra l'altra anche la «33» fino a stagione agonistica con telaio tubolare di lega leggera d'alluminio. Sotto migliori avrebbe marciato la «Monza» con motore 8 cilindri a V, 2 litri, una splendida vettura gran turismo disegnata da Battista e ricca di attrici-

In questa pagina, in alto, il primo Alfa Romeo 1900 che guidò le Alfa in gara negli anni Cinquanta, prova la 1900 Super Sprint.

Nella pagina a fianco, particolare della stessa vettura che monta versione Nordi. Il motore è un 1875 cc, capace di 115 cavalli. Il primo proprietario è stato il padre della cantante Mina.





zioni tecnologiche. Ma è questo che viene dai migliori prototipi della creatività italiana nel senso dell'assemblabile raffinata, siamo stati premiosamente a causa di fortunate vicende commerciali, di infortunati incomprensioni, e peggio ancora di rivoli aziendali.

L'Alfa 1900 rivoltò subito la sua versatilità, anziché essere nell'uso quotidiano, imbarcabile nell'impiego sportivo, specialmente nelle gare stradali di fondo, a cominciare dalla Mille Miglia. Uno slogan culturale e sportivo, come una allora, la definiva sia vettura di famiglia che vettura da corsa. A confermare il carattere del modello seguirono nel 1951 le versioni «T» (Turismo Internazionale) con potenza elevata a 100 CV e velocità massima di 170 km orari.

Partendo da una così eccellente base tecnica l'Alfa Romeo poteva tentare di varare altri un altro più

avanzati in grado di accettare elaborazioni coupé o cabriolet. La commissione quadrilaterale per l'autostrada in serie del coupé venne affidata alla Carrozzeria Touring di Milano che vantava già una tradizione ventennale di rapporti con l'Alfa Romeo, culminata nel 1949 con un capolavoro d'eleganza: il coupé «Villa d'Este» sul telaio GC 2500 SS. Anche per i coupé «1900 Sprint», di cui le nostre foto illustrative, si può dire che si trattava di un'idea che compieva molto bene, consentendo la costruzione senza sagitta secondo l'originale sistema «Superleggera», introdotto dalla Touring nel 1937, che consisteva in una lavorazione d'alluminio aggirata su un telaio di rete e protetto d'acciaio saldato al telaio.

Tra i successi sportivi più importanti per la Touring ricordiamo la vittoria conquistata

nella Mille Miglia del 1940 dai tecnici Ines di Bassano-Bonnet, vettura firmata dalla Carrozzeria milanese dello stesso che componevano la squadra ufficiale della Casa Nazionale.

Rispetto alla berlina il coupé Alfa 1900 Sprint aveva il passo accorciato di 13 cm (270 contro 283), il peso (1000 kg) ridotto di 300 kg, ruote a raggi con cerchi di diametramento. Il prezzo, 3,2 milioni, era superiore di circa un milione rispetto alla versione standard. Il modello si affermò ottimalmente per le geniali soluzioni costruttive, per la linea stilisticamente arida, di esemplare compattezza salda, anzi potremmo dire «milanesa»

perché costruita con lo stile Alfa Romeo, sportivo ed essenziale, senza cadere nell'orfano. L'andata Touring è stata per un momento un'accademia del buon gusto e della raffinatezza tecnica: ad oggi le sue vetture appartengono a buon diritto al collezionismo elitario.

I due esemplari qui riprodotti hanno a loro volta una storia. Il primo è una versione speciale chiamata in Alfa «CC», così «Corta Corsa» perché destinata alle corse. Delle 8 unità prodotte ne sopravvissero soltanto 2.

Una, quella raffigurata (anno 1952), ha gareggiato nella più ardua corsa stradale dell'epoca. Bruno Bonot, una volta tecnico e collaudatore Alfa, vinse la Mille Miglia del 1952 disputata con Mario Tadini al volante di questa macchina: «Una vettura meravigliosa — due — motore da 120 cavalli, caratterizzata quasi tutta d'alluminio, per guadagnare peso il bagagliaio era "fuso", senza cerniere, il cruscotto con i suoi strumenti essenziali, i finestrini con traspiranti "perpetui". Quell'anno alla Mille Miglia erano partiti 629 equipaggi. Un record. Vinse Bonot con la Ferrari 250. Noi arrivammo diciannovesimi assoluti. Con la stessa macchina c'era anche Massimo Fagnoli in coppia con Sala,

duecento». L'altro esemplare qui fotografato è una «1900 Super Sprint» apparsa nel 1951: 1973 cc, 115 CV, velocità massima 180 km orari. Primo proprietario della vettura Gerra serie, anno 1957) è stato il signor Mino Marzini, industriale chimico, padre della casa Mino: infatti la splendida Super Sprint era porta ancora la targa originale di Cremona.

Il telaio della Alfa 1900 prodotta in

in queste due pagine, le 1900 «CC», carrozzata dalla Touring. Da notare la strumentazione essenziale e i sedili anatomici, così come venivano allestiti nel 1952. L'auto, prodotta in soli 8 esemplari, fu portata in gara anche da Fagnoli. Leggerezza, leggerezza di 120 cavalli.



nove anni, dal 1950 al 1959, e di 21.304 unità, comprese le 949 Sprint e le 154 Super Sprint. Ma dietro questi dati la motricità evoca un costume dell'automobilismo, tecnico e sportivo, tecnologico e perfino.

Il «sentimento del tempo» stama ogni definizione. Ma certamente gli anni Cinquanta furono per l'automobile italiana un'età rinascimentale.

La personalità dei progettisti non succedeva al computer perché non conosceva ancora le ferree leggi dell'economia di scala. La Fiat creava la «1400», la Lancia presentava l'Aurilia, l'Alfa Romeo la «1900». Ciascun modello esprimeva un carattere proprio, ben distinto anche nella destinazione dell'utente. Le corse nella quali il ministero le vetture da turismo e gran turismo erano palesemente aperte ai dilettanti puri che partecipavano le gare macchine amiche di origine controllata e non macchine camuffate che non hanno alcun riferimento con la produzione di serie. Ciascuno era sponsor di se stesso, le macchine correvano in forma immacolata, senza grafici pubblicitari.

Appuntamento di primavera per questo automobilismo signorilmente nell'era la Mille Miglia. Anche noi ne portiamo il ricordo nel cuore, legato proprio all'Alfa 1900 T1 con cui deputammo l'edilizia del 1955 accanto al compagno amico Giancarlo Sala che militava nella Scuola Sani'Antonio di Milano diretta da Ettore Dragoni. A Milano erano gli anni del Leto di Priolo, degli Zagato e di altre famiglie di sportivi, ma qui stiamo soltanto i nomi emblematici. Si partiva per la Mille Miglia con l'aggiunta di un terzo lato e con un serbatoio supplementare nel bauletto, a riserva. Tera la corsa, acqua o sale, con un solo treno di gestione.

Eppure in quel lontano primo maggio il nostro «Alfome» grigio ginevrino Pirilli e spoglie di adesivi ci portò al traguardo a oltre 120 km di media. Secondi di classe, dietro a un compagno pure allista. Giuseppe Milano-Centili Gucci, che ci aveva preceduto di 22 minuti secondi. Una volta indimenticabile di 17 ore e 14 minuti senza il minimo incremento lungo le strade: un'Italia cinovera e rinata, abbandonatamente agghindata di vesali scartati che all'epoca erano in voga. Un'indomani quella stessa Alfa, sobrii numeri di gara, serviva per andare in ufficio. ■

A confronto le linee delle due 1900 Alfa. L'una è una elegante interpretazione interpretata dalla Touring

