

# VOGLIO UNA VITA ESAGERATA

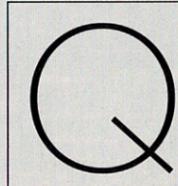
Dopo un periodo di oblio, la 1900 di questo servizio nell'arco di tre anni è stata aggiudicata all'asta più pazzosa del decennio a una cifra sostanziosa, è stata restaurata e ha preso parte alla Mille Miglia, che l'aveva vista impegnata già nel '53. Prima di passare ancora di mano

Testo di Marco Visani - foto di Dirk de Jager



## Corta, bella e cara

Il passo accorciato di 13 cm rispetto alla berlina rende la 1900 C Sprint nervosa e agile nei percorsi guidati. Le ruote a raggi tangenti Rudge-Whitworth conferiscono quel certo non so che a una linea già molto affascinante di suo. Al debutto, nel 1951, costava 3.240.000 lire, il 40% più della berlina e quanto cinque Fiat 500 C!



Quando si dice avere la stoffa della star. L'Alfa Romeo 1900 C Sprint che vedete in queste pagine ha avuto una vita estremamente eccitante. Innanzitutto, ha partecipato alla Mille Miglia nel 1953, appena immatricolata (vedi riquadro a pag. 46) e poi, dopo anni di oblio abbandonata in uno dei capannoni della famosa collezione Compiano, è stata una delle protagoniste dell'asta più seguita e discussa degli ultimi anni. A Duemila Ruote (in occasione di Milano Autoclassica, a novem-

bre 2016) è stata infatti aggiudicata per poco meno di 400 mila euro. Da lì un restauro integrale e un'altra Mille Miglia, quella rievocativa questa volta, per poi essere ceduta in blocco insieme a una Mercedes 300 SL nera lo scorso aprile a Essen. Per quanto? Non è dato sapere, ma il commerciante tedesco che l'ha venduta ci ha fatto capire che il "deal" complessivamente è valso un paio di milioni di euro.

Insomma, una seconda vita movimentata, dicevamo, per un grande classico degli anni Cinquanta italiani, che a suo tempo ebbe il compito di "indossare" per primo il nome Sprint, che dall'aprile 1951 (data in cui ven-

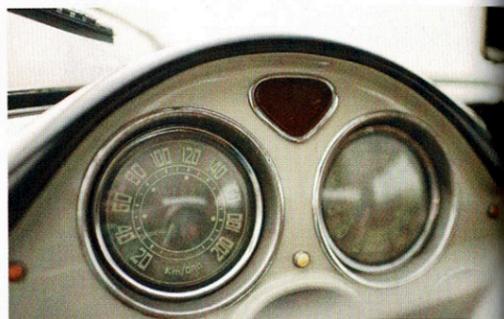


**Ha cambiato tinta**  
Ecco la "nostra" 1900 così com'era stata proposta a novembre 2016 all'asta milanese Duemila Ruote: con allestimento stradale (con tanto di paraurti, poi eliminati) e verniciata in grigio ferro. Era tuttavia completa di documenti d'origine, comprese targhe e libretto a pagine, e con un perfetto matching number tra motore, scocca e numero d'ordine assegnato dalla carrozzeria Touring.

...schi, Colli, Bertone e ovviamente anche la Touring, quella del famoso brevetto Superleggera. Che significa: una lastratura di alluminio aggraffata su un traliccio di tubi e profilati d'acciaio che fa corpo unico con gli scatolati del fondo vettura. A differenza di altre one off, o di "speciali" realizzate in piccolissima serie, la 1900 C Sprint Touring è l'unica che l'Alfa Romeo sceglie di inserire nel proprio catalogo e di distribuire attraverso la propria rete commerciale. Di ragioni ce ne sono almeno due. Una: già un anno e mezzo prima la carrozzeria di via

Ludovico da Breme, alla periferia di Milano, aveva fornito una prova eccellente del proprio know how stilistico con la superlativa 6C 2500 Villa d'Este. Due: sempre loro, quelli della Touring (e più precisamente i disegnatori Federico Formenti e Aquilino Gilardi) hanno pronta la maquette di una coupé che avrebbe dovuto rivestire la meccanica della 6C 3000, modello mai nato e destinato negli intenti a sostituire la 6C 2500. Niente di meglio, dunque, che recuperare la sua silhouette adattandola a proporzioni leggermente ridotte. Ovviamente, la parentela

ne presentata al Salone di Torino) è sempre stato sinonimo di coupé Alfa. La lettera C che completa la denominazione sta invece per Corto - il passo, rispetto a quello della berlina - ma anche per Carrozzeri, che allestivano il pianale con le loro proposte di stile. Al tempo gli atelier erano ancora fornitori regolari delle Case automobilistiche. Sul pianale della 1900 lavorano un po' tutti: Zagato, Pinin Farina, Bone-



**Racing, ma soltanto un po'**  
Di base, la Sprint nasceva col cambio al volante. Logicamente, molti proprietari chiedevano la variante della cloche. I sedili sportivi, duri ma contenitivi, sono un accessorio dell'epoca quasi inevitabile per utilizzare la vettura in gara. La strumentazione è completa, ma non perfettamente leggibile. Sopra il portatarga, che integra la scritta Alfa Romeo (pagina accanto), si staglia il marchio Touring.



Mentre la berlina era data per 150 all'ora, la Sprint volava a 180. Infatti pochi ci viaggiavano: preferivano usarla nelle gare



della Sprint con la Villa d'Este, passata attraverso il filtro di questo prototipo, è notevole: meno solenne, più accovacciata, più felina della sorella, è forse persino più intrigante.

Poi, certo, l'estetica è sempre una faccenda soggettiva, mentre non lo sono le prestazioni: il suo bialbero a quattro cilindri è il primo di una generazione che farà la storia del motorismo italiano anche se qui, a differenza dei motori dalla Giulietta in poi, la testa è in ghisa e non in lega leggera, il che significa che dissipa meno il calore e riesce a girare un po'

meno in alto. Attenzione però che tutto è relativo, visto che con i suoi 100 cavalli a 5500 giri la Sprint vola a 180 orari: numeri supersonici, all'alba degli anni Cinquanta. Infatti saranno pochi i clienti che si accontenteranno di usarla per veloci galoppate autostradali: molti ci si cimenteranno nelle corse, come accadde al primo proprietario dell'esemplare che abbiamo fotografato (e sulla cui carriera saprete di più leggendo il box di pagina 46). Lo facevano, tuttavia, da privati: in forma ufficiale l'Alfa Romeo preferiva infatti iscrivere la

berlina, per un più immediato ritorno commerciale.

**PORTE LUNGHE**

Nel corso della sua vita, continuata sino al 1954, la 1900 Sprint ha conosciuto più livelli di evoluzione. La prima serie si distingue per le porte "lunghe", che abbracciano cioè anche il sottoporta. Alla fine del 1952, con la seconda serie, vengono accorciate all'altezza della scalfatura inferiore sulla fiancata, anche se alcuni esemplari del '53 conservano il vecchio ta-



## IL RESTAURO

## I COLORI DELLA MILLE MIGLIA

La 1900 C Sprint prima serie, immatricolata però per la prima volta a maggio 1953, che ha fatto da "modella" per il servizio, come già scritto è stata battuta all'asta due anni e mezzo fa: era infatti una delle auto della collezione Compiano, alienata a Duemila Ruote, l'evento di RM-Sotheby's nei giorni di Milano Autoclassica a novembre 2016. Se l'è aggiudicata per 358.400 euro un collezionista olandese, un "Jaguar addicted" che per una volta non ha saputo resistere al fascino dell'italian style. E che ha scelto questa 1900 per il suo passato sportivo, visto che aveva partecipato alla Mille Miglia del 1953 (foto sotto), concludendo 73esima assoluta ai comandi della coppia Negro-Munarini. All'asta la vettura era di color grigio ferro e con allestimento stradale, quindi con i paraurti, i sedili non sportivi e le targhe originali Venezia (che sono andate purtroppo, e inevitabilmente, perdute). Il restauro, costato oltre 100 mila euro ed effettuato in soli quattro mesi dall'olandese Mugello Engineering così da poterla iscrivere alla Mille Miglia 2017, l'ha riportata al suo nocciolo chiaro originario; sulla carrozzeria sono state ricostruite tutte le iscrizioni del '53 a iniziare dal numero di gara 451. Dopo essersi piazzata 244esima su 375 vetture che hanno tagliato il traguardo della rievocazione storica della Freccia Rossa, ai comandi di Frans Heijstee e Aart Bezemer, la 1900 è stata al Gooische Rally, in Olanda, a settembre dello stesso anno.



## Parola d'ordine: leggerezza

Il tre quarti posteriore è la parte che maggiormente rivela la parentela stilistica con la 6C 2500 Villa d'Este, sia pure con proporzioni ridotte e una maggiore aggressività. La linea ponton della berlina cede il passo a una vaga nostalgia del parafrangente posteriore esterno. Il lunotto è in plexiglass per contribuire alla limitazione del peso. Il bialbero (pagina accanto) è stato aperto e magistralmente restaurato.



glio; la strumentazione, inoltre, viene ampliata. Nel frattempo (già sugli ultimi esemplari della prima serie, in verità) i paraurti a lama sottile vengono sostituiti da componenti un po' più spessi e completati da rostri metallici, realizzati dalla Brunsig, comuni alla serie successiva. A fine 1953 il lunotto e i vetri laterali posteriori vengono ingranditi: per poco non si toccano, formando quasi una cupola panoramica tanto i montanti sono stati assottigliati. Su molti esemplari di questa ultima declinazione, a seconda delle richieste dei committenti, si trovano oppure no fari di profondità integrati nella calandra. Dopo 657 unità costruite, nel 1954 la Sprint cede il passo alla Super Sprint.

Nella quale Super va letto come sinonimo di versione potenziata (motore 2 litri e 115 cavalli, 190 km/h e cambio a cinque marce). Per

il 1956 la Super Sprint diventa invece tutta un'altra macchina. La Touring, obbligata a seguire le sirene stilistiche del momento, ha infatti completamente ridisegnato la coupé 1900 facendola assomigliare, specie nel frontale, alla Giulietta Sprint presentata da Bertone nel 1954. Non a caso, il muso più basso e leggero e le metà esterne della calandra vuote, cioè percorse solo dal baffo cromato e larghe fino a integrare gli indicatori di direzione, le valgono il soprannome di "Giulietta".

## SOPRATTUTTO MOTORE

Bassa di padiglione, la Sprint impone qualche contorsionismo per accomodarsi. Il tachimetro (con fondo scala a 200 e due contagiri integrati) e il contagiri (che arriva a 6000) sono incastonati nel cupolotto dietro il volante

(alto e quasi verticale), con tanto di visiera ricavata nello stampo della lamiera che li protegge, almeno in parte, dall'irraggiamento solare. I due strumenti secondari (indicatore livello carburante e manometro olio), spostati verso il basso, sono coperti dalle razze e si riescono a leggere solamente a ruote sterzate.

Frizione e freno incernierati al pavimento e acceleratore sospeso nonché disassato rendono il punta-tacco una manovra da iniziati. Ma rispetto a come veniva proposta in allestimento standard (cioè con il cambio al volante) la nostra Sprint monta l'optional della cloche, più coerente con l'indole del modello. Il minimo rivela una regolarità impressionante: staresti fermo dieci minuti solo per il piacere di ascoltarlo.

Nonostante una potenza non elevatissima, il bialbero è un vero motore sportivo: sotto i



è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

## CARATTERISTICHE

<b>Motore</b>	Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea Alésaggio 82,5 mm - Corsa 88 mm Cilindrata 1884 cm <sup>3</sup> Rapporto di compressione 7,7:1 Potenza 100 CV SAE a 5500 giri/min. Distribuzione a due alberi a camme in testa, catena Alimentazione con un carburatore doppio corpo Weber 40 DCA3.
<b>Trasmissione</b>	Trazione posteriore Cambio manuale a 4 marce Leva di comando al volante (optional a cloche) Frizione monodisco a secco Pneumatici 6.00x16 oppure 165x400.
<b>Corpo vettura</b>	Coupé 2 porte, 2 posti Telaio scatolato e traliccio in tubi sistema Touring Superleggera, carrozz. in alluminio Susp. ant. a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice Susp. post. a ponte rigido, bielle longitudinali, braccio centrale triangolare, molle elicoidali Ammortizzatori idraulici telescopici Freni a tamburo Sterzo a vite e rullo Capacità serbatoio carburante 53 litri.
<b>Dimensioni e peso</b>	Passo 2500 mm Carreggiata ant. 1320 mm - post. 1325 mm Lunghezza 4405 mm - Larghezza 1630 mm Altezza 1350 mm Peso in ordine di marcia 1050 kg.
<b>Prestazioni</b>	Velocità 180 km/h.
<b>Quotazione AB</b>	200.000 euro.

3000 giri non dice granché, poi si apre il secondo corpo del carburatore e la voce si fa corposa, accompagnata da un gran tiro. Quando si dice che le Alfa di un tempo erano tutte motore non si fa solo un complimento (meritatissimo) al bialbero, ma si sottintende che il resto della meccanica non è altrettanto esuberante.

La frizione è pesantina, il cambio richiede energia e decisione, lo sterzo non è dei più reattivi e l'assetto si rivela "mollaccioso". Il retrotreno si alleggerisce con una certa facilità e bisogna aggrapparsi al volante per contrastare il sovrasterzo. Se poi la frenata, affidata a quattro tamburi senza "servo" e con oltre una tonnellata di macchina sopra, è quello che è, non sorprende. E, in fondo, nemmeno importa: un'Alfa deve pensare ad andar forte, mica a fermarsi. 