



ALFA ROMEO 1900

1950 - 1959

MEJNIK V RAZVOJU ?

Giuseppe Busso, razvijalec mehanike in Ivo Colucci, odgovoren za razvoj karoserije, sta bila videti sproščena, ko sta se marca 1950 ustavila za cigareto ob Ligurski obali. Bila sta na prvi preizkusni vožnji z novim upom za tovarno Alfa Romeo. Le v nekaj mesecih je bil razvit nov projekt 1900 pod vodstvom Orazia Satta Pulige. Vodstvo tovarne je namreč šele konec leta 1948 odobrilo razvoj novega motorja, istočasno 4 cilindrskega in 6 cilin-

drskega. Nova motorja sta bila namenjena za naslednike uspešnih modelov 6C 2500, ki pa po vojni niso več našli dovolj kupcev. Bili so ročno izdelani, preveč zahtevni za proizvodnjo in zato predragi za povojno Evropo. Nova družinska limuzina naj bi bila precej cenejša za izdelavo. Izdelovali naj bi jo na modernem tekočem traku. Pri proizvodnji so jim svetovali ameriški kolegi, celo postavili so jim novo proizvodno linijo.



Alfa Romeo 1900 berlina, 1950

Testna vožnja na Rivieri je bila prvi preizkus novega motorja, ki je bil izdelan 14. januarja prejšnjega leta, najprej iz aluminija. Tega pa so zaradi tehničnih težav kmalu opustili. Ker ni bilo časa za dopolnitve in popravila, so se pri bloku motorja odločili za preizkušeno sivo litino. Ohranjena pa je bila glava motorja iz lahke litine z dvema zgoraj ležečima odmičnima gredema. Med tem časom je bila štirivratna karoserija že gotova in je čakala na prilagoditev na motor. Maja 1950 je bil novi avto predstavljen na avto salonu v Torinu, čeprav še ne v dokončni serijski izvedbi. Ta je bila v ozkem krogu predstavljena 2. oktobra istega leta v Parizu. Uradno premiero pa je razvojna skupina pod vodstvom inž. Pulige slavila 11. oktobra v Parizu. Prvih šest avtomobilov 1900 je bilo izdelanih še v letu 1950, že naslednje leto pa je stekla redna proizvodnja 1220 avtomobilov. Tako je Alfa Romeo v manj kot dveh letih razvil popolnoma novo športno limuzino. Je bil to rekorden razvoj?

Kot je bila v tistih letih navada, se je novi model izkazoval tudi na različnih dirkah in si na ta način pridobil naziv »družinski avto, ki zmaguje na dirkah«. To naj bi pomenilo, da avto med tednom služi družini, ob koncu tedna pa »pater familie« z istim avtom zmaguje na dirkah. Za tista leta je imel zelo moderno tehniko, moč 90 KM pri 1884 ccm, težo približno 1000 kg in najvišjo hitrost med 160 in 170 km/h, zato ni bilo čudno, da so ga konkurenti gledali postrani, ostali dirkači pa od zadaj. Za primerjavo: Porsche 356 je letel le do 140 km/h, celo Porsche 1500 Super je zmožal le 175 km/h. Istočasno je 1900 TI dosegal 180 km/h. Glede na razvojne načrte naj bi začetna izvedba avtomobila vztrajala nespremenjena vse do leta 1959, vseeno pa so tekom let v modelu 1900 TI Super povečali največjo moč na 115 KM.



Takšen uspeh športne limuzine 1900 je kmalu vzbudil pozornost pri »karoserijskih krojačih«, saj so tudi oni želeli sodelovati pri uspehu in zaslužku. Poslovni model takšnih majhnih in večjih karoserijskih delavnic je slonel na standardnem podvozju in karoseriji znanega izdelovalca avtomobilov, ki so jih predelali in dogradili po lastnih kreacijah ali po naročilu bogatega kupca.

Da pa takšne delavnice- »carrozziere« s svojimi izdelki ne bi preveč posegale v redno prodajo, se je vodstvo Alfa Romea po tradiciji hiše odločilo, da razvije posebno platformo na osnovi limuzine s skrajšano medosno razdaljo 2500 mm (1900C). Takšna osnova je bila v bistvu vozeča karoserija, ki ji je manjkala le zunanja koža in notranja oprema.

Takšna ponudba je pri oblikovalcih in izdelovalcih karoserij povzročila pravi ognjemet različnih modelov, od raznih kabrioletov do reprezentančnih velikih limuzin. V obdobju nekaj let je tako 17 delavnic predstavilo približno 70 različnih modelov na osnovi 1900. To pa res predstavlja rekorden mejnik!



Nekatere delavnice so si pri tem ustvarile dobro ime. Naj bo to zaradi števila izdelanih avtov, ali pa zato, ker so uspeli svoje modele prodajati v prodajni mreži Alfa Romea. Tako je Carrozzeria Touring do leta 1958 izdelala kar lepo število avtov, in to v treh različnih izvedbah. V celoti so ročno izdelali 1790 kupejev. Pri tem so za zmanjšanje teže uporabljali patentirano konstrukcijo Super Leggera in aluminijasto zunanjo karoserijo. Konstrukcija Super Leggera pomeni predalčni nosilni okvir iz tankih jeklenih cevi, oblečen v aluminijasto pločevino, ki je sestavljena z neti. Nosilni okvir je pri tej konstrukciji privarjen na platformo, ki jo je dobavljala Alfa Romeo. Še danes so kupeji Touring zelo iskani primeri serije 1900, še posebej v verziji Supersprint



Carrozzeria Pinin Farina uživa pri ljubiteljih avtomobilov poseben sloves kot oblikovalec za znamenito avtomobilsko hišo Ferrari, pa tudi kot dobavitelj izjemno lepih karoserij za Alfa Romeo. Ta sloves potrjujeta dva modela na osnovi 1900. Model Coupé je cenjen kot eden najlepših modelov na osnovi 1900. Približno 100 teh brezčasnih kupejev je bilo izdelanih po naročilu, kabrioletov je bilo še manj. Danes je poznanih približno 30 preživelih avtov Sprint Coupé.

(CSS) s spremenjeno masko, večjimi stekli in z motorjem, povečanim na 2 litra in 115 KM. Tretji model, tudi imenovan Supersprint, ki že napoveduje oblike kasnejše Giuliette Sprint, je zelo iskan, saj je bilo izdelanih le 599 primerkov.



pininfarina



Na tem seznamu ekskluzivnih dvosedežnikov ne sme manjkati Carrozzeria Zagato, ki je





Alfa Romeo 1900 SS Zagato

bila že dolgo povezana z Alfa Romeom. Zagato je izdelal 39 športno zasnovanih avtov na osnovi 1900, od tega 2 kabrioleta. Čeprav z enako tehniko kot ostale delavnice, je Zagato na dirkah zmagoval z nižjim težiščem vozila in z manjšo težo vozila. Preživelo je še 30 avtov Zagato, izdelanih med leti 1954 in 1957. Žal so prav ti redki bolidi pogosto ponarejeni, saj imajo sedemmestno ceno.

Za dopolnitev zgornjih opisov modelov na osnovi 1900 bi bilo potrebno dodati še opise izvedb delavnic Ghia, Castagna, Boano, Frua, Boneschi, Vignale in Bertone. Še posebej je zanimiv Bertone s tremi konceptnimi modeli Berlinetta Aerodinamica Tecnica - BAT 5, BAT 7 in BAT 9, kjer so preizkušali doseči najmanjši količnik zračnega upora.

Restavriranje avtomobila s tako bogato zgodovino in s takim izjemnim rodovnikom ni majhna naloga. Vsakomur, ki se loti tega dela, je to velikanski izziv, posebna čast in seveda velika odgovornost do avtomobila, do njegovih ustvarjalcev in do zgodovinske skladnosti. Iskanje pravih podatkov o sestavnih delih in materialih, iskanje, popravila in obnavljanje posameznih sestavnih delov in celotno restavriranje zato traja leta in zahteva veliko koncentracije. Obnova vsakega sestavnega dela avta Alfa Romeo 1900 posebej zasluži svoj članek. Več o tem pa v naslednjem članku.



BAT 7, 1954

