

N°5 l'Aventure AUTOMOBILE

L'HISTOIRE AUTOMOBILE DU VINGTIÈME SIÈCLE

DKW AÉRODYNAMIQUES 1950-1959

LES SKODA D'APRÈS-GUERRE



Dinky-Toys
Les américaines
de la Série 24

Novembre-décembre 2018-janvier 2019 - Prix France métropolitaine/Andorre 12 € -
Bel/Lux 12,00 € - DOM : 12,90 € - CH 19,9 FS - CAN : 19,99 \$ca - MAR 140 mad -
Esp/it/gr/Port Cont : 12,60 € - N CAL/S : 1 600 cfp - POL/S : 1 700 cfp



1946 - 1966 BENTLEY

SPORT, ET LUXE DANS LA CONTINUITÉ



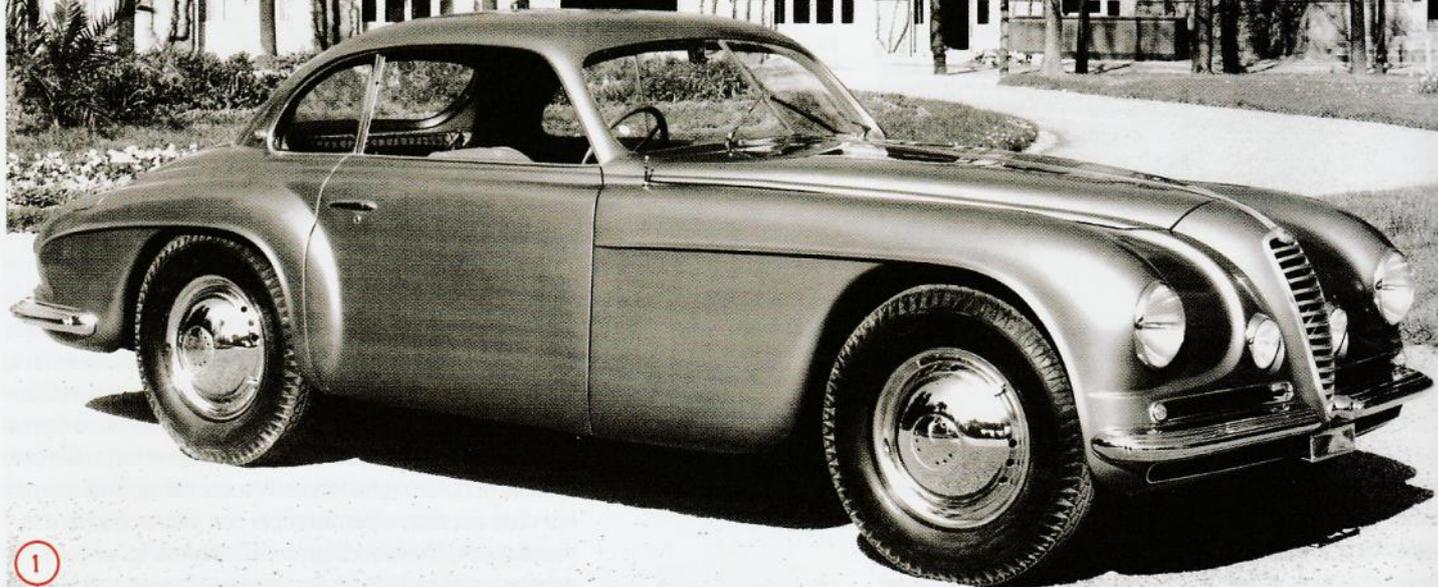
HUDSON 1948-1954



Citroën ID19, presque oubliée



L'Alfa Romeo 1900 ou l'entrée du Portello dans la modernité



Julien Lombard

2 - Un prototype de berline 1900 photographié au château Sforzesco, à Milan, au printemps 1950. Le traitement de la face avant, qui rappelle la *Freccia d'Oro*, avec son *scudetto* haut et étroit et ses larges barrettes de part et d'autre, ne sera pas retenu. La poupe tombante et arrondie sera également revue. Néanmoins, la silhouette est très proche de celle du modèle définitif.

Avec sa carrosserie monocoque, son moteur à 4-cylindres seulement mais toujours à double arbre à cames en tête, ses qualités routières et ses performances de haut niveau, son prix de vente encore élevé mais moins élitiste et ses chiffres de production décuplés, la 1900 inaugure une nouvelle ère prometteuse chez Alfa Romeo.

1 - Avec ses lignes gracieuses signées Carlo Felice Bianchi Anderloni et Federico Formenti et son fin pavillon, la 6 C 2500 Villa d'Este de Touring (1949) est un pur chef d'œuvre. Reposant sur le châssis Super Sport de 2,70 m d'empattement, elle est animée par une 6-cylindres double arbre de 2443 cm³ (72 x 100 mm) de 105 ch qui lui permet d'atteindre 165 km/h. Fidèle partenaire d'Alfa Romeo, Touring habillera de nombreuses 6C 2500 Sport & Super Sport.

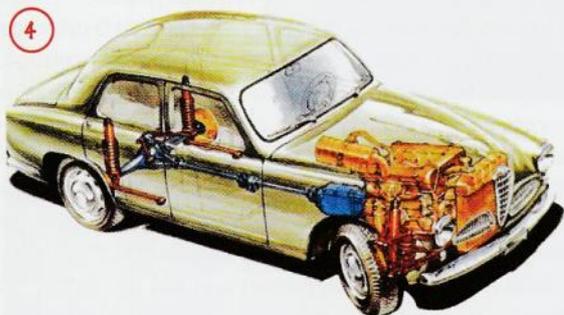
Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la firme Alfa Romeo se trouve dans une situation extrêmement critique. Les bombardements alliés, notamment celui du 20 octobre 1944, ont transformé l'usine du Portello en amas de gravats. La tâche est lourde pour tout relever, titanesque même, à tel point qu'on envisage un moment de reconstruire les installations ailleurs... Reconstruire mais pour produire quoi ? Depuis la seconde moitié des années 30, 80 % de l'activité est consacrée à la produc-



3 - La 1900 berline définitive. La ligne « ponton », typique de l'époque, est d'une grande sobriété. Remarquons le motif de capot, la cinématique des essuie-glaces, les robustes pare-chocs et les trous d'aération vers l'extérieur.

En 1952, les butoirs de pare-chocs seront supprimés et les minuscules feux arrière circulaires deviendront moins pointus.

tion de moteurs d'avion et accessoirement d'hélices alors que l'armistice impose le démantèlement de l'industrie aéronautique italienne. Quoiqu'hautement emblématique, la branche automobile est restée au second plan dans l'activité de l'entreprise, avec moins de deux mille voitures - fort coûteuses et élitistes - produites du début 1933 à 1940. Et quel type d'autos peut-on espérer vendre dans une Italie ravagée et considérablement appauvrie ? Sur le



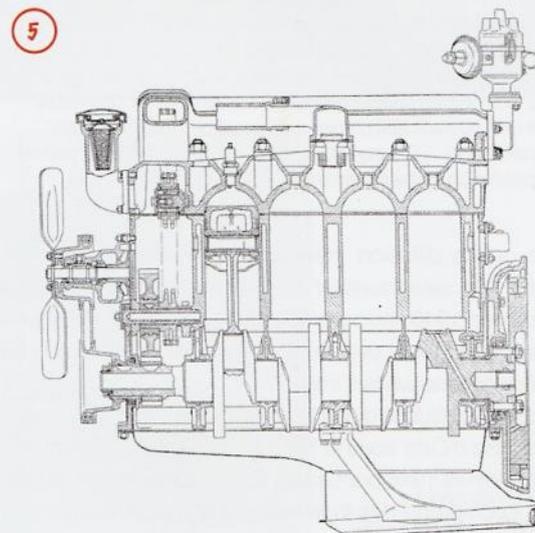
plan « institutionnel » également, la situation reste incertaine. Le 28 avril 1945, le directeur général Ugo Gobato, accusé de collaboration mais blanchi, a été assassiné dans des conditions mystérieuses. Le Comité de Libération Nationale nomme alors à la tête de l'entreprise un commissaire extraordinaire, l'Ingegnier Pasquale Gallo, qui deviendra directeur général en août 1946. Dans l'immédiat, les quelque 8500 salariés doivent retrousser leurs manches pour débayer les décombres dans des conditions éprouvantes et remettre en état les machines qui peuvent l'être. Ils fabriqueront ensuite des produits moins « nobles » comme les volets métalliques, les cuisinières et butoirs pour wagon, etc. Mais dans ce contexte de pénurie généralisée, la volonté est ce qui manque le moins. Ainsi, dès 1946, Alfa Romeo renoue avec la compétition avec les Alfetta 158, judicieusement mises à l'abri pendant la guerre. Elles remportent les trois premières places au Grand Prix des Nations à Genève, le 21 juillet. Cette victoire, qui sera suivie de nombreuses autres, a un retentissement considérable. La 158 est la meilleure voiture de course du moment et ses succès placent au firmament l'image de la marque.

De la 6C 2500 à la 1900

La production de la 6C 2500 d'avant-guerre est relancée au compte-gouttes. Grâce au stock de pièces sauvées des destructions, quatre-vingts châssis pourront être fabriqués dont trois dès la fin 1945, tandis que la construction des poids-lourds reprend également. La 6C 2500 est remise au goût du jour avec la présentation du coach *Freccia d'Oro* (1947), qui innove avec sa carrosserie soudée au châssis et sa boîte de vitesses entièrement synchronisée, dont la commande est désormais placée au volant, à la mode américaine. Ce modèle imposant et

6 - Seul un œil exercé peut distinguer la 1900 TI de la version standard. Elle a droit à des roues aux trous d'aération plus gros, placés en position plus centrale. Elle dispose également d'une double sortie d'échappement, non visible ici.

4 - La 1900 berline est une propulsion à carrosserie monocoque, dont les suspensions sont à roues indépendantes par triangles superposés à l'avant et à essieu arrière rigide, avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques à l'avant et à l'arrière. Pour améliorer le guidage latéral du pont arrière, qui bénéficie par ailleurs de deux jambes de force longitudinales, la barre Panhard initialement montée est remplacée par un triangle articulé sur le nez du pont dès 1952. La direction est à vis et galet et le volant désormais situé à gauche. La boîte, entièrement synchronisée, est à quatre vitesses + marche arrière et le freinage comporte des tambours en alliage léger. Afin de limiter le poids, certains éléments comme la cloche d'embrayage ou le support de filtre à huile sont également en alliage léger.



5 - Le 4-cylindres en ligne à bloc en fonte et culasse en alliage léger de la 1900 apparaît très moderne au début des années 50, avec son architecture issue de la compétition : distribution à deux arbres à cames à chaîne duplex, chambres de combustion hémisphériques à bougie placée au centre. Les soupapes formant un angle de 90° entre elles. Le vilebrequin tourillonne sur cinq paliers.

spacieux à châssis Sport est intégralement construit au Portello. En parallèle, les châssis nus *Turismo* (3,25 m d'empattement), Sport (3 m) et Super Sport (2,70 m) pourvus d'une mécanique plus ou moins poussée sont envoyés chez les carrossiers, en particulier Touring et Pinin Farina, pour y être habillés. La 6C 2500, dont une grande partie de la production est exportée, se vend très cher à une clientèle de têtes couronnées ou de vedettes de cinéma, tels le roi Farouk d'Égypte, le prince Rainier, Rita Hayworth ou encore Tyrone Power. Mais compte





7 - On la voit dans « La Dolce Vita » de Fellini. Modifiée chez Colli, la Pantera repose sur une base de 1900 TI. Destinée aux forces de police, elle se distingue par son pare-brise en deux parties à l'épreuve des balles, sa longue antenne radio, ses phares supplémentaires, son projecteur orientable et son toit ouvrant aux places arrière qui permet de tirer sur les malfaiteurs... Environ 400 Pantera seront produites, parfois équipées d'un moteur préparé.

tenu de sa diffusion inévitablement restreinte, elle ne peut à elle seule assurer la survie de l'entreprise. Déjà lourdes en 1948, les pertes s'aggravent encore l'année suivante. De toute évidence, la conception d'une voiture entièrement nouvelle s'impose.

Le bureau d'études d'Alfa Romeo, qui en 1943 s'était réfugié au lac d'Orta sous la houlette de Wilfredo Ricart, est dirigé depuis 1946 par Orazio Satta Puliga. Outre ce dernier, il comprend des ingénieurs et techniciens de grand talent tels Giuseppe Busso, à la tête de l'*Ufficio Progettazione auto* à partir de 1948, ou Ivo Colucci, responsable de l'*Ufficio progettazione carrozzeria*. Deux projets sont développés à compter de 1948. Le premier a pour objectif de lancer une grosse et puissante berline de 120 ch, la 6C 3000, laquelle doit remplacer la 6C 2500 et chasse sur les terres de Mercedes et Jaguar. Si trois prototypes sont réalisés, la 6C 3000 est abandonnée dès 1949, faute de disposer d'une clientèle potentielle suffisante. C'est donc le projet alternatif de la 1900 qui l'emporte. Il s'agit



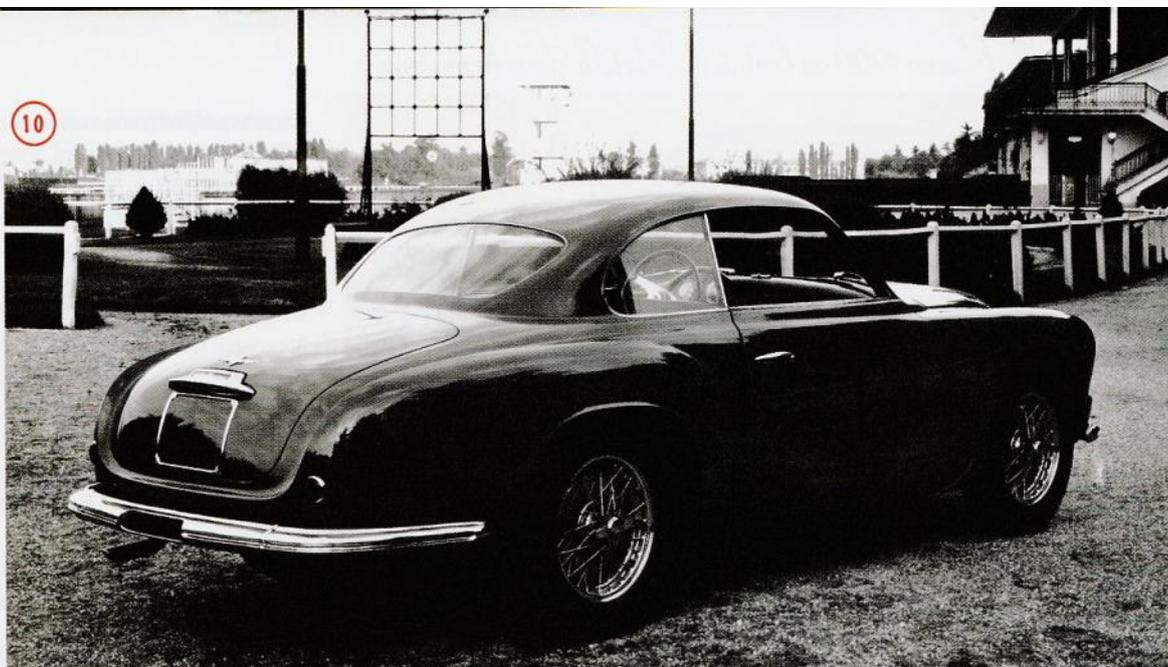
8 - La 1900 Super se reconnaît à ses jons chromés de moustaches plus longs, ses déflecteurs de vitres latérales en plexiglas, ses jantes de 1900 TI et ses feux arrière plus gros. Les pare-chocs sont munis de butoirs. A partir de la fin 1954, la Super bénéficie (photo) d'une présentation beaucoup plus avenante : jons chromés de pare-brise, de lunette arrière, de gouttières et de ceinture de caisse, baguettes latérales sur les flancs - surmontées d'un monogramme « 1900 Super » - et les bas de caisse et nouveaux enjoliveurs plus cossus.

de la première Alfa à moteur 4-cylindres depuis... 1923 ! Il semble toutefois qu'une version équipée du 6-cylindres développé pour la 6C 3000 soit un temps envisagé. L'objectif est de lancer une voiture plus économique à construire et à entretenir, qui conserve toutefois le meilleur de la tradition maison, le brio et la fameuse culasse à double arbre à cames en tête. L'Alfa 1900 sera aussi la première monocoque produite par Alfa, architecture qui se généralise alors en Europe (Peugeot 203, Fiat 1400, Simca Aronde...) et qui permet à la fois de gagner du poids et de simplifier la fabrication. *A contrario*, à la différence de la 6C 2500, qui bénéficie d'une suspension à quatre roues indépendantes, dispositif alors très rare, la 1900 doit se « contenter », elle, d'un essieu arrière rigide. Outre le lancement d'un nouveau modèle, le projet 1900 comporte un autre volet, celui de la réorganisation de la production, qui doit contribuer à assurer une baisse substantielle de prix et à accroître ce faisant les ventes. De fait, le prix de vente passera de 3,2 millions de liras pour la *Freccia d'Oro* à 2,31 millions pour la 1900 berline. Mais cela suppose qu'on fasse l'acquisition d'un équipement coûteux. Or, l'IRI (*Istituto per la Ricostruzione Industriale*), organisme étatique de tutelle d'Alfa Romeo, nationalisée en 1933, a d'autres priorités et n'entend pas financer le projet via sa filiale Finmeccanica, holding financière créée en mars 1948. Le salut viendra des Etats-Unis avec le plan Marshall, qui permet d'obtenir un financement de



9 - La première mouture (photo) du coupé 1900C Sprint carrossé par Touring est munie de petits pare-chocs et de portes qui descendent jusqu'à la partie inférieure des bas de caisse. Remarquons la moulure du bas de caisse, qui sera agrémentée d'un jonc chromé sur de très rares exemplaires (versions *Corto Gara Stradale* et bicolore notamment).

10 - Esthétiquement très proche de la 6C 2500 Villa d'Este, la 1900C Sprint Touring l'est encore plus de la 6C 3000 Touring, « chaînon manquant » qui reste au stade de modèle réduit du fait de l'abandon du projet par Alfa. Les prototypes de la 1900C Sprint reprendront d'ailleurs les mêmes feux arrière dédoublés sur le couvercle de malle arrière de chaque côté du support de plaque de police.



11 - La 1900C Super Sprint Touring de 1954 se distingue de la Sprint sur différents points : moustaches de calandre moins « chargées » englobant les projecteurs additionnels et les feux de position, relief du masque avant moins accentué, pavillon aux surfaces vitrées accrues (vitres de custode surtout) et ajout d'un jonc chromé de bas de caisse.

cinq milliards de dollars et d'acquérir les machines-outils nécessaires. Toutefois, la guerre froide et le déclenchement de la guerre de Corée entraînent un report des livraisons de machines-outils et il faut attendre 1952 pour que de véritables chaînes de production fonctionnent, et de manière efficace grâce à Rudolf Hruska, consultant de la Finmeccanica.

Le lancement de la 1900 et son évolution

La *Millenove* est présentée sous forme de prototype à l'extérieur du salon de Turin, inauguré le 4 mai 1950. Toutefois, avec sa poupe évoquant la Fiat 1400, elle sera encore modifiée et une version quasi-définitive dévoilée le 2 octobre à l'hôtel Principe & Savoia de Milan puis au salon de Paris. La 1900 arbore une carrosserie ponton très sobre, voire austère avec ses flancs dépourvus de toute ornementation. Mais elle se distingue beaucoup plus par ses dessous que par son style. La distribution à double

arbre à cames en tête et les chambres de combustion hémisphériques restent une vraie rareté à l'époque, *a fortiori* sur une berline. D'une cylindrée de 1884 cm³ (82,55 x 88 mm), le moteur à culasse en alliage léger développe 80 ch CUNA à 4800 t/m, ce qui permet à la 1900, qui pèse 1050 kg à vide, d'atteindre la vitesse respectable de

12 - Baptisé « *Visconteo* » « *Tipo 55* » encore « *Ginevra* », ce projet 1900C SS Touring de 1955 ne sera pas retenu par Alfa Romeo. Quoique très proches, le coupé 2 + 2 et le cabriolet 2-places se différencient sur des détails. Seul le cabriolet bénéficie de déflecteurs de vitres et de feux de position situés dans une cavité aménagée sur l'aile avant. Un troisième exemplaire est construit, un cabriolet aux lignes identiques mais à empattement long.





13 - Ce dessin à échelle réduite (*figurino*) de la 1900C Super Sprint Touring de 2nde série est signé Federico Formenti. Avec ses baguettes latérales chromées, ses butoirs de pare-chocs et son absence de répéteurs de clignotants, Il se distingue encore du modèle définitif. La forme du toit, soulignée par une décoration chromée lui donne l'allure d'un hard-top, *a fortiori* quand il est d'une couleur contrastée.

150 km/h et d'afficher des performances au moins égales à celles de bien des voitures dites « de sport ». Notons que la cylindrée aurait dû atteindre 2-litres dès le lancement mais qu'on n'a pas trouvé pas de pistons – ils sont de fabrication anglaise - d'un diamètre suffisant... Un bloc moteur en alliage léger a également été prévu mais finalement écarté (avant d'être repris sur la *Disco Volante*) à cause de la mise au point laborieuse, le vilebrequin provoquant des déformations. Le freinage est assuré par de gros tambours en alliage léger qui facilitent le refroidissement. L'intérieur de la 1900 est spacieux et confortable mais d'une présentation très simple et le tableau de bord au tachymètre en arc de cercle ne dispose que d'une instrumentation réduite, sans compte-tours ni thermomètre d'eau. *A contrario*, le coffre est très vaste.

15 - Devant le succès remporté par sa Super Sprint de 2nde série, Touring en dérive en 1957 cette élégante version cabriolet. Toutefois, risquant d'entrer en concurrence avec la Giulietta Spider, elle ne sera produite qu'à quatre exemplaires. On remarquera les projecteurs additionnels, les pare-chocs munis de butoirs et les déflecteurs de vitres.



14 - La 1900C Super Sprint Touring de 2nde série (1956) possède une forme plus épurée que la Super Sprint 1954, avec son masque avant (très proche de celui de la Giulietta Sprint) simplifié et ses ailes arrière totalement intégrées. Remarquons que les vitres de custode ont disparu.

Tandis qu'Alfa Romeo se retire de la Formule 1 après s'être adjugé les deux premiers championnats du monde, avec Farina sur 158 en 1950 puis Fangio sur 159 en 1951, la *Millenove* prend à sa manière le relai dans un registre infiniment plus modeste. Forte de ses performances et d'une tenue de route de premier ordre, elle remporte sa classe au Tour de Sicile dès le 1^{er} avril 1951 et va s'illustrer régulièrement dans les épreuves routières, ce qui lui vaudra le surnom de « *voiture familiale qui gagne les courses* ». C'est précisément dans l'optique de la compétition qu'est lancée, en 1952, la berline 1900 TI (*Turismo Internazionale*) dont l'appellation se réfère à une catégorie sportive. Extérieurement, la TI ne se reconnaît qu'à sa double sor-

tie d'échappement et à ses roues mais bénéficie d'une instrumentation plus complète, qui comporte un compte-tours et des thermomètres d'eau et d'huile. Surtout, elle est animée par un moteur aux soupapes plus grosses, au taux de compression relevé, alimenté par deux carburateurs double corps, autre legs de la course peu commun voire unique sur une voiture de tourisme. La puissance ressort désormais à 100 ch à 5500 t/m, ce qui permet d'atteindre 170 km/h selon l'usine et même de frôler les 180 km/h d'après les essais d'époque. Le freinage est modifié pour s'adapter à l'amélioration des performances et reçoit des tambours de plus gros diamètre à l'avant. La TI restera beaucoup plus confidentielle que la berline standard avec 572 exemplaires construits contre 7611,



16 - Le cabriolet 2+2 Pinin Farina est présenté en avril 1951. Sa vitesse de pointe est de 175 km/h. Les roues en acier munies d'enjoliveurs seront remplacées par des roues fils Borrani sur la 2^{de} série. Ce modèle entre en concurrence avec le cabriolet Victoria 4-5 places (1950-52) des *Stabilimenti Farina* (dirigés par le frère de Pinin), également au catalogue et produit à 48 exemplaires environ. Dotée d'un empattement long, la *Victoria* est moins performante (80 chevaux, 150 km/h).



dont beaucoup seront destinés à la police avec la version *Pantera*. Bien entendu, La TI s'illustre à son tour en compétition, remportant sa classe au Tour de France 1953.

En 1954, est lancée la 1900 Super. La cylindrée est portée à 1975 cm³ (84,5 x 88 mm) et la puissance passe à 90 ch à 5200 t/m et la vitesse de pointe à 160 km/h. Le freinage est renforcé comme sur la TI (la modification semble être intervenue sur les ultimes 1900 1^{ère} série). La présentation extérieure change peu : la Super reçoit des jons chromés de « moustaches » allongés, des roues de TI, des feux arrière plus gros, etc. L'intérieur est revu de manière plus substantielle avec un tableau de bord dont l'instrumentation circulaire inclue désormais le compte-tours. A la fin de l'année 1954, la carrosserie devient moins austère en recevant des touches de chromes beaucoup plus généreuses et de nouveaux enjoliveurs. Une version très pimpante à la carrosserie bicolore sera même proposée. La 1900 Super est épaulée par la nouvelle berline sportive TI Super, équipée du moteur 2-litres alimenté par deux carburateurs double corps, dont les 115 ch lui permettent d'atteindre 180 km/h. La Super et la TI Super vont être produites respectivement à 8282 et 478 exemplaires. Au total, quelque 17 334 *Millenove* berline - en incluant la version rallongée et le coach *Primavera* - tomberont des chaînes jusqu'en 1959, ce qui représente plus de 80 % des 21 304 Alfa 1900. On le voit, la productivité a cru fortement - cela s'amplifiera avec les Giulietta puis Giulia - si on compare ces chiffres aux 1833 voitures et châssis 6C 2500 fabriqués de l'après-guerre à 1953.

Les carrossiers entrent dans la danse

A côté des berlines *Millenove* qu'elle fabrique intégralement, l'usine construit également des plates-formes 1900C (« *Corto* ») à empattement raccourci de 2,50 m



au lieu de 2,63 m qu'elle livre aux différents carrossiers. De 1951 à 1958, 1789 plates-formes 1900C équipées du moteur des TI puis TI Super sortiront ainsi du Portello, qui produira aussi, dans des proportions beaucoup plus réduites, des plates-formes 1900L (« *Lungo* ») à empattement de berline.

La plus diffusée, de loin, des versions 1900C est le coupé carrossé par Touring, qui est intégré au catalogue Alfa Romeo et sera produit à 1465 exemplaires. Dessinée fin 1950 et présentée en 1951, la 1900C Sprint possède une ligne très plaisante qui s'inspire directement de celle de la 6C 2500 Villa d'Este (1949), déjà signée Touring, avec son masque avant au relief prononcé, la forme de son pavillon ou encore ses ailes arrière saillantes et rebondies. Si elle reprend le *scudetto* et les « moustaches » de la berline, elle apparaît incomparablement plus élégante et bénéficie

17 - Le superbe coupé 1900C Pinin Farina, produit en 1952-53.

La lunette arrière enveloppante est en trois parties. De rares exemplaires seront munis de déflecteurs de vitres orientables et d'autres, plus nombreux, de jons chromés de bas de caisse. Le moteur de 100 ch lui permet d'atteindre 180 km/h.



18 - Le coupé Zagato sur base 1900C Super Sprint affiche un style reconnaissable entre tous avec sa proue dont la partie centrale est « resserrée » autour du moteur afin d'améliorer l'aérodynamisme. Remarquons les petits pare-chocs en alliage léger, les phares additionnels, les imposantes prises d'air de capot et les déflecteurs de vitres. Certains exemplaires recevront le double bossage de toit caractéristique de maintes productions Zagato.



19



19 - Carrossé par Boano, le coach *Primavera* repose sur une plate-forme longue de berline Super. On voit ici un exemplaire de 2nde série reconnaissable à la couleur du toit étendue à la partie supérieure des flancs et au couvercle de malle arrière. Remarquons les feux de position de forme rectangulaire, différents de ceux de la berline.

sont redessinées et que la surface vitrée est sensiblement accrue. Grande nouveauté, la boîte de vitesses - dont la commande se situe toujours au volant, sauf demande spéciale - reçoit un 5^e rapport, ce qui fait de la Super Sprint une des toutes premières voitures de route à bénéficier de cet équipement, déjà vu sur les dernières moutures de la petite Lancia Ardea. Le freinage est également amélioré, les tambours recevant des ailettes de refroidissement obliques et plus larges. En 1956, la 1900C Super Sprint reçoit une nouvelle carrosserie aux lignes tendues et épurées, laquelle affiche une forte ressemblance avec la « petite sœur » Giulietta Sprint. La mécanique reste inchangée si ce n'est que la commande de boîte de vitesses au plancher est désormais livrée d'office. Le succès sera au rendez-vous et avec ses 580 exemplaires, ce sera la version la plus produite des coupés 1900 Touring. A côté du coupé officiel signé Touring, Pinin Farina propose à partir de 1951 un cabriolet 2 + 2, également inscrit au catalogue Alfa Romeo et qui repose, lui aussi, sur le châssis 1900C équipé du moteur à deux carburateurs de 100 ch. Il sera produit à 88 exemplaires jusqu'en 1953, en deux séries successives, reconnaissables à leurs roues, poignées de portes et décoration des flancs. Fin 1952, Pinin Farina dévoile un superbe coupé fastback utilisant des tôles d'acier minces et disposant de capots en aluminium. Beaucoup moins diffusé que le coupé Touring, il sera toutefois produit à une centaine d'exemplaires comportant certaines variantes (présence ou non des déflecteurs de vitres...), tandis que ses « moustaches » préfigurent celles du coupé Touring Super Sport de 1954. Le coupé Zagato est plus sportif. Un premier prototype « *Esse-Esse-Z* » entre en piste au printemps 1954, avant de remporter la *Stella Alpina* en septembre, faisant forte impression sur le pilote d'essai Alfa Consalvo Sanesi, qui fait sa publicité en haut lieu. Après une vingtaine d'années d'interruption, les liens se renouent ainsi entre Alfa et Zagato. 41 exemplaires, tous différents, de cette sportive sans concession qui pèse une centaine de kg de moins que la version Touring seront fabriqués jusqu'en 1957, dont deux cabriolets. Avec sa proue unique, la SSZ possède un style agressif et très personnel. Beaucoup plus discret est le coach *Primavera* (« printemps »), inscrit au catalogue Alfa en 1955. Carrossé par Boano, il repose sur

20 - Destinée en premier lieu à l'armée mais utilisée aussi à petite échelle dans l'agriculture, comme chasse-neige ou dans la lutte anti-incendie, la 1900 M alias « *Matta* » est un tout terrain à quatre roues motrices équipé d'un moteur « dégonflé » de berline 1900 (type AR 51, 65 chevaux, 105 km/h) au taux de compression abaissé. De 1952 à 1954, 2012 AR 51 seront produites, suivies de 155 AR 52 de 70 chevaux.

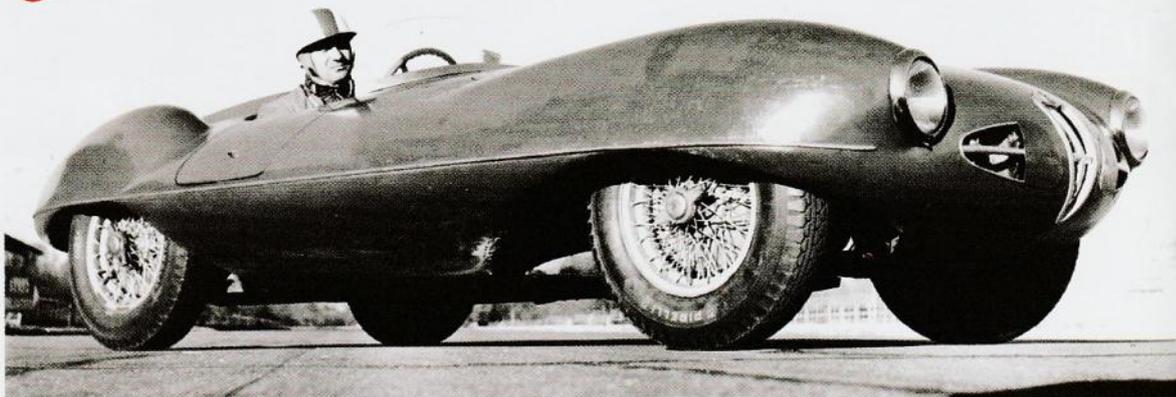


de roues à rayon Borrani. L'intérieur, avec son tableau de bord à la riche instrumentation à cadrans ronds, est également beaucoup plus flatteur. Touring fixe la carrosserie sur la plate-forme en ayant recours au fameux procédé *Superleggera*, introduit en 1937 et qui fait appel à un treillis tubulaire recouvert de panneaux en aluminium formés à la main (puis emboutis sur la Super Sprint 2nde série). Animée par le moteur de 100 chevaux à deux carburateurs de la berline TI, la Sprint peut atteindre 180 km/h. Elle est légèrement modifiée en cours de carrière, recevant des portes moins hautes qui se terminent au sommet des bas de caisse et des pare-chocs plus massifs dotés de butoirs en 1952. Les poignées de portes seront également modifiées et la lunette arrière agrandie sur les dernières Sprint. Devenu 1900 C Super Sprint en 1954, le coupé Touring reçoit le moteur 2-litres en même temps que la berline mais dans sa version à deux carburateurs de 115 ch qui autorise une vitesse de pointe de 190 km/h. Si la silhouette générale ne change guère, le relief du masque avant est moins prononcé, tandis que les « moustaches »

21 - Le pilote d'essai Alfa Consalvo Sanesi au volant de la *Disco Volante* (« soucoupe volante »). Développée par Gioacchino Colombo et Carlo Felice Anderloni de Touring, cette étonnante voiture dont la forme a fait l'objet d'études en soufflerie n'aura pas la carrière en compétition espérée.

Sous le capot, on retrouve le 4-cylindres double arbre développé pour la 1900 mais dans une version au bloc en alliage léger et à la cylindrée portée à 1997 cm³, qui développe 158 chevaux. Des moteurs 6-cylindres de 3 litres et 3,5 litres issus du prototype 6C 3000 seront également montés et il y aura des versions coupé et un Spider à flancs étroits.

21



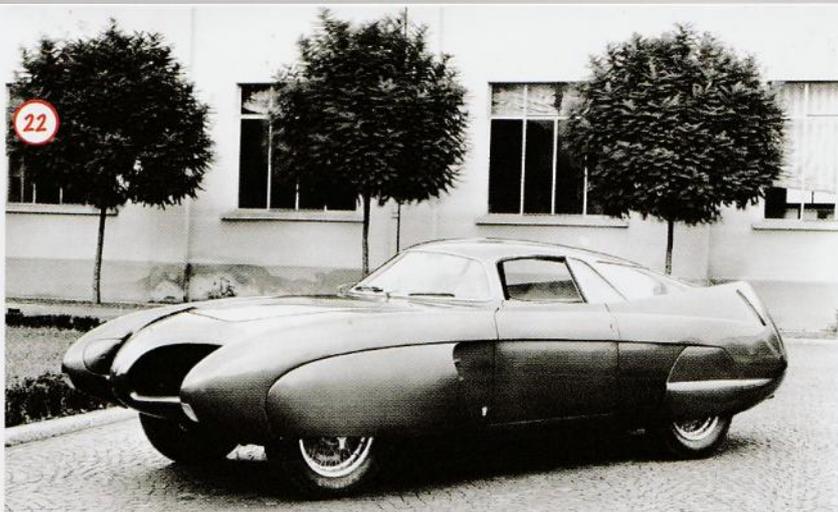
22 - Avec la série des très impressionnantes BAT (*Berlinetta Aerodinamica Tecnica*), tout droit sorties de la science-fiction, Franco Scaglione va pouvoir donner libre cours à son imagination. On voit ici la BAT 5 de 1953, première des trois BAT produites (BAT 5, 7 et 9). Le moteur de 100 chevaux est emprunté à la berline 1900 TI et le Cx évalué à 0,21 (!)

la plate-forme de la berline Super et hérite de sa mécanique à un seul carburateur. Doté d'un toit abaissé sans montant central et arborant une livrée bicolore flatteuse, il est tarifé 2 595 000 liras ; pour un surcoût de 300 000 liras, il permet ainsi d'avoir une voiture presque aussi habitable que la berline (il est donné pour 5-6 places) mais plus exclusive. Le coach sera produit en deux séries à 300 exemplaires, dont une douzaine pour la 1^{ère} série. Notons enfin qu'Alfa produira un véhicule tout-terrain à quatre roues motrices AR (ce qui signifie « *Autovettura Ricognizione* ») 51 & 52, alias « *Matta* », animé par un moteur « dégonflé » de 1900. En revanche, son châssis séparé « en échelle » est totalement différent.

Les réalisations des carrossiers - de Bertone à Ghia et de Castagna à Vignale, etc. - sur plate-forme 1900C ou 1900L, exemplaires uniques ou produites à quelques unités, se compteront en dizaines, à tel point qu'il est impossible de toutes les citer dans le cadre de cet article.

Dans tous les cas, l'Alfa Romeo *Millenove* est une des toutes premières berlines moyennes à hautes performances, formule qu'on retrouvera avec bonheur sur les modèles ultérieurs de la marque et, plus tard, chez les concurrents, avant qu'elle ne se généralise. Si l'on ajoute que la 1900 a reçu de superbes carrosseries (pas toutes...) signées des meilleurs couturiers et qu'elle inaugure l'ère moderne pour Alfa Romeo, on prendra la mesure de son importance historique. □

24 - Elle aussi dessinée par Franco Scaglione, la 2000 *Sportiva* sera produite à quatre exemplaires : deux coupés et deux Spider. Elle devait initialement être produite à cent exemplaires pour la compétition. Le moteur de 1975 cm³ de la TI Super est poussé à 138 ch, tandis que les trains roulants, plus sophistiqués, comportent un essieu arrière De Dion et des freins arrière *in-board* en sortie de différentiel. Reposant sur un empattement très court de 2,20 m et doté d'un châssis à charpente métallique très différent de celui de la berline, la *Sportiva* coupé ne pèse que 940 kg.



23 - Parmi les nombreuses réalisations des carrossiers sur la base de la 1900, ce cabriolet Boneschi « Astral » de 1953 au style très américain fait incontestablement partie des plus baroques. Deux exemplaires ont été construits, le second étant vendu au dictateur Trujillo.

Remerciements

Nos remerciements les plus cordiaux à MM. Giovanni Bianchi Anderloni et Gérard Lanvin et à la société Pininfarina, ainsi qu'à André Le Roux et Nicolas Hascoet.

Bibliographie

Gonzalo Alvarez Garcia, *Alfa Romeo 1900 Sprint*, Libreria dell'Automobile
 Jürgen Döhren, *Alfa Romeo Millenove*, Alfa Romeo Sprint, Super Sprint and more, chez *Alfapoint*
 Giovanni Bianchi Anderloni, *Carrozzeria Touring Superleggera*, chez *Fucina*.

