

# Auto d'Epoca

160  
PAGINE

EURO 7,00

ANNO XL (477) - N. 5 - MAGGIO 2024

IL MENSILE ITALIANO DI AUTOSTORICHE DA 40 ANNI LIBERO E INDIPENDENT

## ALFA ROMEO 1900 TOURING SUPERLEGGERA



Superleggera



LA SCOMPARSA DI  
MARCELLO GANDINI



MARIA GRAZIA  
TRIBIO  
E LE SUE LINEE



LA PRIMA MILANESE A SCOCCA PORTANTE,  
DIVENNE LA VETTURA CHE SEGNÒ LA  
RINASCITA DEL BISCIONE DOPO LA GUERRA

La Gazzetta

• 27 maggio 1945: fine della  
marina da guerra tedesca.

• 27 maggio 1905:  
la battaglia di Tsushima.

• Lancia Esatau B

• Cronache,  
Calendario  
e lettere dei lettori..

• Arretrati a colori dal  
2000 al 2024.

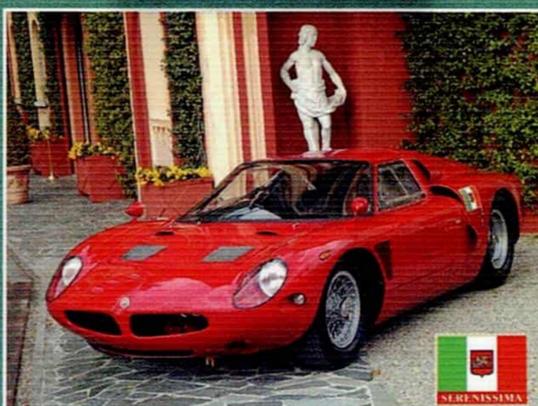
• Collezione Auto funebri.

50  
PAGINE DI  
CRONACHE

GREYHOUND BUS



SERENISSIMA



## COPERTINA

Ancora oggi fa girare la testa a chi la vede passare per strada. Un'eleganza senza tempo quella dell'Alfa Romeo 1900 che segnò la ripartenza dell'azienda milanese dopo gli orrori e le macerie della seconda guerra mondiale.

## BAULE

### 6 Recensioni

- Fiat Coupé e Barchetta
- Kawasaki 500 Mach III - 250 350 e 400
- Campionato Mondiale Rally. 50 anni di storia nei grandi rally di ieri e di oggi
- La favola rossa

## EVENTI

- 14 Campionato Italiano Auto storiche 2024

## MONOGRAFIE

### 10 Maria Grazia Tribio

Una vita dedicata al disegno ed al mondo dell'auto. Il ritratto di una delle più importanti illustratrici che ha lavorato con tutti i più grandi carrozzieri.

### 20 Scuderia Serenissima

Un decennio, gli anni '60, vissuto intensamente tra corse in pista, arrivando fino ai Gran Premi di Formula 1, ed automobili stradali.

### 32 Alfa Romeo 1900 Touring

La prima Alfa dopo la guerra, una vettura elegante e sportiva che fu per i carrozzieri, e la Touring Superleggera, la base di tanti modelli

### 44 Gli autobus Greyhound

Un pezzo di storia americana. Da oltre un secolo i bus con il simbolo del levriero solcano le infinite strade degli Stati Uniti.

### 56 Marcello Gandini

Il papà della Stratos e della Miura. Se n'è andato, dopo una vita dedicata alle auto, uno dei più importanti designer italiani

## LA GAZZETTA

- 62 Primo Piano
- 81 Agende
- 98 Cronache
- 96 Calendario
- 132 Compro-Vendo
- 159 Schede Arretrati e Abbonamento



20



32



44



14

# L'AUTO DELLA RINASCITA

*Di Giovanni Bianchi Anderloni; foto archivio famiglia Bianchi Anderloni  
e Museo Storico Alfa Romeo Arese.*

**Nata subito dopo la guerra fu la prima vettura milanese prodotta in catena di montaggio e la prima con telaio monoscocca. Con lei i carrozzieri realizzarono veri e propri capolavori**



La parentesi disastrosa della Seconda Guerra Mondiale causò una battuta d'arresto nello sviluppo di qualsiasi progetto, convertendo quasi totalmente l'industria italiana alla produzione bellica. Anche l'Alfa Romeo e la Touring dovettero adattarsi alla situazione, ma alla fine del conflitto, la distruzione dei bombardamenti, l'economia a pezzi, la situazione politica incerta, resero la ripresa estremamente difficile e sofferta.

E, come sempre nella storia d'Italia e degli Italiani, tutti si rimboccarono le maniche, rimossero le macerie, ripresero le attività, superando le difficoltà pur con mezzi di fortuna e materiali di recupero.

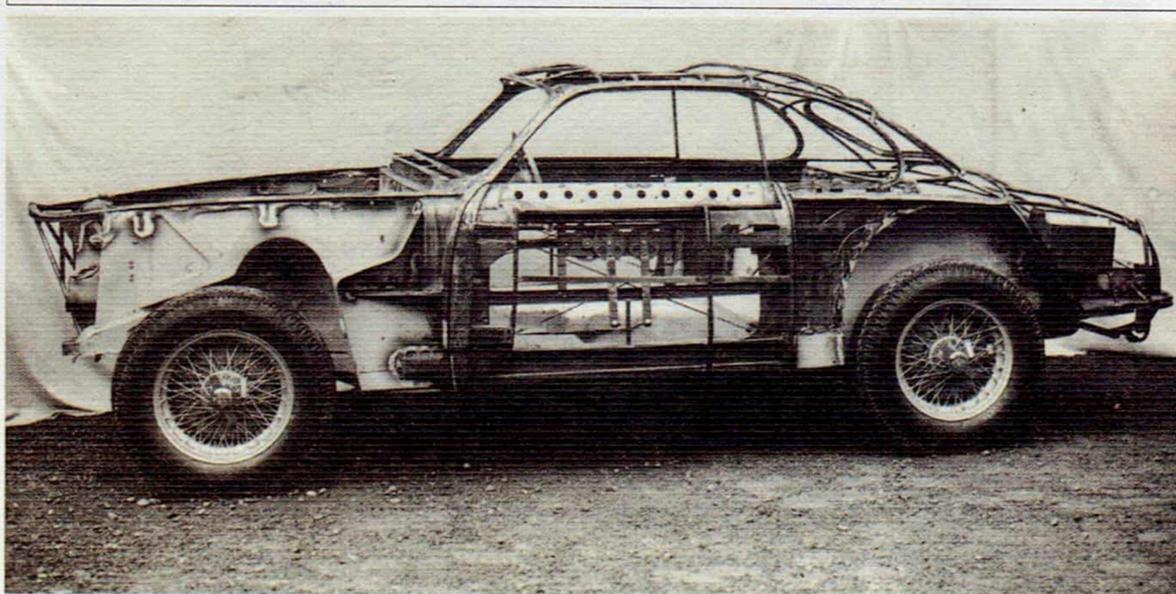
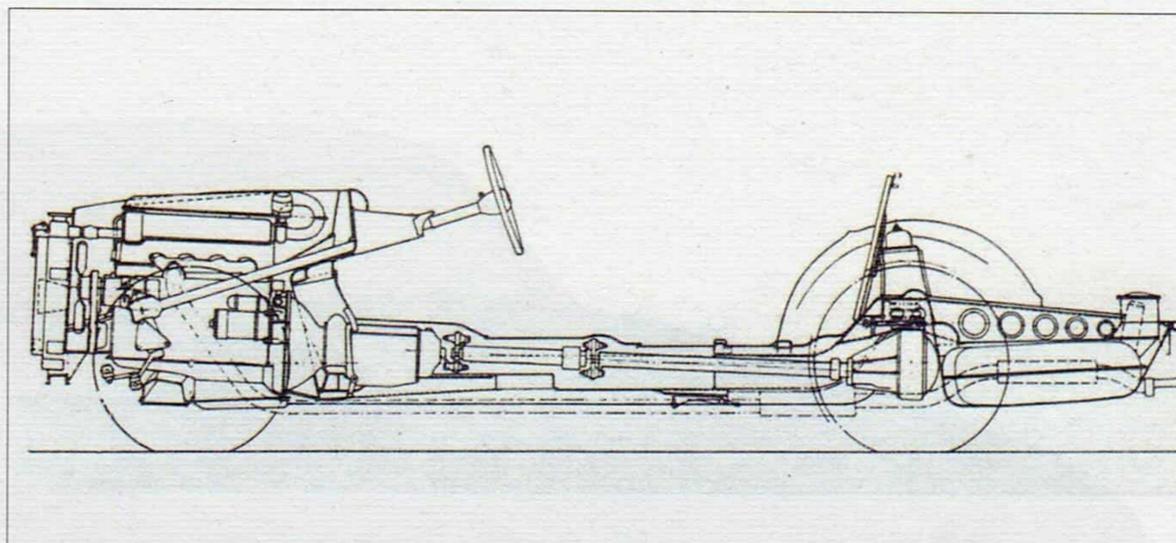
La costruzione di automobili all'Alfa Romeo riprese anch'essa con materiale anteguerra, con la 6C 2500 nelle varie versioni, fra le quali la Freccia d'Oro, direttamente realizzata dalla Casa che divenne il modello di punta a cui si af-

fiancarono le varie versioni coupé, cabriolet, sport e super sport realizzate dai vari carrozzieri.

Anche la ripresa della Carrozzeria Touring Superleggera è stata profondamente segnata dallo sviluppo di quel modello tecnicamente ancora molto valido, tanto da riuscire ad esprimere concetti stilistici in continua evoluzione, che raggiunsero la massima espressione della 6C 2500 SS Villa d'Este.

**La nascita dell'Alfa Romeo 1900.** Ma i tempi stavano correndo rapidamente sotto la spinta della ricostruzione, con la società profondamente cambiata, la concorrenza che si manifestava sempre più agguerrita. Non se ne parlava ancora, ovviamente, ma da lì a meno di dieci anni, con la ricostruzione, sarebbe arrivato il boom economico, la motorizzazione di massa e popolare da sostenere con una produzione strettamente di serie e dai costi limitati.

- 1 Modellino in scala 1:24 eseguito per la Coupé Alfa Romeo 3000, ma che fu poi utilizzato per lo sviluppo della AR 1900C Sprint.
- 2 Il disegno del "Telaio per Carrozzeri".
- 3 Il telaio di una 1900C Sprint, completo di meccanica e struttura "Superleggera", pronto a ricevere la "pelle" di alluminio.
- 4 1950: un giovane Carlo Felice Bianchi Anderloni osserva il modellino della nuova Coupé.



Dall'inizio del 1946, la responsabilità della Progettazione e sperimentazione dell'Alfa Romeo passò all'ingegner Orazio Satta Puliga, responsabilità che tenne fino al 1974, quando scomparve prematuramente. Sulla scia del successo delle varie versioni 6C 2500 S e SS, venne sviluppato un progetto di una grande berlina con motore 6C 3000 da 120 CV a 4800 giri. Tra il 1948 e il 1949 furono realizzati tre prototipi e un motore potenziato a 168 CV a 6000 giri venne montato su un telaio 6C 2500 Competizione, che partecipò, senza successo alla 1000 Miglia 1950 con Sansi-Bianchi (ritirata).

La politica di sviluppo industriale dell'Alfa Romeo sembrava avviata sulla strada della produzione di berline di gran prestigio, settore principalmente occupato in Europa da Mercedes e BMW.

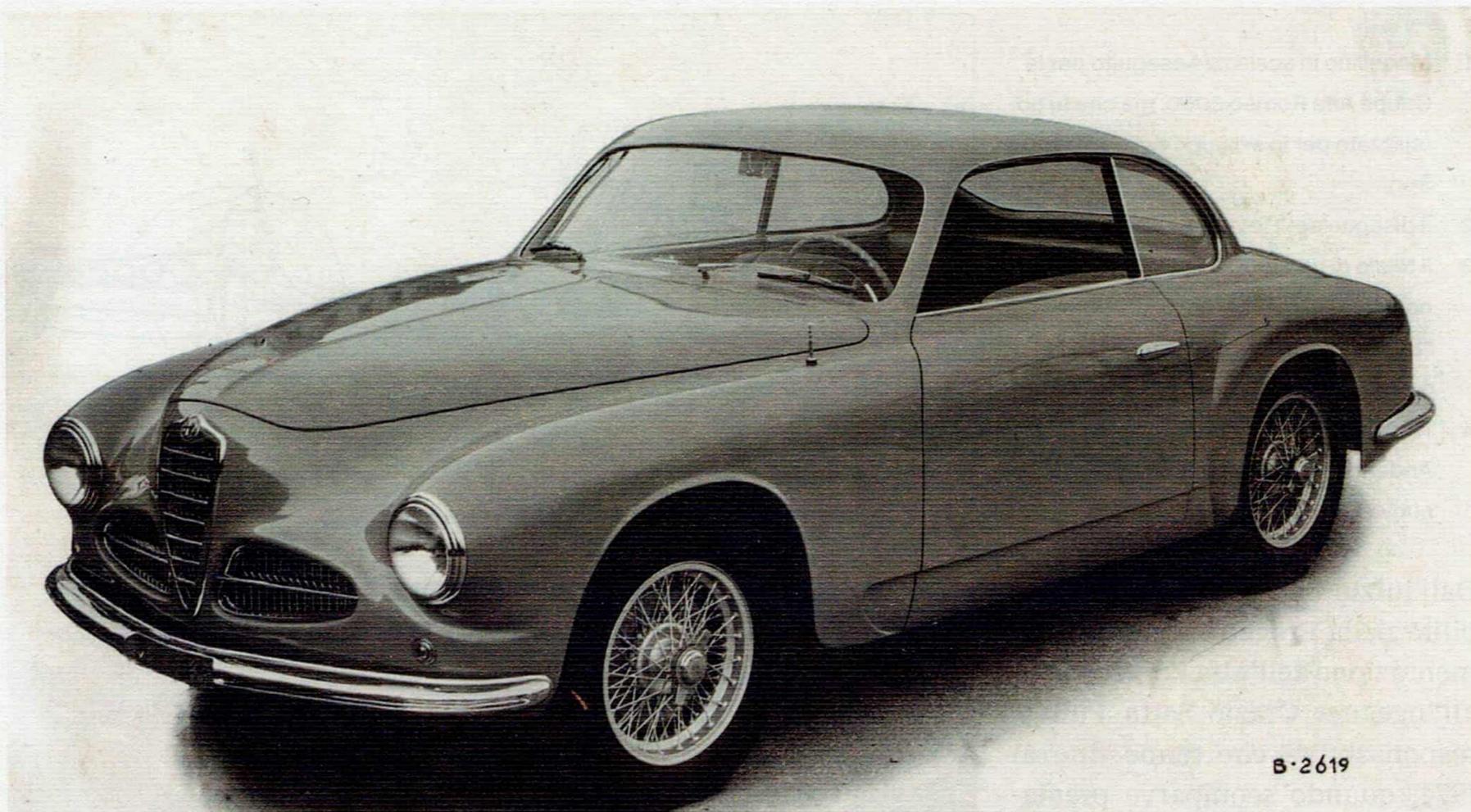
La Carrozzeria Touring, che stava ottenendo numerosi consensi con le 6C 2500 SS, sviluppò immediatamente un progetto su questo telaio, riprendendo molti dei temi della Villa d'Este, sviluppandoli in un coupé molto elegante e slanciato, che però rimase fermo alla realizzazione del modellino.

Nel 1948 venne costituita la Finmeccanica, la Finanziaria dell'IRI che controllava le aziende meccaniche del gruppo, di cui faceva

parte l'Alfa Romeo. Era evidente, bilanci alla mano, che le vetture 6C 2500, pur di successo, erano troppo costose e non adatte ad una produzione di serie. Era necessario, pertanto, cambiare decisamente rotta, progettare e produrre una vettura sì di prestigio, ma meno costosa a prodursi e per ridurre i costi era necessario utilizzare attrezzature e impianti

adatti a una produzione in serie. L'ingegner Giuseppe Luraghi, che fu poi l'artefice dello sviluppo industriale dell'Alfa Romeo negli anni successivi, era fra i dirigenti IRI quello che più spinse e favorì il progetto della nuova AR 1900 e i finanziamenti necessari alla realizzazione dei nuovi impianti (le catene di montaggio) vennero dal Piano Marshall, grazie al piano





B-2619

di aiuti finanziari destinati dagli USA all'Italia, all'Alfa Romeo arrivò la somma, notevole per allora, di 5 milioni di dollari!

L'ingegner Satta si dedicò immediatamente al nuovo progetto e una delle prime azioni intraprese, all'inizio del 1948, fu quella di richiamare all'Ufficio Progettazione Auto il valentissimo tecnico Giuseppe Busso, che già aveva collaborato con lui al reparto progettazione aeronautica Alfa Romeo e che dal 1945 aveva fatto una preziosa esperienza automobilistica a

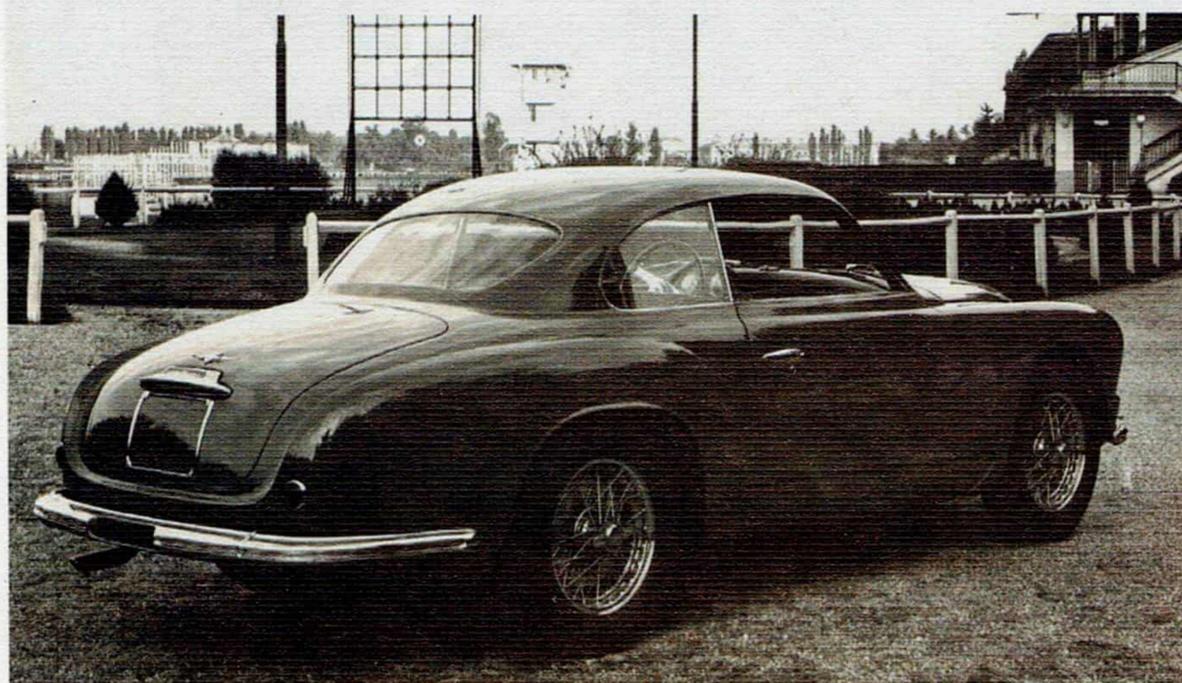
Modena presso la Ferrari. Busso fu subito messo a lavorare al progetto della 1900, sviluppando soprattutto il concetto della costruzione a scocca integrale con il telaio, o "scocca portante". Busso divenne subito uno degli elementi più validi del gruppo di progetto che realizzò tutte le vetture con il marchio del Biscione, fino al 1976.

Per ragioni di peso, oltre che di economia, venne scelto un motore 4 cilindri, nella classica configurazione, cara agli alfisti, a doppio albero a cammes in testa, diretta-

mente derivato dai motori da corsa progettati da Vittorio Jano. Nella prima versione la cilindrata era 1884 cc e la potenza 90 CV. Agli inizi del 1950 furono approntati alcuni prototipi con il frontale ancora simile a quelli delle 6C 2500, per arrivare al modello definitivo che fu presentato ufficialmente il 2 ottobre 1950 a Milano e il giorno dopo a Roma al Presidente della Repubblica Luigi Einaudi.

Ai primi del 1951 la potenza del motore venne portata a 100 CV a 5500 giri nella versione AR 1900 T.I. (Turismo internazionale), che nel 1953 diventerà AR 1900 T.I. Super, con un aumento della cilindrata a 1975 cc e la potenza a 115 CV a 5500 giri.

**L'AR 1900C Sprint Touring Superleggera.** L'AR 1900 di serie, come abbiamo detto, aveva un sistema costruttivo a scocca portante, cioè con la carrozzeria integrale con lo chassis che veniva pertanto a perdere totalmente la funzione avuta fino ad allora. Con lungimiranza, per facilitare il lavoro dei carrozzieri che ancora e



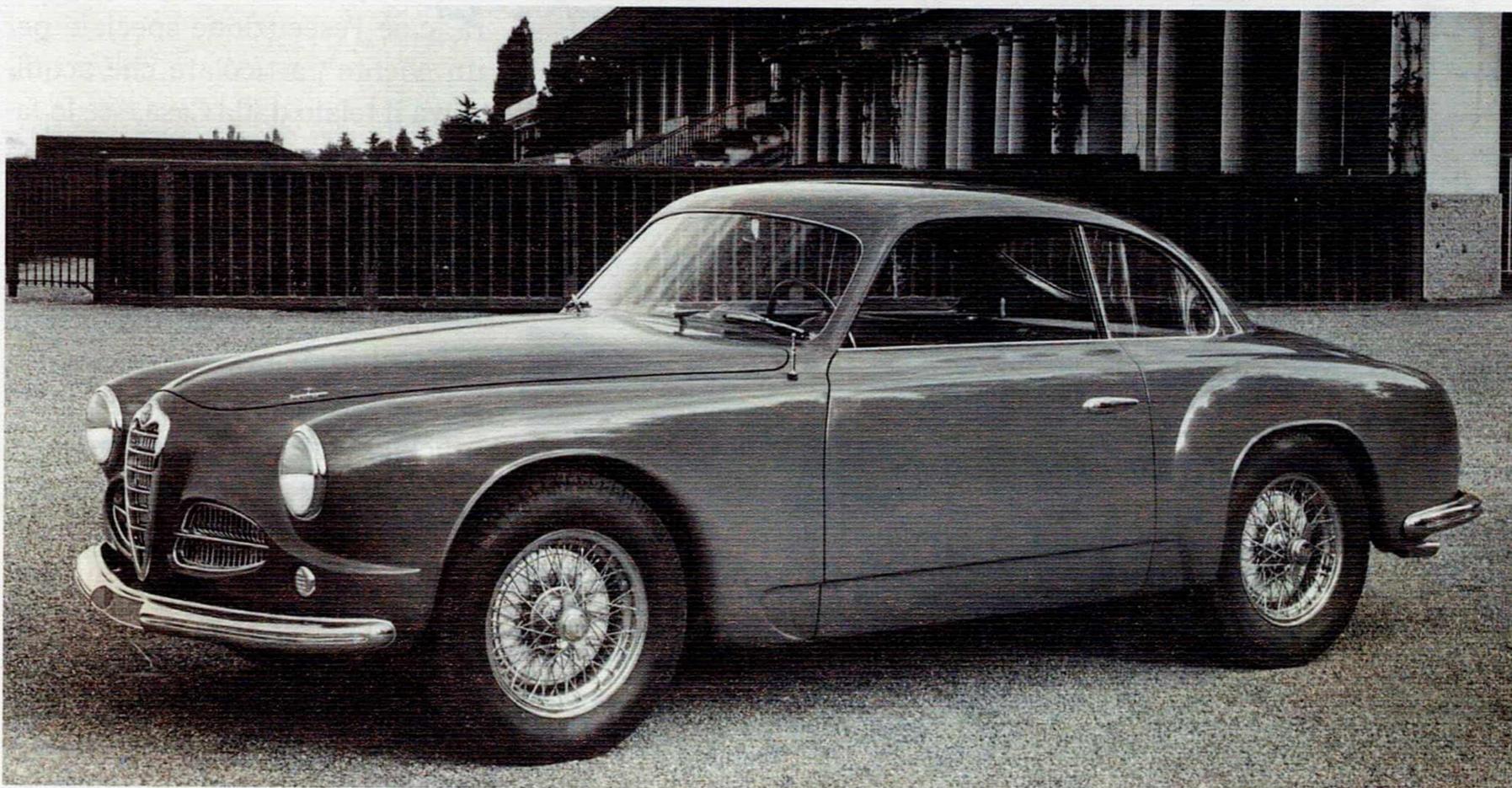
per molto avrebbero contribuito ai successi commerciali della Casa, l'Alfa Romeo predispose una serie di telai intermedi, con una architettura semplificata, contraddistinta dalla sigla AR 1900C, dove la "C" significa "Carrozzeri": al nuovo telaio così definito i carrozzieri applicarono le loro carrozzerie, con le tecnologie ad essi abituali. La Carrozzeria Touring, aveva una altissima capacità creativa che la metteva in condizioni di affrontare rapidamente e con efficacia i problemi che le venivano proposti. Che fosse stata fortuna o lungimiranza non sono in grado di dirlo, ma sta di fatto che il gruppo di lavoro diretto da mio padre, l'ingegner Carlo Felice Bianchi Anderloni, seppe magistralmente riadattare il progetto della 6C 3000 SS Coupé alle dimensioni e caratteristiche del nuovo modello. Il nuovo progetto venne "deliberato" dalla direzione Alfa Romeo e la linea di assemblaggio alla Touring fu organizzata in pochi mesi, tanto che la nuova AR 1900C Sprint venne presentata nella primave-

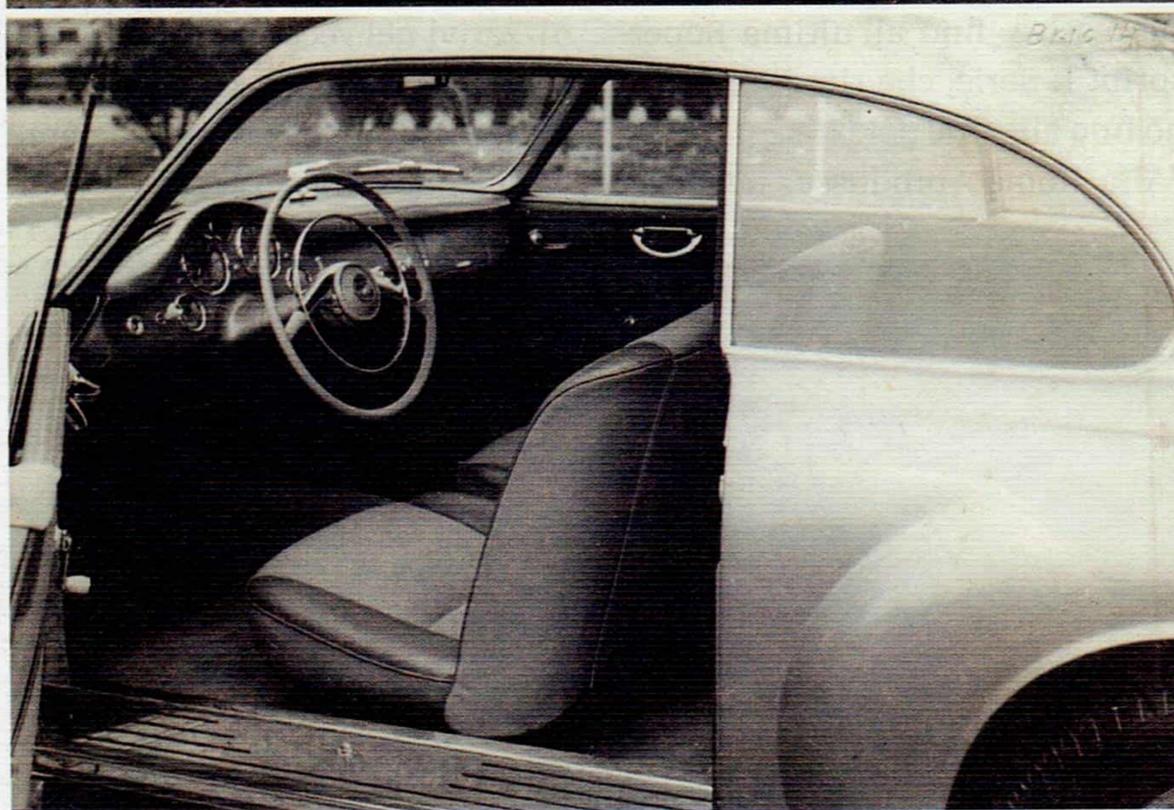


- 5 Il prototipo della nuova AR 1900C Sprint Superleggera presentato al Salone di Torino del 1961.
- 6 Vista di tre quarti posteriore della della 1900C Sprint nella sua versione definitiva.
- 7 La linea allestimento carrozzeria della 1900C Sprint nel vecchio stabilimento della Touring di Via De Breme a Milano.
- 8 La versione definitiva della 1900C Sprint Superleggera.

ra del 1951 al Salone di Torino, in contemporanea con la nuova versione AR 1900 TI berlina. La vettura ebbe un immediato successo, confermato anche per le versioni successive, fino all'ultima Supersprint II Serie, che rimase in listino fino alla fine del 1958. l'Alfa Romeo produsse, nelle va-

rie versioni Sprint e Supersprint, 1796 telai tipo "C", dei quali non è esagerato supporre che la Touring abbia eseguito circa 1200 carrozzerie, compiendo miracoli organizzativi nel vecchio stabilimento di Via de Breme a Milano, all'interno di uno spazio insufficiente e trovandosi infine costretta a su-





bappaltare una parte consistente del lavoro di lattoneria.

La AR 1900C Sprint Superleggera pesava a vuoto 1000 kg, montava lo stesso motore della 1900 TI, 1884 cc a 5500 giri, che spingeva la vettura a oltre 180 km/ora di velocità.

La produzione venne organizzata sì nelle ristrettezze degli spazi, ma avendo sempre a disposizione le validissime maestranze formate alla scuola dell'avvocato Felice Bianchi Anderloni, fondatore della Carrozzeria nel 1926,

dalla fabbrica uscirono subito le splendide vetture che riscosero un immediato successo.

Le carrozzerie, come la Touring, che avevano una produzione molto inferiore, ovviamente, a quella della Casa Madre e costruivano vetture definite "fuoriserie", avevano maggior possibilità di apportare delle modifiche, dettate da ragioni tecniche, di economia, oppure per adattarsi molto rapidamente alle indicazioni della clientela. Nel caso della 1900C Sprint il primo dettaglio a essere modificato, perché giudicato non solo eccessivamente costoso, ma soprattutto "pesante", nonché un troppo evidente richiamo alla Villa d'Este, fu il porta targa e le luci posteriori. Non sono in grado di dire dopo quante vetture sia stata portata la modifica.

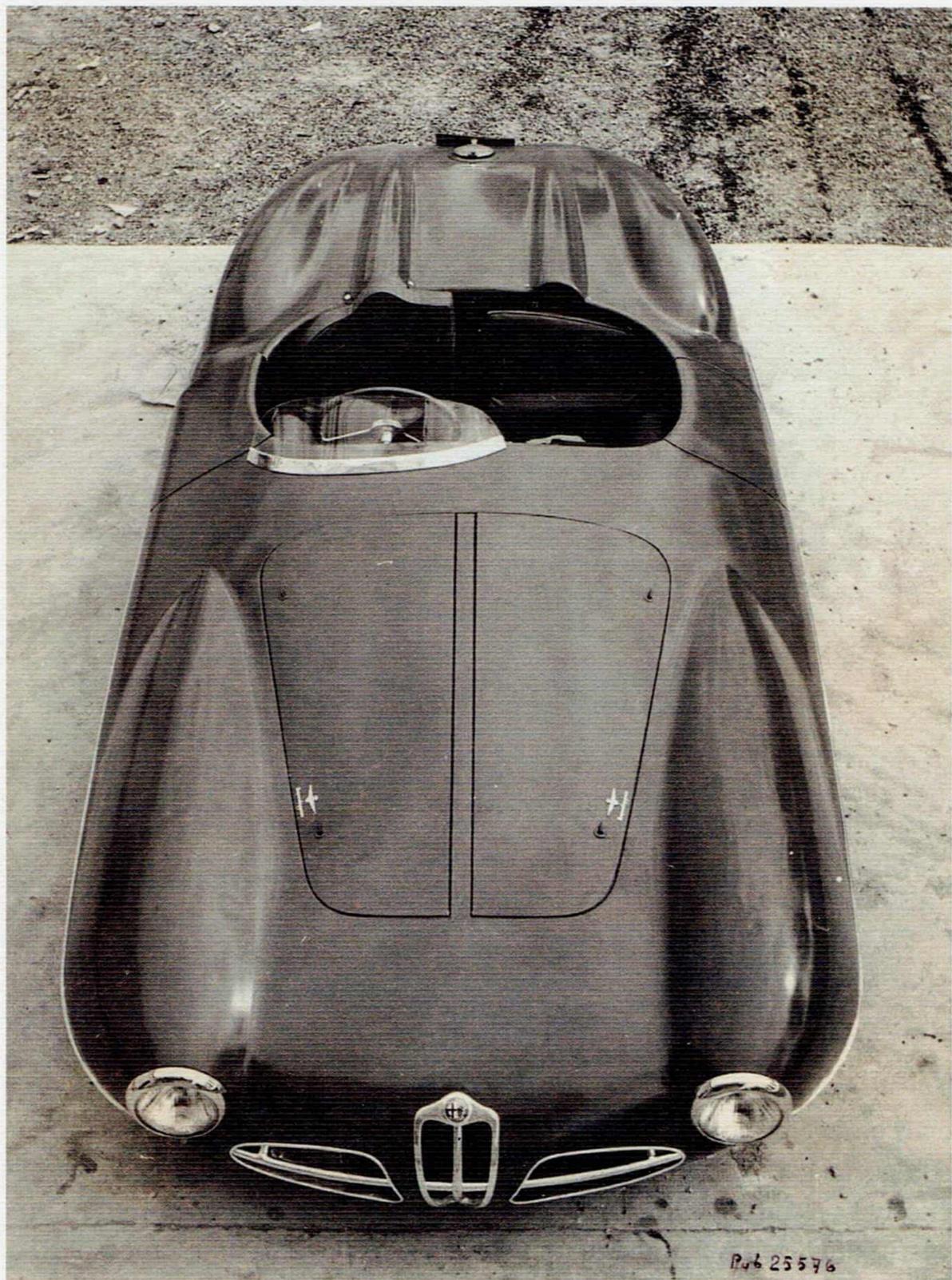
Le varianti sul tema furono numerose, alcune ripetute per pochi esemplari, o anche per esemplari unici, con soluzioni richieste da qualche cliente speciale. Ancora per poco tempo, però, perché la pratica accettata prima della guerra e nei primi anni del dopoguerra, cioè l'esecuzione speciale per un cliente particolare che acquistava il telaio dalla Casa e se lo faceva carrozzare da chi voleva, con la produzione in serie e le mutate filosofie commerciali, divenne non più ammissibile.

Perciò, seguendo le indicazioni della Direzione Commerciale delle Case Madri, prima di presentare ufficialmente una nuova versione che definisse un passaggio ad una serie successiva, la Touring, come del resto tutti i carrozzieri in generale, apportavano piccole modifiche diremmo per approssimazioni successive. Non sono in grado di dire se l'applicazione dei rostri ai paraurti fosse stata una richiesta

dell'Alfa Romeo, oppure una anticipazione alla soluzione poi adottata anche sulla berlina 1900 Super e sulla successiva 1900C Super Sprint. Fatto sta che quasi in sordina comparvero questi, insieme ad altri dettagli o anche soluzioni bicolore della verniciatura.

Alla prima "serie" della 1900C Sprint, seguì nel 1952, il modello così detto "seconda serie". Si riconoscono nuovi dettagli che giustificano la denominazione: i paraurti più voluminosi e dotati di rostri, le maniglie delle portiere di nuovo disegno, il lunotto posteriore allargato nella parte bassa e, soprattutto il "taglio" della portiera che si ferma poco sopra la modanatura dell'unghia laterale. Nella "prima serie" il taglio della portiera scendeva fin sotto il "brancardo", ma dava problemi di resistenza torsionale e la soluzione venne abbandonata.

Quasi subito, nella tradizione sportiva della Casa del Biscione, alle versioni standard furono affiancate versioni alleggerite e appositamente preparate per le corse Gran Turismo su strada e su pista come il modello AR 1900C Sprint "alleggerito corsa extralusso", del 1952, familiarmente denominato "Corto Gara". Si notano i paraurti più sottili e sdoppiati, semitubolari e il taglio della portiera che si ferma poco sopra l'unghia della fiancata, che in questo caso è sottolineata da un profilo cromato; altro elemento di "lusso" le cornici dei finestrini laterali presumibilmente in alluminio lucidato; un ulteriore elemento "corsaiolo", ma di lusso, il cruscotto di disegno diverso con il grande contagiri sulla sinistra e il volante in legno e alluminio al posto di quello di serie in plastica. L'alleggerimento era stato ottenuto dalla



9 La 1900C Sprint Superleggera con gli aggiornamenti stilistici apportati nel 1952.

10 L'interno della 1900C Sprint "normale".

11 Il Disco Volante 1900 C52, 2000 cc

semplificazione della costruzione della trave bassa in corrispondenza del telaio delle portiere (il così detto "brancardo"), la sostituzione del cristallo laterale (e relativo meccanismo sali-scendi) con uno di plexiglass scorrevole e la conseguente eliminazione del rivestimento interno delle portiere.

**Il Disco Volante.** Una straordinaria vettura che fu concepita per le corse per vetture Sport, ma che, nella configurazione originale, non corse mai. Infatti, a seguito del-

le pressioni di Finmeccanica, che indirizzava gli investimenti verso il potenziamento e lo sviluppo del progetto 1900 e di nuove vetture più economiche e prodotte in serie (di lì a pochissimo sarebbe uscita la Giulietta) alla fine della stagione 1950/1951 di Formula 1 (Campione del Mondo Juan Manuel Fangio su Alfetta 159), la Direzione dell'Alfa Romeo decise per l'arresto definitivo alla partecipazione alle corse. Ciò avvenne nonostante i successi ottenuti fino ad allora in gare uffi-

12



13

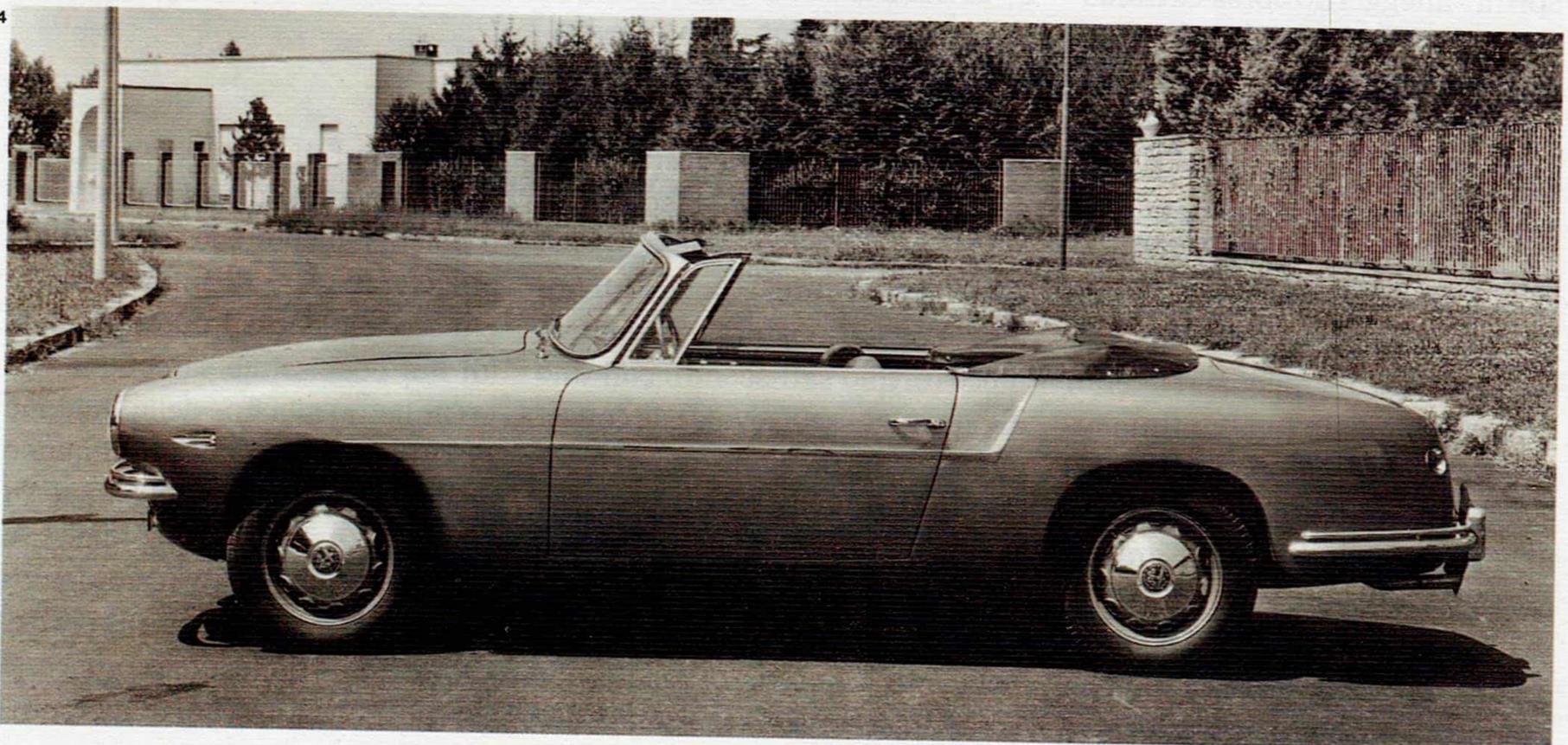


più nuove destinate a rappresentare una tappa indimenticabile nella storia mondiale dell'automobile e in particolare della carrozzeria, fu il Disco Volante, fortemente voluto dall'ingegner Gioacchino Colombo, che proveniva dalla Ferrari. La collaborazione fra i progettisti della meccanica guidati dall'ingegner Colombo e quelli della Touring diretti da Carlo Felice Bianchi Anderloni, fu strettissima e *“studiarono le strutture del telaio e della scocca in modo da evitare quei doppioni che potevano verificarsi con i telai di serie per i carrozzieri, ma che bisognava assolutamente evitare nella progettazione del Disco Volante, pena un inopportuno e dannoso appesantimento. Era un caso talmente raro che un carrozziere potesse influire sul telaio, - continua il racconto di mio padre - che vi lascio immaginare se la Touring si sarebbe lasciata sfuggire questa occasione... che portò all'ulteriore e non trascurabile vantaggio che nessun altro costruttore poté usufruire di quei telai per costruire carrozzerie diverse e in concorrenza con quelle Superleggera. Si raggiunse*

ciali e di Campionato di qualsiasi categoria, secondo una tradizione che aveva guidato le scelte e gli investimenti dell'Azienda fin dalla sua nascita. Erano gli anni in cui

Lancisti e Alfisti si battevano in appassionate competizioni per affermare la supremazia della Lancia Aurelia sull'Alfa Romeo 1900 o viceversa. Una delle realizzazioni

14





12 Il Disco Volante alla prima uscita in prova all'Autodromo di Monza, alla guida di Consalvo Sanesi.

13 Il Disco Volante C52 2000 del Museo Storico Alfa Romeo, presente in molte manifestazioni d'auto d'epoca, qui sulla passerella di Feltre, alla conclusione del primo grande raduno di vetture Carrozze Touring, organizzato dal CVAE (Circolo

Veneto Auto d'Epoca) di Bassano del Grappa: si riconoscono Luigi Bonfanti (secondo da sinistra), Nino Balestra, seduto al microfono e, in piedi, Carlo Felice Bianchi Anderloni.

14 La versione con telaio allungato dello spider per la nuova AR 1900C Super Sprint 1955, Tipo Ginevra.

15 La AR 1900C Super Sprint 1955, Tipo Ginevra Coupé e Spider.

*una simbiosi così perfetta fra telaio e struttura della carrozzeria, che ancora oggi non sarebbe possibile distinguere dove finiva l'uno e dove incominciava l'altro".*

I componenti meccanici scelti furono quelli della 1900. Gli esperti tecnici dell'Alfa Romeo elaborarono profondamente il motore 4 cilindri, così da elevare la potenza da 100 a 158 CV. Il primo modello con questo motore, fu identificato come: AR1900 C52 Disco Volante 2000. Subito dopo fu approntato un telaio con passo leggermente allungato, per ospitare un motore 3000 cc, 6 cilindri, che fu identificato come Disco Volante Tipo

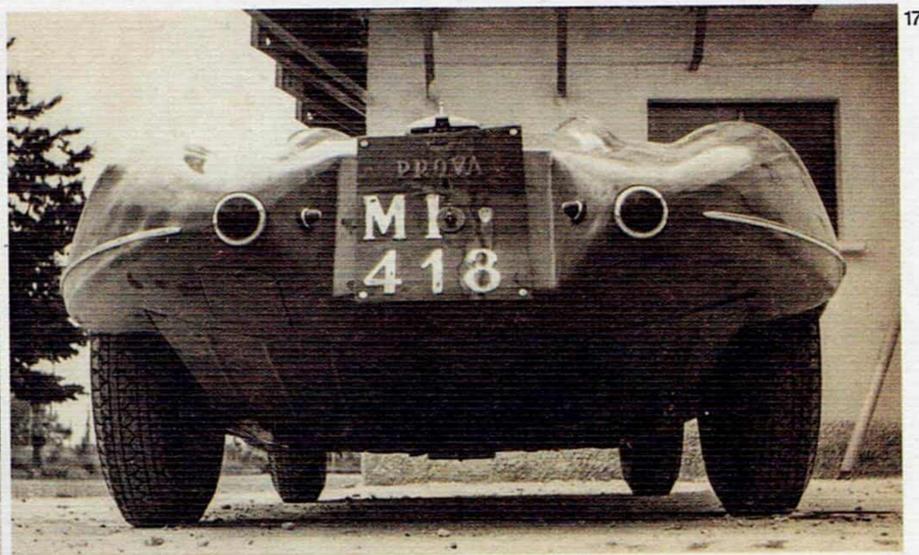
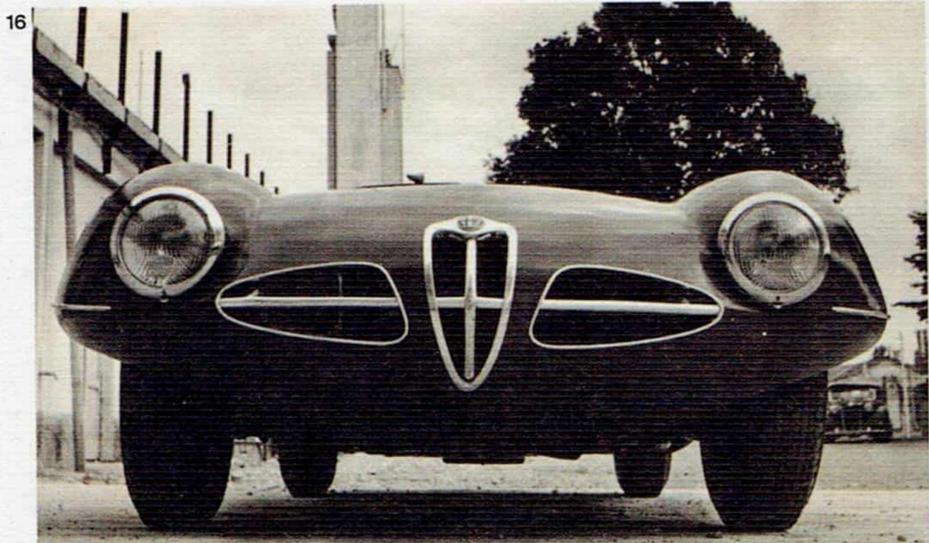
6/C 3000. Ne furono costruiti due esemplari, di cui uno, ritrovato e restaurato, è di proprietà del Museo dell'Automobile di Torino.

Nel 1953 Gioacchino Colombo lasciò l'Alfa Romeo e lo sviluppo del Disco Volante passò sotto la cura dell'ingegner Rudy Hruska, che, appassionato dal progetto, incaricò la Touring Superleggera di studiare una versione chiusa e una di tipo più stretto.

Per ragioni di tempo e per limitare i costi al massimo, queste due nuove vetture furono ottenute modificando due esemplari del Tipo 2000 già costruiti.

Come dice ancora mio padre pro-

seguendo nel suo racconto, *"l'Alfa si trovò così a disporre di tre versioni della stessa macchina per poter effettuare confronti diretti e impiegare il tipo più adatto per le varie competizioni (velocità in circuito, percorsi sinuosi, gare in salita)".* Ad eccezione di alcune gare in salita per vetture sport nel 1953, effettuate in modo semi ufficiale dal pilota svizzero Jean Ducrey con il Disco Volante Tipo 2000, così detto "a Fianchi Stretti", nessun Disco Volante, tuttavia, partecipò a corse, regolarmente iscritto dalla Squadra corse dell'Alfa Romeo. In un certo senso fu tradita la fortissima aspettativa che si era subi-

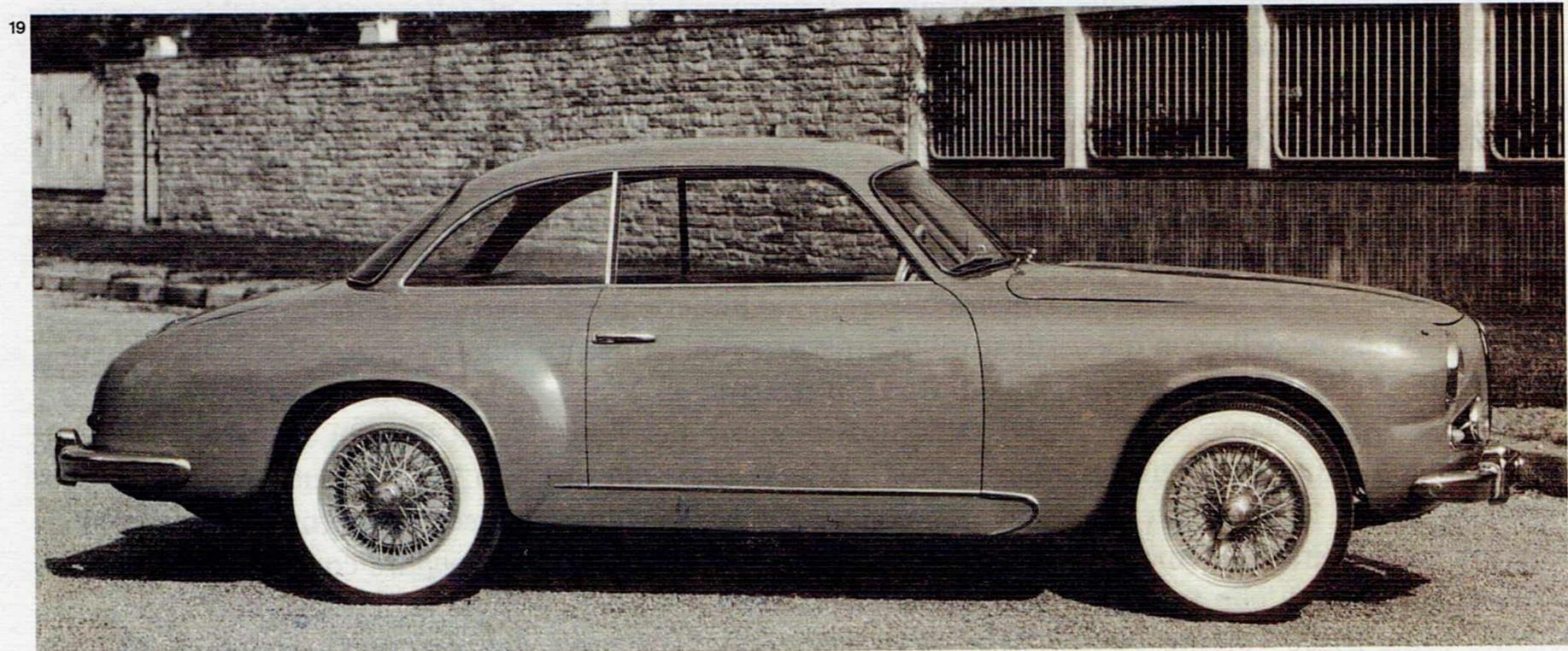


to generata, a seguito della risonanza sulla stampa suscitata da questa straordinaria vettura, che l'Alfa Romeo rinnovasse i successi del passato, finalmente con una macchina completamente nuova. La maggior parte delle riviste di automobilismo sportivo, non solo italiane, ma di tutto il mondo, erano uscite con articoli entusiasti, anticipando addirittura la partecipazione alle 24 Ore di Le Mans e alle altre classiche. Ma, bisognava attendere ancora alcuni anni e la nascita dell'Autodelta, per veder tornare l'Alfa Romeo alle corse.

Uno dei due modelli 3000 ebbe anche l'onore di es-

sere esposto al Motor Sport Show presso il Madison Square Garden di New York nel maggio del 1953. Infine mio padre diceva che *"fa piacere ricordare come l'interesse per il Disco Volante sia sempre rimasto vivo nel tempo. Come se non bastasse in questi ultimi anni c'è un revival di questa macchina e in molte manifestazioni di carattere storico e culturale dell'automobilismo, la presenza del Disco Volante è insistentemente richiesta"*.

**AR 1900C Super Sprint.** Non appena uscì la versione TI Super della AR 1900, alla fine del 1953, la Carrozzeria Touring aveva già pronto il nuovo modello, denominato Super Sprint. In questo caso erano state apportate numerose modifiche alla vettura. Le più significative ed evidenti sono: la revisione del frontale con minore risalto del "baffo" sotto ai fanali e nuove prese d'aria laterali di disegno più leggero, con una cornice cromata che si fonde con l'alloggiamento dei fanali antinebbia e delle luci di posizione; il rinnovato disegno del padiglione con superfici vetrate più ampie e il lunotto posteriore allargato in modo tale da far quasi sparire il montante; i paraurti di sezione maggiore, più avvolgenti e muniti di rostri; in-



fine, numerosi accessori minori, come le maniglie di apertura delle portiere, il profilo cromato a sottolineare la caratteristica "unghia" alla base della portiere e altri.

**L'AR 1900C Touring e le corse.** Parlando del Disco Volante, più sopra, ho accennato alla rivalità tuttora vivissima fra Alfisti e Lancisti, con piloti "gentlemen drivers" che partecipavano alle corse per vetture turismo e gran turismo di serie, in circuito e su strada. Tuttavia, le Case non partecipavano con squadre ufficiali, ma prestavano assistenza lungo il percorso agli equipaggi più quotati. Come alla 1900C Super Sprint di Taramazzo e Gerino



20

al 1° Giro Automobilistico d'Italia del 1954, organizzato dall'ACI e dalla Gazzetta dello Sport.

**AR 1900C Super Sprint Tipo 55.** Alla fine del 1954 alla Touring

fu chiesto di studiare una nuova versione sostitutiva della 1900C Sprint e Super Sprint e all'inizio della primavera del 1955 vennero presentate le nuove proposte,

16 Il Disco Volante 2000 della figura 13 visto di muso, durante le prove all'Autodromo di Monza.

17 Vista di code della stessa vettura.

18 La versione Coupé del disco Volante, fortemente voluta dall'Ing. Hruska.

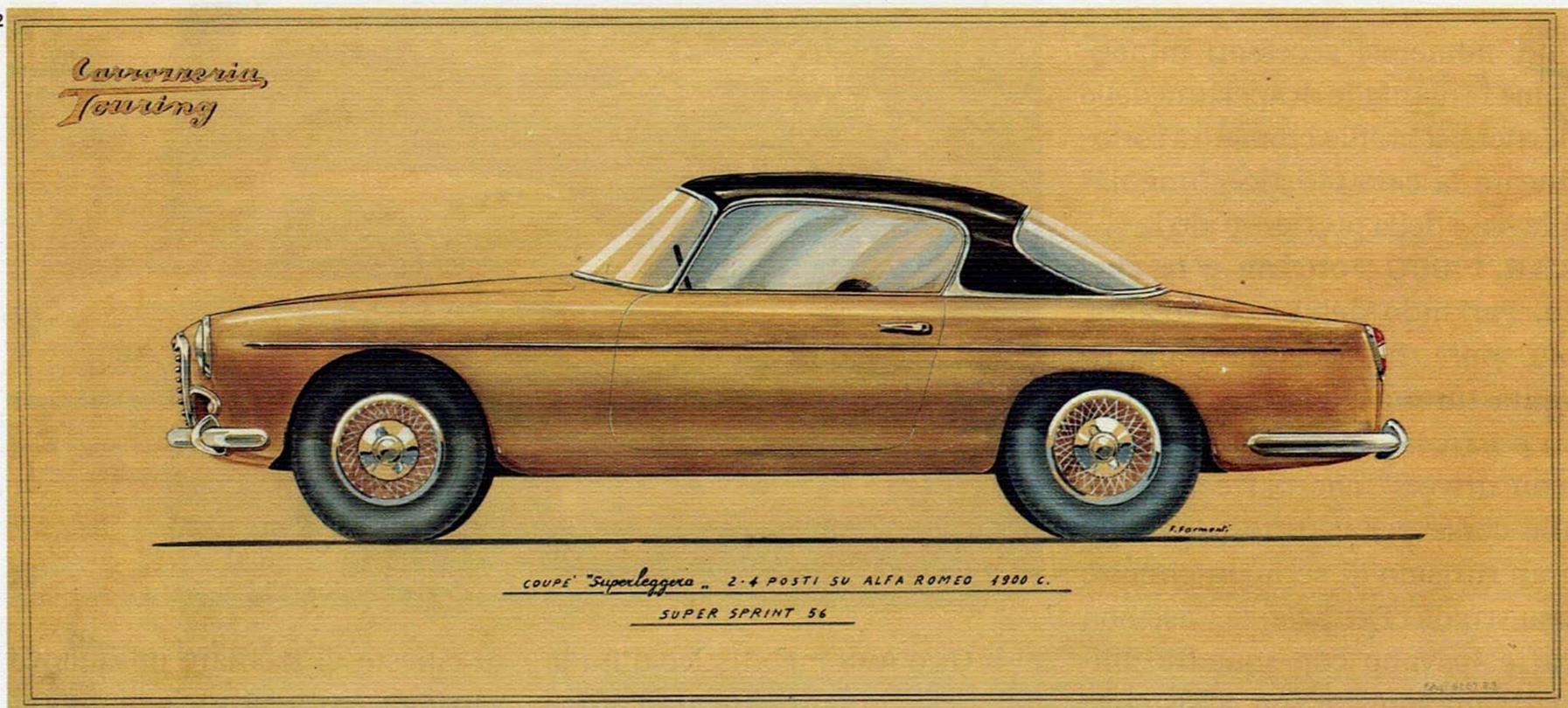
19 La 1900C Super Sprint 1953 prima serie.

20 La AR 1900C Super Sprint di Taramazzo e Gerino al Giro d'Italia ACI del 1954. La vettura è ripresa a una sosta tecnica o a un controllo orario e riconosciamo Consalvo Sanesi, il personaggio in piedi al centro dietro la vettura; sulla destra il pullman dell'assistenza Pirelli, segno dell'interesse che destavano tali gare, pur senza una partecipazione "ufficiale".

21 Una splendida AR 1900C Super Sprint 1953 di un socio del Registro Touring Superleggera.



21



coupé e spider, del nuovo modello. Le due vetture furono esposte al Salone di Ginevra di quell'anno, da qui la denominazione di "modello Ginevra" che la Touring aggiunse alla denominazione ufficiale: Tipo 55.

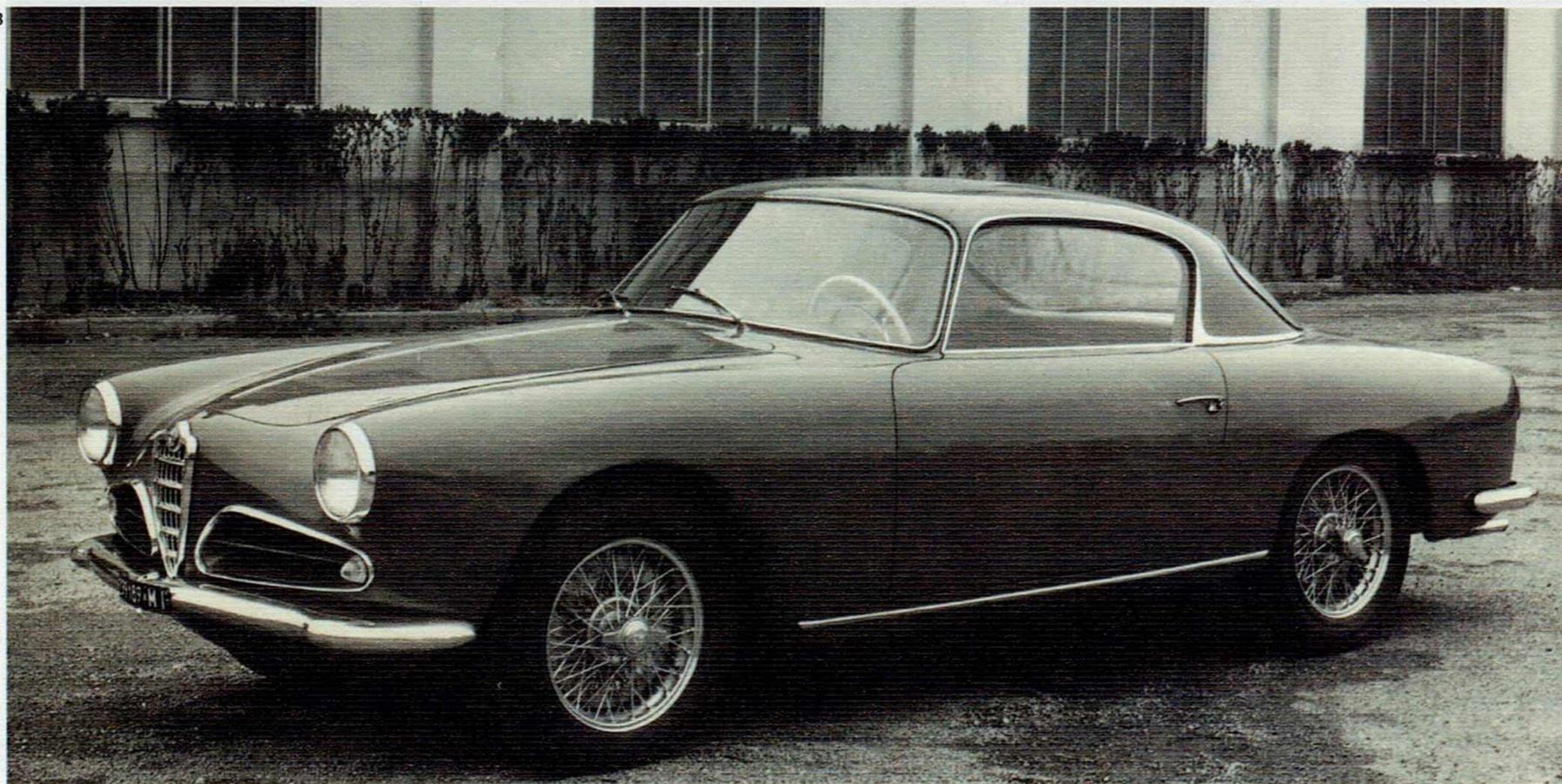
La meccanica era la stessa del modello precedente, con motore da 115 CV a 5500 giri, passo 2500 mm. Ambedue erano definite due posti + 2, anche se i due posti posteriori erano veramente sacrificati, tant'è che all'inizio dell'estate

di quell'anno la Touring presentò un secondo spider con il telaio allungato di 13 cm per aumentare lo spazio posteriore. La produzione di queste vetture non fu mai deliberata a causa della linea poco convincente, con particolari desueti come il dislivello fra l'altezza dei paraurti anteriore e posteriore, o il profilo cromato della fiancata. Infine l'allestimento risultava molto più costoso, nonostante le semplificazioni dello spider.

Tuttavia, se è vero che non tutto il

male vien per nuocere, il flop del Tipo 55 diede spazio al modello dallo stile puro ed essenziale che, dall'anno successivo fino al 1958, concluse il ciclo dell'Alfa Romeo 1900C, così come la Villa d'Este concluse il ciclo della 6C 2500 SS.

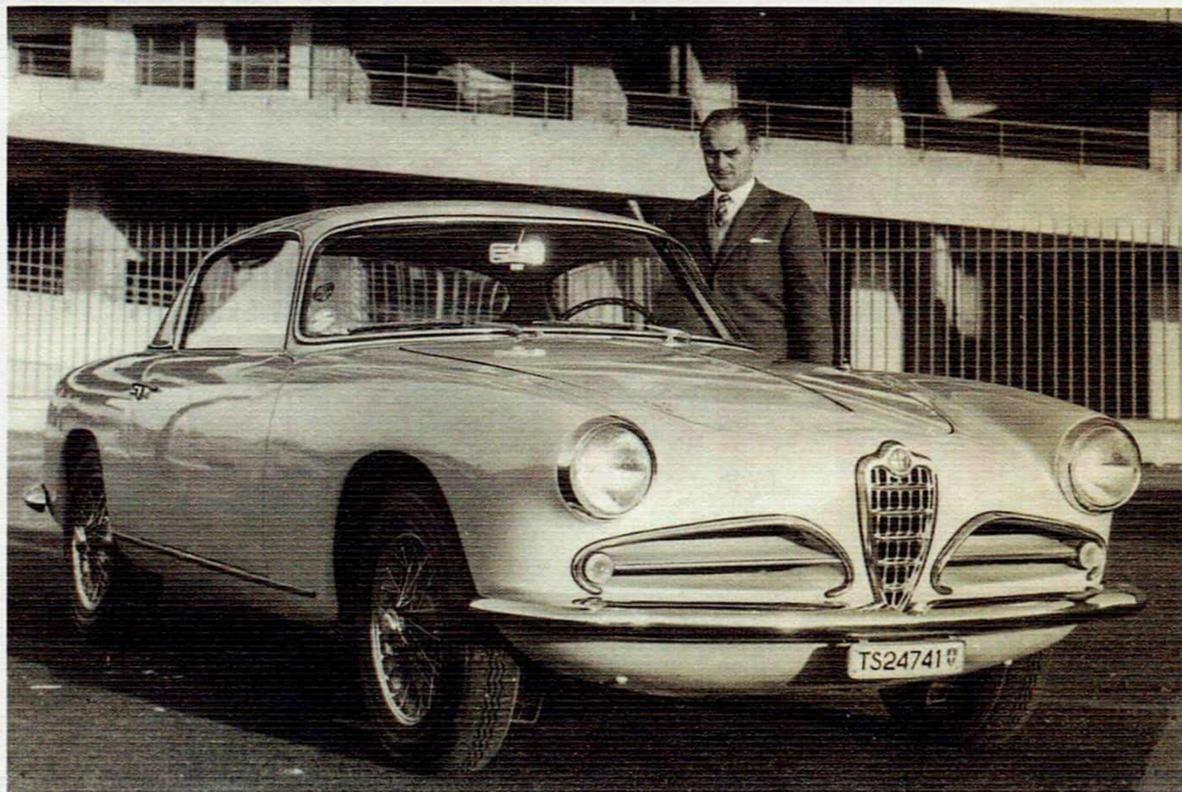
**L'Alfa Romeo 1900 Super Sprint II Serie.** Gli insuccessi sono di grande stimolo per le persone capaci e intelligenti e il gruppo guidato da Carlo Felice Bianchi Anderloni, quasi prima ancora che si delineasse l'insuccesso della Tipo



55, si dette da fare, si liberò da tutte le influenze delle mode correnti e, pur conservando gli stilemi Alfa Romeo (il family feeling), creò un coupé elegantissimo ed essenziale, un esempio magistrale di "linea italiana". Il figurino di Federico Formenti mostra ancora un profilo cromato sulla fiancata, ma che, dopo ulteriore pulizia, sparirà dalla vettura definitiva.

La nuova vettura è stata presentata all'inizio del 1956, esposta ai saloni più importanti e riscosse un successo immediato di pubblico e critica. In quegli anni stava prepotentemente avanzando la Giulietta Sprint come vettura di punta per le competizioni Gran Turismo e la 1900 aveva imboccato la via del tramonto.

All'inizio del 1957, la Carrozzeria Touring realizzò di propria ini-



24

ziativa, una versione Spider della Super Sprint II Serie e la presentò senza preavviso e all'ultimo momento al Salone di Ginevra del marzo 1957. La Direzione Alfa Romeo, però, disconobbe completamente tale iniziativa,

nonostante il grande successo di pubblico: dal momento che da lì a un anno la produzione della 1900 sarebbe cessata per dar posto alla nuova serie 2000, l'Alfa Romeo preferì lasciare spazio alla Giulietta Spider!

22 Lo splendido figurino della Alfa Romeo 1900C Super Sprint, II Serie, 1956, eseguito da Federico Formenti, il più stretto collaboratore di Carlo Felice Bianchi Anderloni.

23 Una delle foto ufficiali della AR 1900C Super Sprint II Serie Touring Superleggera.

24 Una AR 1900C Super Sprint II Serie ripresa con Carlo Felice Bianchi Anderloni all'esterno dello Stadio di San Siro a Milano.

25 L'Alfa Romeo 1900C Super Sprint II Serie Superleggera, con

Carrozzeria Cabriolet, presentata in extremis al Salone di Ginevra della Primavera 1957. Qui ritratta sulla sponda del Lago Lemano, la nuova vettura, pur avendo riscosso un grande successo di pubblico, non fu accettata dalla Direzione Alfa Romeo per ragioni commerciali, dal momento che la costruzione della AR 1900, nei vari modelli, stava per essere fermata, per dare spazio al nuovo modello 2000. Inoltre era in atto una grossa spinta commerciale in favore della Giulietta Spider.



25