

# První sériová



▲  
SEDAN ALFA ROMEO 1900  
SE V TÉHLE PODOBĚ VYRÁBĚL  
V LETECH 1951 AŽ 1954

PRVNÍM SÉRIOVĚ VYRÁBĚNÝM  
VOZEM SLAVNÉ MILÁNSKÉ ZNAČKY  
BYLA ALFA ROMEO 1900, JEJÍŽ  
PRODUKCE ODSTARTOVALA  
NA JARĚ 1951.

## Revoluční projekt

Projekt 1900, jehož otcem byl inženýr Orazio Satta Puliga (1910–1974), znamenal revoluci v historii renomované milánské automobilky. Jeho cílem bylo vytvořit moderní vůz střední třídy schopný rentabilní sériové výroby, jenž měl konkurenci převýšit výkonem motoru a jízdními vlastnostmi. Prozradíme rovnou, že se to podařilo.

Automobil vyvinutý v letech 1948 až 1950 se výrazně odlišoval od předcházejících konstrukcí značky Alfa Romeo. Po čtvrt století zasvěceném drahým šestiválcům a osmiválcům se vracel ke čtyřválcovému motoru, ovšem v sofistikovaném provedení s rozvozem DOHC, tedy se dvěma řetězem poháněnými vačkovými hřídeli v hlavě válců.

Typ 1900 byl prvním vozem své značky se samonosnou karosérií a volantem umístěným vlevo. Pérování vpředu i vzadu obstarávaly vinuté pružiny, přední kola byla nezávisle zavěšena na lichoběžníkových polonápravách, poháněná tuhá zadní náprava byla vedena dvěma podélnými rameny a opatřena centrálním trojúhelníkovým



závěsem. Bubnové brzdy na všech čtyřech kolech měly kapalínové ovládání.

Prototyp „devatenáctistovky“ se představil veřejnosti v květnu 1950 na turinském autosalonu, Alfa Romeo 1900 v definitivní podobě s nově tvarovanou předí měla premiéru v říjnu 1950 na autosalonu v Paříži a následně byla vystavena i v Londýně. Výroba nového automobilu se však začala rozbíhat až na jaře 1951, do konce roku tehdy továrnu opustilo 1200 vozů. V roce následujícím, kdy začala naplno fungovat výrobní linka, už produkce překročila hranici 3500 automobilů.

Připomeňme, že vývoj a příprava výroby typu 1900 probíhaly za vydatné finanční pomoci amerického Marshallova plánu poválečné obnovy Evropy. Díky ní, ale také díky nesmírnému úsilí zaměstnanců automobilky, se podařilo resuscitovat zčásti vybombardovanou továrnu a instalovat v ní technologická zařízení potřebná k sériové výrobě.

Alfa Romeo 1900 ve standardním provedení z let 1951 až 1954 měla pod kapotou již zmíněný čtyřválec DOHC



KABRIOLET  
ALFA ROMEO  
1900 SPRINT  
ROČNÍKU 1951  
S KAROSERIÍ  
PININ FARINA



PRODLOUŽENÁ  
LIMUZÍNA SE ŠESTI  
BOČNÍMI OKNY  
ZHOVENÁ  
V KAROSÁRNĚ COLLI



DVOUMÍSTNÉ KUPÉ  
ALFA ROMEO 1900  
SPRINT S KAROSERIÍ  
CASTAGNA (1953)

o objemu 1884 cm<sup>3</sup> a výkonu 80 k (59 kW), spojený se čtyřstupňovou převodovkou ovládanou řadicí pákou u volantu.

Pětimístný sedan s rozvorem 2,63 m byl dlouhý 4,40 m, široký 1,60 m a vysoký 1,49 m, vykazoval pohotovostní hmotnost 1100 kg a dosahoval největší rychlosti 150 km/h. V běžném provozu spotřeboval 10 až 12 l benzínu na 100 km, palivová nádrž uložená pod podlahou zavazadlového prostoru měla objem 46 l.

Do roku 1954 vzniklo přes 7400 vozů v tomto provedení, vedle nich také šest stovek sedanů s označením 1900 TI (Turismo Internazionale) poháněných čtyřválcem 1884 cm<sup>3</sup> vyladěným na 100 k SAE (74 kW), díky němuž uhaněly rychlosti až 170 km/h. Získaly řadu sportovních úspěchů v závodech i soutěžích a dokázaly úspěšně bojovat i s třilitrovou konkurencí.

### Auta na míru

Už v roce 1951 začala automobilka vyrábět zkrácenou verzi typu 1900 C vhodnou k dalšímu zpracování ve specializovaných karosárnách. Zesílená podvozková plošina měla rozvor zkrácený na 2,50 m a nový model nesl označení Alfa Romeo 1900 Sprint. Byl vybaven



◀ **HBITÉ KUPÉ**  
ALFA ROMEO 1900  
SPRINT Z ROKU 1953  
S KAROSERÍÍ  
PININ FARINA



◀ **V TRADIČNÍM STYLŮ:**  
KUPÉ 1900 SPRINT  
S KAROSERÍÍ TOURING  
SUPERLEGGERA



◀ **ALFA ROMEO 1900  
SUPER SPRINT  
S HLINIKOVOU  
KAROSERÍÍ ZAGATO  
(1954)**



◀ **DNES UŽ TĚMĚR  
ZAPOMENUTÉ KUPÉ  
1900 SPRINT  
S KAROSERÍÍ VIGNALE  
(1953)**

► čtyřválcem 1884 cm<sup>3</sup>, jenž s pomocí dvojitého karburátoru Weber dával výkon 100 k SAE (74 kW).

Kolem tří stovek vozů 1900 Sprint ročně oblékala milánská firma Touring do podoby konzervativně stříženého dvoumístného kupé Superleggera, dlouhého 4,40 m a vysokého 1,35 m. Kupé o hmotnosti 1050 kg jezdilo rychlostí až 180 km/h, většinou na tradičně vyhlížejících šestnáctipalcových drátových kolech Rudge Whitworth.

Druhým hlavním partnerem byla turínská karosárna Pinin Farina (ano, tehdy ještě psána dvěma slovy). V období 1951 až 1953 vyrobila devět desítek čtyřmístných kabrioletů 1900 Sprint a stovku dvoumístných sportovních kupé s panoramatickým zadním oknem.

V malých počtech – většinou po jednotlivých kusech, na zakázku – stavěly kupé Alfa Romeo 1900 Sprint i další karosárny, např. Boano, Castagna, Ghia a Vignale.

Celkový počet vozů 1900 Sprint všech karosářských provedení jen o málo překročil hranici 1200 kusů.

Zcela výjimečnou kreací na podvozkové plošině Alfa Romeo 1900 Sprint byl prototyp automobilu budoucnosti BAT 5 Supersonica, který v roce 1953 navrhl ve studiu Bertone designér Franco Scaglione (1917–1980).

Stíhačce podobný 4,7 m dlouhý futuristický vůz zhotovený v Bertoneho dílnách nezůstal osamocen, během dvou let následovaly dvě další obdobně Scaglioneho kreace s označením BAT 7 a BAT 9.

Mimořádně – označení BAT bylo zkratkou italského výrazu Berlinetta Aerodinamica Tecnica a oba mladší exempláře už byly postaveny na inovované podvozkové plošině 1900 Super Sprint s dvoulitrovým motorem.

## Dvoulitry

V sezoně 1954 přibýlo v označení vozů Alfa Romeo 1900 slovo Super, které signalizovalo přítomnost čtyřválců převrtného na objem 1975 cm<sup>3</sup>. V základní verzi sedanu 1900 Super dával výkon 90 k SAE (66 kW), v modelu 1900 TI Super s pomocí dvou dvojitých karburátorů 115 k SAE (85 kW) a nadále byl spojen se čtyřstupňovou převodovkou. Lehce zvýšené spotřebě paliva odpovídala nádrž zvětšená na 53 l.

Novinkou v nabídce byla limuzína se šesti bočními okny, rozvorem prodlouženým na 3,08 m a celkovou délkou 4,85 m. Tyto šestimístné vozy stavěla na zakázku milánská karosárna Colli, celkem jich do roku 1958 zhotovila 95.

V říjnu 1955 byl v Londýně představen dvoudveřový model Alfa Romeo 1900 Super Primavera, jehož výrobu zajišťovala karosárna Boano. Celkový počet těchto vozů zůstal pod hranicí tří stovek kusů, zatímco produkce sedanů s dvoulitrovým motorem překročila 8500 exemplářů, z nichž poslední byly expedovány počátkem roku 1959.

Stejně jako dvoudveřový model Primavera i sedany Super a TI Super si zákazník mohl objednat v dvoubarevné kombinaci karoserie doplněné chromovanými lištami.

Špičku nabídky představovaly sportovní modely 1900 Super Sprint s kratším rozvorem 2,50 m, které měly dvoulitrový motor o výkonu 115 k (85 kW) spojený s pětistupňovou převodovkou. U ni mohl zákazník volit mezi řadící pákou pod volantem a na středním tunelu. Podle provedení karoserie dosahovaly tyto vozy největší rychlosti 180 až 190 km/h a ve své době patřily k nejrychlejším na evropských silnicích.

V období 1954–58 vzniklo šest stovek automobilů 1900 Super Sprint, přičemž největší podíl měla nadále kupé s karoserií Superleggera od firmy Touring. V sezoně 1956 kupé



▲  
DVOUMÍSTNÉ AERODYNAMICKÉ  
KUPÉ ZAGATO MĚLO OSOBITĚ  
TVAROVANOU PŘÍD

dostalo novou karoserii se zkrácenou střechou a jen dvěma bočními okénky.

Zvláštní zmínku si zaslouží dvě desítky aerodynamických kupé 1900 Super Sprint Zagato s hliníkovou karoserií, z nichž většina se uplatnila na závodních tratích. Osobitě tvarované aerodynamické

kupé Super Sprint vystavovala v roce 1955 na turinském autosalonu karosárna Boano, zůstalo však solitérem.

Několik exemplářů kupé a kabrioletů ostřeji řezaných tvarů zhotovila ve druhé polovině padesátých let karosárna Ghia-Aigle, pobočka známé italské firmy ve švýcarském Luganu.

#### V uniformě

Pro italskou armádu a policii byl v roce 1951 vyvinut terénní vůz Alfa Romeo 1900 M s typovým označením AR 51, přezdívkou Matta ▶

► a robustním obdélníkovým rámem. S civilní „devatenáctistovkou“ jej spojoval zejména motor, čtyřválec 1884 cm<sup>3</sup> s výkonem sníženým na 65 k (48 kW).

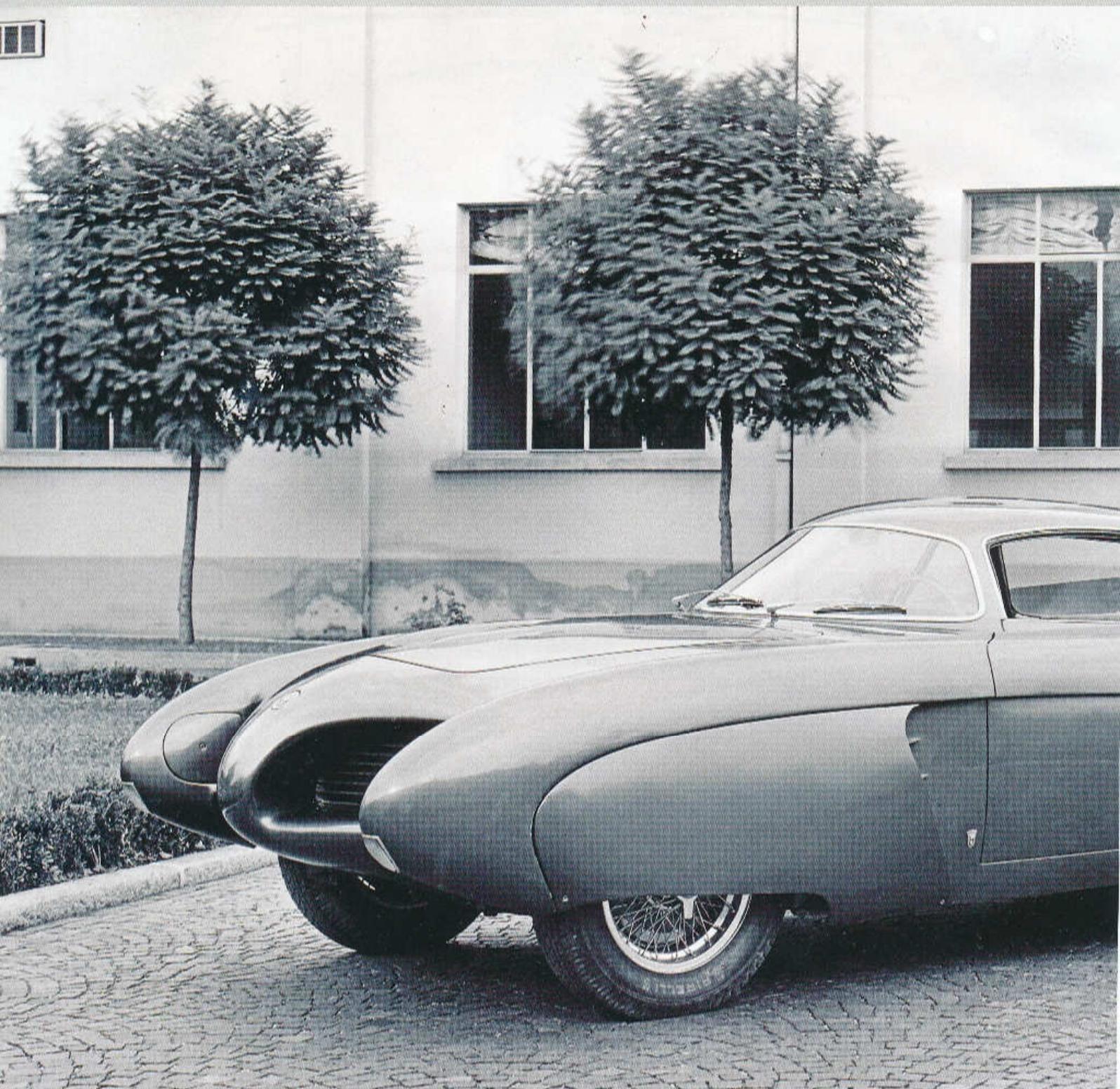
U automobilu tohoto druhu zcela neobvyklý motor s rozvodem DOHC byl pro terénní nasazení opatřen mazáním se „suchou“ klikovou skříňí, okruh mazání s nádržkou měl objem 12,5 l. Kromě hlavní čtyřstupňové převodovky vůz dostal i dvoustupňovou redukcí.

Přední kola měl nezávisle zavěšená na lichoběžníkových polo-nápravách a odpružená podélnými zkrutnými tyčemi, tuhou zadní

nápravu nesla podélná listová pera. Po silnici vůz jezdil s pohonem zadních kol, v terénu mohli řidič zapnout i pohon předních kol.

Při rozvoru náprav 2,20 m byla terénní Matta dlouhá 3,52 m, široká 1,57 m a s nataženou plátěnou střechou vysoká 1,82 m. Vykazovala pohotovostní hmotnost 1250 kg a celkovou 1900 kg.

FUTURISTICKÝ BAT 5 NAVRHL  
FRANCO SCAGLIONE V ROCE 1953  
VE STUDIU BERTONE



Dosahovala maximální rychlosti 105 km/h, dokázala zvládnout stoupaní 120 % a překonat brod hluboký až 70 cm.

Naprostá většina těchto automobilů měla otevřenou karoserii se sedadly pro řidiče a spolujezdce vpředu a dvěma podélnými lavicemi vzadu, na nichž mohli sedět dva a dva cestující čelem proti sobě.

Do roku 1955 bylo vyrobeno málo přes dva tisíce automobilů tohoto typu, včetně asi 150 kusů s označením AR 52 a motorem 1975 cm<sup>3</sup> o výkonu 70 k (51,5 kW). Ty byly určeny pro hasiče, lesníky, silničáře a zemědělce. ◀

▶ ALFA ROMEO 1900  
SUPER V MÓDNÍM  
DVOUBAREVNÉM  
PROVEDENÍ Z ROKU  
1954



▶ DALŠÍ SCAGLIONEHO  
VŮZ BUDOUCNOSTI:  
VÝRAZNÉ OKŘÍDLENÝ  
BAT 7 Z ROKU 1954



▶ SOLITÉR:  
AERODYNAMICKÉ  
KUPÉ 1900  
SUPER SPRINT  
S KAROSERÍÍ BOANO  
(1955)



▶ KABRIOLET  
1900 SUPER SPRINT  
SE ŠVÝCARSKOU  
KAROSERÍÍ  
GHIA-AIGLE (1957)



▶ ČTYR VÁLEC DOHC  
PŘEVZAL Z TYPŮ 1900  
I TERÉNNÍ VŮZ AR 51  
ALIAS MATTA

