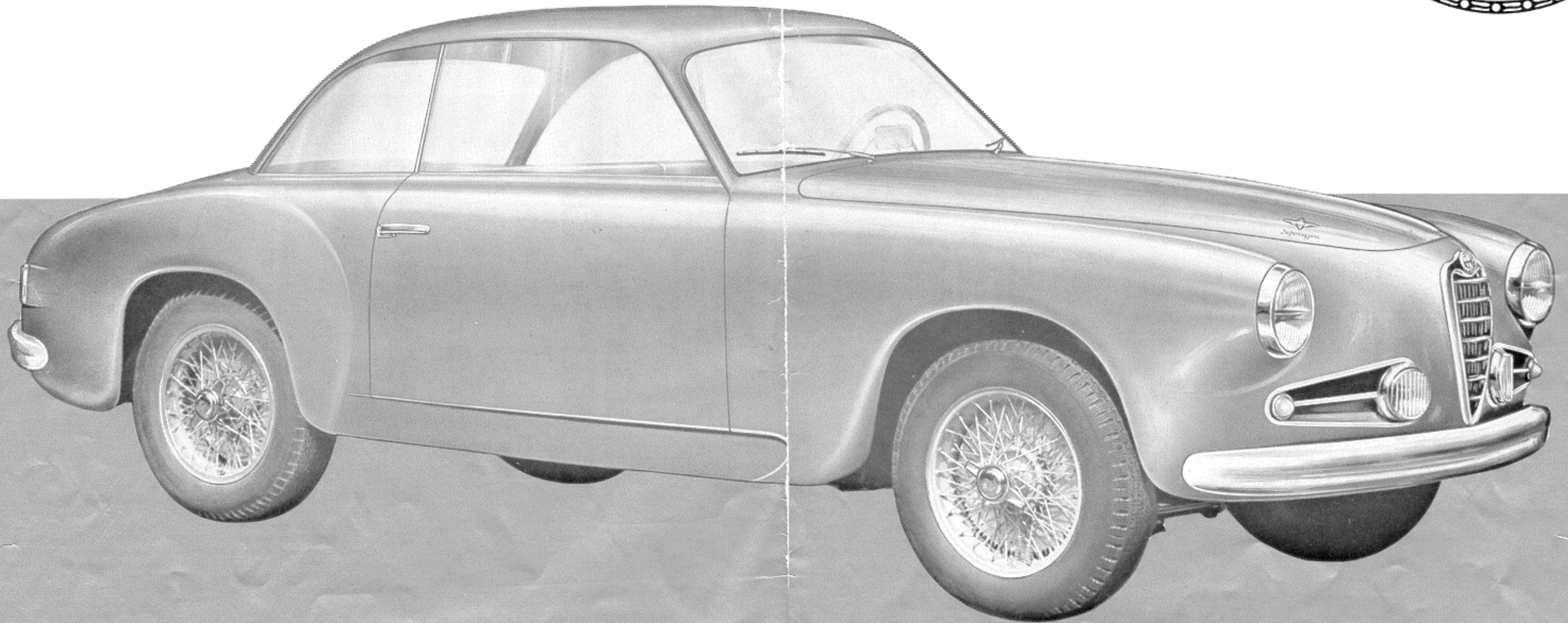


1900 c super sprint



alfa romeo 1900 c

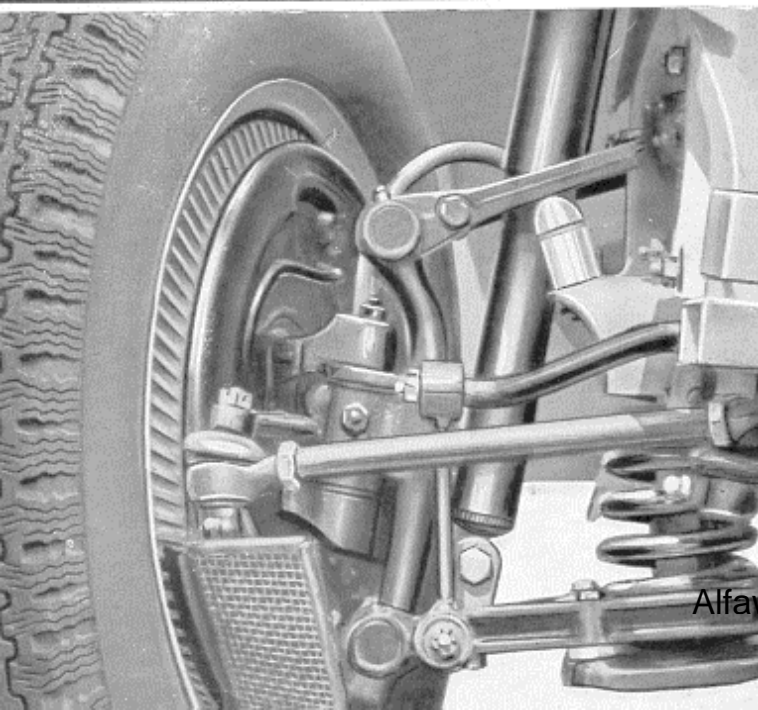
L'Alfa Romeo ha sempre curato una produzione particolarmente scelta della vettura 1900 per offrire alla clientela internazionale più raffinata, sportiva, esigente, alcuni tipi speciali di « fuori serie ». Attraverso la gamma di questi modelli che si è sempre più arricchita con l'estro dei più famosi « maestri » carrozzieri del mondo, la linea elegante e aerodinamica delle « sprint » divenne classica e come tale si impose all'attenzione degli esperti. Nella fase di rinnovamento e di potenziamento della sua produzione, l'Alfa presenta ora anche una edizione « super sprint » migliorata sotto diversi aspetti. La nuova vettura ha assimilato tutte le esperienze del motore e dei freni della 1900 T.I., aumentando così la sua potenza e la sua sicurezza. Veloce sin quasi alla punta dei 200 orari, stabile, slanciata, leggermente modificata nelle linee estetiche, più luminosa, la « super sprint » è leggera in virtù del telaio di tipo corto e più comoda per i miglioramenti compiuti nella parte interna da una Carrozzeria specializzata come la Touring.

super sprint



cruscotto

Il cruscotto è leggermente mutato rispetto a quello precedente che già era di pieno gradimento della clientela, poiché riunisce gli apparecchi di marcia in un quadro di immediata consultazione con un semplice colpo d'occhio. Ai precedenti apparecchi si è aggiunto ora il termometro dell'olio. Il settore riservato al pilota si presenta perciò ideale alla guida anche per i piccoli aggiornamenti e le utili modifiche apportate.

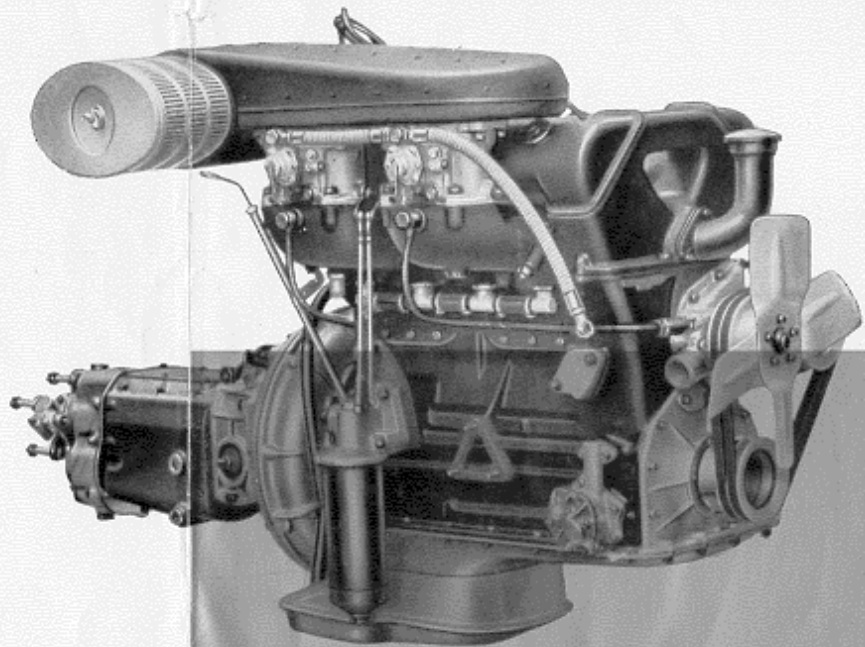


motore e cambio

Il motore della « super sprint » è lo stesso di quel tipo « T.I. » che nella sua ultima fase di potenziamento era divenuto il più veloce dei tre modelli dell'Alfa 1900. Si può dire che le esperienze realizzate sul « T.I. » sono servite a preparare ora un motore quanto mai scattante per il coupé che, sfruttando una cilindrata di circa « due litri », dispone di 115 cv. e supera facilmente i 190 pur con un limitato consumo di carburante. Le novità assolute sono nel numero delle marce portate a cinque, e nell'introduzione di un rapporto al ponte che consente la migliore ripresa.

freni

Anche i freni sono i medesimi già sperimentati sul tipo 1900 T.I. Le prese d'aria sono dinamiche e i tamburi delle ruote appaiono muniti di alette di raffreddamento. Poiché la « super sprint » è una macchina dal tono squisitamente sportivo, la dotazione di freni speciali efficientissimi dà una eccezionale sicurezza ad andatura elevata.



coupé
2 + 2 posti

carrozzeria

Le principali novità della carrozzeria rispetto al tipo 1900 C precedente riguardano il leggero abbassamento del tetto che risulta anche lievemente più piatto. Anche il cofano è stato abbassato favorendo la maggior efficacia penetrativa della linea aerodinamica. Del resto, anche le ruote sono di diametro inferiore essendo stata orientata la loro misura ai principi tecnici della linea modificata. La «super sprint» risulta anche alleggerita e tuttavia i due sedili posteriori, così detti «di fortuna», sono più ampi e confortevoli. La visibilità è migliorata con i cristalli di dimensioni maggiori tipo «gran luce». Infine la parte anteriore della carrozzeria appare modificata data la diversa e più moderna struttura delle bocche di presa d'aria.

5 marce
aerodinamica
panoramica
velocissima
frenatissima

Numero cilindri	4	Careggiata anteriore e posteriore	mm.	1325
Alesaggio e corsa	mm. 84,50x88	Passo	mm.	2500
Cilindrata totale	cmc. 1975	Capacità serbatoio combustibile	litri	80
Rapporto di compressione	8:1	Velocità	Km/ora	190
Potenza massima a 5500 giri/1'	115 HP.	Consumo combustibile ogni 100 Km. (Norme CUNA)	litri	12
Distribuzione: valvole inclinate nella testa emisferica: comando diretto a piattelli con due alberi a camme in testa		Pneumatici		165 x 400
Alimentazione di carburante: con 2 carburatori a doppio corpo		Impianto elettrico		12 V.
Cambio: a 5 velocità sincronizzate, con leva di comando sotto il volante		Peso vettura in ordine di marcia	Kg.	950
Sospensione anteriore: a ruote indipendenti a quadrilateri trasversali; molle elicoidali, barra stabilizzatrice e ammortizzatori idraulici telescopici		Frizione: monodisco a secco		
Sospensione posteriore: a ponte rigido con puntoni longitudinali inferiori e triangolo superiore per la spinta e la reazione; molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici.				
Ponte posteriore: con coppia conica ipoide				
Guida: a sinistra, a vite globoidale a rullo				
Freni: idraulici, gli anteriori a due suole avvolgenti, prese d'aria dinamiche e tamburi muniti di alette elicoidali di raffreddamento.				

alfa romeo 1900

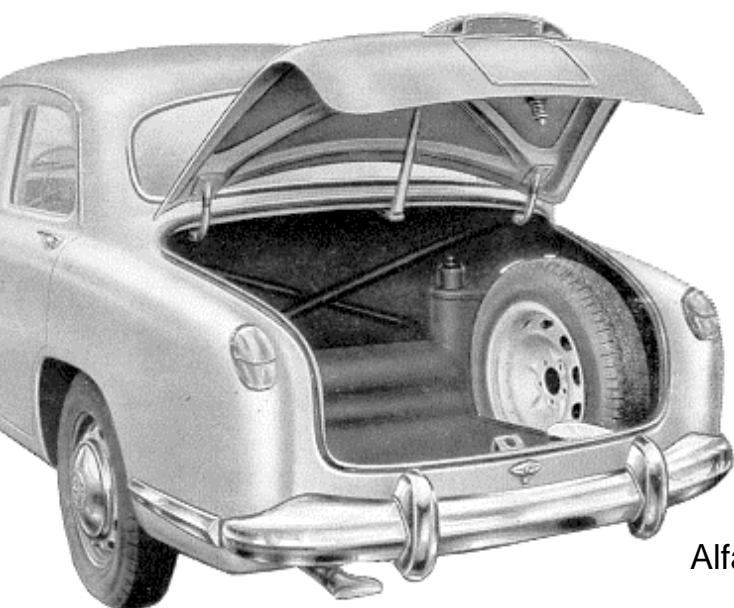
Tre anni di lavoro e di esperienze hanno permesso all'Alfa Romeo di produrre la 1900 « super » che è, infatti, il riassunto di tutti gli studi compiuti e delle innovazioni apportate sulla vettura media ormai affermata in tutto il mondo: l'Alfa Romeo 1900. Con l'aumento di cilindrata, con gli efficacissimi freni già adoperati per la 1900 T.I., con le novità meccaniche che hanno reso il motore potente a basso regime, silenzioso, oltremodo scattante, la 1900 super può dirsi oggi la vettura ideale tra le più note europee sui « due litri ». La classica ed elegante linea è inalterata poichè gli abbellimenti riguardano: il prolungamento dei due fregi orizzontali della maschera anteriore per comprendere i lampeggiatori - fanali di posizione, i paraurti rafforzati da due rostri, i fanalini posteriori di nuovo tipo, le originali maniglie a pulsante. La 1900 « super » si presenta quanto mai comoda, confortevole, piacevole all'interno per gli accorgimenti che hanno migliorata tutta la carrozzeria e ancor più modernizzata la struttura dei comandi, degli organi, delle applicazioni.

super



interno vettura

I sedili anteriori e posteriori della « super » sono comodi e accoglienti. I rivestimenti e le imbottiture rispondono, nelle tinte, ai gusti più raffinati e, nel molleggio, alle esigenze della clientela abituata a « vivere » sulla vettura. Il dispositivo pararia per evitare vortici fastidiosi nell'interno della macchina a vetri parzialmente aperti, l'efficace impianto di ventilazione e di riscaldamento, il cristallo posteriore di grandi dimensioni e assorbente i raggi calorifici (« Visaterm »), il cristallo anteriore tipo Visurit che, in caso di rottura, evita il ghiacciamento dell'intera lastra e lascia integra una lunetta per la visibilità della strada, il dispositivo di fermo automatico a porte aperte, oltre che rappresentare interessanti innovazioni, aumentano il confort della 1900. Alla silenziosità del motore fanno riscontro inoltre l'applicazione di profilato lucido sulle gomme dei cristalli e l'isolamento al calore e al rumore all'interno della macchina con imbottitura di Ultralite.



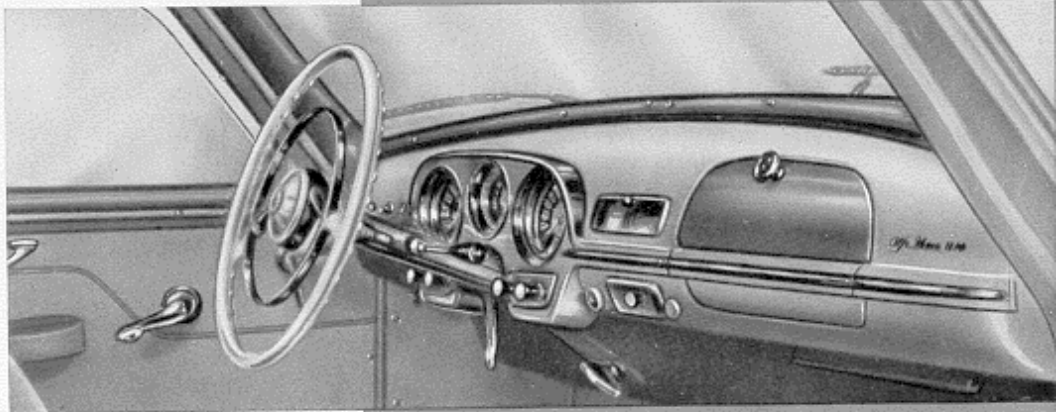
baule

Tra gli slogan che accompagnarono il lancio della sempre migliorata produzione 1900 e che mantengono effettiva attinenza alle qualità della vettura, uno particolarmente simpatico rileva il successo di un'autentica prerogativa: « la casa nel baule ». La capienza eccezionale del baule (che può ospitare quattro grandi valigie, due o tre di piccola misura, oltre che la ruota e gli accessori di scorta, borse, pacchetti, e quanto altro costituisce il bagaglio per il grande turismo) conferma le comodità della « super ».

freni

Una delle principali caratteristiche, e comunque quella che meglio dà la sensazione degli eccezionali benefici della nuova vettura a favore della clientela, è l'adozione dei freni già sperimentati sulla 1900 T.I. che subirono i più duri e probanti collaudi in corse classiche e veloci come il Giro di Sicilia, la Mille Miglia, il Tour de France automobilistico e numerose altre. Il dispositivo di raffreddamento sui tamburi anteriori (si nota esteriormente sulle ruote il sistema di alettatura elicoidale)

berlina
monoscocca
4 porte
5-6 posti



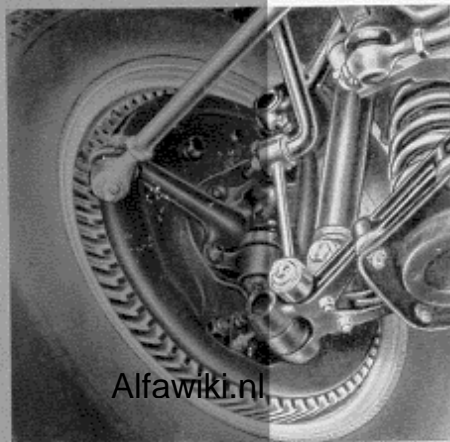
cruscotto

Razionalità, eleganza e praticità hanno suggerito la realizzazione del nuovissimo cruscotto che riunisce gli strumenti essenziali e facilita la guida senza distrarre l'attenzione del pilota per il controllo immediato dei segnali di marcia. I bottoni dei comandi sono di originale disegno e confezione, mentre si nota l'adozione dei contagiri.

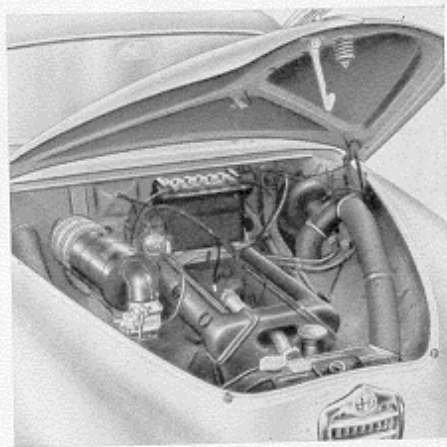
permette una frenata immediata, sicura, dolce, senza sussulti e contraccolpi, anche a velocità elevate. Ciò significa che nel traffico nervoso delle città moderne e nelle situazioni imprevedibili delle movimentate strade attuali il pilota è salvaguardato da incidenti ed è in grado di arrestare la marcia con una frenata di efficacia superiore a quelle normalmente conosciute.

motore

Il « 4 cilindri » dell'Alfa 1900 si è affermato tecnicamente sin dai primi prototipi e ha confermato la qualità meccanica e l'esperta scelta dei progettisti. Il motore della « super » è semplicemente più potente per l'aumento della cilindrata da 1884 a 1975 cmc. e, oltre a permettere prestazioni più veloci sulla scorta di 90-95 cavalli, concede un aumento di coppia a basso regime quindi un sostanziale miglioramento della ripresa che risulta quanto mai brillante. Il tipo della pompa dell'olio e la persiana termostatica al radiatore per l'immediato raggiungimento della temperatura di regime portano a una maggiore silenziosità che è raggiunta altresì con l'adozione di speciali pistoni, dotati di segmenti particolarmente curati per il basso consumo dell'olio, e con la costruzione di tubazioni di scarico con marmittino supplementare e marmitta principale non rumorosi.



freno anteriore



motore

super-elegante
super-scattante
super-frenata
super-comoda

Numero dei cilindri	4	Carreggiata anteriore e posteriore	mm.	1320
Alesaggio e corsa	mm. 84,50x88	Passo	mm.	2630
Cilindrata totale	cmc. 1975	Capacità serbatoio combustibile	litri	53
Rapporto di compressione	7,5 : 1	Velocità	Km/ora	160
Potenza massima a 5200 giri	90 HP.	Consumo combustibile ogni 100 Km. (Norme CUNA)	litri	10,5
Potenza fiscale	20,2 HP.	Pneumatici		165 x 400
Distribuzione: valvole inclinate nella testa emisferica; comando diretto a piattelli con due alberi a camme in testa		Impianto elettrico		12 V
		Peso vettura in ordine di marcia	Kg.	1100
		Frizione: monodisco a secco		

Cambio: a 4 velocità sincronizzate con leva di comando sotto il volante.

Sospensione anteriore: a ruote indipendenti a quadrilateri trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice e ammortizzatori idraulici telescopici.

Sospensione posteriore: a ponte rigido con puntoni longitudinali inferiori e triangolo superiore per la spinta e la reazione, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici e telescopici.

Ponte posteriore: con coppia conica ipoide.

Guida: a sinistra, a vite globoidale a rullo.

Froni: idraulici, gli anteriori a due soole avvolgenti, tamburi anteriori muniti di alette elicoidali di raffreddamento.

Alfawiki.nl

1900 super



Three years of research and experiment have gone into the Alfa Romeo 1900 « Super ». It incorporates all the modifications and improvements developed on the remarkable Alfa Romeo 1900 already famous throughout the world. With its increased cylinder capacity, extremely effective brakes specially designed for the model 1900 T.I., the 1900 « Super » has new mechanical features incorporated in the engine, which is designed to develop high power at low speed, to be so lively yet so quiet. The 1900 « Super » can today be described as the ideal car and the most outstanding European example in the « twolitre » class. The classical, elegant line remains unchanged, except that its appearance has been improved by extending the front wings forward to house the head-lamps and side-lights. The bumpers have been strengthened by two over-riders, the rear lights are of new design and a novel push-button type of door handle has been fitted. The interior of the 1900 « Super » is even more comfortable and practical, thanks to coachwork improvements and the modernisation of the main controls and equipment.

car interior

The front and rear seats of the « Super » are luxurious and welcoming. The upholstery has been selected to satisfy the aesthetic sense of the most hard-to-please, and the seat suspension will delight even those users who practically live in their cars. The ventilation system is specially designed to eliminate draughts when the windows are partially open, and the air-conditioning system is particularly effective. The wide rear window is made of « Visaterr » heat-absorbing glass, while the front « Visurit » windscreen, in the event of breakage, does not become opaque but leaves a crescent-shaped clear portion in front of the driver so that he may still see the road. The door-locking device is automatic. All these features increase the comfort of the 1900 to a really remarkable degree. The windows are embellished with a chromium plated rim fitted over the rubber joint. The engine is remarkably quiet and the car is insulated from engine noise and heat by a lining of Ultralite padding material.

luggage compartment

The exceptionally large boot will hold up to four suitcases, two or three small cases, the spare wheel, tools, various packages and in fact everything necessary to make the car the ideal vehicle for long-distance touring.

brakes

A feature of outstanding interest is the introduction of the braking system designed for and tested on the Alfa Romeo 1900 model T.I. The system in question has been subjected to the most severe and searching tests during such classic and high speed road events as the « Giro di Sicilia », the « Mille Miglia », the motor car « Tour de France » and many other similar trials. The cooling device on the front wheel brake drums (note the external herring-bone cooling fins on the wheels) ensures immediate, safe and smooth braking, free from jerks even at the highest speeds. This means that among the hazards of modern city traffic, the driver has absolute control over his vehicle and is able to bring it to a halt with a degree of precision hitherto practically unknown.

engine

The 4-cylinder engine for the Alfa Romeo 1900 proved to be extraordinarily successful even in the prototype stage; the same

engine was chosen for the « Super », though its power has been increased by raising the cylinder capacity from 1884 to 1975 cc. The power developed is 90-95 H.P. Increased low-speed torque is obtained, and pick-up is consequently greatly improved; the result is even better all-round performance. The type of oil pump and the thermostatically controlled radiator shutters, fitted to ensure rapid warming-up, contribute to more silent operation. Special pistons and piston-rings designed to reduce oil consumption, and exhaust pipes incorporating supplementary and main baffles, also ensure quiet and smooth riding.

Number of cylinders	4	Wheel-base	mm. 2630
Bore and stroke	mm. 84,50x88	Fuel tank capacity	gals. 12
Total cylinder capacity	cc. 1975	Speed	m.p.h. 100
Compression ratio	7.5:1	Fuel consumption (CUNA standards)	m.p.g. 27
Max. power at 5,200 r.p.m.	HP. 90	Tyres	165 x 400
Valve gear: inclined valves in the hemispherical cylinder-head direct valve actuation by twin overhead cam-shafts.		Electrical equipment	V. 12
Front and rear track	mm. 1320	Weight of vehicle in working order	cwt. 21

Clutch: Single-plate dry clutch.

Gear-box: 4 synchronised forward speeds, with gear-change lever located below the steering wheel.

Front springing: Independent suspension for each wheel, transverse quadrilateral-type wish-bones, coil springs, stabiliser rod and telescopic hydraulic shock absorbers.

Rear springing: Solid axle with lower longitudinal radius rods and upper triangular thrust rod to take thrust reaction, coil springs and telescopic hydraulic shock-absorbers.

Rear axle: With hypoid-bevel drive.

Steering: Left or right-hand drive, with buttress-type worm gear and roller. Adamant type.

Brakes: Hydraulic brakes; the front brakes have two leading shoes; the front brake-drums have herring-bone fins.

Instrument panel: Practical and elegant, this up-to-date fascia board groups all the essential instruments in front of the driver; the instruments are very easy to read and include a revolution counter. The control knobs are of a new design.