

LES MARQUÉ RE NIES

es qua-
riennent
s voitu-
preinte,
le gou-
mais en-
Belles,
s, intel-
s, elles
l'hui le
vitalité
es plus
nologi-

Alfa 1900 TI



Un profil ingrat mais une mécanique agressive.

La première berline méchante

119

La première Alfa Romeo dont j'ai pris le volant était un gros coupé quatre places "Freccio d'Oro" dont la cylindrée atteignait, sauf erreur, 2,6 litres et qui était mû par un imposant six cylindres alimenté, encore une fois sauf erreur, par trois magnifiques Weber double corps horizontaux... C'est d'ailleurs au cours de l'essai en Italie de cette puissante voiture montée sur de superbes jantes de 17 que j'eus pour la première fois une démonstration, péremptoire au demeurant, de l'habileté du plus humble des mécanos italiens. Je roulai bon train sur une petite route des environs de Piacenza lorsque, tout à coup, le moteur émit une série de borborygmes absolument

incroyables, avant de s'éteindre dans un soupir de locomotive asthmatique. Le capot ouvert, je contemplai le désastre. La très complexe tringlerie de commande des trois carburateurs avait choisi la liberté et seules quelques biellettes esseulées pendaient lamentablement au flanc des Weber. Le poids –non négligeable– de la voiture aidant, j'avais réussi à gagner la lisière d'un village dans lequel je me risquai d'un pas circonspect, à la recherche d'un hypothétique garage. Le brave homme que je découvris avait plutôt l'allure d'un forgeron ou d'un maréchal-ferrant et, d'ailleurs, son outillage était d'époque... Ce fut une belle bagarre, à laquelle j'assistai inquiet, résigné à tout mais, une heure plus

tard, non seulement mon sauveur avait réussi à reconstituer une tringlerie digne de ce nom mais, bien plus fort, il était parvenu à resynchroniser, à l'oreille et en humant l'échappement, les trois carburateurs ! Et, le plus extraordinaire de l'affaire, c'est peut-être que les gens d'Alfa trouvèrent cela parfaitement normal... Pourtant, ce n'est pas de la "Freccio d'Oro" que je veux parler mais de la 1 900 Alfa qui fut la première berline moderne à afficher –et à démontrer– de véritables qualités sportives. A dire vrai, la voiture n'était pas tellement jolie. Elle n'était pas laide non plus mais la peinture grise qui habillait quasi traditionnellement le modèle n'était pas plus flatteuse sur cette quatre portes que sur une



Au fil des ans, la silhouette devint plus luxueuse.

camionnette. Peut-être s'agissait-il d'un reliquat de peinture militaire ?... Seule la calandre dessinait assez joliment un style Alfa que l'on retrouve encore aujourd'hui sur la 164 mais l'ensemble manquait totalement de cette élégance que les grands carrossiers transalpins allaient exporter de par le monde. La 1900 apparut au Salon de Turin 1950 mais les deux premières années de son existence ne furent pour ses premiers propriétaires qu'un déluge d'ennuis mécaniques variés. Alfa avait bien du mal à passer de l'artisanat à la construction en série et à mettre au point la voiture, dont sa première carrosserie monocoque. Puis, en 53, la 1900 acquit soudainement une sorte de maturité et sa version TI apparue en 51 allait, aussi bien sur route que sur piste, faire un véritable malheur.

TI... Ce sigle fait aujourd'hui partie de l'histoire de l'automobile mais, à l'époque, il signifiait tout bonnement Turismo Internazionale, c'est-à-dire une catégorie sportive où les Italiens rangeaient, un peu pêle-mêle, tout ce qui n'était pas vraiment une voiture de compétition. Entre autres, les 1 000 Miles comportaient une catégorie Turismo Internazionale et lorsque les 1900 TI d'usine s'y engagèrent, elles raflèrent non seulement les premières places de la catégorie mais également quelques sensationnelles places d'honneur au scratch, aux dépens d'un escadron de Ferrari, Maserati et consorts, trop confiantes dans leur nom !

A conduire, la 1900 était un petit camion. Tout était, non pas dur, mais lourd. Le volant, les pédales, le changement de vitesses, tout réclamait le déploiement d'une force physique non négligeable et, de

120

LA COTE DE L'EXPERT

Vous connaissez beaucoup de 1300 ayant plus de 100 chevaux dans les années 50 ? L'Alfa est de celles-là. De quoi procurer un brio remarquable à cette italienne pleine de tempérament. Aujourd'hui, les versions coupé et surtout cabriolet connaissent un bien plus grand succès que la berline pourtant étonnante.

La cote de Christian Huet: berline: 20 000 F, coupé Veloce: 60 000 à 70 000 F, cabriolet: 100 000 à 140 000 F. Tendances à la hausse pour le coupé et le cabriolet.

surcroît, la puissance disponible à bas régime était plutôt symbolique. Il fallait donc se fâcher, s'escrier sur la boîte et, brutalement, le moteur se réveillait ! A vrai dire, il se réveillait même très bruyamment, dans un vacarme étonnant d'aspiration, d'échappement et de distribution qui ne devenait vraiment mélodieux qu'au dessus de 5 000 tr/mn, ce qui n'avait guère d'importance pour un amateur éclairé puisqu'un moteur TI amélioré frôlait sans broncher 7 000 tr/mn, sans broncher et sans casser non plus !

Le coeur de la 1900 était un quatre cylindres en ligne 84 x 88 dont la cylindrée exacte fut d'abord de 1 884 cm³, avant de passer à 1 975 cm³ sur la série "Super". La première version alignait 80 ch à 4 800 tr/mn mais la TI monta immédiatement à 100 ch à 5 200 tr/mn, avant de se hisser à 115 ch à 5 500 tr/mn, les moteurs préparés par l'usine n'étant pas très loin des 150 ch à plus de 6 000 tr/mn ! La culasse hémisphérique à

Lourde comme un petit camion...

double arbre à cames en tête était particulièrement belle.

La première 1900 n'avait pas des freins extraordinaires mais, avec la TI, apparurent d'énormes tambours bi-métal à deux mâchoires primaires dont l'endurance ainsi que l'équilibre valaient la plupart des disques d'aujourd'hui. Ferme à froid, la boîte devenait un régal lorsqu'on montait haut les régimes. Comme sur une Ferrari, le levier était comme aspiré par le rapport qu'on enclenchait et l'on fonçait dans un fracas d'enfer, avec un roulis non négligeable mais aussi une rectitude de trajectoire qui n'avait d'égale que la précision de la direction ! A cette époque, où les Mercedes à roues arrière indépendantes tenaient la route comme un cul-de-jatte sur une patinoire, cette propulsion à essieu arrière rigide était une réussite totale !

En réalité, la 1900 n'était pas une voiture de tourisme au sens commun du terme. Elle était une machine vibrante et fidèle, joyeuse et tressautante, qui annonçait une époque nouvelle, celle de ces berlines modernes bivalentes... qui ont totalement oublié leur ancêtre !...

ALFA ROMEO 1900

- **Moteur:** Puissance fiscale 11 CV. Cylindrée 1 884 cm³. 4 cylindres en ligne 82,55 x 88. Un carburateur inversé Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 53 litres. Soupapes en tête inclinées à 90°. Deux arbres à cames en tête commandés par chaîne. Rapport volumétrique 7,5. Puissance au frein 80 ch à 4 800 tr/mn. Couple maximum 13,3 mkg à 3 000 tr/mn.
- **Transmission:** Propulsion arrière. Boîte de vitesses mécanique 4 vitesses synchronisées. Levier sous le volant.
- **Châssis, suspension:** Carrosserie autoporteuse. Suspension avant à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à essieu rigide semi-flottant avec jambe de poussée et ressorts hélicoïdaux. Stabilisateur avant. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.
- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction:** A vis et galet.
- **Pneumatiques:** 165 x 400.
- **Carrosserie:** 1 170 kg.
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 629 cm³. Puissance au litre 42,4 ch. Rapport poids/puissance 14,6 kg/ch.

POSI



TRIO-KENWOOD FRANCE S.A. HIFI-VIDEO-CAR