



Alfa Romeo 1900 SS

Ritorno al passato per scoprire quando le auto 'parlavano'

Una soleggiata mattina autunnale, una pista tutta per noi o quasi (Balocco), e un gruppetto di 'vecchiette arzille' – senza offesa per nessuna, chiaramente. Un'incontro quasi furtivo, tra pochi intimi e organizzato da quel Marco Cajani della Scuderia del Portello (scuderiadelportello.org), che proprio con l'Alfa Romeo 1900 Super Sprint che vedete in queste foto si è aggiudicato il Tour de España-Portugal svoltosi dal 21 al 26 ottobre scorsi, con al fianco Savina Confaloni.

Appena arrivo, è lo stesso Marco a esortarmi a salire sulla Zagato. Beh, come potete immaginare non mi sono fatto pregare troppo... Rispetto alla versione di serie, di cui vi abbiamo pubblicato la scheda tecnica, questo esemplare è stato dotato di roll-bar e, soprattutto, il suo motore con carburatori a doppio corpo è stato elaborato fino alla soglia dei 190 CV. Giusto un missile da oltre 220 km/h... che detti così non suonano niente di speciale, ma se considerate che per frenare l'auto ci sono solo quattro tamburi, ecco che quelle tre cifre acquistano tutto un al-

tro 'spessore'. Così, dopo tutte le raccomandazioni del caso, mi avvio con questa attempata signorina – ma voi non dateglielo – lungo il tracciato.

Facciamo conoscenza con calma, un passo dopo l'altro, senza proferire una parola di troppo che possa rovinare l'atmosfera. Basterebbe una doppietta mal eseguita o un ingresso in curva troppo 'garibaldino' perché l'incontro termini prima del previsto. Poi, lei intuisce il mio iniziale imbarazzo e allora cerca di mettermi in tutti i modi a mio agio... mi parla dolcemente e racconta tutte le sue 'emozioni' che ben presto diventano le mie.

Ecco, è questa comunicazione diretta e schietta che me ne fa innamorare perdutamente. Tramite la corona del volante si può sentire la minima variazione dell'asfalto e quanto siano impegnate in curva le gomme alte e sottili. Il cambio m'invita a giocare e rilancia la sfida per vedere quanto sono abile man mano che la velocità e i giri motore aumentano. Il 2 litri mi provoca con una risposta dell'acceleratore immediata e con un suono allo scarico a dir poco gasante. È un crescendo di emozioni e movimenti, braccia, gambe e riflessi, nell'intento di tenere sotto con-



Il motore è potente, ma freni e assetto sono d'altri tempi: farsi prendere la mano è facile, ma porre rimedio decisamente meno

trollo il suo seducente sedere che sculetta sempre di più in uscita di curva, man mano che prendo confidenza. Una bomba sexy. Ecco che cos'è... tanto affascinante, quanto esplosiva e per questo tremendamente pericolosa. Perché m'invita a giocare, ma decide lei senza diritto di replica (se si superano il limite), di smetterla. Come quando arrivo troppo veloce a una staccata: i freni (duri e poco potenti) non bastano, il freno motore neanche... Lei capisce il mio terrore e, allora, s'intraversa per rallentare in spazzolata sulle quattro ruote la nostra corsa. Ma siamo in sintonia e capisco cosa vuole che io faccia: giù tutto l'acceleratore, una volta superato il punto di corda della curva... E siamo già sul prossimo rettilineo.

Dopo un paio di giri giunge il momento dei saluti. Un arrivederci, però, e non un addio, perché le emozioni provate oggi non le ho mai avvertite prima.

Federico Ruffino



Il motore dell'auto da noi provata è stato elaborato fino a circa 190 CV

Scheda tecnica

Motore	4 cilindri in linea, 1.975 cc, 8V
Potenza	115 CV @ 5.500 giri
Coppia	157 Nm @ 3.700 giri
Velocità	190 km/h
0 - 100 km/h	non dichiarato
Prezzo	513.351 €
In vendita	1.660 euro (1956)

VALUTAZIONE evo



- Un moltiplicatore di emozioni. Veloce e potente è comunicativa come nessuna auto oggi
- Tanta 'schiettezza' mette presto in mostra i propri limiti: onore a chi, ven come oggi, ha il coraggio di lanciarla a tutta birra