

# Autoretro

LE N°1 DE L'AUTOMOBILE DE LÉGENDE DEPUIS 1980 - JUIN 2014 N° 387



10

**Alfa Romeo 1900 SS**  
Tenue de soirée



52

**Talbot Rallye Gr. B**  
Dansez la Samba !



38

**Morris Super Mini**  
Le Petit Suisse



58

**Daf 55**  
Guide d'achat



44

**Le Touratoto**  
1 000 km entre amis

**MATCH**

**MGA vs MERCEDES 190 SL** 18

## Ex-stars des fifties



**Porsche  
Boxster**  
LE VRAI PRIX

68



**VÉCU**

**TOUR AUTO**

Dans la course  
avec Aaltonen

32

**FORD MUSTANG** 26

50 ans de rêve américain



ÉDITIONS  
**l'É**

F: 5,60 € - AND: 5,60 € - BEL: 6,20 € - DOM: 6,60 € - LUX: 6,40 €  
CH: 10,55 € - CAN: 9,99 \$ - ESP/ITA/GER/PORT CONT: 6,60 € - N CALAUS: 800 apr  
N CALAUS: 1850 apr - POLAUS: 850 apr - POLAUS: 2000 apr - MAR: 65 Dh

L 18839 - 387 - F - 5,60 € - RD



EXCEPTION



**Alfa Romeo 1900 C Super Sprint, 1956**

# Chic & choc

Présentée en 1950, la 1900 marque une rupture dans l'histoire d'Alfa Romeo. Plus accessible que les modèles précédents, mais toujours très avancée techniquement, elle donnera naissance à une fabuleuse lignée qui se poursuivra avec la Giulia. Au brio et aux qualités dynamiques de la berline, la Super Sprint ajoute son élégance sans pareille.

TEXTE : JULIEN LOMBARD

PHOTOS : DANIEL DENIS



« Tu n'as pas de veste ? » s'étonne son amie. « Nan, j'ai laissée dans mon Alfa Romeo Super Sprint ! », réplique Jean-Paul Belmondo dans le film *À bout de souffle* de Jean-Luc Godard. En réalité, Bébel est venu... à pied ! Quelle est donc cette fascinante voiture dont on parle sans même la voir à l'écran ? Certes, il y a l'époque... Essayez donc aujourd'hui d'évoquer fièrement la dou doune laissée dans votre MX-5 sans que

doté des qualités traditionnelles de la marque. En 1950 est présentée la berline 1900 qui cache, sous sa robe de bure, des dessous affriolants, avec le nouveau double arbre et des trains roulants avancés. Première monocoque de la marque, c'est aussi la première 4-cylindres depuis 1924 et la première Alfa produite à la chaîne. De cette base prometteuse sont bientôt dérivées des plates-formes raccourcies, à moteur plus poussé, destinées aux carrossiers. Le coupé officiel sera conçu et construit par la *carrozzeria* Touring, fidèle partenaire d'Alfa.

190 km/h pour 2 litres, des chiffres impressionnants au milieu des années 50. Tout aussi exceptionnel, un 5<sup>e</sup> rapport vient soulager la mécanique.



l'on vous rie au nez ! Il fut un temps où l'automobile exerçait un véritable pouvoir de fascination, où la présentation de la Citroën DS 19 faisait l'effet d'une bombe. Il y a aussi le nom, Super Sprint, qui fait rêver. Il y a, enfin, une marque, Alfa Romeo, alors au sommet de son prestige. Chez Alfa, la 1900 est la voiture du renouveau. Au sortir de la guerre, la production des 6C 2500 reprend au compte-gouttes. La 6C 2500 ? Trop lourde, trop chère, trop sophistiquée, avec son châssis séparé, ses quatre roues indépendantes et son 6-cylindres en ligne double arbre. Dans un contexte d'austérité, qui peut s'offrir une telle voiture ? Il faut créer un modèle plus simple, s'adressant à une clientèle plus large – sans pour autant faire une Renault 4 CV à l'italienne – et

Présentée en 1951, la 1900 C Sprint devient 1900 C Super Sprint en 1954. La carrosserie est retouchée, le moteur réalésé et secondé par une boîte 5 vitesses quasiment unique dans la production mondiale. Enfin, en 1956, la Super Sprint reçoit une carrosserie entièrement nouvelle. C'est justement un modèle de ce type que j'ai le plaisir de vous présenter aujourd'hui.

### Plus sportive que luxueuse

En prenant place dans la *millenove*, une merveilleuse odeur d'ancienne, subtil mélange d'essence, d'huile et de caoutchouc envahit mes narines. Le voyage dans le temps se poursuit en découvrant le grand volant en bakélite, à cer-



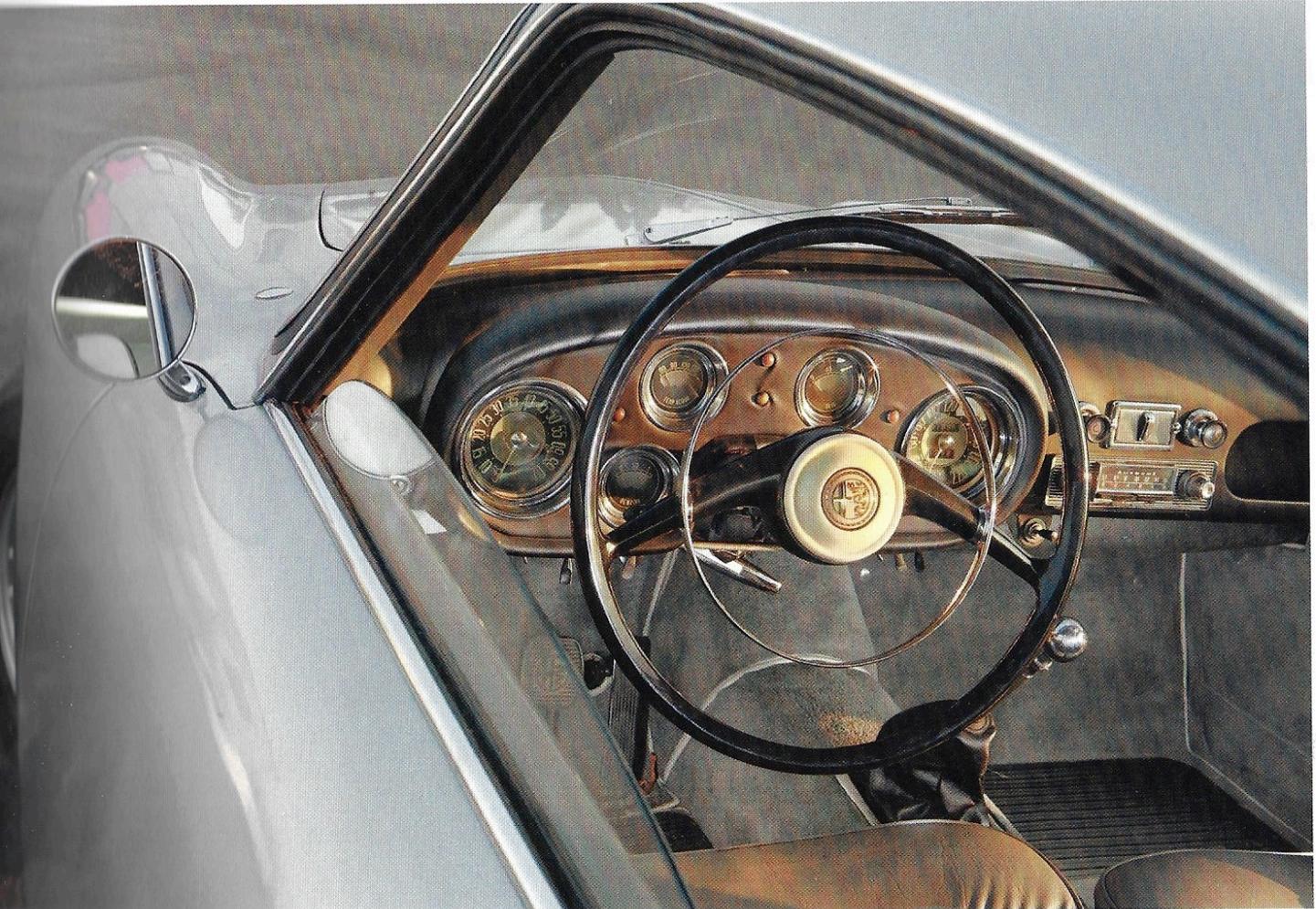
Les magnifiques roues à rayons et écrou central sont signées Borrani.



clo-avertisseur et moyeu blanc un peu kitsch, et les cadrans à l'antique graphisme. Comme sur les Alfa postérieures, le levier de vitesses, surmonté ici d'un pommeau en métal, s'incline avec la prévenance d'un serveur zélé pour tomber juste sous la paume du conducteur. On sent bien, d'ailleurs, que le conducteur, que nous appellerons Emilio, est très choyé. Tout est étudié pour

luxueuses, les garnitures mixtes skaï-tissu d'origine sont agréables à l'œil et ont remarquablement traversé les années. Les tissus qui s'autodétruisent comme les messages de *Mission impossible* et autres gags des Alfa des années 80-90 épargnent les modèles des grandes années. *A contrario*, une certaine rusticité prévaut, à l'image des sièges dont le dossier ne se

**La 1900 est la voiture du renouveau chez Alfa Romeo qui est alors au sommet de son prestige.**



**L'instrumentation complète s'accommode fort bien d'un style sobre et sportif. Notez l'absence de couvercle de boîte à gants.**

lui, avec l'instrumentation complète regroupée sous une visière dans son champ de vision et qui comprend un thermomètre d'eau, d'huile et un manomètre de pression d'huile. Remarquons que l'avance se règle depuis l'habitacle : nous sommes bien dans un modèle d'une autre époque... La passagère est moins gâtée. Gina fait face – au cas fort probable où Emilio, *autentico macho italiano*, ne l'aurait pas laissée conduire – à une boîte à gants sans couvercle. Et si d'aventure elle entend vérifier son maquillage, elle constatera que, malheureusement, le pare-soleil est dépourvu de miroir de courtoisie. 4 CV, vous avez dit ? À croire que l'appellation *Superleggera* ne vise pas seulement le procédé de fabrication de la carrosserie ! À défaut d'être franchement

bloque pas et dont l'inclinaison se règle via deux minuscules mollettes situées sous ledit dossier, donc uniquement à l'arrêt.

### **De la route à l'autoroute**

L'atmosphère de grand tourisme sportif et sobre qui règne à bord incite à découvrir plus avant la Super Sprint. La position de conduite est assez vintage, avec le grand cerceau du volant tout près du buste, prêt à vous défoncer le thorax au premier choc violent, tout en vous contraignant à écarter les jambes. Pneus surgonflés aidant, la direction s'avère douce une fois en route et la 1900 étonnamment facile à prendre en main. On est loin d'une pataude Alfa 2600... Les ver- >



Un intérieur mixte skaï-tissu discret, sans faute de goût, mais aussi remarquablement résistant. La sellerie à pois de votre Alfasud Sprint est-elle aussi bien conservée ?

rouillages de la boîte 5 sont francs, mais les synchros fatigués imposent le double pédalage à la montée et le double débrayage à la descente. Je tâche de m'appliquer, sans pouvoir éviter quelques couacs, notamment lors des rétrogradages 4-3, le synchro de 3<sup>e</sup> ayant définitivement rendu l'âme. À chaque "krroing", j'ai envie de rentrer sous terre, tandis que l'ami Gérard, assis à mes côtés, reste impavide. Heureusement, le moteur est souple et accepte sans broncher de reprendre à bas régime. Magie Alfa, le double arbre sait aussi monter dans les tours, accompagné d'une sonorité réjouissante et d'une poussée



Le Gran Turismo suppose une malle arrière permettant d'emporter autre chose qu'une brosse à dents. Cahier des charges rempli.

franche. Dévoilée, dans sa première mouture C Sprint, il y a plus de soixante ans, la Super Sprint s'intègre sans problème dans la circulation actuelle. Assez légère et agile, elle est à l'aise sur les petites routes. Avec sa cinquième qui tire très long (environ 120 compteur à 3 000 tours), c'est aussi une véritable voiture d'autoroute, sans doute la première du genre. Sur les tronçons de l'Autostrada del sole, Emilio, frimeur invétéré, peut facilement épater Gina en tangentant les 200 compteur. Et les freins ? En leur temps, les gros tambours ailetés en alu faisaient figure de référence. Or, on a fait quelques progrès depuis... Disons que si l'on se donne la peine d'APPUYER sur la pédale, l'efficacité n'est pas ridicule. La 1900 préfigure les Giulietta et Giulia avec ses qualités qui assureront le succès de la marque : homogénéité, performances, parfait accord moteur-boîte et plaisir de conduite.

### Éloge de l'équilibre

Les lignes sculpturales de la Super Sprint viennent parachever ses grandes qualités dynamiques. Froncement de sourcils du lecteur : « *Ils se moquent de nous, les journalistes d'Autoretro, ils nous récitent des slogans d'époque !* » Bon, je l'avoue, j'ai écrit "à la manière de" ces publicités Alfa qui me sont familières. Pour autant, rien de tout cela n'est faux. Par rapport aux coupés 1900 des deux premières séries, la Super Sprint de 1956 arbore des lignes très épurées. Les moulures de ses devancières ont disparu, les flancs sont lisses et le masque avant simplifié. Pour créer un air de famille, la proue s'inspire direc- >

## Les grandes dates

des coupés 1900 Sprint

**1950** À l'automne, présentation au salon de Paris de la berline Alfa Romeo 1900 (4-cyl. 1 884 cm<sup>3</sup>, 2 ACT, 80 à 90 ch selon le carburateur, boîte 4 vitesses à commande au volant, 150 à 162 km/h).

**1951** Au printemps, présentation au salon de Turin du coupé Alfa Romeo 1900 C Sprint (empattement raccourci, dessin de Touring, 2 carburateurs, 100 ch, 180 km/h).



**1954** La 1900 C Sprint de 2<sup>e</sup> série est équipée de pare-chocs plus gros et à butoirs. La berline 1900 est remplacée par la 1900 Super à moteur réalésé de 1 975 cm<sup>3</sup> (90 ch et 160 km/h sur 1900 Super et 115 ch et 180 km/h sur TI Super à 2 carburateurs). Présentation du coupé 1900 C Super Sprint (moteur de TI Super, boîte 5 vitesses à commande au volant, 190 km/h) à carrosserie légèrement retouchée (surface vitrée augmentée, nouvelles moustaches de calandre...).



**1956** La 1900 C Super Sprint reçoit une carrosserie entièrement nouvelle, plus épurée, avec une face avant façon Giulietta Sprint. Commande de boîte au plancher sur demande.

**1958** Arrêt de production de la 1900 C Super Sprint.

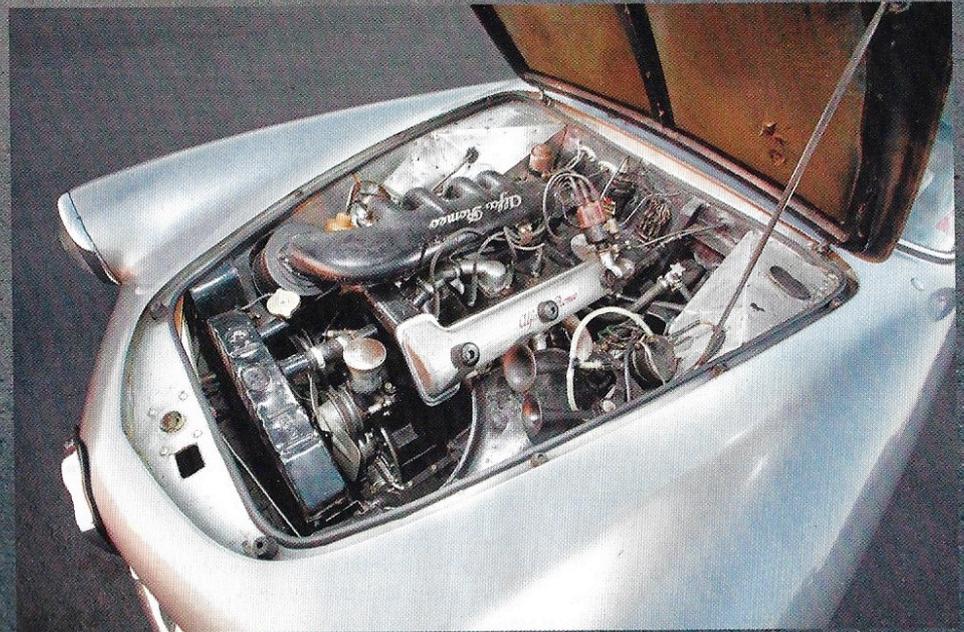
**1959** Arrêt de production de la 1900 Super.

**Production totale** (coupés 1900, toutes versions confondues) : 1 796 exemplaires dont 854 Super Sprint.



Longue malle plongeante, ailerons embryonnaires, la Super Sprint cultive l'élégance discrète. Pour l'exubérance, voyez chez Zagato.

Dans les années 50, le cœur de calandre Alfa s'épanouit pleinement. Ce double arbre à bloc fonte est l'ancêtre direct du 4-cylindres double arbre tout alu bien connu. Lui aussi, il chante...



### POINTS FORTS

- ▶ Ligne racée et exclusive
- ▶ Moteur souple et puissant
  - ▶ Boîte 5 vitesses
- ▶ Bonnes performances
- ▶ Agrément de conduite

### POINTS FAIBLES

- ▶ Ce qui est rare est cher
- ▶ Pièces de carrosserie inexistantes
- ▶ Freinage d'époque

Comme un air de Giulietta Sprint, dites-vous ? Normal, c'est étudié pour...

## ACHETER UNE ALFA ROMEO 1900 C SUPER SPRINT

### Ce qu'il faut savoir

Le moteur de la 1900 ne semble pas souffrir de vices particuliers. Son entretien est proche de celui

d'une Giulietta/Giulia avec une vidange effectuée une fois par an ou tous les 5 000 km. Naturellement, il faut aussi veiller aux points de graissage. Notons que les isolants du circuit

électrique vieillissent mal et deviennent cassants. Si la carrosserie, en alliage léger, n'est pas sujette à la corrosion, rappelons cependant que la plate-forme et le treillis tubulaire, propre à la construction Superleggera, sont en acier... et que l'alu et l'acier ne font pas bon ménage ! La disponibilité des pièces est très variable. Pour la mécanique (pochette de joints, coussinets de bielle...) pas de problème. De même, certains éléments comme les feux arrière, communs avec les premières Giulietta Sprint/Spider, sont faciles à trouver.

En revanche, les pièces de carrosserie, façonnées à la main chez Touring puis, semble-t-il, embouties sur les derniers modèles, sont introuvables. Il en va de même pour les pare-chocs.

### Combien ça coûte ?

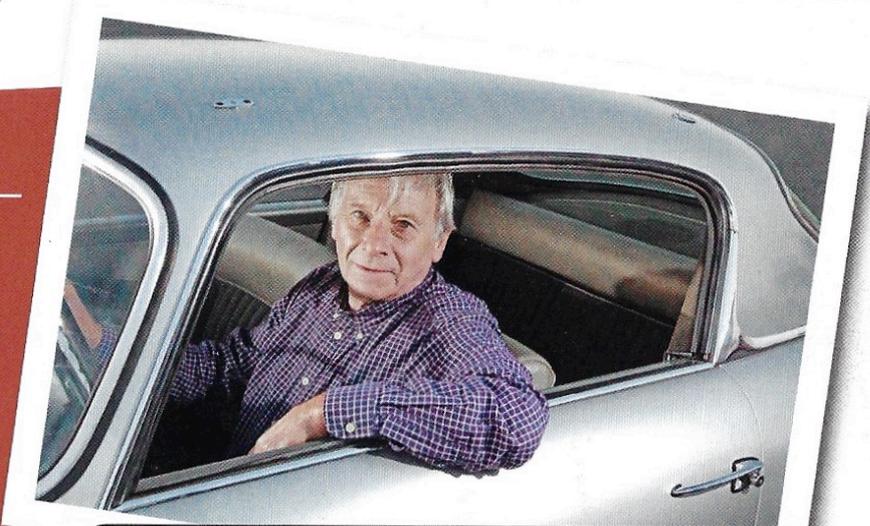
La 1900 C Super Sprint est réservée aux amateurs ayant un solide compte en banque. En très bon état, une Super Sprint de 2<sup>e</sup> série se négocie environ 115 000 €, soit plus qu'une Super Sprint de 1<sup>re</sup> série (105 000 €) et qu'une C Sprint (95 000 €).



## Gérard Lanvin

### Responsable du service course de la Sofar (Société française Alfa Romeo) dans les années 60-70 avant de faire courir les 2000 GTV Lov'Auto,

Gérard Lanvin entretient une relation intime avec le Trèfle. Longtemps, cependant, il ne fut pas familier de la 1900 : « Quand la Super Sprint série 2 est sortie, j'avais 17 ans et c'était au-delà de mes rêves ! » L'occasion va faire le larron. Vers 1980, Gérard rachète la Super Sprint d'un ancien du service. Peu utilisée pendant vingt ans, la belle est finalement sortie de sa torpeur : « J'ai refait le moteur (rectification du vilebrequin, montage de pistons neufs, réalésage), mis un échappement inox... » Depuis, Gérard l'utilise régulièrement, mais avec parcimonie : « J'ai dû faire 1 500 ou 2 000 km ; le moteur n'est pas encore rôdé ! » Pourtant, une histoire d'amour est née : « Ça n'a pas été un coup de foudre. Elle m'inspirait plus par sa technologie et son ancienneté. Mais avec le temps, j'ai appris à l'aimer. Je la trouve très belle, très pure, élégante sous tous les angles. Le moteur est fabuleux : puissant, coupleux, avec une très belle sonorité » Et Gérard de conclure, en bon fêru de mécanique : « La technique est issue des moteurs de compétition de l'avant-guerre. C'est très chladé mécaniquement, avec les pousoirs vissés dans les queues de soupapes. Il fallait vraiment être italien pour construire des choses pareilles ! »



« Ça n'a pas été le coup de foudre mais j'ai appris à l'aimer ! »

## Caractéristiques techniques

### ALFA ROMEO 1900 C SUPER SPRINT, 1956

**Moteur** 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, 1 975 cm<sup>3</sup> (84,5 x 88 mm), 115 ch à 5 500 tr/min, couple n.c., rapport volumétrique 8 à 1, culasse alu, 2 arbres à cames en tête, vilebrequin 5 paliers, 2 carburateurs double corps Solex 40 PII.

**Transmission** aux roues AR, boîte 5 vitesses, rapport de pont 9/41 (10/41 sur demande).

**Direction** à vis globique et galet, sans assistance.

**Freins** hydrauliques sans assistance, tambours ailetés AV/AR.

**Suspension** AV à roues indépendantes à quadrilatères transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques et barre stabilisatrice ; AR à essieu rigide, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques coaxiaux.

**Structure/Carrosserie** plate-forme en acier, treillis tubulaire en acier et carrosserie en aluminium (procédé Touring Superleggera), coupé 2 portes, 3 places.

**Dimensions** longueur 4,47 m, largeur 1,61 m, hauteur 1,32 m, empattement 2,50 m, voies AV/AR 1,325 m.

**Roues** jantes à rayons Borrani, pneus 165 x 400 (Michelin X sur modèle essayé).

**Poids** (à vide) 1 000 kg.

**Vitesse maxi** (usine) 190 km/h.



tement de celle de la Giulietta Sprint. Apercevant une Super Sprint dans votre rétroviseur (imaginons...), vous penserez voir une Giulietta. De profil, c'est cette fois la ressemblance avec l'Aston Martin DB4 qui est frappante, avec des ailes avant quasi identiques, des passages de roues, portières et vitres latérales au dessin similaire, des roues fils et aussi des cotes (longueur, empattement et hauteur) identiques à un ou deux centimètres près. Seul le dessin de la custode diffère complètement. S'agissant de deux voitures dessinées chez Touring à deux ans d'intervalle, la ressemblance est-elle si étonnante ? Pour mémoire et pour fixer les idées, en 1967, une Super Sprint était affichée à 2 000 000 francs contre 3 500 000 francs pour une Aston Martin DB2/4. La Super Sprint incarne

ainsi la quintessence du classicisme, avec sa carrosserie à trois volumes parfaitement équilibrée. L'œil s'arrête aussi sur la finesse des détails : pare-chocs aux extrémités en saillie, poignées de portes, écusson de malle arrière, encadrement de plaque... De plus, notre 1900 se trouve dans un superbe jus d'origine qui, avec ses quelques bosses, éclats de peinture et ses écussons d'époque lui confère un charme sans égal. Que des qualités ? Non, il existe malheureusement deux défauts majeurs pour qui voudrait s'en offrir une : sa rareté et sa cote soutenue ! C'est le lot des pièces d'exception... ■

*Nos vifs remerciements à Gérard Lanvin pour le prêt de son Alfa, et à la famille Ladougue pour son accueil.*