



PROVE SU
STRADA

ALFA ROMEO "2000"

Classe 2000 cc: un settore di cilindrata europea nel quale sono presenti alcune delle più prestigiose Case automobilistiche, ricche di tradizioni e anche di glorie sportive. Considerando questa scalata alla cilindrata si deve quindi accogliere questa nuova Alfa Romeo « 2000 », logica evoluzione di quel modello di interesse che è stato la « 1750 », nata nel 1968 e della quale nel 1970 sono state vendute solo in Italia 18.000 unità.

Il lieve aumento di cilindrata (il 10 % circa) è stato fatto, secondo noi, solo per motivi soprattutto commerciali, cioè per la preoccupazione dell'Alfa Romeo di non rimanere esclusa da una categoria, nella quale Lancia e BMW stanno attualmente riscuotendo un buon successo.

L'Alfa « 2000 » infatti ha ben poche modifiche rispetto alla precedente « 1750 »: è un nuovo modello quindi vo-

luto, più che dai tecnici, dagli esperti del « marketing », le cui decisioni spesso influiscono sensibilmente sulla nascita e sull'impostazione dei nuovi modelli. Gli stessi motivi commerciali hanno ritardato l'uscita di questa nuova « 2000 », poiché fin dall'autunno del 1969 era già tecnicamente pronta. Tra le poche novità della nuova « 2000 » ricordiamo la notevole dotazione di accessori (però manca sempre il cambio automatico) e l'adozione di un differenziale autobloccante, chiesto da « Quattroruote » sin dalla nostra prova su strada del febbraio 1968.

Le sue « note » particolari: 1962 cc - Potenza max 150 CV SAE - 190 km/h. Prezzo di listino 2.295.000 lire.

Per meglio apprezzare le differenze e i progressi tra la « 1750 » e questa nuova Alfa Romeo « 2000 » ne confronteremo le prestazioni fondamentali.



Le principali differenze dalla « 1750 »

CASA COSTRUTTRICE: ALFA ROMEO - Milano

PREZZI: di listino: L. 2.295.000
su strada: L. 2.348.000

TERMINE DI CONSEGNA: 30 giorni

FORME DI GARANZIA: per sei mesi, comprendenti i materiali e la mano d'opera. Esecuzione gratuita ai primi 800-1200 km e 5-6000 km di due operazioni di verifica e regolazione con solo addebito dei materiali di consumo (carburante e lubrificante). Dal km 12.000 al km 48.000 tagliandi di manutenzione programmata.

POTENZA FISCALE: 20 CV

TASSA ANNUALE DI CIRCOLAZIONE: 65.320 lire

GAMMA COLORI: biancospino, bleu Francia, bleu olandese, amaranto, grigio indaco, beige cava, verde pino, faggio, prugna, giallo Piper, nero (a richiesta) metallizzati: grigio medio, grigio chiaro, verde oliva, bleu chiaro, bleu pervinca.

ACCESSORI A RICHIESTA: Differenziale autobloccante 35 mila lire; lunotto termico 15.000 lire; appoggiatesta per sedili anteriori 15.000 lire. Vernice metallizzata 95.000 lire.

	1750	2000
Cilindrata cc	1779	1962
Alesaggio x corsa mm.	80 x 88,5	84 x 88,5
Potenza max CV SAE a giri/min.	132/5500	150/5500
Coppia max. mkg SAE a giri/min.	19/3000	21,1/3500
Potenza specifica CV/litro SAE	74,2	76,4
Pneumatici	165SR-14	165HR-14
Trasmissione	—	a richiesta differenziale autobloccante

ESTERNO

L'esterno della « 2000 » non differisce praticamente da quello della « 1750 ». Il disegno dello scudetto un po' più largo, i due fari di eguale diametro, e qualche altra piccola modifica non hanno certo alterato la fisionomia caratteristica della « 1750 »: rimane una classica berlina, senza particolari innovazioni stilistiche. La sua linea, forse un po' superata, si distingue soprattutto per il poco favorevole rapporto superficie vetrata-fiancata, per il taglio del passaggio ruota posteriore e per le dimensioni dell'abitacolo. E' caratterizzata inoltre da alcune altre particolarità, come la parte terminale della coda ed il frontale. Bisogna dire però che, malgrado i tre anni passati e il suo inevitabile invecchiamento, gli automobilisti (italiani e stranieri) continuano ancora ad apprezzare questa auto. Ci sembrerebbe perciò poco conveniente cambiarla proprio ora. Veniamo agli elementi che la differenziano dalla « 1750 ». Cominciamo dal frontale: il classico scudetto Alfa Romeo è più largo, e tutto sommato più moderno e piacevole, la grigliatura di fondo è completamente nera, con un solo profilato cromato. Quanto alla fanaleria, si sa che quella delle Alfa Romeo era diventata classica (comprendeva un faro di profondità più piccolo e l'altro anabbagliante, più grande); così si evitava il pericoloso « salto di luce », cioè la differenza troppo netta tra luci abbaglianti e anabbaglianti. Ora invece i quattro fari hanno tutti eguale diametro e non c'è più il felice risultato ottenuto con la « Giulia » e la « 1750 ». Altra piccola variazione: i fanalini di posizione un po' più grossi, senza indicatori di direzione, spostati sopra la ruota anteriore. Niente di particolare da segnalare nella vista di profilo. La « 2000 » si riconosce solamente per le ruote, prive delle solite coppe cromate, però con i bulloni di fissaggio « esposti »: non sono molto belli, tuttavia si segnalano per la loro funzionalità.

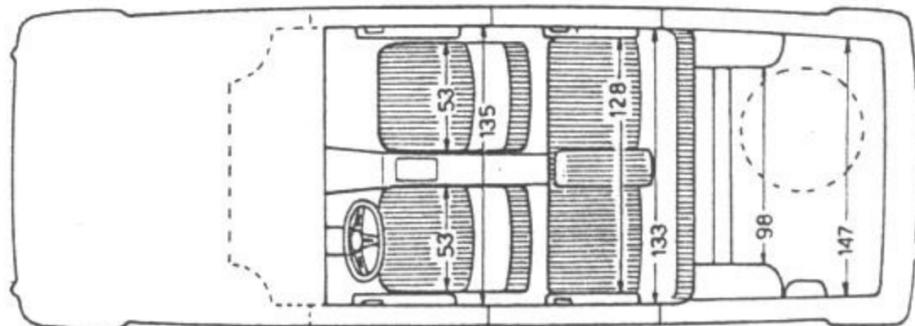
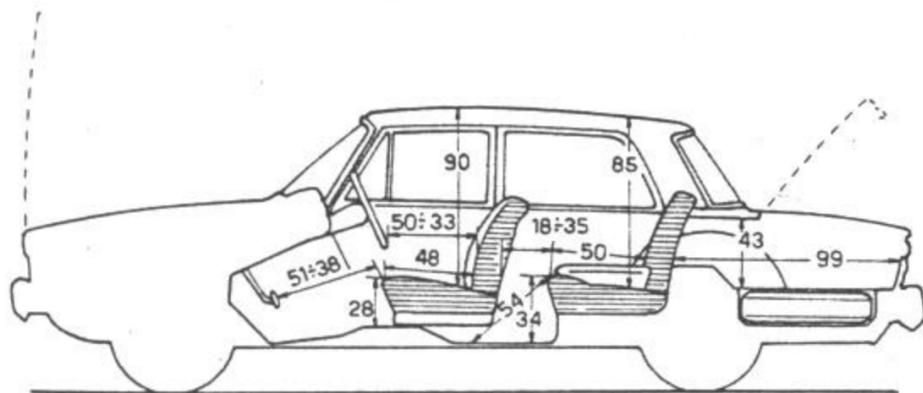
Sono anche disponibili le ruote in le-



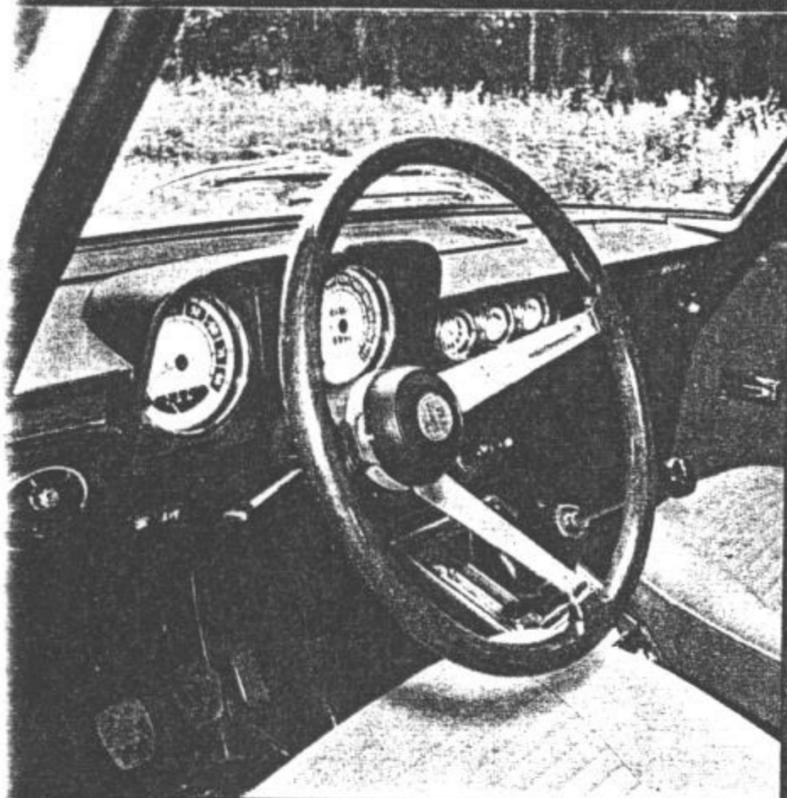
ggera leggera tipo « Montreal », naturalmente con sovrapprezzo. La coda è rimasta anch'essa praticamente invariata, è cambiata solo la fanaleria: i gruppi ottici hanno ora disegno e dimensionatura diversi (cambiati stop, frecce e fari di retromarcia). Paraurti normali con borchie gommate; altre novità rispetto a quanto già detto sulla « 1750 » non ce ne sono.

Con i suoi 4,39 metri la « 2000 » può ancora considerarsi, per noi italiani, una berlina di dimensioni abbastanza notevoli. E' insomma un buon esempio di berlina all'italiana, alla quale si può forse rimproverare un unico difetto: di proporzioni piuttosto vecchie, è un po' anonima, e sembra un'automobile piuttosto calma e

tranquilla che non lascia supporre le sue grandi qualità stradali, che sono la sua vera, grande dote. Secondo noi per una macchina dalle prestazioni della « 2000 » sarebbe stata necessaria una carrozzeria prima di tutto più spaziosa e poi più personale e grintosa, in linea con le altre famose Alfa del passato. Buono il livello di finitura in generale adeguato al prezzo. Qualche particolare, soprattutto nel sistema di chiusura delle portiere, non ci ha del tutto convinti perché le portiere provocano rumore nella marcia su terreno sconnesso; evidentemente però si trattava dei tipici rumori di pre-serie, che notiamo sempre quando proviamo vetture nuove.



Misure di abitabilità espresse in centimetri: corsa regolazione sedile anteriore 13 cm; capacità portabagli: circa 380 dmc. Le linee tratteggiate indicano il grado di apertura delle portiere e dei coperchi vano motore e bagagliaio.



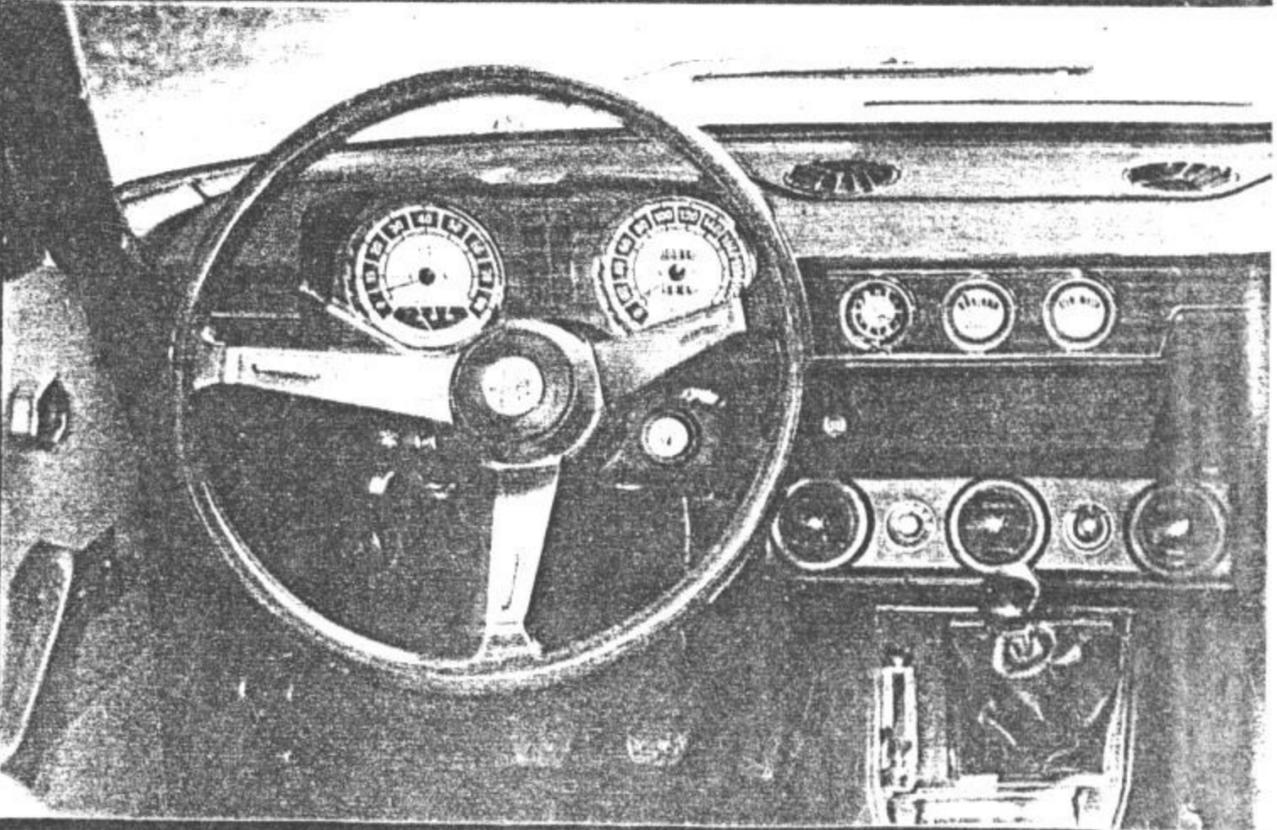
INTERNO

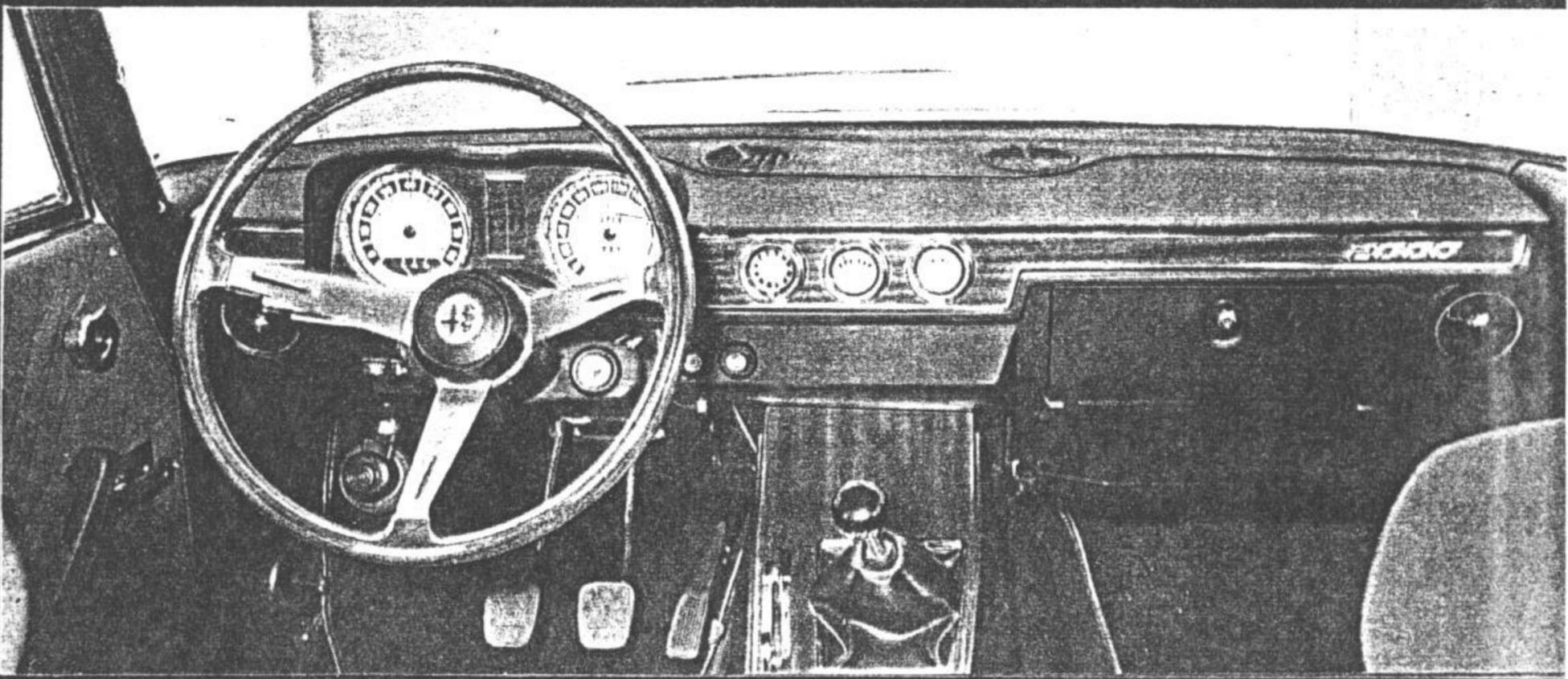
Anche qui, come per l'esterno, stesso discorso: pochissimo è cambiato e le novità riguardano pochi allestimenti che hanno alterato l'interno della vecchia «1750». Cominciamo dall'abitabilità.

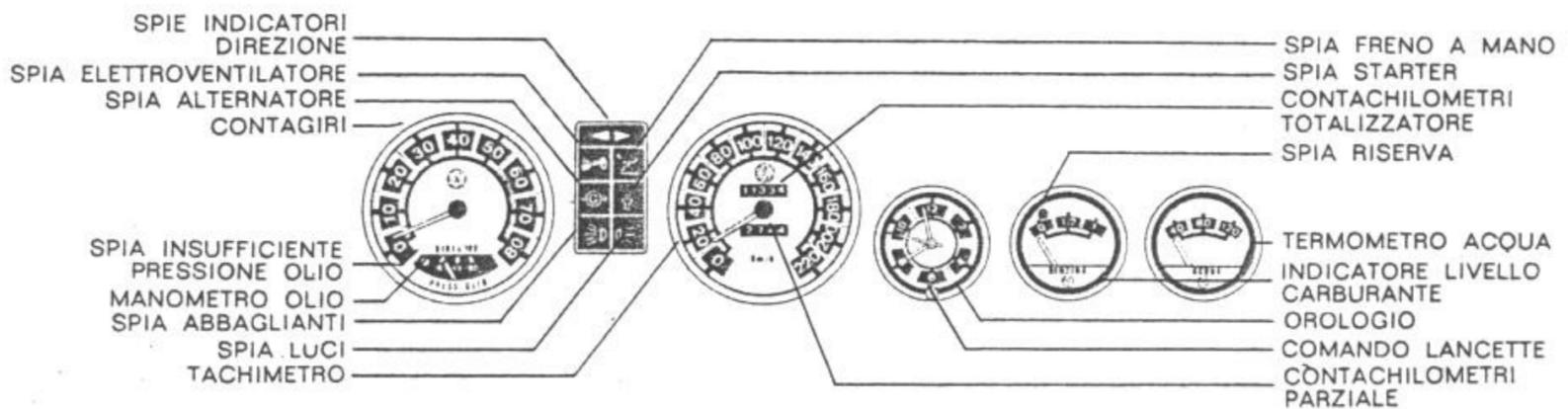
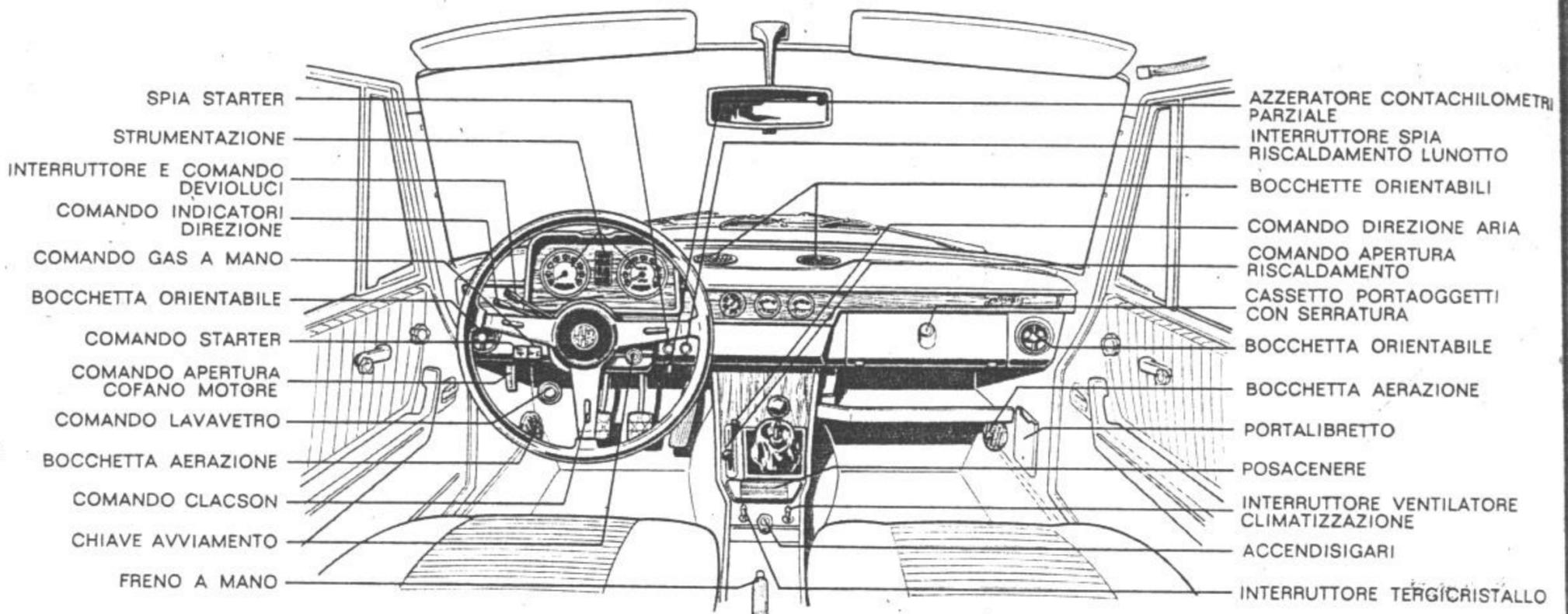
La «2000» non si distingue certo per lo spazio riservato ai passeggeri: è soprattutto una comoda quattro posti: dietro c'è posto per una terza persona, soprattutto ora che il divano è stato modificato nel disegno del piano del sedile; il tunnel di trasmissione piuttosto voluminoso ostacola, tuttavia la comodità di questo terzo passeggero. Si sta abbastanza comodi e rilassati se i sedili davanti non sono completamente arretrati. In una berlina di questa cilindrata pensiamo che l'abitabilità dovrebbe essere decisamente migliore.

I sedili anteriori ora li abbiamo trovati di nostro completo gradimento grazie alla nuova imbottitura e al profilo: non per nulla sono stati unanimemente giudicati tra i migliori della produzione: confortevoli nei lunghi viaggi, giustamente soffici e molleggiati. Consentono una buona posizione di guida anche di tono sportivo, quale si addice alla «2000». La posizione di guida nel complesso è senz'altro buona, a metà strada tra quella tipicamente sportiva e quella da famiglia. I sedili trattengono bene nelle curve più veloci. Buono il volante di facile impugnatura con corona in legno, ora con concavità più pronunciata. C'è sempre il comando clacson incorporato nelle raz-

Il posto guida con il condizionatore aria (posto sotto la plancia, sulla consolle centrale) e senza. Fornito come optional, sarà disponibile in seguito.







SCARTI AL TACHIMETRO - PERCENTUALE MEDIA DA 60 A 200 KM/H = + 4,88

Velocità indicata km/h	60	80	100	120	140	160	180	200
Velocità effettiva km/h	55,500	75,600	96,495	115,440	134,260	153,440	172,620	191,729
Scarto %	+ 7,5	+ 5,5	+ 3,5	+ 3,8	+ 4,1	+ 4,1	+ 4,1	+ 4,1

ze, soluzione lanciata praticamente dall'Alfa Romeo.

L'unico appunto che si può muovere riguarda la distanza volante-sedile, che è troppo esigua e che quindi rende difficile la manovra del punta tacco (molto utile in una vettura di queste caratteristiche), perché con le cosce si tocca la corona del volante. La plancia è la parte che ha subito le maggiori modifiche. Non è cambiata la posizione dei due strumenti principali (cioè contachilometri e contagiri), sempre posti di fronte al pilota, in posizione ben visibile; ora però sono collocati in un cruscotto squadrato, anziché essere separati come nella « 1750 ». Non ci è piaciuta però la loro grafica: non più numeri bianchi su fondo nero, ma cifre grigie su fondo bianco.

Gli altri strumenti supplementari (manometro olio, termometro acqua, indicatore benzina e orologio) che prima erano quattro, e collocati sulla consolle centrale, sopra la leva del cambio, ora sono stati portati al centro della plancia e sono diventati 3 poiché il manometro olio

è inserito nel contagiri. Una strumentazione quindi pressoché completa, che diventerebbe ottima se venissero montati un amperometro e, soprattutto, un termometro olio. E' questo un nostro desiderio, che sembra debba essere destinato a rimanere inappagato perché nessuna Casa costruttrice sembra voglia più montare questo utile strumento anche su vetture di alte prestazioni, come la « 2000 ».

E' stato aggiunto un regolatore dell'intensità luminosa delle spie e degli strumenti (come avevamo detto sin dalla prova su strada del 1968). La pedaliera è ora del tipo sospeso: abbandonata quindi come su tutte le nuove Alfa la famosa pedaliera impernata in basso, che, sino al 1969, era un po' caratteristica di tutte le vetture della Casa milanese.

Tra i due sedili anteriori sono rimasti la comoda consolle centrale con la leva del cambio, il posacenere e l'accendisigari. Nella parte superiore c'è ora spazio disponibile per il condizionatore d'aria (fornito a richiesta con possibilità di montarlo dopo le ferie).

Sotto la plancia i comodi ripiani portaoggetti e l'ampio cassetto dotato di serratura. Nulla di particolare sulle portiere: c'è il noto comando deflettore a rotella, le maniglie di apertura incassate, rimaste praticamente invariate.

Aggiunte solamente le luci che segnalano l'apertura delle portiere stesse. I rivestimenti ora sono in qualità migliore, soprattutto il panno dei sedili e la moquette al pavimento.

Complessivamente quindi un livello adeguato al prezzo della « 2000 ».

Un particolare da segnalare perché, per la verità, in passato le Alfa non erano certo vetture ben finite.

Anche per l'interno dobbiamo sottolineare la ricerca continua dell'Alfa Romeo per andare incontro all'utente normale e per rendere le sue vetture sempre meno specializzate, cioè non indirizzate solamente all'utente sportivo, ma anche all'automobilista medio, che vuole soprattutto vetture comode e ben rifinite anche se di intonazione sportiva come sono appunto le Alfa.

Esame fisiologico del posto guida e dell'abitabilità



ISTITUTO DI MEDICINA DELLO SPORT

STATURE TIPO IN CM.

	Bassa	Media	Alta
Altezza	159	172	189
Altezza busto	85,9	91,8	98,1

N.B. - Le caratteristiche antropometriche dei soggetti prescelti comprendono oltre l'80% della popolazione del nostro Paese.

RILEVAMENTI AL POSTO GUIDA (votazioni espresse in trentesimi)

Statura	Alta	Media	Bassa	NOTE
TESTA	25	28	25	Comoda la posizione del collo e della testa. Buona visibilità per i soggetti di ogni statura. Solo i guidatori bassi non sono in grado di apprezzare gli ingombri della vettura. Buono anche lo spazio al soffitto.
TORACE	26	27	25	Qualche riserva nello schienale che non sostiene efficacemente la colonna vertebrale nella parte terminale. Ha invece una discreta tenuta laterale anche in curva. Buona l'altezza della spalliera.
BRACCIA/VOLANTE	28	28	28	Si possono raggiungere ottime posizioni di guida grazie all'ampia possibilità di regolazione dei sedili. I guidatori di bassa e media statura sono costretti a staccarsi dallo schienale per cambiare, solo però se adottano una posizione di guida troppo distesa.
GAMBE/PIEDI	22	27	27	Il sedile ha una avvolgenza modesta. I piloti alti sono quasi costretti a guidare a cosce divaricate il che non permette di ottenere nella guida buoni tempi di reazione. Pedaliera ben sistemata.

RILEVAMENTI SEDILI PASSEGGERI

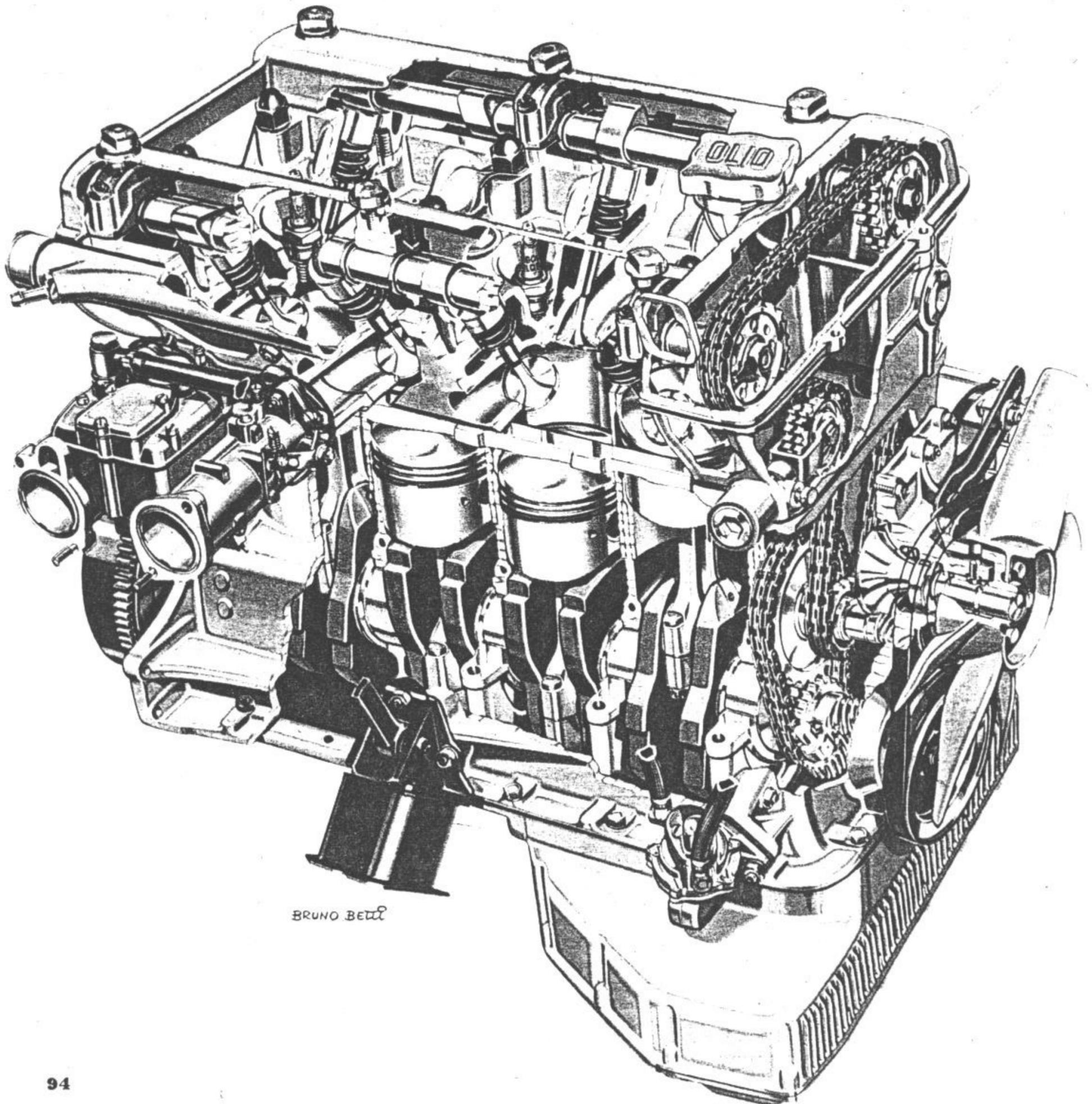
SEDILE ANTERIORE	25	26	26	Scarsa convessità dello schienale e criticabile l'avvolgenza. Piano del sedile un po' troppo corto per il passeggero alto.
SEDILE POSTERIORE	24	27	28	Abitabilità condizionata dalla posizione dei sedili anteriori. Piano del sedile ben sagomato e razionalmente inclinato. Lo schienale invece non garantisce un perfetto sostegno. Spazio al soffitto buono.

LA TECNICA

La tecnica della « 2000 » è praticamente identica a quella della « 1750 ». Rimangono il caratteristico e sempre attuale motore Alfa Romeo con testata a doppio albero a camme comandato da catena, valvole di scarico al sodio. Sospensioni con ponte posteriore rigido bracci longitudinali, molloni elicoidali (dei quali è stata leggermente modificata la flessibilità), elemento centrale di tenuta del ponte. Quindi nulla di nuovo nell'architettura generale. L'unica novità è l'adozione (a richiesta) di un differenziale autobloccante. Esaminiamo da vicino motore e differenziale, cioè le sole parti che hanno subito importanti modifiche.

L'IMMUTABILE QUATTRO CILINDRI ALFA

Anche il motore della « 2000 » ha subito poche modifiche, e quindi rimangono la distribuzione a valvole a V bialbero, e i due carburatori doppio corpo. L'aumento di cilindrata da 1779 a 1962 cc è stato ottenuto solo aumentando l'alesaggio (da 80 a 84 mm) e conseguentemente cambiando le misure dell'interasse dei cilindri (93 mm). E' quindi ancora a corsa lunga (88,5 mm); aumentato anche il diametro delle valvole di aspirazione (da 41,1 a 44 mm) e di scarico (da 37,2 a 40,10). L'albero motore, eguale in dimensioni, è ora più robusto, grazie ad un trattamento di « nitrurazione morbida » per una migliore resistenza alla fatica. Eroga 150 CV SAE a 5500 g/m, quindi ha pressoché la stessa potenza specifica del vecchio « 1750 » (cioè 76,4 invece di 74,2 CV/litro). La coppia è passata da 19 a 3000 g/m a 21,1 mkg a 3500 g/m.



PRINCIPALI CARATTERISTICHE DENUNCIATE DAL COSTRUTTORE

Motore: 4 cilindri in linea - Alesaggio 84 mm. - Corsa 88,5 mm. - Cilindrata 1962 cc. - Rapporto di compressione 9:1 - Potenza max. 150 CV (SAE) 5500 giri/min. Coppia max. 21,1 mkg (SAE) a 3500 giri/min. - Potenza specifica 76,4 CV/litro (SAE) - Valvole in testa - Due alberi a camme in testa (catena) - Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale - Capacità carter 6,6 litri - Due carburatori orizzontali doppio corpo Weber 40 DCOE oppure Solex DHH oppure Dell'Orto 40 DH LA - Filtro aria a secco - Pompa carburante meccanica - Candele Lodge 2 HL - Impianto elettrico 12 V, alternatore 420 W, batteria 50 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 9,7 litri.

Trasmissione: Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco a comando idraulico - Cambio a 5 velocità, tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,30:1, II) 1,99:1, III) 1,35:1, IV) 1:1, V) 0,79:1, RM) 3,01:1 - Comando a leva centrale - Coppia conica ipoide - Rapporto al ponte 4,3:1 (10/43) a richiesta differenziale autobloccante - Pneumatici 165HR 14.

Corpo vettura: Berlina 5 posti, 4 porte - Carrozzeria portante - Avantreno a ruote indipendenti, trapezi, molle elicoidali, barra antirollio - Retrotreno: ad assale rigido, molle elicoidali, bracci longitudinali di spinta e reazione, stabilizzatore triangolare e barra antirollio - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - Freni idraulici a pedale, a disco (Ate) sulle 4 ruote, con servofreno a depressione e limitatore automatico di frenata al retrotreno - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a vite e rullo oppure a circolazione di sfere - Capacità serbatoio carburante 53 litri.

Dimensioni e pesi: Passo 2,57 m. - Carreggiata anteriore 1,32 m. - Carreggiata posteriore 1,27 m. - Lunghezza 4,39 m. - Larghezza 1,56 m. - Altezza 1,43 m. - Altezza minima da terra 12 cm. - Diametro di sterzata 11,1 m - Peso in ordine di marcia 1110 kg.

DATI CARATTERISTICI FONDAMENTALI

(Tra parentesi i dati della « 1750 »)

Rapporto corsa/alesaggio 1,054 (1,106)

Essendo questo rapporto superiore a 1 definiremo questo motore a corsa lunga.

Cilindrata unitaria 490,5 (444,7)

Velocità media stantuffo (a 5500 g/m) 16,2 m/sec

La velocità media dello stantuffo serve soprattutto a dare un'idea delle sollecitazioni meccaniche sull'assieme pistone-biella-albero a gomiti.

Potenza specifica 76,4 CV/litro SAE (74,2)

Indica il grado di sfruttamento complessivo del motore.

Pressione media effettiva 12,5 kg/cm² SAE (12,1)

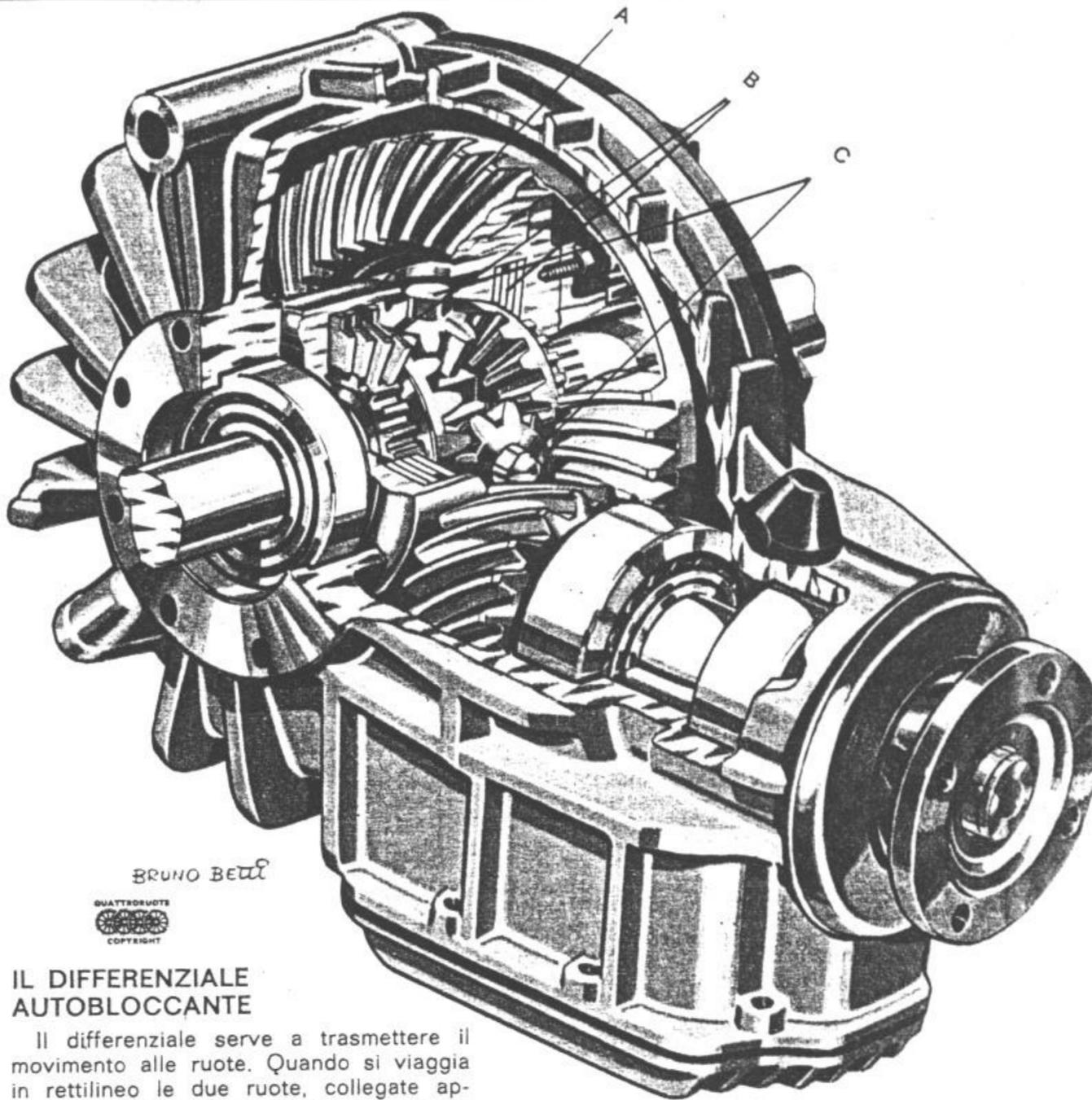
a regime di potenza massima.

Indice di elasticità 1,7 SAE (2,025)

L'indice di elasticità tiene conto del variare della coppia con il variare del numero dei giri e quindi della possibilità di ripresa della macchina anche a bassa velocità; in genere più è elevato tale indice, più il motore è elastico.

Rapporto peso/potenza 7,4 kg/CV SAE (8,3)

Indica, grosso modo, per le basse e medie velocità la possibilità di ripresa della vettura. Ovviamente l'accelerazione cresce con il diminuire di questo rapporto.



IL DIFFERENZIALE AUTOBLOCCANTE

Il differenziale serve a trasmettere il movimento alle ruote. Quando si viaggia in rettilineo le due ruote, collegate appunto al differenziale, girano alla stessa velocità. In curva però la ruota interna percorre un numero diverso di giri perché deve fare una traiettoria minore: se girasse alla stessa velocità di quella esterna striscerebbe e finirebbe per compromettere la stabilità dell'automobile.

Perché ciò non succeda provvede appunto il differenziale: esso fa in modo che in curva la ruota interna (grazie ai satelliti e ai planetari) possa fare un minor numero di giri di quella esterna che in curva gira più veloce. In un comune differenziale di questo tipo però se una delle ruote motrici perde l'aderenza, per un qualunque motivo, tutto il lavoro del motore tende a scaricarsi proprio su questa ruota (dove la resistenza è minore).

Per evitare il pericolo dello slittamento delle ruote motrici su veicoli militari o fuoristrada viene usato un sistema di bloccaggio che fa in modo che esse si comportino come fossero solidali tra loro e non esistesse più il differenziale.

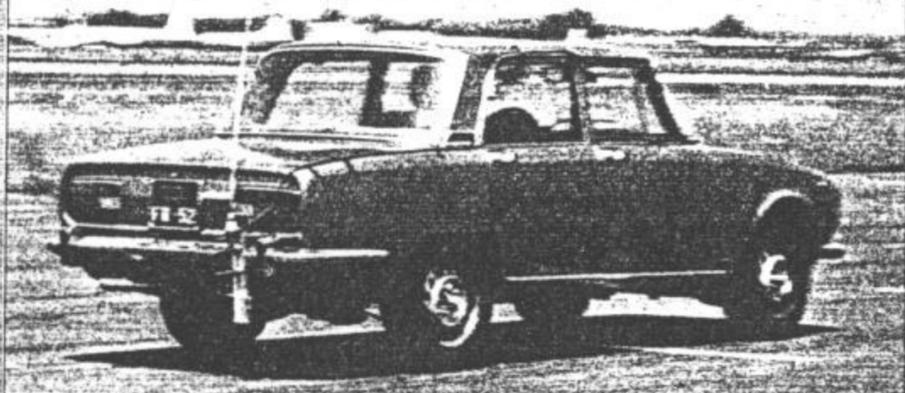
Tra la soluzione con differenziale e quella con differenziale bloccato esiste una soluzione intermedia, che, pur conservando i pregi del differenziale, per modeste variazioni di giri fra una ruota e l'altra tende a ridurre o addirittura ad escludere l'effetto differenziale quando la differenza di velocità di rotazione tra le due ruote tende ad aumentare troppo. Un differenziale dotato di questo particolare dispositivo dicesi autobloccante.

In conseguenza se una ruota per perdita di aderenza comunque causata (per-

dita di peso in curva, lastra di ghiaccio, fanghiglia ecc.) tendesse ad assumere anche i giri dell'altra ruota, il dispositivo autobloccante ridurrebbe o addirittura annullerebbe il fenomeno stesso, ridando stabilità al veicolo.

COME FUNZIONA NELLA « 2000 » ALFA

Si compone principalmente di una scatola cilindrica (A), divisa in due longitudinalmente, che collega i due semiassi e che sta ferma quando le due ruote posteriori girano alla stessa velocità, e da due gruppi di dischi (B) collegati ai semiassi di ciascuna ruota. Quando c'è una variazione di velocità angolare tra le due ruote (in curva per esempio, o quando una delle due ruote incontra diverso attrito) i satelliti (C) girano attorno al proprio asse. Il perno dei satelliti a sezione romboidale allontana le due sezioni della scatola. I dischi contenuti nelle due parti della scatola fanno quindi « pacco », diventando solidali con la scatola cilindrica, per cui il movimento si trasmette dalla ruota che incontra minor aderenza all'altra. Quello adottato dall'Alfa « 2000 » che viene costruito dalla ZF è del tipo al 25%: ciò significa che esso entra in azione quando una delle ruote ha un momento di rotazione (collegato alla velocità angolare della ruota) inferiore. Più questa percentuale aumenta e prima entra in azione il differenziale autobloccante.



VELOCITA' MASSIMA

Dichiarata:	
1750	circa 180 km/h
2000	190 km/h
Effettiva:	
1750	180,275 km/h
2000	191,281 km/h

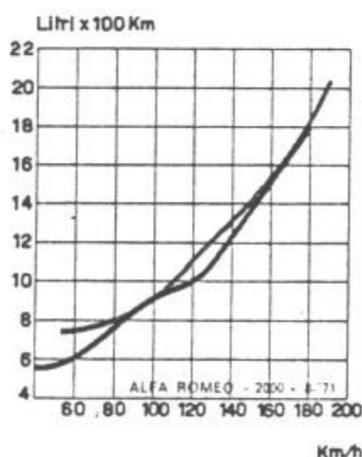
Velocità nelle marce inferiori:

1750: I) 52 km/h, II) 87 km/h, III) 121 km/h
 2000: I) 52 km/h, II) 90 km/h, III) 128 km/h, IV) 157,5 km/h

CONSUMI

CARBURANTE IMPIEGATO DURANTE LE PROVE:
 ESSO EXTRA N.O. 98 ÷ 100

	extraurbano:	urbano:
1750	8-16 litri/100 km	10,5-14,6 litri/100 km
2000	8,5-16,5 litri/100 km	11-15 litri/100 km



Velocità in km/h	1750		2000	
	Litri/100 km	km/litro	km/litro	Litri/100 km
60	6,05	16,53	13,33	7,50
80	7,60	13,16	12,50	8,00
100	9,05	11,05	11,14	8,98
120	10,02	9,98	9,13	10,95
140	12,30	8,13	7,49	13,35
160	15,07	6,64	6,33	15,80
180	—	—	5,25	19,03

Consumo lubrificante: 1750: 1013 gr/1000 km
 2000: 543 gr/1000 km

CONDIZIONI ATMOSFERICHE DELLA PROVA

Temperatura 22°C - Pressione atmosferica 750/mm Hg - umidità relativa 98 %.

CONDIZIONI CARBURANTE

Temperatura 21°C - Densità 728 gr/l.

ACCELERAZIONE E RIPRESA

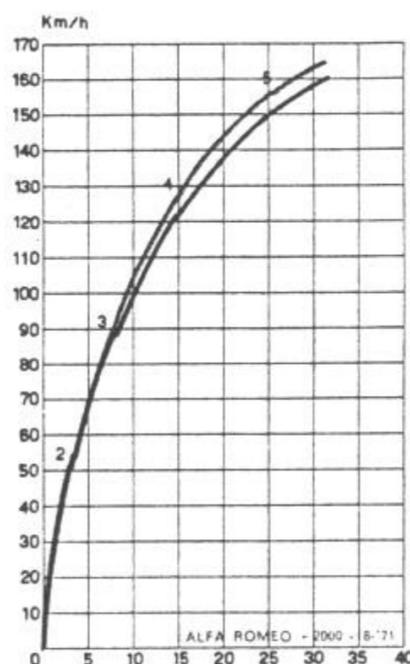
SUL CHILOMETRO:

Accelerazione a minimo carico da fermo con uso del cambio:

1750	31,715 sec., media 113,511 km/h
2000	30,385 sec., media 118,480 km/h
1750	velocità d'uscita: 160,356 km/h
2000	velocità d'uscita: 166,821 km/h

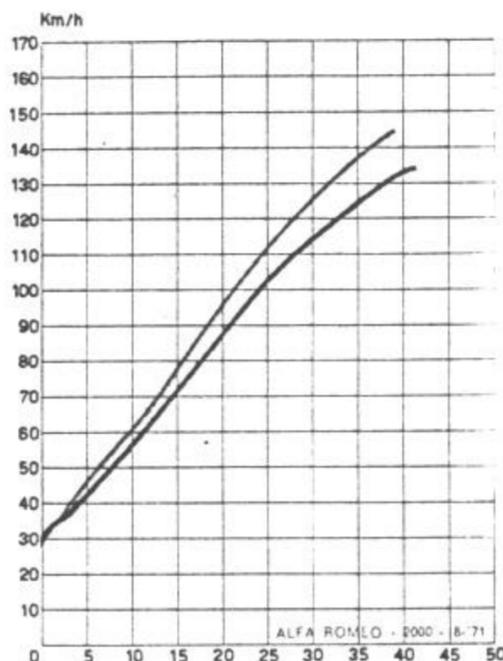
Ripresa a minimo carico da 30 km/h in quinta:

1750	41,400 sec. (vel. iniziale 30,078 km/h) (Media 86,956 km/h)
2000	39,040 sec. (vel. iniziale 30,387 km/h) (Media 92,213 km/h)
1750	velocità d'uscita: km/h 134,478
2000	velocità d'uscita: km/h 146,103



ACCELERAZIONE

Velocità in km/h	Tempi in secondi	
	1750	2000
0-20	0,8	1,05
0-40	2,1	2,20
0-60	4,2	3,85
0-80	6,6	6,00
0-100	10,2	8,75
0-120	14,3	12,45
0-140	20,9	17,50
0-160	31,4	26,00



RIPRESA in V

Velocità in km/h	Tempi in secondi	
	1750	2000
30-40	4,1	3,2
30-60	11,2	9,6
30-80	17,6	15,6
30-100	24,0	21,1
30-120	32,7	27,5
30-140	—	35,8

PROVA SEMAFORO

400 metri con partenza da fermo:
tempo impiegato

2000: 16,339 sec.

CAMBI MARCIA

Rilevazione eseguita con un microinterruttore collegato al pedale della frizione.

	1750	2000
passaggio I-II	sec. 0,516	sec. 0,205
passaggio II-III	sec. 0,384	sec. 0,230
passaggio III-IV	sec. 0,324	sec. 0,170
passaggio IV-V	—	sec. 0,175
Tempo medio	sec. 0,406	sec. 0,195

SFORZO PEDALE FRIZIONE 14 Kg (- 1750 - 19)

MARCIA IN SALITA

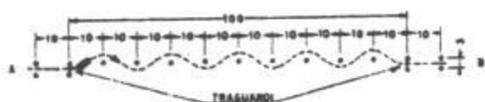
Salita del Tuscolo, in Comune di Grottaferrata nei pressi di Frascati (Roma), distanza di km 3,2; dislivello totale 170 m. Fondo stradale in buone condizioni.

TEMPO E MEDIA

1750 2'22"/10 media 81,013 km/h
2000 2'13"/9/10 media 86,034 km/h

PROVA DI SORPASSO

Si effettuano 10 prove in un senso e 10 nell'altro: non sono valide quelle in cui vengono abbattuti i coni, la media dei tempi migliori è l'indice della facilità e rapidità con cui la vettura esegue la manovra.
Tempi minimo medio:



Tempo minimo 1750 4,46 sec. media 96,861 km/h
medio: 2000 4,285 sec. media 100,817 km/h

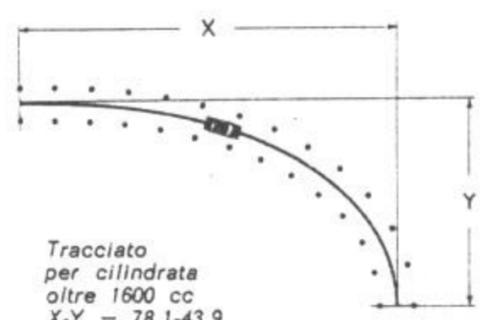
RUMOROSITÀ

Rilevata all'interno della vettura, al sedile anteriore e posteriore su strada pianeggiante, rettilinea e di fondo buono. Cambio di velocità in 5^a. Velocità indicate al tachimetro.
Rumore di fondo 65 dh.

Velocità km/h	Decibel	
	ant.	post
40	91	92
60	90	90
80	88	92
100	94	96
120	94	95
140	97	98
160	95	98
180	98	102
190	98	102

CLOTOIDE

La clotoide è una linea curva usata per raccordare rettilinei con curve a raggio costante. Serve a determinare la velocità massima a cui la vettura può affrontare situazioni analoghe. Durante la prova non si fa uso del freno per non variare il comportamento della vettura.



Tracciato per cilindrata oltre 1600 cc
X-Y = 78,1-43,9
Raggio minimo 31,9 m

	1750	2000
Tempo totale:	5,17 sec.	4,97 sec.
Velocità entrata:	76,644 km/h	83,333 km/h
Velocità uscita:	59,085 km/h	58,252 km/h

«STEERING PAD» o prova dei cerchi

Sul terreno piano sono tracciati 3 cerchi concentrici rispettivamente di 25 - 50 - 75 metri di diametro, individuati con coni di gomma. Si prende la media tra il tempo migliore a rotazione destra e quello a rotazione sinistra, tempi rilevati graficamente dal «cronostatigrafo», con l'approssimazione del decimillesimo di secondo.

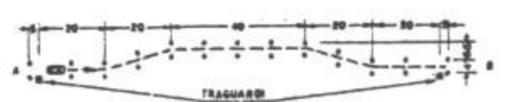


	1750	2000	Diametro
sec.	15,32 (55,339 km/h)	15,170 (55,887 km/h)	75 metri
sec.	12,56 (45,000 km/h)	12,335 (45,821 km/h)	50 metri
sec.	9,21 (30,684 km/h)	8,910 (31,717 km/h)	25 metri

Risultati tra media miglior tempo con rotazione sinistra e destra.

«SLALOM» o prova di maneggevolezza

Si fanno 10 prove in un senso e 10 nell'altro, e si prendono in considerazione i tempi migliori. Se nel corso della prova vengono abbattuti i coni, la prova non è valevole. La media dei due tempi minimi realizzati dà un indice di maneggevolezza della vettura.



Miglior tempo tra 10 passaggi in un senso e 10 nell'altro:
Tempo minimo medio:

1750 sec. 11,58 (31,088 km/h)
2000 sec. 11,635 (30,941 km/h)



Comportamento su strada

La « 2000 » ci sembra essere la massima espressione cui può arrivare l'attuale schema Alfa Romeo sulle berline di gran serie, cioè con motore a quattro cilindri anteriore con sospensioni posteriori a ponte rigido, e disposizione tradizionale dei principali organi meccanici. I risultati principali danno subito una chiara idea delle sue caratteristiche. Ha superato i 190 km/h e ha percorso il km con partenza da fermo in poco più di 30 secondi. Sono cifre queste che non lasciano nessun dubbio sulle qualità stradali della « 2000 », dati senza dubbio rilevanti, che acquistano ancora maggior valore se consideriamo che si tratta di una berlina « familiare »: questi risultati infatti oggi li possono ottenere solo vetture sportive o di cilindrata molto maggiore.

Ciò che maggiormente sorprende è la facilità con la quale si arriva a queste prestazioni e come esse siano alla portata anche del pilota meno preparato. Esaminiamo ora nei particolari le prestazioni, cominciando dalla « voce » per il pubblico è sempre la più significativa: LA VELOCITÀ. Abbiamo raggiunto 191,381 km/h. A parte il valore notevole per una due litri (nessuna berlina di questa cilindrata da noi provata raggiunge questa velocità) essa è lievemente superiore a quanto dichiarato dalla Casa. Sopporta con facilità velocità di crociera di 160 km/h sulle autostrade più veloci (e che corrispondono quindi a circa 4750 giri/min) e che sono le più elevate che si possono mantenere oggi sulle autostrade.

Con un aumento di 18 CV nella potenza massima (sempre a 5500 g/m) rispetto alla « 1750 » la « 2000 » ha guadagnato circa 10 km/h. Però più che la velocità è la fluidità di marcia ai regimi inferiori che ci ha colpito. È evidente quindi l'impegno dei tecnici dell'Alfa Romeo per avere soprattutto un'ottima coppia e tanti cavalli ai regimi bassi e intermedi, che sono quelli più sfruttati nel traffico moderno. All'Alfa Romeo hanno da tempo capito che non serve avere tanti cavalli in alto, cioè a regimi ai quali l'automobilista medio difficilmente arriva, ma potenza necessaria a trarsi d'impaccio nei sorpassi da bassa e media velocità. La « 2000 » raggiunge ottimi risultati nella ACCELERAZIONE da fermo con l'uso del cambio: il chilometro è stato percorso in 30,385 secondi (velocità di uscita oltre 167 km/h), quasi un secondo e mezzo in meno che con la « 1750 ». È un tempo che nessuna delle berline attorno ai due litri ha avvicinato e che colloca la « 2000 » al primo posto nella rosa delle concorrenti.

Le doti di potenza non hanno poi influenzato negativamente la RIPRESA e la elasticità di marcia, anzi queste sono notevolmente migliorate. Il tempo sul km in V con partenza da 30 km/h è di poco più di 39 secondi, due secondi meglio della « 1750 ». Risultato senza dubbio ottimo, che definisce l'elasticità di marcia della « 2000 », anche qui la migliore nella rosa delle concorrenti. Il tempo da 30 km in quarta fa ancora più effetto: il km in queste condizioni si percorre in poco più di 33 secondi.

Elevati anche i limiti che si ottengono nelle marce inferiori: in prima si passano i 52 km/h, in seconda si passano i 90 km/h, in terza si arriva a 128 km/h, la quarta infine si può ottenere sino a 160 km/h, tutti limiti migliori di quelli della « 1750 ».

IL MOTORE è il principale « protagonista » di queste ottime prestazioni; motivi commerciali hanno costretto i tecnici a modificare il meno possibile gli schemi di lavorazione; in pratica quindi i migliori risultati sono stati ottenuti solamente aumentando l'alesaggio (da 80 a 84 mm) e il diametro delle valvole. Con cilindrata maggiore migliorando evidentemente il riempimento dei cilindri, si è ottenuto un motore non solo più potente ma anche più pronto e più scattante, e, girando agli stessi regimi, ha caratteristiche nettamente più favorevoli in ogni condizione. Grazie a queste qualità si raggiungono con notevole facilità i regimi di rotazione più elevata in tutte le marce, persino in V, che è moltiplicata. La curva della coppia motrice è infatti molto buona (migliorata rispetto alla « 1750 »). È praticamente piatta tra i 2700 e i 4500 giri/min (valori di 21-21,1 mkg SAE), e quindi indica i migliori regimi di sfruttabilità del motore.

La RUMOROSITÀ, tipicamente Alfa, è molto contenuta anche alle maggiori velocità e si può praticamente considerare eguale a quella della « 1750 ». Alimentazione fornita sempre dai due carburatori doppio corpo; non ha mai nessun « buco », neppure

quando si viaggia in V a 1500 g/m: è omogenea e compatta anche quando si vuole riprendere violentemente.

CAMBIO: I rapporti sono ben scalati e perfettamente adeguati alle caratteristiche di potenza e di coppia motrice; in particolare la quarta è una marcia « tuttofare » che si può mantenere a lungo nelle condizioni più svariate. Il comando del cambio è sempre quello caratteristico dell'Alfa Romeo, con ottima sincronizzazione e una manovrabilità pressoché perfetta. Non è molto veloce, ma è così ben studiato che è difficile sbagliare un passaggio marcia, anche se si è alle prime armi. Peccato che non sia disponibile per chi non ama la guida sportiva, una trasmissione completamente automatica, soluzione oramai adottata da quasi tutte le altre Case. Anche la frizione è all'altezza delle caratteristiche del motore e non è mai venuta a meno, ora poi è leggermente più dolce rispetto alla prima versione del 1968, nella quale avevamo fatto rilevare uno sforzo al pedale notevole.

STERZO, pronto e preciso da azionare. Naturalmente ha caratteristiche sportive e, come tale, non è dei più leggeri, soprattutto in manovra. Un comando però che permette di correggere le traiettorie in curva con facilità e rapidità. Ottimo naturalmente anche il ritorno. Proprio per queste sue doti richiede un certo periodo di assuefazione per il guidatore meno preparato, perché le sue caratteristiche influiscono notevolmente sul comportamento in curva: bisogna quindi essere precisi e « moderati » nei movimenti del volante perché ogni correzione viene subito trasmessa alle ruote. Uno sterzo quindi buono che fa la gioia dell'amante della guida.

Un'altra delle caratteristiche che hanno reso famosa l'Alfa: I FRENI. Anche qui non ci sono state variazioni rispetto alla prima versione del 1968.

L'impianto frenante (che è quello a 4 dischi - doppio circuito adottato dal Salone di Torino del 1969) è rimasto quindi sostanzialmente invariato anche con l'adozione di diverso servofreno.

Spazi di frenata e resistenza al fading sono rimasti pressoché invariati: cioè buoni. Il modulatore di frenata sul retrotreno si apprezza soprattutto nella frenata d'emergenza: come abbiamo constatato più volte è praticamente impossibile il bloccaggio delle ruote posteriori (e il conseguente sbandamento); al limite infatti bloccano sempre le ruote anteriori, il che costituisce sempre il minore dei mali, in queste condizioni.

IL CONFORT DI MARCIA è ancora leggermente migliorato (grazie ai sedili) ma le variazioni apportate al sistema elastico (cioè con molli più morbidi) sono praticamente inavvertibili. Per cui ritroviamo le caratteristiche della « 1750 »: dovendo cioè scegliere tra comodità di sospensioni e tenuta di strada si è preferito puntare più su quest'ultima caratteristica. Complessivamente quindi il confort è buono, per chi sta davanti, mentre dietro si avvertono le ineguaglianze del terreno.

IL CONSUMO era piuttosto buono sulla « 1750 »: sulla « 2000 » è leggermente aumentato a tutte le velocità: bisogna tuttavia considerare le velocità alle quali sono arrivate le « 2000 ». Prestazioni così elevate esigono un certo prezzo da pagare. Notiamo infatti che la curva dei consumi ha un andamento piuttosto regolare sino a circa 120 km/h, poi subisce una brusca inasprimento: quindi notevole incremento nei consumi alle velocità più alte. Così a 140 km/h ci vogliono 13 litri per 100 km, a 170 ne occorrono 17.

Veniamo al pezzo forte della « 2000 »: la TENUTA DI STRADA.

Nessuno certo ha mai pensato di contestare questa dote alle Alfa Romeo. Sulla « 2000 » abbiamo ritrovato, migliorate, quelle caratteristiche che già lodavamo nella nostra prova su strada della « 1750 ». In rettilineo nessun problema di stabilità neanche in condizione di anormalità (come con vento laterale). Abbiamo notato solo una lieve tendenza a perdere un po' d'aderenza, anteriormente, alle alte velocità.

In curva il comportamento è eccellente. I miglioramenti apportati al motore e soprattutto l'adozione del DIFFERENZIALE AUTOBLOCCANTE (che era nella vettura da noi provata) hanno ancora migliorato il comportamento in curva della « 2000 » rispetto alla « 1750 ».

Era questo un « accessorio » del quale avevamo chiesto l'adozione sin dal 1968 ma che all'Alfa Romeo erano un po' restii ad applicare, soprattutto considerando i problemi di guida che ne derivavano.

Sia pure a percentuale limitata (25%) l'autobloccante permette di eliminare il fastidioso patinamento delle ruote all'uscita delle curve molto strette o su terreno con scarsa aderenza che qualche volta mettevano in ombra la tenuta della « 1750 ».

Esige tuttavia egualmente qualche precauzione di guida considerando anche le caratteristiche di prontezza dello sterzo.

Ci spieghiamo: il comportamento della « 2000 » in curva è sostanzialmente neutro, anche alle alte velocità, con una certa « predisposizione » per il sottosterzo. Il pilota però può influenzare notevolmente questo comportamento a seconda di come usa lo sterzo o l'acceleratore, e può far diventare la « 2000 » sotto o sovrasterzante, farla andare via cioè di muso o di coda. L'autobloccante aumenta il potere direttivo delle ruote posteriori per la maggiore potenza utilizzabile al terreno, la « scodata » del ponte posteriore è subito avvertibile, se si gira con troppa disinvoltura il volante e si accelera con troppa facilità. In poche parole in curva bisogna stare un po' più attenti e dosare bene i movimenti del volante e del pedale dell'acceleratore.

La tenuta di strada è veramente ottima: non si tratta solamente di sensazione; i numeri e le nostre rilevazioni ci vengono ancora in aiuto. Grazie al motore appunto e all'autobloccante nei soli 3 chilometri della nostra prova in salita la « 2000 » ha rosicchiato alla « 1750 » ben 9 secondi. Peccato che queste doti di tenuta diminuiscano su terreno bagnato o comunque con scarsa aderenza. Su fondo sconnesso si avvertono poi scuotimenti trasversali e « saltellamenti » del ponte nella parte posteriore, che però non ne limitano la tenuta.

In conclusione ci sembra veramente difficile trovare aspetti negativi sulla nuova « 2000 »: il suo schema costruttivo, solo apparentemente superato, è giunto ad un livello di perfezionamento più che notevole. Tutta la macchina è così armonizzata nelle sue varie caratteristiche da dimostrare che all'Alfa Romeo tecnici e collaudatori non considerano l'automobile solamente un prodotto industriale.

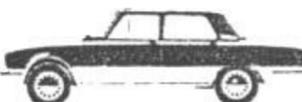
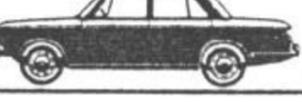
L'appassionato troverà nella nuova Alfa « 2000 » sensazioni di guida che difficilmente potrebbe trovare su altre vetture; l'automobilista normale invece, che non ha di questi « problemi », avrà una macchina molto veloce, abbastanza comoda, che si può guidare senza problemi e in tutta sicurezza.

A confronto con le concorrenti

Ecco le vetture « vicine » a quella provata: come al solito le vetture scelte appartengono alla stessa classe, con variazioni del 10% (in più o in meno) nel prezzo, oppure sempre del 10% in più o in meno, nella cilindrata. A fianco della Alfa Romeo « 2000 » vengono così esaminate solo le auto da tu-

rismo con cilindrata compresa fra 1766 cc e 2158 cc, con prezzi variabili da un minimo di 2.065.000 lire ad un massimo di 2.524.500 lire. I dati principali da noi qui riportati sono quelli rilevati dalle nostre prove su strada, e per vetture che, fino a questo momento, non hanno subito modifiche.



MODELLO	Velocità max. km/h	Accelerazione da fermo sec.	Ripresa con partenza da 30 km/h in IV sec.	Marcia in salita km/h	Consumo a 2/3 velocità max. litri/100 km	ABITABILITA' IN CM						CAPACITA' BAGAGLIAIO dmc
						A	B	C	D	E	F	
 ALFA ROMEO - 2000 - Prezzo di listino 2.295.000 lire, bollo 65.320 lire, 4 cilindri in linea, 2 alberi a camme in testa, 150 CV SAE a 5500 g/m, 5 velocità. Motore anteriore, trazione posteriore.	191,281	30,385	39,040 In quinta	86,034	12 a 128 km/h	38+51	90	68+85	85	135	133	380
 ALFA ROMEO - 1750 - Febbraio 1968 Prezzo di listino 2.135.000 lire, bollo 52.050 lire, 4 cilindri in linea, 2 alberi a camme in testa, 1779 cc, 132 CV SAE a 5500 g/m, 5 velocità. Motore anteriore, traz. posteriore.	180,275	31,7	41,4 In quinta	81,013	10,1 a 120,2 km/h	38+51	90	68+85	85	135	133	380
 BMW - 1800 - Settembre 1964 Prezzo di listino 1.965.000 lire, bollo 52.050 lire, 4 cilindri in linea, 1 albero a camme in testa, 1776 cc, 102 CV SAE a 5800 g/m, 4 velocità. Motore anteriore, trazione posteriore.	165,741	34,1	38,4	73,469	10,3 a 110,2 km/h	28+48	88	61+81	87	138	137	460
 BMW - 2002 - Agosto 1966 Prezzo di listino 1.940.000 lire, bollo 65.320 lire, 4 cilindri in linea, 1 albero a camme in testa, 113 CV SAE a 5800 g/m, 1990 cc, 4 velocità. Motore anteriore, trazione posteriore.	175,289	31,295	36,125	82,521	10,3 a 116,8 km/h	31+56	90	56+81	86	132	136	420
 BMW - 2000 - Settembre 1966 Prezzo di listino 2.300.000 lire, bollo 65.320 lire, 4 cilindri in linea, 1 albero a camme in testa, 113 CV SAE a 5800 g/m, 4 velocità. Motore anteriore, trazione posteriore.	170,683	33,960	37,2	78,421	11,1 a 113,9 km/h	28+48	88	61+81	87	138	137	460
 BMW - 2000 TILUX - Maggio 1967 Prezzo di listino 2.590.000 lire, bollo 65.320 lire, 4 cilindri in linea, 1 albero a camme in testa, 155 CV SAE a 5800 g/m, 1990 cc, 4 velocità. Motore anteriore, trazione posteriore.	181,030	31,920	37,890	81,298	11,7 a 120,6 km/h	28+50	89	65+85	88	138	136	460
 CITROEN - DS 21 - Agosto 1970 Prezzo di listino 2.522.000 lire, bollo 72.465 lire, 4 cilindri in linea, 2175 cc, 1 albero a camme laterale, 115 CV a 5750 giri/min, 4 velocità, trazione anteriore.	189,284	33,560	da 40 km 38,760	82,878	11,2 a 126,1 km/h	46+62	91	75+91	81	140	138	500
 OPEL REKORD 1,9 S Giugno 1967 Prezzo di listino 1.607.000 lire, bollo 59.195 lire, 4 cilindri in linea, albero a camme laterale 1897 cc, 103 CV SAE, 5400 g/m, 4 velocità. Motore anteriore, trazione posteriore.	159,260	35,0	40,5	76,647	9,8 a 106,1 km/h	30+46	90	65+81	86	142	142	480
 PEUGEOT - 504 GT - INIEZIONE Giugno 1971 Prezzo di listino 2.090.000 lire, bollo 65.320 lire, 4 cilindri in linea, albero a camme laterale, 1972 cc, 110 CV SAE a 5600 g/m, 4 velocità. Motore anteriore, trazione posteriore.	173,427	32,950	38,575	82,581	10,8 a 115,6 km/h	34+49	88	73+88	84	143	139	540

LA PAGELLA

		Insufficiente (0-17)	Sufficiente (18-21)	Discreto (21-24)	Buono (24-27)	Ottimo (27-30)	NOTE	
ESTETICA	Linea						Dimensioni abbastanza notevoli. Linea un po' superata (eguale a quella della « 1750 ») ma discreta e ancora piacevole. Poco indovinati alcuni dei nuovi colori.	
	Modernità							
	Originalità							
	Gamma colori							
FINIZIONE	Esterno	materiale					Finitura buona sia all'esterno che all'interno, migliorata rispetto a quella della « 1750 ». Plancia meno piacevole della precedente. Migliore anche il materiale di rivestimento soprattutto dei sedili e del pavimento. Particolari abbastanza curati.	
		esecuzione						
	Interno	materiale						
		esecuzione						
	Particolari							
POSTO GUIDA	Posizione guidatore						Comoda la posizione di guida adatta anche ad una guida sportiva. Sedili ben studiati con buona tenuta. Tutti i comandi sono disposti razionalmente. Volante un po' troppo basso che ostacola la manovra di punta tacco. Clacson incorporato nelle razze, comodo. Visibilità piuttosto buona anche in manovra. Fanaleria ottima: c'è solo un « salto » di luce troppo notevole tra abbaglianti e anabbaglianti. Tergicristallo molto efficiente.	
	Posizione comandi fondamentali							
	Conforto							
	Accesso							
	Visibilità							
	Fanaleria							
	Avvisatore acustico							
	Tergicristallo							
	Strumentazione							
SEDILE PASSEGGERO ANTERIORE	Accesso						Ottimo confort. Poltrona ben studiata e comoda.	
	Conforto							
SEDILE POSTERIORE	Accesso						Abitabilità buona soprattutto per due persone. Un terzo passeggero sta un po' scomodo. Comodità condizionata dalla posizione dei sedili anteriori.	
	Conforto							
BAGAGLIAIO	Dimensioni						Buona possibilità di carico, con bagagliaio abbastanza capace. Bordo piuttosto alto. Completamente rivestito internamente.	
	Possibilità di carico							
	Facilità di carico							
ACCESSORI	Ventilazione						Numerosa la dotazione di accessori di serie e a richiesta. Ci vorrebbe però anche una trasmissione automatica. Migliorata la ventilazione grazie alle numerose bocchette di aerazione. Ampia possibilità di regolazione.	
	Riscaldamento							
	Esecuzione							
	Dotazione normale							
	Accessori a richiesta							
MOTORE	Potenza	basso regime					Motore pronto e potente ad ogni regime. Notevolmente migliorata anche l'elasticità e le possibilità d'impiego. Insonorizzazione come nella « 1750 », cioè buona. Anche alle più alte velocità si può parlare.	
		alto regime						
	Elasticità							
	Insonorizzazione							
FRIZIONE	Dolcezza di azionamento						Frizione abbastanza dolce da azionare (sforzo al pedale lievemente diminuito). Piuttosto progressiva. Resiste bene anche se sollecitata a lungo nelle partenze tirate.	
	Comando							
	Resistenza							
CAMBIO DI VELOCITA'	Comando						Ottima la sincronizzazione. Comando ottimo anche se non velocissimo negli innesti delle varie marce. Ben scalati i rapporti.	
	Sincronizzazione							
STERZO	Prontezza						Sterzo di impronta tipicamente sportiva, molto pronto e preciso, importante per il comportamento della vettura in curva. Come tale esige uno sforzo abbastanza notevole, soprattutto in manovra. Ottimo anche il ritorno. Diametro di sterzata adeguato alle dimensioni della vettura.	
	Dolcezza							
	Precisione							
	Ritorno							
	Diametro di sterzata							
FRENI	Efficienza						Frenata eccellente: pronta e sicura in tutte le condizioni, sforzo diminuito con un servofreno diverso. Nessun fenomeno di fading, anche in discesa.	
	Resistenza							
SOSPENSIONI	Comportamento						Confort migliorabile posteriormente perché le sospensioni sono piuttosto rigide.	
TENUTA DI STRADA	Ad elevata velocità in rettilineo						Tenuta di strada ottima a tutte le velocità. Comportamento in curva praticamente neutro, condizionato molto dalla condotta del pilota, soprattutto con l'adozione del differenziale autobloccante che impone una condotta di guida più precisa. Tenuta che diminuisce però su terreno con basso coefficiente di aderenza (acqua, neve o sterrato). Sullo sconnesso, qualche scuotimento della coda che però non alterano la tenuta. Lieve alleggerimento dell'avantreno alle alte velocità. Poco sensibile a colpi di vento laterale.	
	Sensibilità al vento laterale							
	Terreno asciutto liscio	a bassa velocità						
		ad alta velocità						
	Terreno asciutto sconnesso	a bassa velocità						
		ad alta velocità						
	Terreno bagnato liscio	a bassa velocità						
		ad alta velocità						
Terreno bagnato sconnesso	a bassa velocità							
	ad alta velocità							
VELOCITA'	Massima						Velocità veramente ottima per la classe di vettura. Un po' superiore a quella dichiarata.	
ACCELERAZIONE							Accelerazione bruciante da vettura sportiva. Superiore a quella di tutte le concorrenti.	
RIPRESA	nel rapporto più alto da 30 km/h						Tempi eccellenti soprattutto con la IV. Ripresa pronta dai regimi più bassi, che risponde subito ai comandi del pilota.	
CONSUMO	Urbano						Consumo adeguato alle grandi prestazioni della macchina. Aumenta gradualmente all'aumentare delle velocità che si vogliono ottenere. E' lievemente superiore a quello della « 1750 ».	
	Extra urbano	lento						
		medio						
		veloce						
	Autonomia							

- PRO:**
- Ottime prestazioni
 - Buona tenuta di strada
 - Frenata sicura

- CONTRO:**
- Linea poco originale
 - Abitabilità migliorabile
 - Sospensioni posteriori un po' rigide



Stesso circuito (Monza), stessa curva (la « Parabolica »), 15 anni dopo: a sinistra l'Alfa « 1900 Super » del 1956, a destra la nuovissima « 2000 ».

"1900 Super" contro "2000"

Sono passati più di quindici anni da quando è nata « Quattroruote »: quindici anni molto importanti per l'Italia automobilistica, quindici anni decisivi e non solo per il progresso tecnico.

Proprio tre lustri fa provavamo una delle più interessanti e veloci automobili di grossa cilindrata di quei tempi: l'Alfa Romeo « 1900 Super », con la quale la Casa milanese si era praticamente lanciata nella produzione di gran serie, dopo anni di vetture molto particolari, fatte soprattutto per una piccola « élite » di appassionati. La « 1900 » uscì nel 1951, poco dopo quindi la Fiat « 1400 » e la Lancia « Aurelia », con le quali era in concorrenza, seppure indiretta, rimase in produzione sino al 1959; venne costruita in 20 mila esemplari. Fu la macchina classica del pilota sportivo, il cosiddetto « Alfista », dal quale venne abbandonata quando uscì la « Giulietta ».

La presentazione della nuova Alfa « 2000 » ci ha subito ricordato la vecchia e gloriosa « 1900 » di allora. Quando abbiamo confrontato le caratteristiche tecniche delle due Alfa ci siamo accorti che le due vetture avevano molte caratteristiche sorprendentemente eguali: cilindrata, motore, tipo di sospensione, persino il prezzo era identico.

Quanta differenza però nelle caratteristiche stradali. Per questo motivo abbiamo allestito questo « incontro » tra la « nonna 1900 » e la « nipote 2000 ».

I risultati ottenuti permetteranno di valutare il progresso compiuto nel campo delle prestazioni; anche se solo con i numeri e i risultati non si potranno stimare completamente i grandi progressi compiuti nella sicurezza attiva cioè nella frenata, nella tenuta di strada, in quelle qualità che oggi sono le più importanti per l'automobile. Ricordiamo che allora trovammo ottimi, ripresa, tenuta e consumo, invece frizione, cambio e confort di marcia furono i principali punti negativi della « Super ».

CARATTERISTICHE	« 1900 Super » anno 1956	« 2000 » anno 1971
Prezzo di listino	2.300.000 lire (valore attuale 3.300.000 lire)	2.295.000 lire
Motore	4 cilindri in linea, 1975 cc	4 cilindri in linea, 1962 cc
Alesaggio × Corsa	84,5 × 88 mm	84 × 88,5 mm
Rapporto di compressione	7,5 : 1	9 : 1
Potenza max.	90 CV DIN a 5200 g/min.	150 CV SAE a 5500 g/min.
Potenza specifica	42,4 CV/litro (DIN)	76,4 CV/litro (SAE)
Coppia max.	14,3 mkg DIN a 3500 g/min.	21,1 mkg SAE a 3500 giri/min.
Distribuzione	2 alberi a camme in testa (catena), valvole a V	2 alberi a camme in testa (catena), valvole a V (scarico al sodio)
Alimentazione	1 carburatore invertito	2 carburatori doppio corpo
Impianto elettrico	Dinamo 200 W	Alternatore 420 W
Cambio	4 velocità sincronizzate. Leva al volante. I) 3,28, II) 2,19, III) 1,488, IV) 1. Rapporto al ponte 4,1 : 1 (10/41)	5 velocità sincronizzate. Leva a cloche. I) 3,30, II) 1,99, III) 1,35, IV) 1, V) 0,79. Rapporto al ponte 4,8 : 1 (10/43)
Impianto frenante	4 freni a tamburo alettati. 2 ganasce all'avantreno	4 freni a disco. Doppio circuito. Servofreno. Modulatore di frenata
Passo-carreggiate	2,63 m - 1,32 m	2,57 m - 1,32 × 1,27 m
Lungh. × Largh. × Alt.	4,40 × 1,60 × 1,49 m	4,39 × 1,56 × 1,43 m
Serbatoio - Gomme	53 litri - 165 × 400	53 litri - 165 HR × 14
Peso a vuoto	1053 kg	1055 kg
Rapporto peso/potenza	11,7 kg/CV	7,1 kg/CV
PRESTAZIONI RILEVATE		
Velocità max.	163,636 km/h	191,281 km/h
Acceleraz.: 1 km da fermo	36,6 sec.	30,385 sec.
Ripresa: 1 km da 30 km/h	42,4 sec. (in IV)	33,945 sec. (in IV)
Consumo a 2/3 della velocità max.	10,7 litri/100 km a 109 km/h	12 litri/100 km a 128 km/h