ALFA ROMEO GIULIA TZ

L'icona dello stile Zagato

V'è stato un tempo nel quale i designer d'automobili non incarnavano solamente le formalità del gusto collettivo secondo le leggi del mercato, ma confezionavano magnifiche vesti, dall'immortale eleganza, a custodia della rudezza di una meccanica artigianalmente perfetta. E poi... Poi c'era il genio dettato dalla volontà di sfidare le leggi dell'aerodinamica, in un'eterna corsa contro il vento e la mescolanza delle forze generate dalla velocità. Zagato, Pininfarina, Bertone, furono tra i creativi più prolifici. Rappresentarono per il mondo delle automobili ciò che Dior, Chanel, Saint-Laurent erano stati per l'haute couture. Da questo incredibile substrato di conoscenze, lungimiranza, estro e dedizione nacque l'Alfa Romeo Giulia TZ (tubolare Zagato).

Il contesto ► La tradizione competitiva della Casa del Portello s'interruppe nel 1951, dopo la vittoria nel campionato mondiale di Formula 1 conquistata da Manuel Fangio con l'Alfetta 159. Il lancio della Giulietta, nel 1954, segnò un punto di svolta; tutti gli sforzi furono concentrati sulla trasformazione degli stabilimenti in un'industria automobilistica di dimensione e organizzazione moderne. Dalle 305 unità prodotte nel 1950 si passò alle 36'615 del 1960. Soltanto nel 1959 fu messo in cantiere un primo studio che concerneva una vettura da competizione: un prototipo carrozzato spider da Zagato e testato sul circuito di Monza dal pilota Consalvo Sanesi che, però, non convinse nessuno. Le attenzioni erano quasi esclusivamente focalizzate sulla produzione di serie, anche dopo il concepimento della Giulia nel 1962. Ma fu proprio prendendo spunto da quest'ultima che il programma declinato alle corse riprese vigore.

Giulia TZ ► La prima versione venne presentata sotto forma di prototipo al Salone di Torino del 1962 e, nella sua configurazione definitiva, a Ginevra nel 1963. Erroneamente chiamata TZ1 per distinguerla dalla successiva TZ2, fu ideata per gareggiare nella categoria Sport 1600 dal centro studi Alfa Romeo sotto la supervisione di Orazio Satta Puliga e Giuseppe Busso. Attorno a questo progetto si alternò il gotha creativo dell'industria automobilistica italiana: l'Autodelta, che provvide all'elaborazione dei propulsori e all'assemblaggio, la SAI Ambrosini, che fu incaricata di realizzare i telai tubolari e la Zagato, che ottenne il mandato per la carrozzeria. Tra il 1963 e il 1965 ne furono prodotti 101 esemplari destinati all'omologazione più altri 12, per un totale di 113.

Lo chassis ► A differenza della Giulietta SZ del 1959, che era in sostanza una vettura di serie vestita da Zagato, la Giulia TZ si presentò radicalmente diversa dal suo riferimento concettuale (la Giulia). Il telaio in acciaio al nichel-cromo, progettato da Edo Mazzoni, fu l'innovazione più radicale. La sua composizione tubolare contribuì perfino all'assegnazione del nome. Consisteva in un robusto traliccio formato da tubi che, a seconda della loro funzione, spaziavano tra i 20 e i 30 millimetri di diametro. Assieme ad altre soluzioni ingegneristiche avanguardistiche (come le sospensioni a ruote indipendenti sul posteriore e i quattro freni a disco), componeva una base meccanica molto complessa che poteva garantire il ritorno dell'Alfa Romeo alle competizioni.

La carrozzeria ► La Zagato vanta una lunga tradizione collaborativa con la Casa del Portello, soprattutto per ciò che concerne il glorioso passato sportivo. Fu artefice di modelli incredibili come le 8C 2300 e 6C 1750 degli anni Trenta e, in seguito, dell'Alfetta 158 e 159 di Formula 1. Fu però dopo la guerra che l'azienda milanese raggiunse il massimo della notorietà. Firmò capolavori come la Maserati A6G, l'Aston Martin DB 4 GTZ, l'Abarth Bialbero, la Lancia Flaminia Sport e, tra le Alfa più potenti, la 1900 SSZ del '54 e la Giulietta SZ. Le potenzialità creative si espansero ulteriormente negli anni Sessanta, quando un giovanissimo talento iniziò a collaborare con i fratelli Elio e Gianni Zagato: Ercole Spada. A soli 23 anni possedeva già una straordinaria conoscenza dei principi relativi all'aerodinamica e degli studi condotti in questo ambito dall'ingegnere tedesco Wunibald Kamm. A lui si deve la famigerata coda tronca della TZ (un concetto già introdotto sulla Giulietta SZ). In netto contrasto con le linee affusolate e le superfici ampie che caratterizzavano la vettura, costituiva un elemento di discontinuità studiato per incrementare le prestazioni sportive. Da allora, l'accostamento tra forme arrotondate e linee decise ha incarnato l'inconfondibile stile Zagato.

Motore e prestazioni ► La TZ montava un bialbero Alfa Romeo da 1570 cm³, derivato da quello della Giulia TI, alimentato da due carburatori orizzontali doppio corpo Weber da 45 DCOE. Il modello stradale erogava una potenza di 112 CV a 6'500 giri/minuto mentre le versioni elaborate per le competizioni arrivavano fino a 170 CV a 7'500 giri. Era installato nella scocca con una lieve inclinazione a sinistra di 15 gradi rispetto alla verticale per massimizzare l'afflusso dell'aria di raffreddamento. Il peso contenuto della vettura, solo 660 chili, le permetteva di raggiungere una velocità massima superiore ai 215 km/h (240 negli adattamenti da corsa).

Sport ► La TZ debuttò senza successo al Tour de Corse del 1963. La prima vittoria, però, non tardò ad arrivare. Il 24 novembre di quell'anno, in una competizione organizzata dalla FISA, s'impose all'Autodromo di Monza occupando i primi quattro posti nella categoria prototipi (nell'ordine: Bandini, Bussinello, Baghetti, Sanesi). La consacrazione avvenne poi in un'edizione della Targa Florio, quando la splendida vettura di Bussinello e Todaro si issò al terzo posto in classifica generale. Biscaldi e Furtmayr, in seguito, la portano al successo sul circuito del Nürburgring, mentre Bussinello e Deserti trionfarono alla 24 ore di Le Mans. La TZ, grazie alle sue straordinarie soluzioni ingegneristiche, si distinse anche per le doti polivalenti: era a suo agio sia in pista sia tra le asperità dei rally. Questa caratteristica consentì a Jean Rolland di vincere la Coppa delle Alpi nel 1964 e il Critérium des Cévennes nella stagione 1964-65.

La discendenza ► Il lancio della sua erede, la TZ2, avvenne al Salone di Torino del 1964. Raggiunse il pieno successo agonistico tra il 1965 e il 1966. Si lavorò sul fronte dell'abbassamento e dell'alleggerimento della vettura, ottenendo un peso di 620 chili grazie alla carrozzeria in fibra di vetro che fu rivista aerodinamicamente per abbassarne il coefficiente di penetrazione. Anch'essa opera di Zagato, fu realizzata soltanto in versione da competizione. Montava un motore da 170 bhp (127 kW) a 7'600 giri/minuto dotato di accensione con doppia candela (Twin Spark), valvole maggiorate e lubrificazione a carter secco. Raggiungeva una velocità massima di 245 km/h. Ne furono costruiti solamente 9 esemplari.

La nostra vettura ► Si tratta di un'incantevole, unica, preziosissima Alfa Romeo Giulia TZ del 1964. Ex Autodelta, il marchio che nel 1965 assunse il ruolo di Squadra Corse ufficiale per il Portello, vanta un passato da sportiva di razza (numero di telaio 750045). Paolo Morigi, l'attuale proprietario: «È un modello formidabile, che all'epoca vinse tutto ciò cui poteva ambire nella sua categoria. Comprai la mia TZ da Guggisberg a Toffen, nel Canton Berna; una concessionaria rinomata soprattutto in ambito Ferrari. Il proprietario faceva una corte spietata alla mia Lancia Aurelia B20 Nardi Mille Miglia. Una macchina stupenda, che lui avrebbe voluto possedere per affrontare un'edizione della Carrera Panamericana. Malgrado quella vettura mi piacesse molto, ne nutrivo una certa perplessità: aveva parecchi difetti. Soprattutto, una frenata inesistente e imprecisa. La frizione, poi, era più piccola di quella di una Fiat 500. Il cambio, quando dovevi inserire la prima (non sincronizzata), sembrava ti cadesse a terra. Così, con Guggisberg, facemmo un patto. Se lui avesse accettato di vendermi la TZ che aveva appena ritirato gli avrei ceduto la Lancia. Fu così che concludemmo l'affare». La Giulia di Morigi, straordinaria nella sua livrea bianca e rossa, monta un cofano in vetroresina che ne alleggerisce il peso fino al limite dei parametri consentiti dal regolamento in vigore all'epoca. Naturalmente, è stato conservato ed esposto anche l'originale in alluminio, che ne affianca uno in kevlar troppo leggero per partecipare alle gare senza l'applicazione di una zavorra. Morigi: «Ciò che rende la TZ davvero interessante è il suo livello prestazionale. Con un rapporto 10/47 poteva raggiungere i 270 km/h sul rettilineo di Le Mans. Naturalmente, il peso di poco superiore ai 600 chili faceva di lei una libellula che letteralmente sobbalzava al passaggio dei grossi prototipi da 400 km/h». La Giulia TZ, una tra le vetture che ha regalato più soddisfazioni all'Alfa Romeo, è un gioiello dalla maneggevolezza incredibile, specialmente quando la si spinge al limite in pista. Sincera nei suoi comportamenti, non tradisce mai le aspettative di colui che la conduce. Quando sta per "mollare" la sua perfetta alchimia ingegneristica avvisa il pilota con largo anticipo. «Ho fatto un accordo di vita su questa macchina favolosa, con un amico ed ex proprietario. Lui possiede una Ferrari 250 Testarossa del 1962. Se morirà per primo io ne diverrò il proprietario. In caso contrario avrà la mia TZ. Ogni volta che mi capita di sentirlo ci scherziamo sopra chiedendoci a vicenda "come stai?". Il tempo ci darà una risposta». Non sappiamo nulla di come andrà a finire questo affare tra gentiluomini. Siamo certi, però, che il mito della TZ continuerà a perpetuarsi nella storia.

di Elias Bertini / Foto: Massimo Pedrazzini

SCHEDA TECNICA

Modello Alfa Romeo Giulia TZ (Tubolare Zagato)
Anno 1964
Colore Rosso / Bianco
Motore 4 cilindri in linea
Disposizione inclinato a sinistra di 15 gradi
Alesaggio e corsa 78 x 82 mm
Cilindrata 1'570 cm³
Potenza 112 CV a 6'500 giri/min (nel modello stradale) e 170 CV a 7'500 giri nelle elaborate
Alimentazione due carburatori orizzontali doppio corpo Weber da 45 DCOE
Distribuzione due alberi a camme in testa
Cambio a 5 rapporti + RM
Freni 4 a disco
Passo 2'200 mm
Carreggiata 1'300 mm davanti, 1'330 mm dietro
Lunghezza 3'950 mm
Larghezza 1'509 mm
Peso a secco 660 chili
Velocità: 215 km/h e, rispettivamente, 240 km/h negli adattamenti da corsa