
1965 Alfa Romeo TZ1

Lot sold	USD 892 800 - 1 339 200 EUR 800 000 - 1 200 000 (listed)	Drive	LHD
Year of manufacture	1965	Condition	Original condition
Lot number	28	Location	
		Exterior colour	Black
		Car type	Coupé

Description

1965 - Alfa Romeo Giulia TZ

Vendue sans carte grise

Châssis n° : AR750091

Moteur n° : 00108

Carrosserie n° : 818

L'une des plus originale Alfa Romeo TZ répertoriée

Dans la collection Rosso Bianco de Peter Kaus pendant près de 10 ans

Authentifiée et remise en route chez RS Historics

Opportunité unique d'acquérir une TZ à l'historique limpide et jamais accidentée

L'Alfa Romeo TZ est assurément l'une des plus belles machines de course, toutes marques confondues, jamais produites durant les années 1960. Afin de pérenniser la réputation des versions sportives de sa Giulietta, la marque au biscione décide dès 1959 d'entamer la conception de la remplaçante de la SZ. Ainsi naît le projet 105.11 qui engendrera l'Alfa Romeo Giulia TZ, pour Tubolare Zagato. Contrairement à la SZ, la TZ sera conçue comme une authentique voiture de compétition-client qui sera homologuée pour la route, mais également en GT grâce au minimum de 100 exemplaires produits (112 seront finalement fabriqués). Le châssis de l'Alfa Romeo Giulia TZ est confié à deux ingénieurs de renom : Giuseppe Busso et Gioacchino Colombo, transfuges de Ferrari où ils ont travaillé sur la 125 S. Leur choix se porte sur une structure tubulaire (tubolare en italien) en acier soudée offrant une répartition des masses idéale et un poids de seulement 125 kg. Il est équipé

de freins à disques (inboard à l'arrière) et de suspensions indépendantes sur les quatre roues. La carrosserie en aluminium est de nouveau confiée à Zagato et à son designer Ercole Spada qui réalise une étude aérodynamique poussée. En résulte une sobriété des lignes synonyme d'efficacité, depuis la fine calandre jusqu'à l'arrière en pan coupé baptisé « coda tronca » destiné à améliorer l'aérodynamisme et augmenter les performances. Une solution élaborée par Zagato pour ses voitures de compétition à partir des travaux de l'aérodynamicien Kamm.

Côté moteur, la TZ est équipée du fameux moteur 4-cylindres en ligne, 8-soupapes, double arbre à cames en tête Alfa Romeo, bloc et culasse aluminium, alimenté par deux carburateurs Weber double corps 40. D'une cylindrée de 1 570 cm³, il développe 112 ch dans sa version routière et 160 ch dans sa variante compétition grâce à une culasse à double allumage, le fameux Twin Spark. Affichant à peine 660 kg à la pesée, l'ensemble était ainsi capable d'atteindre une vitesse maxi de 216 km/h. N'ayant pas la capacité de produire le châssis tubulaire, Alfa Romeo fera sous-traiter sa construction par la SAI Ambrosini (Societa Aeronautica Italiana) à Passignano. L'assemblage sera quant à lui confié à la société Auto Delta dirigée par les ingénieurs Carlo Chiti et Ludovico Chizzola. Ensemble, ils aideront Alfa Romeo à terminer le projet TZ et à construire les 100 premiers exemplaires. C'est ainsi qu'en mai 1963, Auto Delta deviendra le département compétition officiel d'Alfa Romeo. La même année, la voiture remporte ses premiers lauriers en compétition en signant une victoire de catégorie à la Coppa FISA, à Monza, entre les mains de Lorenzo Bandini, suivie d'un autre succès de catégorie aux 12 Heures de Sebring en 1964. Auréolée d'une victoire au classement général à la Coupe des Alpes 1964 avec Jean Rolland et Gaby Augias, la TZ remportera à plusieurs reprises sa catégorie, entre 1964 et 1967, dans les épreuves les plus difficiles et les plus prestigieuses comme les 24 Heures du Mans, la Targa Florio, les 1000 Km du Nürburgring ou encore le Tour de France Automobile.

L'opportunité de redécouvrir une Alfa Romeo Giulia TZ est extrêmement rare, surtout quand elle possède un historique aussi clair que celui de celle que nous vous présentons à la vente aujourd'hui. Dans un premier temps, plusieurs éléments visuels laissaient penser que nous étions bien en face d'une des TZ les plus authentiques au monde. Au fur et à mesure de nos recherches, cela s'est confirmé. Selon le certificat délivré le 30 septembre 2019 par le Centre de Documentation Alfa Romeo, le châssis AR 750091 est sorti des ateliers Zagato le 2 avril 1965 de couleur rouge avec un intérieur noir. Vendu dès le lendemain à un certain Giovanni Bellichi, elle est envoyée à Milan. Nous savons qu'elle changera plusieurs fois de mains aux cours des dix premières années de sa vie, sans jamais quitter l'Italie. Tout cela est confirmé par des documents d'époque émanant de l'administration italienne en notre possession et qui seront confiés à l'acquéreur. Le 2 mars 1977, elle est immatriculée à Rome au nom de Girolami Vittorugo, un gentleman driver bien connu pour avoir possédé plusieurs pur-sang italiens. Notre TZ, immatriculée « Roma T02276 », vient compléter son garage et côtoiera pendant plus de six ans une célèbre Ferrari 250 GT Tour de France aluminium (0667 GT) immatriculée « Roma P16747 ». C'est certainement à cette période que la voiture est repeinte en blanc et que les arches de roues arrière sont élargies en vue de participer à des courses locales. Vittorugo s'en séparera le 17 mars 1983, et la voiture rejoindra quelques années plus tard la collection du marchand hollandais Rudy Pas, puis de von Wenger en Allemagne, avant d'être achetée par le célèbre collectionneur Peter Kaus. Connu à travers le monde pour la qualité de sa collection « Rosso Bianco », ce dernier avait rassemblé un ensemble exceptionnel de plus de 200 voitures de sport, parmi les plus belles et les plus rares. Si la collection fut dispersée en 2006, une première partie exclusivement composée de voitures carrossées par Zagato fut présentée aux enchères à Paris le 17 décembre 1990. C'est à cette occasion qu'elle fut achetée par son avant dernier propriétaire et jalousement conservée à l'abri des regards et de la lumière pendant près de 28 ans.

Intouchée tout au long de cette période, la voiture est en tous points identique aux photos prises 28 ans plus tôt dans le catalogue de vente de 1990 (joint au dossier, avec un exceptionnel catalogue de pièces de rechange d'origine !). Depuis sa redécouverte, la voiture fut envoyée en Italie, sur ses terres, chez RS Historics, faisant autorité sur ce type de véhicule, afin d'obtenir un rapport complet sur son état et les modifications éventuelles qu'elle aurait reçu au cours de sa vie. Le verdict fut sans appel : châssis, moteur, boîte de vitesses, pont... l'ensemble est conforme et d'origine. Bien sûr, quelques éléments comme le volant, les sièges ou encore les freins ont été remplacés mais ils le

furent dans les années 1980. Après le changement de l'allumage et du condensateur, le moteur a pu être remis en route sans difficulté. Cette Alfa Romeo Giulia TZ à l'historique limpide et jamais accidentée est une opportunité unique d'acquérir celle que l'on surnomme « Baby GTO », un des chefs d'œuvre signé Zagato et l'une des voitures les plus performantes et compétitives de son époque.

Est. 800 000 - 1 200 000 €

1965 - Alfa Romeo Giulia TZ

Sold without registration title

Chassis n°: AR750091

Engine n° : 00108

Body n° : 818

One of the most original Alfa Romeo TZ listed

Part of Peter Kaus' Rosso Bianco collection for almost 10 years

Authenticated and restarted at RS Historics

Unique opportunity to acquire a never crashed TZ with a clear history

The Alfa Romeo TZ is undoubtedly one of the most beautiful racing machines of any make ever produced during the 1960s. In order to perpetuate the reputation of the sporty versions of its Giulietta, the biscione brand decided in 1959 to start designing the SZ's successor. Thus was born the 105.11 project that would generate the Alfa Romeo Giulia TZ, for Tubolare Zagato. Unlike the SZ, the TZ will be designed as a genuine competition car that will be homologated for the road, but also in GT thanks to the minimum of 100 examples produced (112 will finally be built). The chassis of the Alfa Romeo Giulia TZ was entrusted to two renowned engineers: Giuseppe Busso and Gioacchino Colombo, who had transferred from Ferrari where they worked on the 125 S. They chose a tubular structure (tubolare in Italian) in welded steel offering an ideal weight distribution and a weight of only 125 kg. It is equipped with disc brakes (inboard at the rear) and independent suspensions on all four wheels. The aluminum bodywork is once again entrusted to Zagato and its designer Ercole Spada, who carries out a thorough aerodynamic study. The result is a sobriety of lines synonymous with efficiency, from the slim grille to the rear end called "coda tronca", designed to improve aerodynamics and increase performance, a solution developed by Zagato for its racing cars based on the work of aerodynamicist Kamm.

On the engine side, the TZ is equipped with Alfa Romeo's famous in-line 4-cylinder, 8-valve, double overhead camshaft engine, with aluminum block and head, fed by two Weber double 40 carburetors. With a displacement of 1,570 cc, it develops 112 hp in its road version and 160 hp in its competition alter ego thanks to a dual ignition cylinder head, the famous Twin Spark. Weighing in at just 660 kg, it was capable of reaching a top speed of 216 km/h. Not having the capacity to produce the tubular chassis, Alfa Romeo will have its construction subcontracted by the SAI Ambrosini (Società Aeronautica Italiana) in Passignano. The assembly will be entrusted to the company Auto Delta directed by the engineers Carlo Chiti and Ludovico Chizzola. Together they will help Alfa Romeo to complete the TZ project and build the first 100 cars. In May 1963, Auto Delta became the official Alfa Romeo racing department. In the same year, the car won its first race with a class victory at the Coppa FISA in Monza in the hands of Lorenzo Bandini, followed by another class victory at the 12 Hours of Sebring in 1964. The TZ won the 1964 Coupe des Alpes with Jean Rolland and Gaby Augias and went on to win its class several times between 1964 and 1967 in the most difficult and prestigious events such as the 24 Hours of Le Mans, the Targa Florio, the Nürburgring 1000 Km and the Tour de France Automobile.

The opportunity to rediscover an Alfa Romeo Giulia TZ is extremely rare, especially when it has such a clear history as the one we are presenting for sale today. At first, several visual elements suggested that we were indeed in front of one of the most authentic TZ in the world. As our research progressed, this was confirmed. According to the certificate issued on September 30, 2019 by the Alfa Romeo Documentation Center, chassis AR 750091 left the Zagato workshops on April 2, 1965 in red with a black interior. Sold the very next day to a certain Giovanni Bellichi, it was sent to Milan. We

know that it will change hands several times during the first ten years of its life, without ever leaving Italy. All this is confirmed by period Italian administration documents in our possession which will be entrusted to the buyer. On March 2, 1977, it was registered in Rome in the name of Girolami Vittorugo, a gentleman driver well known for having owned several Italian thoroughbreds. Our TZ, registered "Roma T02276", completes his garage and will stay next to a famous Ferrari 250 GT Tour de France aluminium (0667 GT) registered "Roma P16747" for more than six years. It is certainly at this period that the car is repainted in white and that the rear wheel arches are widened in order to participate in local races. Vittorugo parted ways with the car on March 17, 1983, joining the collection of Dutch dealer Rudy Pas a few years later, then von Wenger in Germany, before being purchased by the famous collector Peter Kaus. Known throughout the world for the quality of his "Rosso Bianco" collection, Kaus had assembled an exceptional collection of more than 200 of the most beautiful and rare sports cars. Although the collection was dispersed in 2006, the first part of the collection, composed exclusively of cars with Zagato bodies, was presented at auction in Paris on December 17, 1990. On that occasion, it was purchased by its second to last owner and jealously hidden away for almost 28 years.

Untouched throughout this period, the car is identical in every respect to the photos taken 28 years earlier in the 1990 sales catalog (attached to the file, along with an exceptional catalog of original spare parts!) Since its rediscovery, the car was sent to RS Historics in Italy, a reputable specialist for this type of vehicle, in order to obtain a complete report on its condition and the possible modifications it would have received during its life. The verdict was clear: chassis, engine, gearbox, axle... the entirety of this car is conform and original. Of course, some elements like the steering wheel, the seats or the brakes have been replaced, but in the 1980s. After changing the ignition and the condenser, the engine could be started again without any difficulty. This Alfa Romeo Giulia TZ with its clear and unbroken history is a unique opportunity to acquire a so-called "Baby GTO", one of Zagato's masterpieces and one of the most successful and competitive cars of its time.

Est. 800 000 - 1 200 000 €

Aguttes - Auction House in Paris
The Autumn Sale 2021 / 12th of December

Public Viewing:

Vendredi 10 décembre : 12h-18h

Samedi 11 décembre : 10h-18h

Dimanche 12 décembre : 10h-18h (appointment only)

Contact: +33 1 47 45 93 01 / automobiles@aguttes.com

The Auction Sale:

Sunday 12 December: 15:00 PM

Aguttes

164 bis avenue Charles de Gaulle

92 200 Neuilly-sur-Seine

For more information:

Contact: +33 1 47 45 93 01 / +33 6 16 91 42 28 / automobiles@aguttes.com

<https://expertise.aguttes.com/estimation-automobiles-de-collection/>

Aguttes

Title Mr

First name Gautier

Last name Rossignol

164 bis, avenue Charles de Gaulle

Neuilly-sur-Seine

92200Neuilly-sur-Seine

France

Phone +33-0147459301

Fax +33-147455431

Mobile phone +33-0668362622

<https://www.aguttes.com/vente/116225>

<https://www.classicdriver.com/en/car/alfa-romeo/tz1/1965/873807>

© Classic Driver. All rights reserved.