

1961 ALFA ROMEO SZ

La Giulietta SZ est un modèle particulièrement intéressant, car c'est le plus performant des dérivés de la Giulietta. Elle est née d'un concours de circonstances: à la suite d'une sortie de route aux Mille Miglia 1956, Dore Leto di Priolo, pilote privé, confie sa Sprint Veloce à Zagato pour effectuer les réparations et par la même occasion, en faire une voiture plus performante. Le carrossier gagne alors 135 kg et habille la voiture d'une carrosserie plus profilée, ce qui permet ensuite à Dore Leto di Priolo de dominer les Sprint Veloce en compétition, entraînant plusieurs commandes de pilotes privés chez Zagato pour cette Giulietta SVZ, "Sprint Veloce Zagato". Un accord passé entre le constructeur et Zagato débouche en 1959 sur la Sprint Zagato, la SZ, plus aboutie et plus légère que la SVZ. Véritablement conçue pour la course, elle est aussi la plus rare des Giulietta. L'occasion de trouver une Giulietta SZ ne se présente donc pas souvent. La légende dit que 300 heures étaient nécessaires à la fabrication et aux finitions de chaque auto.



Agile et très performante, grâce à son moteur plus puissant et sa carrosserie en aluminium, l'Alfa Romeo SZ est, en plus de sa rareté, une auto très compétitive en courses historiques. Dévoilée au salon de Genève en mars 1960, la SZ remplace la SVZ. Elle se présente comme une version résolument sportive du coupé Giulietta. Avec 100 ch à 6500 tr/mn, elle en constitue le haut de gamme, devançant la Sprint Veloce (90 ch) et la Sprint (80 ch). Construite sur un empattement raccourci à 2,25 mètres, la voiture ne pèse que 750 kilos grâce à sa carrosserie en aluminium (à l'instar de toutes les Zagato) et ses vitres en Perspex. Cette qualité, jointe à une

- www.historiccars.fr -

- Gaël REGENT – cars@historiccars.fr - +33 6 26 48 61 71 –

- Guillaume LE METAYER – guillaume@historiccars.fr - +33 6 62 11 94 73–

aérodynamique soignée, lui permet de flirter avec les 215 km/h. Toutefois, la carrière de la SZ sera courte (1960-1962) et quelque 200 exemplaires seulement seront construits, dont les derniers en SZ2 dits "Coda Tronca".

Alimenté par ses deux carburateurs double corps, le formidable moteur Alfa 1300 double arbre monte dans les tours avec enthousiasme - il prend aisément 7500 tr/mn, et la boîte de vitesses à cinq rapports est un régal. Quant au système de freinage, il fait appel aux fameux tambours Alfa Romeo à trois mâchoires, évolution ultime et sophistiquée de cette technique traditionnelle, qui sera remplacée par les disques.



L'Alfa Romeo SZ que nous vous proposons a été livrée neuve en Italie en 1962 au pilote Fiorenzo Genta de Turin, qui participe dès octobre à la course de vitesse Alghero-Scala Piccada. Avec sa Zagato il participera à de nombreuses courses de côte: Stallavena-Boscochiesanuova, Bologne-Passo della Raticosa, Garessio-Colle S. Bernardo, Bolzano-Mendola, Cesana-Sestriere, Aoste-Pila, Sanremo-Colle dei Fiori. À la fin de la saison de compétition 1963, la voiture devient la propriété de Claudio Maglioli, pilote d'essai puis préparateur le plus titré de la Lancia Stratos, et frère du célèbre Umberto Maglioli, pilote de Formule 1 sur Ferrari, Maserati et Porsche dans les années 50, et vainqueur de la Carrera Panamericana 1954. En 1990, la voiture est exposée sur le stand Zagato du salon de Turin. Après avoir passé la plus grande partie de sa vie en Italie auprès de propriétaires identifiés, l'auto est exportée en Angleterre puis reviendra à nouveau en Italie. Achetée par son actuel propriétaire en 2013, elle part pour le célèbre atelier Furiani Racing afin de recevoir un moteur préparé pour la course et réviser la boîte de vitesses, les trains roulant et les freins. Le reste est confié au non moins réputé atelier ATS au Mans. Plus de 150.000€ seront investis. L'auto

- www.historiccars.fr -

- Gaël REGENT – cars@historiccars.fr - +33 6 26 48 61 71 –

- Guillaume LE METAYER – guillaume@historiccars.fr - +33 6 62 11 94 73–

fera ensuite le bonheur de son pilote au Tour Auto et au Modena Cento Ore, entre autres. L'auto est vendue avec ses attestations FIVA et son PTH FIA, révisée et prête à courir. Seront également fournis des jantes, un pont arrière complet aux rapports plus longs, et un set de freins avant à disques.



The Giulietta body-styling by Alfa Romeo during the 1960s certainly fits well within the romantic mood of the 60s and the place Alfa Romeo holds in the heart of many of its passionate fans. One of the most passionate and evoking of the Giulietta body-styles would be the Sprint Zagato.



Boasting of elements from Alfa's extensive racing heritage, and yet, having supple and appealing lines, it would be little wonder the Sprint Zagato would be one of the most desirable of the Giulietta line. Much of the draw and excitement surrounding the car would be the sheer amount of time Zagato would spend on each and every body that would be mated to the Alfa Romeo chassis. Apparently no fewer than 300 hours would be spent refining and making sure each body fits perfectly with its mate. For this reason alone it would not be at all surprising that less than 200 examples were ever to be produced. Premiered at the 1960 Geneva Motor Show, the SZ or 'Sprint Zagato' was intended to be a special version of Alfa Romeo's Giulietta more suited for competition. To keep the SZ as light as possible, the interior is devoid of non-essential items and Perspex was used for the side windows.



The car has been delivered new in 1962 in Italy to Fiorenzo Genta of Turin, who takes part in October to the sprint race Alghero-Scala Piccada. Later, he'll take part to many hill climb races: Stallavena-Boscochiesanuova, Bologna-Passo della Raticosa, Garessio-Colle S. Bernardo, Bolzano-Mendola, Cesana-Sestriere, Aosta-Pila, Sanremo-Colle dei Fiori. At the end of the racing season 1963, the car is sold to Claudio Maglioli, test driver then most famous tuner of the Lancia Stratos, and brother of the most famous Umberto Maglioli, Formula 1 driver in the 50's for Ferrari, Maserati and Porsche, and winner of the 1954 Carrera Panamericana. In 1990 the car has been exhibited on the Zagato booth at the Turin Motor Show. After having spent the biggest part of its life in Italy with identified owners, the car was exported to England and then came back to Italy again. Purchased by its current owner in 2013, the latter commissioned the famous workshop Furiani Racing to make a race engine, maintain the gearbox, set up the chassis and the brakes, the rest being entrusted to the famous ATS workshop in Le Mans. More than 150,000 € have been invested. Since then, the car makes the happiness of his driver at the Tour Auto and Modena Cento Ore, among others. The car is now offered for sale with its FIVA and FIA HTP certificates, serviced and ready to race. Also, a complete rear diff with longer range, spare wheels and a set of front disc brakes will be provided.

- www.historiccars.fr -

- Gaël REGENT – cars@historiccars.fr - +33 6 26 48 61 71 –

- Guillaume LE METAYER – guillaume@historiccars.fr - +33 6 62 11 94 73–