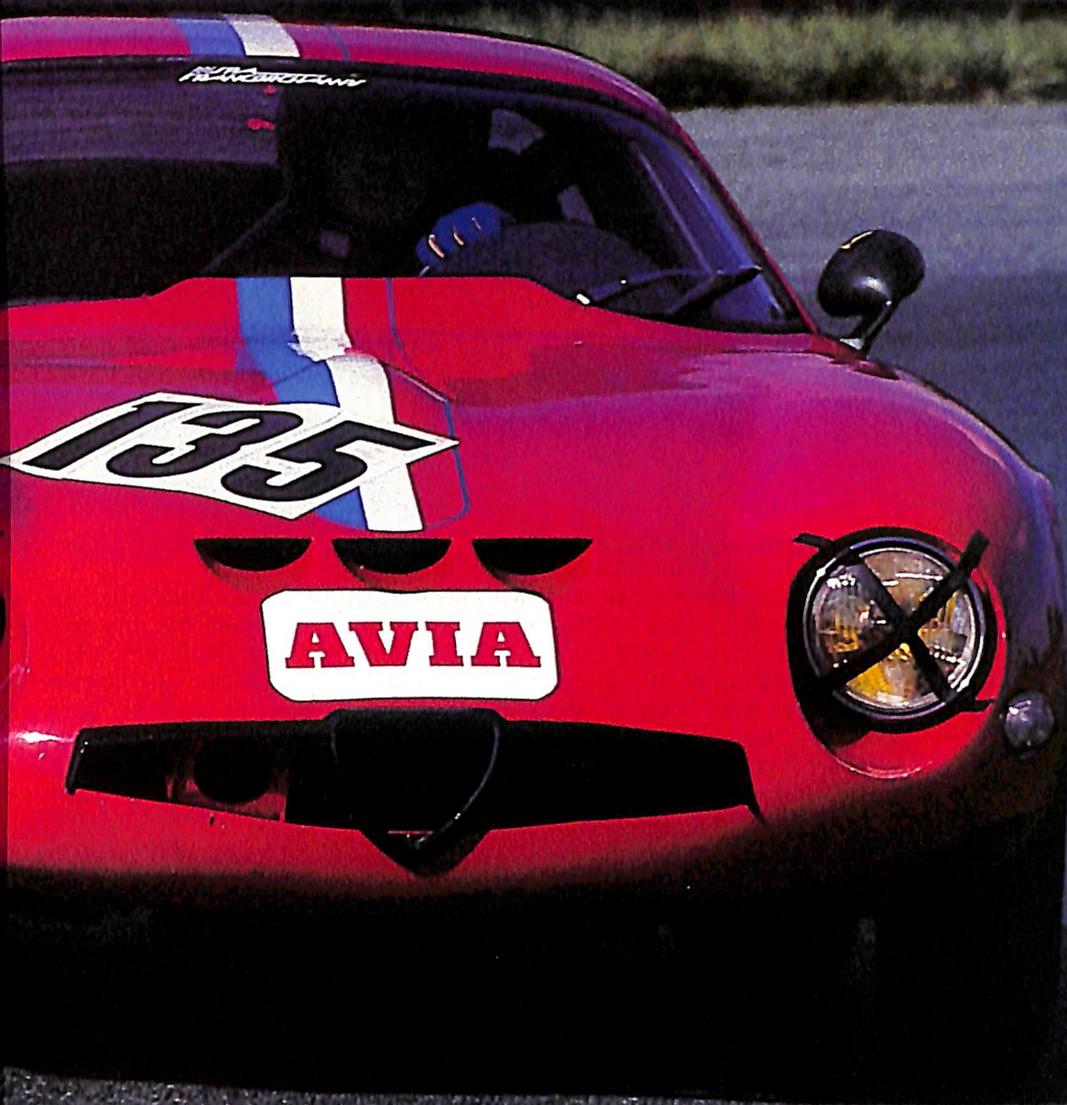


ALFA ROMEO GIULIA TZ1

Le must d'Alfa Romeo

Un hurlement lointain commence à poindre du fond de la vallée. Une clameur monte le long de cette petite route alpine : Jean-not ! Jean-not ! Puis, tout à coup, surgissant derrière un rocher dans un bruit de tonnerre, un éclair rouge déchire la montagne pour disparaître presque aussitôt : Jean Rolland et sa Tubolare sont en train de gagner la Coupe des Alpes 1964...





La Tubolare est l'illustration parfaite de ce que doit être une Alfa Romeo: le sang chaud, le souffle brûlant, la marque de Quadrifoglio a fait parler les « chevaux de feu » ! Avec son museau effilé, sa ligne tendue et sa queue tronquée, Zagato lui a offert une « gueule » faite pour croquer les secondes. Mordre, la GTZ sait le faire... quand on se souvient du nombre de concurrents qui n'ont connu d'elle que ses feux rouges

La voiture du renouveau

Grâce à elle, Alfa est revenu par la grande porte dans le monde turbulent de la compétition. Auto-Delta est créée pour son exploitation en course. Carlo Chiti, acceptant de quitter la firme ATS bien malade, en prend la direction. C'est dire si Alfa met tout en œuvre pour son retour à la course !



Le compte-tours sous la casquette...

Bien née, la TZ remporte dès 1964 de nombreuses victoires de catégorie ou même absolues. La Tubolare a permis à Jean Rolland d'entrer dans les annales du sport automobile: il a vécu avec cette auto une véritable histoire d'amour, à la Coupe des Alpes, au Tour de Corse, aux Cévennes...

La TZ a aussi obtenu un brillant palmarès en circuit avec les victoires de classe aux 12 heures de Sebring, aux 24 heures du Mans, aux 1 000 km de Nürburgring, à la Targa Florio ! Aujourd'hui, la Tubolare est dans le cœur des Alfistes ce qu'est la GTO pour les amoureux des Ferrari. Elle a repris du service dans les courses VEC où elle a remporté, en 1983, le Championnat de France.

Une conception moderne mais éprouvée

Au salon de Turin 1962, la première Giulia Tubolare Zagato trône sur le stand Alfa Romeo. Son châssis justifie l'appellation Tubolare (tubulaire en italien): il est constitué d'une multitude de petits tubes ronds de sections différentes positionnés en pavés pyramidaux, évoquant celui de la Maserati Bird-Cage. Edo Mazoni, son dessinateur, a réussi la gageure d'associer rigidité et légèreté: il ne pèse que 40 kilos. Le quatre cylindres double-arbre tout alu est issu de la berline Giulia, lui-même extrapolé du 1 300 de la Giulietta. Ce moteur de 1 570 cm³ (78 mm d'alésage et 82 de course) est placé à l'avant, légèrement incliné vers la gauche. Ce choix du moteur avant est probablement la volonté d'une bonne intégration dans la gamme Giulia, car, à l'époque, l'architecture du moteur central était déjà fréquente. Dans sa configuration la plus élaborée, préparée par Conrero avec un double allumage, ce groupe développera jusqu'à 170 ch., mais pour l'instant, il délivre 112 ch à 6 500 tr/mn. La boîte est à 5 rapports et le différentiel, muni d'un autobloquant, est suspendu grâce à un croisillon tubulaire relié au châssis par un silent-bloc. Les suspensions sont, naturellement, indépendantes sur les quatre roues: à l'avant, on trouve des triangles formés par un bras transversal et une barre de poussée ancrée très loin vers l'avant; à l'arrière, de simples triangles à très large base sont montés. Quatre combinés ressort-amortisseur et des barres anti-roulis complètent le tout. L'ensemble est articulé sur des bagues rigides. Le freinage est assuré par quatre disques, accolés au pont à l'arrière. La direction à vis et galet est très directe: trois tours de butée à butée. Les jantes de 15 pouces sont en aluminium.

Signé Zagato

En s'appuyant sur de nombreux essais en soufflerie, Zagato a dessiné une carrosserie d'une finesse aérodynamique remarquable. Aucune aspérité ne vient rompre la pureté de la ligne et, pour l'efficacité ou pour le plaisir de l'œil, le résultat est exceptionnel. De gros efforts ont été menés pour gagner du poids: la caisse est réalisée entièrement en aluminium. Pour faciliter l'accès aux entrailles, l'avant

bascule d'un seul bloc, à la manière des Jaguar Type E. La GTZ entre en production fin 1963 pour recevoir son homologation en 1964. Quelques modifications l'améliorent encore par rapport au premier proto: les phares rectangulaires deviennent ronds, trois petits volets d'aération prennent place juste au-dessus de la calandre, façon Ferrari GTO, et un petit décrochement à l'extrême arrière favorise une diminution de la traînée. La production de la Tubolare s'élèvera, de 1963 à 1966, à 112 exemplaires.

La GTZ sur la piste

La Tubolare qui m'attend sur le circuit école de la Châtre n'est pas pour moi, une inconnue: il s'agit de celle de Jean-Pierre Mondonnet, mon éternel rival dans les courses VEC. Cette TZ, j'ai eu l'occasion de l'admirer sous tous les angles, et même parfois dans des positions un peu moins qu'orthodoxes...

Jean-Pierre a eu la gentillesse de la laisser à la disposition d'Auto-Pas pour une journée. Cette auto n'est pas une pièce de musée dotée d'une belle enveloppe dorée des dessous négligés. C'est une voiture de course qui participe à des compétitions sur tous les circuits d'Europe, et qui a donc une mécanique en parfait état de fonctionnement.

Naturellement, notre Tubolare d'un jour est rouge, mais comme son pilote est un peu chauvin, il a fait peindre le long de la carrosserie une bande bleu et blanche. Lors du tour du propriétaire, nous remarquons un petit éclat sur la jante avant droite ainsi qu'une trace rouge sur le flanc du pneu. Question... et réponse: « Je reviens de Nürburgring où j'ai connu quelques bagarres assez chaudes! » Effectivement, les jantes sont noircies par la poussière de plaquette et la peinture des roues est un peu jaunie, témoins de quelques freinages retardés. Une ouverture carrée dans la carrosserie, juste à l'endroit où l'on imaginerait la plaque d'immatriculation arrière, communique directement avec l'habitacle: elle tient lieu d'ouïe d'évacuation d'air. Surprenant, mais d'origine!

Jean-Paul, le mécanicien débonnaire, soulève le capot pour un dernier contrôle. Le double-arbre Alfa est bien là dans sa position penchée. Cette mécanique était à



Cahier des charges respecté : l'aérodynamique est d'une finesse exceptionnelle pour l'époque.

Le 1600 double-arbre : le repaire des chevaux de feu !

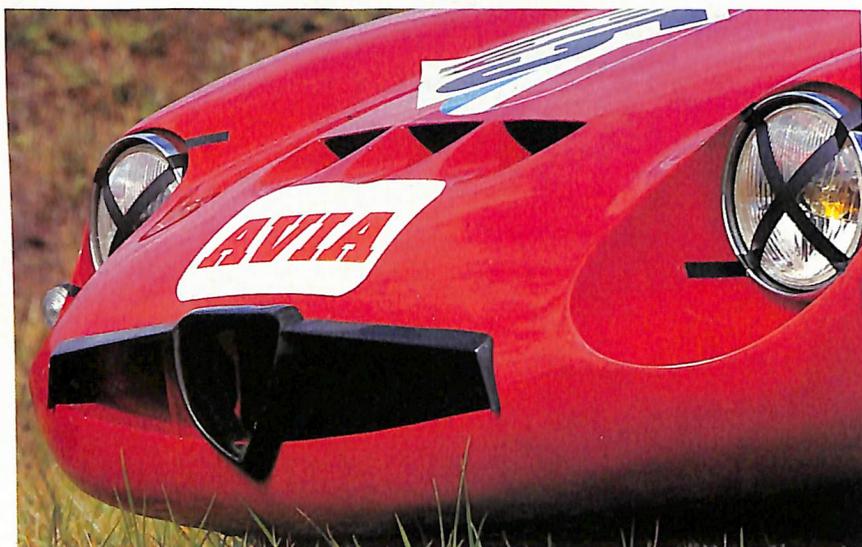


Jean-Pierre Mondonnet : l'archétype de l'amateur

Jean-Pierre n'est pas un « bleu » de la course automobile : déjà dans les années 70, il participait à des rallyes au volant d'une Porsche 911. Son goût pour la belle mécanique l'a amené à acheter quelques voitures intéressantes dont l'Alfa Tubolare. C'est avec cette TZ qu'il s'est tourné vers le VEC. Pour lui, la course, c'est l'occasion de faire rouler sa belle auto au milieu d'autres belles autos. La frime, il ne connaît pas, il trouve autant de plaisir à attaquer tout seul avec la Lola de Formule Renault qu'il vient de s'offrir.

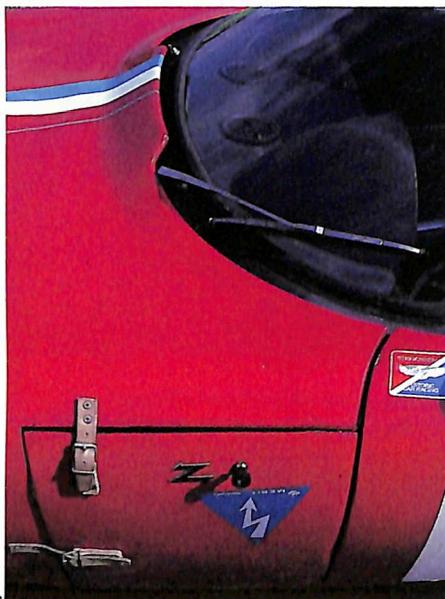
Et puis, chez les Mondonnet, la course, c'est une affaire de famille : quand Jean-Pierre ne court pas, il accompagne son fils sur les pistes de Moto-Cross. Avec lui, les autos ne s'endorment pas. Sa TZ participe à presque toutes les manches VEC, et sa Lotus 23, à peine sortie de restauration, s'est retrouvé sur le circuit du Castellet... Les courses, c'est aussi un prétexte pour faire la fête, pour se réunir autour d'une bonne table avec les copains.

Jean-Pierre fait partie d'une race en voie d'extinction : celle des gentlemen-drivers. A protéger de toute urgence !



Faite pour mordre...

le souci du détail : protection du balai d'essuie-glace.

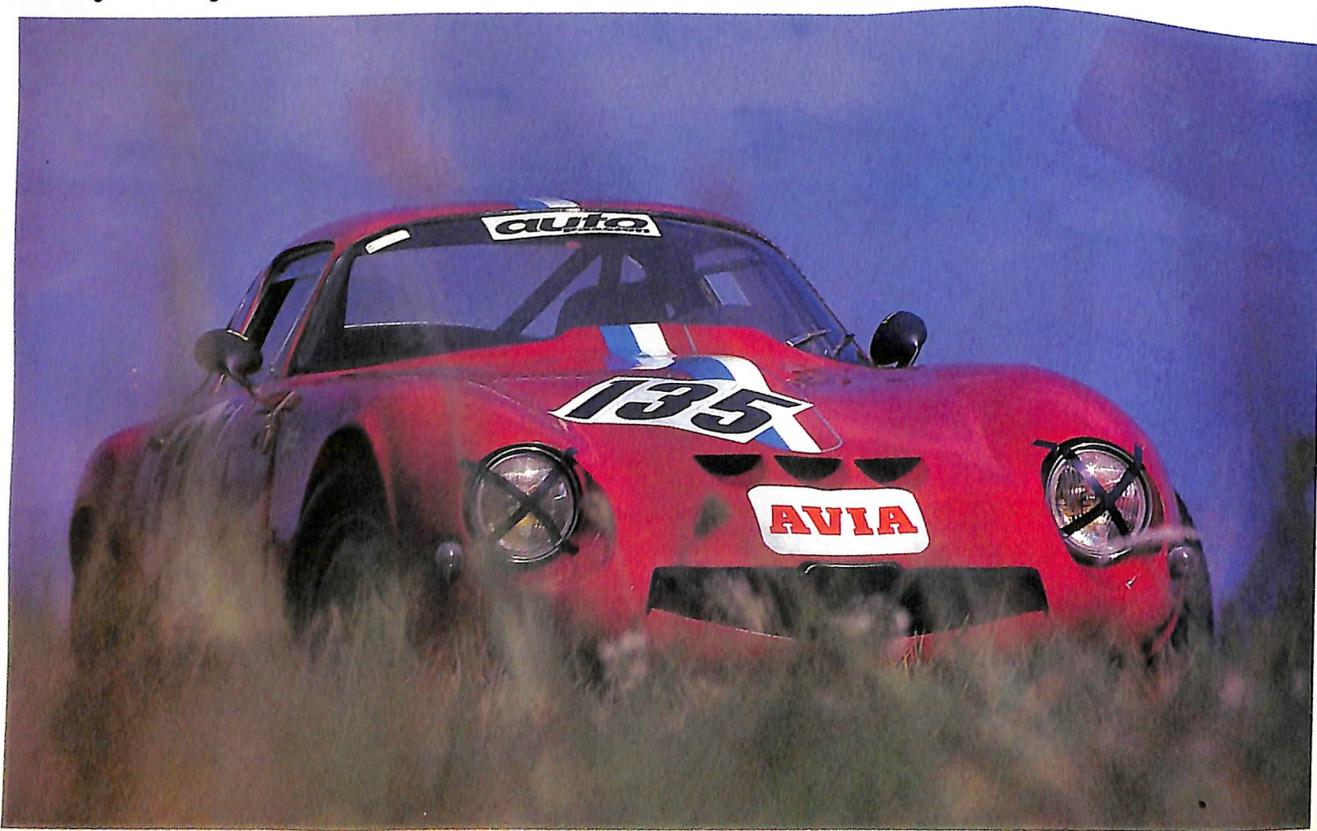


Plus que les sigles, les volumes et les rondeurs sont la signature de Zagato.

l'origine une version Conrero de 170 chevaux. Cette puissance est atteinte à 8 000 tr/mn. A ce régime le vilebrequin en fonte de série ne tiendrait pas longtemps. Il a donc été remplacé par une version acier garantissant une meilleure longévité.

Après vérification des niveaux Jean-Paul referme le capot. A nous de jouer ! La petite porte en alu ouverte, je m'insère dans l'habitacle tout de noir mat. Ce n'est pas très gai, mais efficace contre les reflets gênants. Je me retrouve coincé dans le baquet, le cou tortu, les jambes dans le menton, bref, dans la position du fœtus chère aux yogis mais peu propice au pilotage d'une voiture de course. Mon mètre quatre-vingt-trois doit devenir un mètre pliant ! Le siège est fixe : pas moyen de faire autrement. La première impression est plutôt curieuse : devant, c'est une voiture de course, derrière, c'est un break, avec cet immense espace vide à l'arrière des baquets ! La visibilité à l'avant est tout à fait correcte, mais vers l'arrière, elle est plutôt limitée. Attention dans les pelotons !

Quant à l'aménagement intérieur, il est, comme dans toutes les voitures de course, limité au strict nécessaire. Le gros extincteur prend place aux pieds du passager, tandis que le tableau de bord fait face au pilote. Sous une sorte de casquette, le gros compte-tours trône au centre des instruments : on ne peut manquer aucun abus sur l'accélérateur ! Les indicateurs de pression d'huile, températures d'eau et d'huile sont répartis autour de ce cadran primordial. Le



volant à jante de cuir est de taille raisonnable, ni trop grand ni trop petit, et le levier de vitesse, haut perché sur le tunnel de transmission, est à bonne portée de main. A gauche, la petite clef de contact commande aussi le démarreur. Quart de tour à droite, surtout suivant les conseils de Jean-Pierre, ne pas pomper sur l'accélérateur sinon, engorgement garanti ! Quelques explosions isolées, et j'appuie doucement sur la pédale de droite : miracle toujours renouvelé (ou presque...), le moteur prend vie. Mais attention les oreilles : j'ai négligé les boules Quiès et, malgré le casque, les tympans en prennent un coup. Merci, l'échappement latéral !

Le ralenti reste très stable à 2 000 tr/mn et aucune vibration ne secoue la voiture. Première, et la Tubolare décolle doucement, sans problème. Comme toute consigne, Jean-Pierre m'a dit : « Je prends 8 000 ». Quelle confiance !...

Chaud, dedans !

Dans un premier temps, découvrons l'auto et le tourniquet de la Châtre sans tenter le diable... Malgré une position de conduite peu protocolaire, la Tubolare met vite en confiance, et rapidement je m'autorise un petit 7 000 tr/mn. Le moteur, dès 5 000 tr/mn, pousse vraiment très fort : incontestablement, les 170 chevaux sont bien vivants ! Les montées en régime sont rapides, et bien aidées par la boîte 5 très précise, les accélérations sont vraiment celles d'une voiture de course. La pédale du milieu s'enfonce un peu loin, peut-

être les freins sont-ils un peu fatigués après la campagne estivale des courses du Championnat d'Europe VEC. La décélération reste cependant de très bonne qualité, d'autant que l'auto reste toujours parfaitement en ligne sans jamais une amorce de dandinement. En plus, durant tout l'essai, ils sont restés égaux à eux-mêmes : aucun signe de fatigue ou de faiblesse. La Tubolare avale les courbes rapides avec une facilité déconcertante : une fois placée, elle se met en appui sur la roue arrière extérieure et, légèrement déhanchée, enroule d'elle-même, les roues avant complètement droites ! Sécurité absolue, mais défense de lever le pied droit...

Les enchaînements serrés du circuit de la Châtre mettent en évidence le mordant du train avant : jamais je n'ai relevé la moindre velléité de sous-virage. La vitesse de passage est réellement élevée et l'autobloquant offre la possibilité d'accélérer très tôt, et de s'extraire du virage dans une large dérive facilement contrôlable. Il faut dire que les Dunlop racing font très bien leur travail et facilitent les choses.

Aussi saine soit la TZ, il faut quand même s'activer pour la faire avancer — c'est pareil pour toutes les voitures — et avec la température qui règne dans l'habitacle, l'ambiance tourne vite au sauna ! L'expression « mouiller sa chemise » a dû être inventée par un pilote de Tubolare... Et ce n'est pas l'orifice arrière qui améliore grand chose. J'aurais pourtant supporté le feu de l'enfer pour conduire cette GTZ. Je ne suis descendu de voiture que

contraint et forcé : le réservoir d'essence était sec...

Pendant quelques tours de circuit, je me suis pris pour Jean Rolland, et en conduisant une TZ, j'ai cru saisir les liens qui l'unissaient à la Tubolare.

La production des TZ 1 s'est élevée de 1962 à 1966 à 112 exemplaires. Beaucoup ont été détruites en course et la TZ 1 est une auto rare. Et les autos rares sont chères... Actuellement, une Tubolare se négocie aux alentours de 350 000 francs. La plupart d'entre elles se couvrent de poussière dans des collections privées ou des musées. Quelques GTZ continuent de vivre grâce à des pilotes comme Jean-Pierre Mondonnet qui ont eu le courage, et aussi le bonheur de la ranimer.

Pierre Gary

Photos : Pascal Huit



L'arrière typique de la Tubolare avec son trou d'évacuation d'air.

CARACTERISTIQUES

Entre parenthèses : version course.

Moteur

Type/Emplacement : Longitudinal AV, incliné vers la gauche - Alésage x Course : 78 x 82 mm - Cylindrée : 1 570 cm³ - Cylindrée unitaire : 392,5 cm³ - Rapport volumétrique : 9,7:1 (11,4:1) - Régime maximum : 7 000 tr/mn (8 000 tr/mn) - Puissance maximum : 112 ch à 6 500 tr/mn (170 ch à 7 500 tr/mn) - Puissance spécifique : 71,3 ch/litre (108,3) - Couple maximum : 13,5 mkg à 4 200 tr/mn - Couple spécifique : 8,6 mkg/litre - Vitesse moyenne de piston : 17,8 m/s (20,5 m/s) - Distribution : 2 ACT - Vilebrequin : 5 paliers - Matériaux bloc/culasse : alliage/aluminium - Refroidissement : eau - Lubrification : Carter humide + radiateur d'huile - Alimentation : 2 carburateurs double corps horizontaux Weber 45 DCOE - Allumage : Bobine / distributeur - Equipement électrique : Dynamo 300 W - Batterie : 12 v à 40 Ah.

Transmission

Mode : roues AR motrices - Nb de rapports : 5 - Rapports : 1.1:3,26, 2.1:1,99, 3.1:1,36, 4.1:1,5, 1:0,85

- Rapport de pont : 10/41 - 9/41 - 8/41 - Autobloquant : oui.

Châssis

Structure : Tubulaire - Suspensions AV : Triangulée, combiné ressort amortisseur + barre anti-roulis - Suspension AR : Triangulée, combiné ressort amortisseur + barre anti-roulis - Freinage : 4 disques, AV : diam. 28,4 cm, AR : diam. 29,1 cm, accolés au pont - Direction : vis et galet - Nb de tours de volant : 3 - Jantes : AV : 5,5 x 15", AR : 6,0 x 15" - Pneumatiques : 155 x 15.

Dimensions, poids, capacités

Longueur : 3,95 m - Largeur : 1,51 m - Hauteur : 1,20 m - Empattement : 220 cm - Voie AV : 130 cm - Voie AR : 130 cm - Poids annoncé : 660 kg - Rapport poids/puissance réel : 5,9 kg/ch (3,88 kg/ch) - Capacité essence : 100 litres - Capacités d'huile : 8 l

PERFORMANCES

Rapport poids/puissance : 5,9 kg/ch (3,88) - Régime maximum : 7 000 tr/mn (8 000) - Vitesse maximum : 220 km/h (+ 240) - 400 m D.A. : 15"6 - 1 000 m D.A. : 26"8.

