

ALFA ROMEO GIULIA TZ2

Ritorno **in pista**



Ripercorriamo il restauro completo di una Giulia TZ2 "replica", svolto da Alfa Delta, e l'aggiornamento necessario per schierarla nelle attuali gare per autostoriche. Un lavoro minuzioso, data la particolarità di molte componenti, alcune realizzate ex novo, e gli esigui spazi di alloggiamento.

Nella storia dell'automobilismo sportivo non è raro incappare in automobili dal potenziale altissimo, oltre che dal fascino iconico, che non hanno potuto esprimere perché "stroncate" da cambiamenti regolamentari oppure "sacrificate" da ragioni di marketing dalle stesse case automobilistiche. Una di queste è certamente la

Giulia TZ2, una vettura caratterizzata da indubbie performance oltre che da linee mozzafiato che, a nostro avviso, hanno ispirato quelle di una vettura iconica per il Biscione come la 33 Stradale.

EVOLUZIONE DELLA SPECIE

Mentre la TZ sta mietendo successi, nel 1964 al Salone di Torino viene presentata quella che

può essere considerata l'evoluzione della "specie", cioè la massima estremizzazione del concetto ispiratore della Giulia "tubolare Zagato", la TZ2. La vettura si presenta più bassa e larga, sia per le modifiche al telaio sia per l'adozione dei cerchi del diametro di 13 pollici. Di conseguenza anche la carrozzeria, sempre firmata Zagato, è completamente rivista, con il lunotto posteriore in pezzo unico e l'aerodinamica ulteriormente evoluta per migliorare il coefficiente di penetrazione, oltre ad essere realizzata in vetroresina, contribuendo all'alleggerimento della vettura fino a 620 Kg. Anche il quattro cilindri 1600 a doppia accensione era stato ulteriormente evoluto, con valvole maggiorate e lubrificazione a carter secco, arrivando ad erogare una potenza di 170 CV a 7.600 giri/min che, grazie al peso piuma e alle doti aerodinamiche, lanciavano la TZ2 fino ad una

La Giulia TZ2 tornata al suo antico splendore è pronta a scendere nuovamente in pista.

velocità massima di 245 km/h. Prestazioni che consentono alla TZ2 di ottenere subito la vittoria di classe nella gara d'esordio, la 1000 km di Monza 1965 con Bussinello-de Adamich, successo poi replicato durante la stagione in varie altre gare. Ma fine anno il Regolamento Internazionale viene modificato, richiedendo un minimo di 500 esemplari prodotti per rientrare nella categoria "GT" e di 50 per la categoria "Sport", così la TZ2, di cui sono stati costruiti in totale 11 telai, viene "relegata" nella categoria "Prototipi". A quel punto l'Alfa Romeo preferisce dedicarsi, anche per motivi commerciali, allo sviluppo della GTA per la categoria "Turismo" dando il via al filone delle 33, inizialmente 2.0 litri, per i "Prototipi". E non ci pare

Dalla passione alla professione

Roberto Restelli ha realizzato il sogno della maggior parte degli appassionati di auto, trasformando la sua grande passione in una gratificante professione. La svolta arriva negli anni '90 quando Roberto conosce Renato Chiapparini, uno dei più quotati preparatori, e piloti, di Alfa Romeo GTA. Nei momenti liberi dall'occupazione in un'azienda aeronautica, comincia a frequentare assiduamente la sua officine apprendendo i segreti del mestiere. Nel 2012 apre la sua struttura, Alfa Delta (www.alfa-delta.it) a Marnate (VA), che in pochi anni diventa un punto di riferimento per gli appassionati e piloti di Alfa Romeo storiche. Negli anni Restelli ha stretto il rapporto di collaborazione con OKP, che realizza ricambi per Alfa Romeo d'epoca stradali e da corsa, sia per lo sviluppo di particolari speciali (sulle stesse auto dei titolari OKP e altre) sia come rivenditore per il territorio nazionale dei prodotti dell'azienda tedesca. Proprio a seguito del grande successo, dal 2019 Alfa Delta si è trasferita in una sede più ampia che raggruppa tutti i servizi necessari al restauro e alla preparazione di auto d'epoca, Alfa Romeo in primis: dall'officina al reparto lattoneria-carrozzeria fino alla sala prova motori, oltre a garantire l'assistenza in pista per le competizioni nazionali e internazionali. Peraltro, come il Maestro Chiapparini, Roberto Restelli si cimenta con ottimi risultati anche in veste di pilota, da solo oppure affiancando i clienti in varie competizioni.



Roberto Restelli, in primo piano, con la moglie Marta ed i suoi collaboratori in Alfa Delta.

così azzardato affermare che le linee della 33 Stradale, disegnata da Scaglione e definita tra le auto più belle di sempre, denotino a livello generale una certa somiglianza con quelle della TZ2.

VARIAZIONI SUL TEMA

La TZ2 "replica" di cui trattiamo, costruita a fine anni '80 da Giordanengo, dopo vari passaggi era stata acquistata, smontata, da un appassionato inglese, che negli anni aveva cercato di reperire le parti mancanti, non tutte corrette a partire dal motore con cilindrata potenziata a 2.0 litri, per procedere all'assemblaggio, mai portato a termine. La vettura, dotata di HTP FIA, è stata quindi acquistata dall'attuale proprietario con la ferma intenzione di metterla in condizioni di partecipare di nuovo a competizioni di auto storiche. All'arrivo nell'officina Alfa Delta di Marnate, la vettura è stata completamente smontata, sia per verificare l'effettivo stato delle varie

componenti sia per valutare quali di queste fossero corrette e idonee per il successivo utilizzo.

SICUREZZA GARANTITA

Innanzitutto per poter schierare attualmente la vettura nelle competizioni era necessario montare la gabbia di sicurezza omologata, operazione decisamente complessa sia per lo spazio ridotto all'interno dell'abitacolo sia perché la parte centrale della carrozzeria in vetroresina è fissata, in alcuni punti "annegata" come veniva fatto all'epoca per irrigidire l'insieme, al telaio tubolare con pannelli in lamiera saldati sul fondo. Perciò, eseguendo varie prove e intervenendo con tagli e piccole modifiche in alcuni punti della carrozzeria per poter alloggiare i tubi, è stato realizzato su misura, tenendo presenti anche i diametri richiesti dal regolamento per l'omologazione, il roll-bar poi saldato alla parte inferiore del telaio. Completata l'integrazione,



1



2



3

01, 02, 03: Dopo lo smontaggio completo della vettura sono state eseguite tutte le misurazioni, e prove con modelli, per la realizzazione della gabbia di sicurezza.



4



5



6



7



7B



8



9



10

4. 5. La gabbia di sicurezza realizzata su misura e saldata alla parte inferiore del telaio tubolare. Dati gli spazi molto ristretti nell'abitacolo, per guadagnare centimetri preziosi volti ad ottimizzare la posizione di guida è stato montato il sedile più piccolo e sottile, con il solo strato in composito, della Tilton e il volante estraibile.

6. I bellissimi cerchi da 13", con il classico disegno Alfa Romeo, realizzati ex novo.

7. 7B. Delle sospensioni anteriori sono stati rifatti ex novo, dal pieno e regolabili, i braccetti superiori ed i fuselli.

8. La scatola guida della TZ2 è particolare, per attacchi e rinvi differenziati.

9. 10. Le sospensioni posteriori con puntoni longitudinali e attacchi inferiori gambi ammortizzatori incurvati.

il telaio è stato completamente riverniciato. Dati gli spazi interni dell'abitacolo estremamente sacrificati, per garantire la migliore posizione di guida è stato montato il sedile di taglia più piccola della Tillet, composto dal solo guscio in composito, mentre per agevolare l'accesso all'abitacolo è stato montato un volante estraibile con sgancio rapido.

SOSPENSIONI REGOLABILI

Per quanto riguarda le sospensioni, sono stati mantenuti i triangoli inferiori, sostituendo boccole e uniball al posteriore, e fuselli, mentre sono stati realizzati ex novo, dal pieno, i tiranti superiori: i bracci oscillanti, ora regolabili per consentire la variazione dell'angolo di camber, così come puntone e braccetto dello sterzo, entrambi regolabili rispettivamente per incidenza e convergenza, mentre al posteriore è stato realizzato

ex novo dal pieno il braccetto di regolazione della convergenza. Sempre al posteriore, sono stati realizzati ex novo anche i semiassi, perché la loro lunghezza è determinata anche dall'angolo di camber. Gli attacchi inferiori dei gambi degli ammortizzatori sono incurvati, per non interferire con i giunti cardanici esterni. La larghezza del canale dei cerchi posteriori, 7,5" con un ET orientato verso l'interno, aveva costretto i tecnici Alfa Romeo a prevedere un'apposita curvatura sui puntoni longitudinali posteriori nella zona del punto di attacco superiore del fusello. Realizzati ex novo, su misura, anche gli ammortizzatori, con regolazione unica che agisce in estensione e compressione, e relative molle di diametro piccolo, separate all'anteriore e coassiali al posteriore. La speciale scatola guida è stata sostituita, e accuratamente calibrata, in modo tale

da garantire la necessaria precisione dello sterzo. La pompa freno singola e le pinze freno Girling a due pompanti, smontabili, uguali sia all'anteriore che al posteriore, sono state revisionate, mentre sono state sostituite le tubazioni ad alta resistenza a treccia metallica e i dischi freno: da 267 x 9,5 mm al posteriore, posizionati entro bordo ai lati del differenziale, e da 250 mm all'anteriore per poter essere alloggiati all'interno dei cerchi da 13". Inoltre è stato montato un limitatore della forza frenante al posteriore, anche se quasi superfluo dato l'ottimo bilanciamento dei pesi tra gli assi anteriore e posteriore della vettura: 57% all'anteriore e 43% al posteriore, grazie al motore montato in posizione arretrata e abbassata, posizione di guida arretrata, differenziale posteriore proteso verso l'anteriore e passo corto della vettura.

MOTORE NUOVO

Dato che il vecchio motore montato sulla vettura oltre all'aumento anomalo di cilindrata, a 2.0 litri tramite l'utilizzo del cosiddetto "salamino" per le canne cilindri, presentava diverse altre incongruenze rispetto alla versione d'origine, i tecnici Alfa Delta hanno optato per la preparazione ex novo di un motore, partendo da un monoblocco originale 1.6, per il quale è stato necessario realizzare vari particolari specifici date le soluzioni e l'alloggiamento sulla TZ2 del quattro cilindri a doppia accensione e lubrificazione carter secco, per il quale è stata mantenuta la speciale coppa olio originale. Sul basamento è stato montato un albero motore Arrow, con volano alleggerito e gruppo frizione nuovi, così come bielle e pistoni. Quindi è stata montata una testata simile a quella della GTA 1.6, con doppie candele, assi

a camme e valvole maggiorate secondo le specifiche normalmente utilizzate da Alfa Delta per questi motori, e carburatori doppio corpo Weber da 45. Data la particolarità della lubrificazione a carter secco è stato reperito, non senza difficoltà, lo speciale carter anteriore che alloggia le due pompe olio di pescaggio, dalla coppa olio al serbatoio, e mandata, al motore passando per il radiatore olio alloggiato nel convogliatore anteriore. Il carter recuperato, ancora grezzo, è stato lavorato, così come gli attacchi su serbatoio e radiatore, per adeguare il fissaggio dei raccordi aeronautici. Per garantire il perfetto funzionamento dello spinterogeno, di tipo parti-

colare data la doppia accensione, sono stati realizzati appositi ingranaggi perché lavorando in abbinamento alle doppie pompe il senso di rotazione è apposto rispetto a quello tradizionale. Anche la pompa dell'acqua ha richiesto particolari modifiche: partendo da quella della versione "America", è stata realizzata una particolare puleggia in Ergal, ricavata dal pieno, sagomata in modo tale da poter garantire l'alloggiamento del dado centrale di fissaggio nell'apposito incavo scavato sulla traversa del telaio.

MUSICA "SOFT"

Realizzato ex novo anche l'impianto di scarico, in acciaio inox, con

collettori singoli che si raccolgono, con schema 4-2-1, nel tubo unico che termina con uscita al posteriore, invece che lateralmente, con silenziatore finale. Una scelta che oltre a garantire una maggiore resa in funzione della messa a punto del motore in questa configurazione Gruppo 2, con una potenza massima di 180 CV a 8.200 giri/min e coppia di 175 Nm a 6.000 giri/min, assicura anche un adeguato abbattimento della rumorosità entro i decibel richiesti dal regolamento sportivo ma anche dalla circolazione stradale, dato che la vettura è targata. Infine, invece della dinamo è stato montato un alternatore di ultima generazio-

11. 12. Le pompe freno e frizione ed pompanti smontabili delle pinze Girling.

13. 13B. Sul telaio dotato della nuova gabbia, ai lati del tettuccio si notano le leggere modifiche effettuate per il posizionamento dei tubi, viene montato il nuovo motore 1.6 doppia accensione, con carburatori doppio corpo Weber da 45 e lo speciale spinterogeno.

14. 15. La speciale coppa olio per l'impianto di lubrificazione a carter secco e lo speciale carter anteriore con doppie pompe olio.

16. 16B. Il serbatoio olio, con tappo superiore che spunta dal cofano motore per rabbocchi rapidi.

17. Il radiatore olio in posizione frontale, davanti a quello acqua.



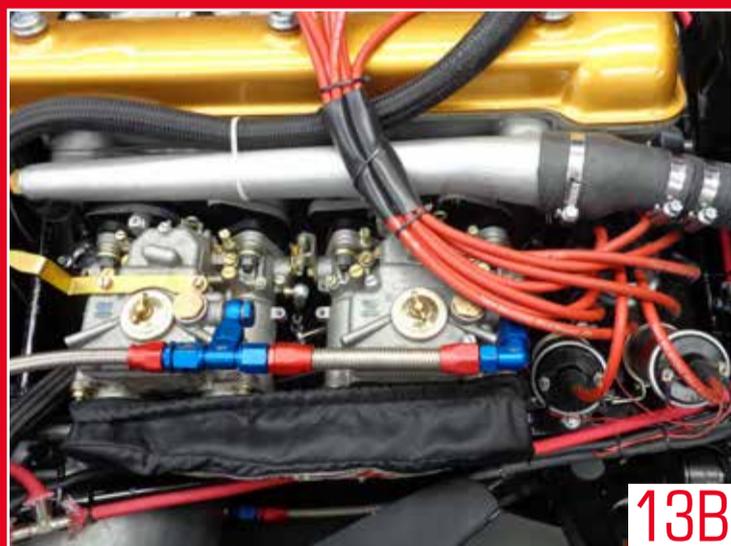
11



12



13



13B



14



15



16



16B



17



18



19



20



21



22



23



24



25



26

18. La speciale pompa dell'acqua con la particolare puleggia, ricavata dal pieno, sagomata per l'alloggiamento scavato nella traversa anteriore del telaio.

19. 20. 21. L'impianto di scarico con collettori singoli che si raccordano, con sistema 4-2-1, nel tubo singolo con uscita posteriore.

22. Il cambio, completamente revisionato, pronto per l'assemblaggio.

23. Il differenziale posteriore con autobloccante. Ai lati della scatola i freni posteriori entrobordo.

24. La strumentazione originale Jaeger rigenerata, tranne per il contagiri centrale sostituito con uno elettronico.

25. I bellissimi proiettori anteriori, carenati, con supporti in plastica per alleggerimento.

26. Il serbatoio omologato in posizione posteriore per ottimizzare il bilanciamento dei pesi.

ne, più piccolo e leggero ma in grado di assicurare la necessaria potenza in ogni condizione.

RAPPORATURA MEDIA

Per quanto riguarda la trasmissione, data la particolarità delle componenti, è stata eseguita una revisione completa delle stesse oltre ad un adeguamento della rapportatura in funzione delle caratteristiche dei principali circuiti nazionali sui quali potrà essere utilizzata la vettura. Il cambio utilizza la scatola centrale con ingranaggia di provenienza Giulia, mentre la campana è di tipo specifico per consentire l'accoppiamento con il motore inclinato, così come la culatta, con la torretta di innesto della leva cambio, che ha supporti differenti. La meccanica del cambio è stata comple-

tamente revisionata con la sostituzione di ingranaggi, selettori, scorrevoli e cuscinetti, mentre la scalatura dei rapporti, di tipo MA, è stata variata con la sostituzione di una 5^a marcia più lunga. Revisionato anche l'albero trasmissione, con la sostituzione di giunti e cuscinetti, e il differenziale, specifico per la TZ2 e dotato di autobloccante meccanico, nel quale è stata sostituita la coppia conica con rapporto 9/43, che abbinata alla nuova rapportatura del cambio, può garantire un utilizzo ideale sulla maggior parte dei principali tracciati.

IMPIANTO ELETTRICO AERONAUTICO

L'impianto elettrico, realizzato ex novo con cavetti argentati, più piccoli e leggeri e con maggiore

conducibilità, è stato completato con le doppie pompe elettriche, un nuovo motorino per il tergicristallo e l'impianto di estinzione in alluminio.

Gli strumenti originali Jaeger sono stati rigenerati, tranne per il contagiri per il quale è stato montato uno Jaeger elettronico in modo tale da garantire la massima precisione di lettura. Sempre in tema di alleggerimento generale della vettura sono stati montati dei proiettori anteriori più leggeri e con supporti in plastica. Infine è stato montato, nella parte posteriore della vettura, un serbatoio della benzina omologato FT3, da 60 lt, con galleggiante e relativo strumento in abitacolo.

A cura di Eugenio Mosca