

ALFA ROMEO TZ3 CORSA

Ritorno in pista



La TZ3 in azione sul circuito Tazio Nuvolari di Cervesina durante lo shakedown.

Approfittando della revisione completa effettuata presso l'officina Alfa Delta, vediamo com'è fatto l'unico esemplare al mondo di Alfa Romeo TZ3 Corsa

Lo shakedown, effettuato da Roberto Restelli sul circuito Tazio Nuvolari di Cervesina, ha segnato il ritorno in pista dell'Alfa Romeo TZ3 Corsa. Una vettura unica che il fortunato proprietario, il collezionista tedesco Martin Kapp che l'ha fatta realizzare nel 2010 per affiancarla alle TZ1 e TZ2 che già si trovavano nel suo "garage", ha affidato ad Alfa Delta (www.alfa-delta.it) per risolvere alcuni inconvenienti e, nell'occasione, effettuare una revisione generale in modo tale da renderla perfettamente operativa.

ONE-OFF DA COMPETIZIONE

Già, perché come aveva tenuto a sottolineare la Carrozzeria Zagato in occasione della sua presentazione nel 2010 al Concorso di Eleganza di Villa d'Este, dove per inciso ha vinto il premio "Design

Concept Award", la TZ3 non è un semplice "esercizio di stile" ma un'autentica one-off da competizione, che riprende in toto il DNA sportivo delle sue "antenate" TZ1 e TZ2. Infatti, a differenza delle vetture stradali che arrivarono l'anno successivo, la TZ3 Corsa è basata su un telaio in composito della Gillet-Vertigo, una GT da competizione che ha preso parte nelle stagioni 2005 e 2006 al Mondiale FIA GT.

DNA INCONFONDIBILE

La TZ3 Corsa, infatti, oltre a festeggiare i 100 anni della casa automobilistica milanese ed i 90 dell'atelier lombardo, rievocando la collaborazione quasi secolare tra le due realtà, ed essere un concept automobilistico che ha anticipato le linee della vettura stradale, riprende fedelmente lo

spirito da competizione delle storiche sorelle su base Giulia. La vettura, scaturita da un progetto in stretta collaborazione tra Zagato e Alfa Romeo con la partecipazione anche del Centro Stile della Casa milanese, è stata realizzata completamente in modo artigianale, ed è rimasta un pezzo unico di proprietà di colui che l'ha finanziata: l'industriale e collezionista tedesco Martin Kapp. Il telaio, composto da cellula in composito e struttura tubolare in acciaio, è stato rivestito da una carrozzeria, in lega leggera di alluminio battuta a mano, le cui linee sono decisamente ispirate a quelle delle sue antenate TZ1 e TZ2 quindi, rivolto al mondo delle competizioni e con l'inconfondibile coda tronca e alta per ottimizzare l'efficienza aerodinamica.

SCelta GUIDATA

Proprio per riprendere la tipologia costruttiva delle TZ è stata scelta una gran turismo con disposizione del blocco motore-cambio all'anteriore e albero di trasmissione che trasmette la coppia al differenziale posteriore e, di conseguenza, alle ruote. Il

telaio in composito è completato dalla gabbia di sicurezza tubolare, nell'area della cellula centrale, e telaietto supplementare tubolare in acciaio nella parte inferiore posteriore, dove sono ancorate sospensioni e differenziale. Le sospensioni sono di tipo push-rod all'anteriore, con doppi triangoli sovrapposti e gli ammortizzatori, Ohlins regolabili a due vie con molle elicoidali coassiali, in posizione superiore orizzontale, leggermente obliqua verso l'interno. Al posteriore, invece sono a doppi triangoli sovrapposti, con il gruppo molla ammortizzatore in posizione verticale, leggermente obliqua, e barra antirollio regolabile a coltello, così come all'anteriore. L'impianto frenante, con doppie pompe freno e ripartitore di frenata sui due assi, conta su dischi freno flottanti autoventilati accoppiati a pinze freno AP Racing rispettivamente a sei e quattro pompanti.

Da segnalare una particolarità piuttosto anomala per una GT da competizione: al posteriore sono state montate piccole pinze freno di stazionamento con comando a cavo.



1: Questa vista dall'alto, oltre alla silhouette slanciata, evidenzia la coda tronca, caratteristica irrinunciabile per una TZ.

2: La carrozzeria, nello specifico la copertura anteriore, è realizzata a mano in alluminio dagli specialisti Zagato.

3, 3B: La vista da entrambi i lati dell'abitacolo evidenzia le caratteristiche spartane di una GT da corsa, con la vasca in carbonio completata dalla gabbia di sicurezza tubolare nella parte superiore. Nella parte superiore del tunnel centrale troneggia la leva del cambio sequenziale, mentre nella parte destra si nota l'assoluta curiosità per una GT da corsa rappresentata dalla leva del freno di stazionamento.

CUORE DI FAMIGLIA

Inizialmente era stato montato un motore Alfa Romeo V6 3.2 Busso potenziato in vari step, poi sostituito dall'attuale V8 4,2 litri di "famiglia", di derivazione Maserati ma montato anche su Ferrari e Alfa Romeo 8C, preparato con la sostituzione di diversi particolari meccanici per utilizzo racing, pistoni speciali e bielle oltre ad un albero motore speci-

fico, e ottimizzato grazie alla gestione elettronica con centralina racing EFI, per un risultato finale di una potenza massima di 500 CV a 7.000 giri/min e una coppia massima di 57 kgm in una fascia dai 4.500 ai 5.500 giri/min. Il V8 è abbinato ad un cambio sequenziale a sei rapporti con comando a leva. Il primo degli inconvenienti segnalati riguardava una perdita di olio proprio dal moto-

re. Il poco spazio disponibile per effettuare verifiche e interventi, dato che il V8 è praticamente incastonato nella vasca anteriore, ha reso necessaria l'estrazione del gruppo motore e cambio dal vano anteriore. Verificando l'intero circuito di lubrificazione, a carter secco, è stato individuato un danneggiamento anche al serbatoio olio, poi sostituito, così come



1



2



3



3B



4



5

4: La vasca anteriore della scocca in composito priva del gruppo motore-cambio. Nella parte frontale della centina anteriore, si nota la barra antirollio regolabile a coltelli.

5, 6: La sospensione anteriore push-rod, con gli ammortizzatori orizzontali alloggiati internamente. Nella parte di collegamento tra triangolo superiore e montante si notano gli spessori utilizzati per variare gli angoli di camber.

7, 8: La sospensione posteriore, a doppi triangoli con il gruppo molla-ammortizzatore verticale. Nella parte inferiore si nota il telaio tubolare di supporto per sospensioni e differenziale, mentre in alto a sinistra si nota il coltello di regolazione della barra antirollio.

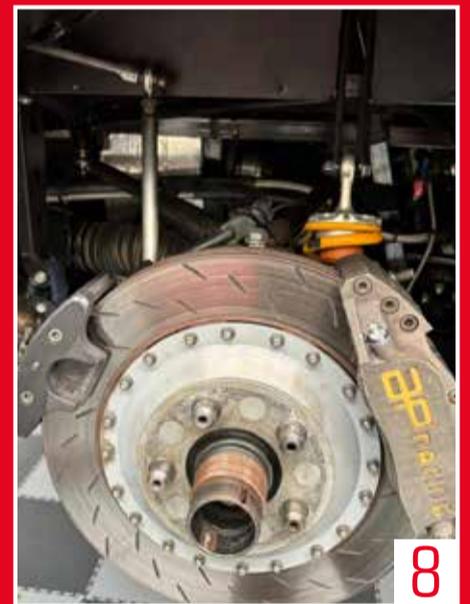
9, 10, 11: Il V8 smontato dalla vettura, per effettuare i controlli e la sostituzione delle guarnizioni, poi montato sul banco prova per verifica e messa a punto.



6



7



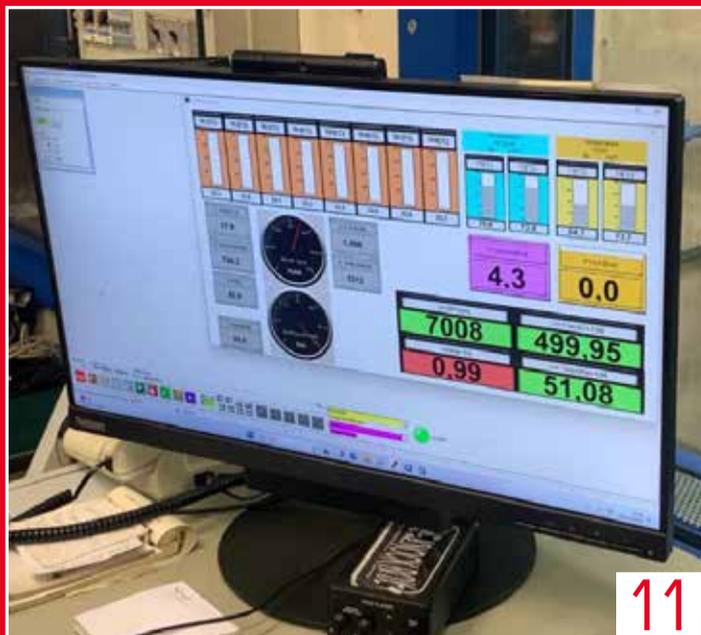
8



9



10



11



12

12: Il differenziale autobloccante meccanico.

13, 14, 15: Le fasi di assemblaggio della vettura, con il montaggio motore e relativi accessori; il serbatoio olio per il circuito lubrificante a carter secco e il radiatore olio motore. Nella foto 15, sulla fiancatina, si notano due simboli cari agli appassionati e che evidenziano la collaborazione tra la branca sportiva del Biscione, il Quadrifoglio, e la Z della Carrozzeria Zagato.

16: Roberto Restelli si appresta a salire in vettura per lo shakedown e nell'occasione mostra la particolare apertura delle portiere.



13



14



15



16

per sicurezza sono stati sostituiti anche tutti i tubi e raccordi del circuito, le guarnizioni sul motore ed i filtri. Quindi, dopo la sostituzione anche del blocco frizione, originale, il V8 è stato portato in sala prova, presso Ellegi Motori che ne aveva curato a suo tempo la preparazione, per la verifica in funzione e la messa a punto definitiva. Al tempo stesso il cambio sequenziale Tractive a 6 rapporti, che a sua volta accusava un non perfetto funzionamento ed una rumorosità anomala, è stato spedito presso la casa costruttrice in Svezia per essere revisionato.

REVISIONE COMPLETA

Nel frattempo, dato che l'obiettivo era quello di rimettere la vettura in condizioni di utilizzo, i tecnici Alfa Delta hanno effettuato una revisione completa della vettura, verificando tutti i particolari e procedendo alla revisione o sostituzione di quelli usurati o danneggiati. L'impianto frenante è stato completamente smontato: le pinze sono state revisionate, mentre tubazioni e pompe freno sono state sostituite, sia a livello preventivo sia perché posizionate in un'area scomoda per un successivo intervento. I dischi freno, dopo i controlli che hanno certificato

le buone condizioni, sono stati mantenuti, così com'è stata verificata la perfetta integrità e funzionalità degli organi delle sospensioni, sostituendo alcuni elementi di fissaggio. Verifica completa anche per l'impianto elettrico, una delle componenti più delicate e soggette ad inconvenienti, anche per le estreme condizioni di esercizio a cui è sottoposto, con la verifica di tutti i cablaggi e l'asportazione di alcune parti superflue. Infine, dato che la TZ3 Corsa montava un serbatoio carburante FT3 con omologazione scaduta, questo è stato sostituito con uno nuovo omologato.

SHAKEDOWN

Terminato l'assemblaggio, dopo le prove statiche di messa in moto e manovrabilità cambio, la TZ3 Corsa è stata portata sul Circuito Tazio Nuvolari di Cervesina per lo shakedown eseguito, come consuetudine per la gran parte delle macchine che lasciano l'officina di Marnate dopo interventi importanti, dal titolare Alfa Delta Roberto Restelli, che ha girato per circa un'ora a ritmo brillante con la vettura senza riscontrare anomalie.

A cura di Eugenio Mosca