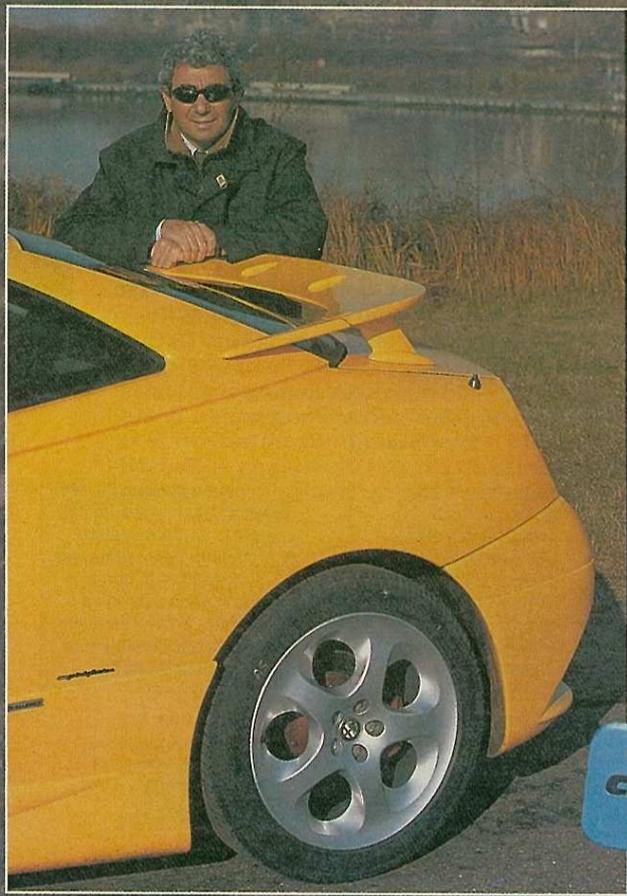
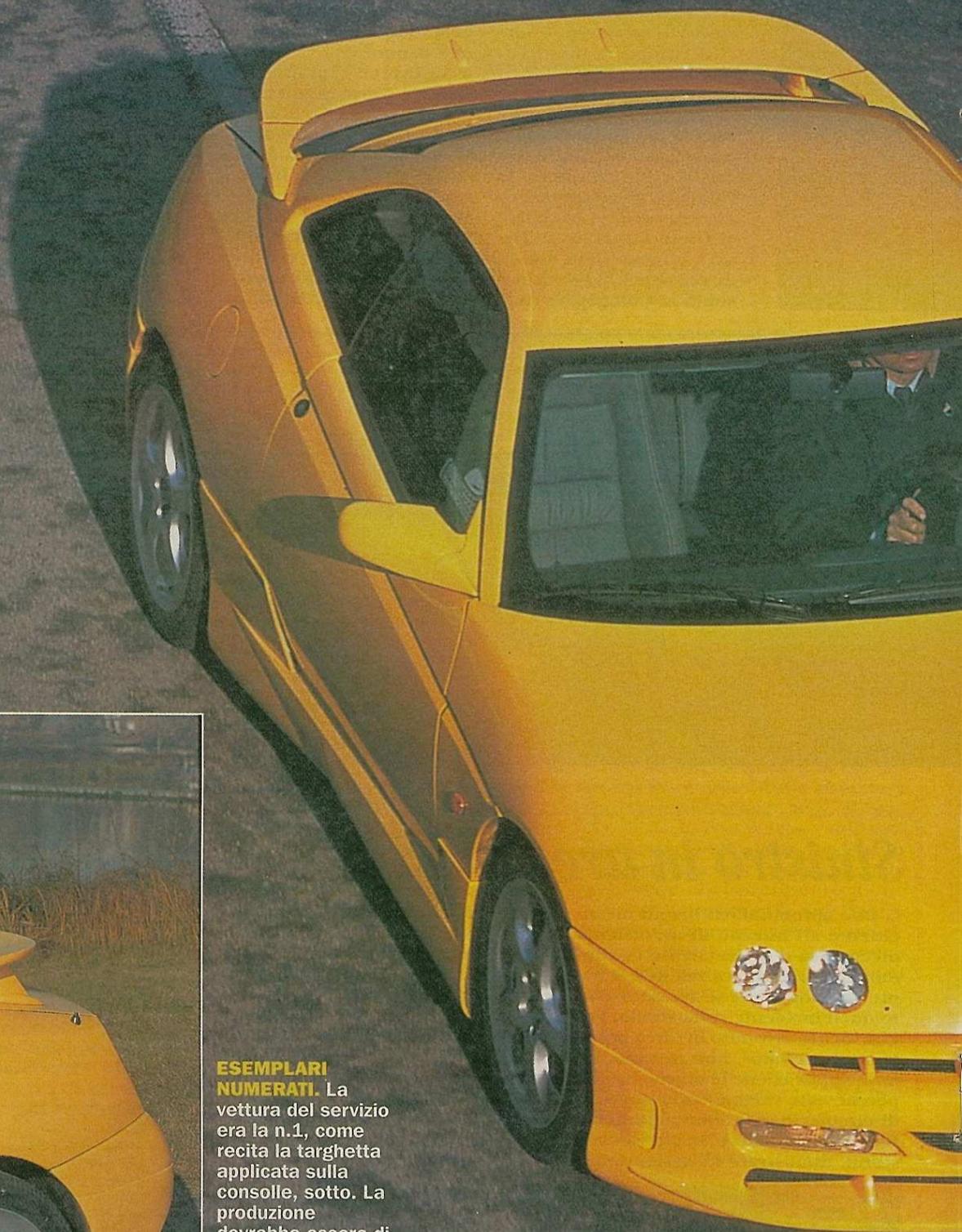


Prezzo	110 milioni circa
Potenza max.	280 CV
Velocità max.	258 km/h
Potenza fiscale	26 CV



**ESEMPHARI
NUMERATI.** La
vettura del servizio
era la n.1, come
recita la targhetta
applicata sulla
consolle, sotto. La
produzione
dovrebbe essere di
circa 50 vetture
all'anno.

**CONFRERO
CHALLENGE
N. 001**

Una GTV da 280 CV alla conquista dei «gialli»

Riveduta da uno dei più famosi preparatori italiani, l'Alfa GTV 3.0 parte, in piccola serie, alla conquista del Giappone.

di Michele Alboreto

Da bambino, andavo a vedere le corse e tifavo per le Giulietta e Giulia preparate da Conrero. Perché vincevano sempre. Da allora sono passati un sacco di anni ma lo «storico» preparatore piemontese (la sede è a Nichelino, in provincia di Torino) è ancora sulla breccia, al punto da aver programmato l'allestimento di una piccola serie di Alfa GTV 3.0 preparate da vendere in Giappone. Un posto dove il nome Alfa Romeo mette ancora in soggezione.

Ufficialmente l'Alfa centra poco o niente, ma credo che ci siano gli estremi perché l'iniziativa possa essere considerata con benevolenza dalla Casa madre, dal momento che la Challenge - questo è il nome della vettura - non è una «special» improvvisata.

Ho avuto modo di provare l'esemplare n.1 poco prima che venisse spedito nell'altro emisfero per le omologazioni e devo dire che alla Conrero hanno confermato la loro nomea di maghi dei motori.

Dal V6 di tre litri dell'Alfa GTV, che avevo già avuto modo di giudicare in modo molto positivo («Auto oggi n.20/97»), sono riusciti a cavar fuori altri 60 CV - e forse anche qualcosina di più - senza farlo diventare una bestiaccia intrattabile. Anzi, si può viaggiare con un filo di gas in quinta senza strappi o singulti come su una qualsiasi berlina.

E quando si «apre», l'erogazione è molto lineare, anche se molto decisa.

Insomma ce lo si può godere tutto pure andando piano, anche se non è così che si apprezza tutto ciò che la Challenge può realmente dare.

segue a pag.33

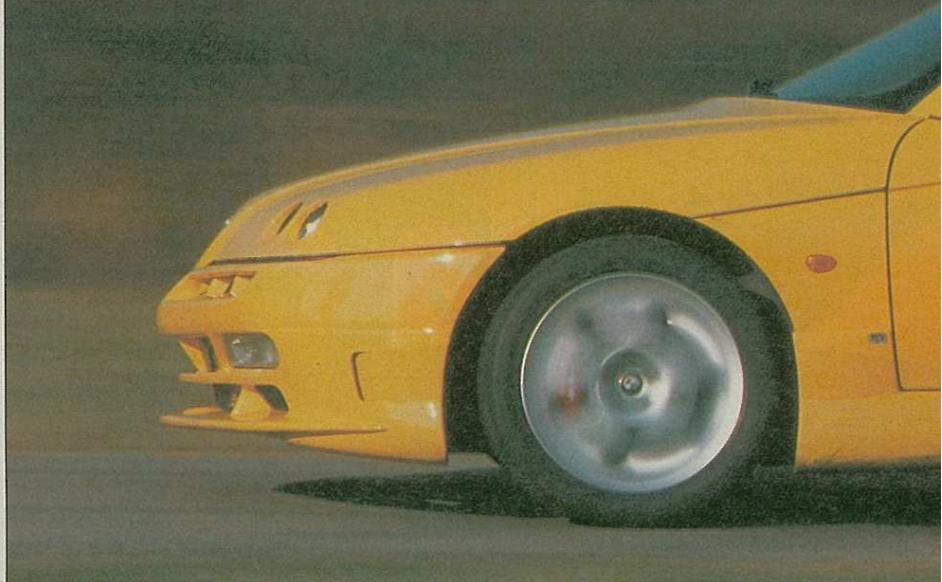
LA SCHEDA

Dati tecnici

Motore	anteriore trasversale, 6 cilindri a V di 60°
Cilindrata	2.959 cc
Potenza massima	280 CV (205 kW) a 7.000 giri/minuto
Coppia massima	31,5 kgm (306 Nm) a 5.000 giri/minuto
Distribuzione	4 ACT, 24 valvole
Alimentazione	iniezione multipoint
Cambio	a 5 marce
Trazione	anteriore
Sospensioni ant.	a ruote indipendenti
Sospensioni post.	a ruote indipendenti
Freni	a disco autoventilanti con ABS
Sterzo	a cremagliera con servo
Pneumatici	215/45 R 17
Lungh./Largh./Alt.	4,28/1,78/1,32 metri
Capacità bagagliaio	110 dmc
Capacità serbatoio	70 litri
Peso	n.d.

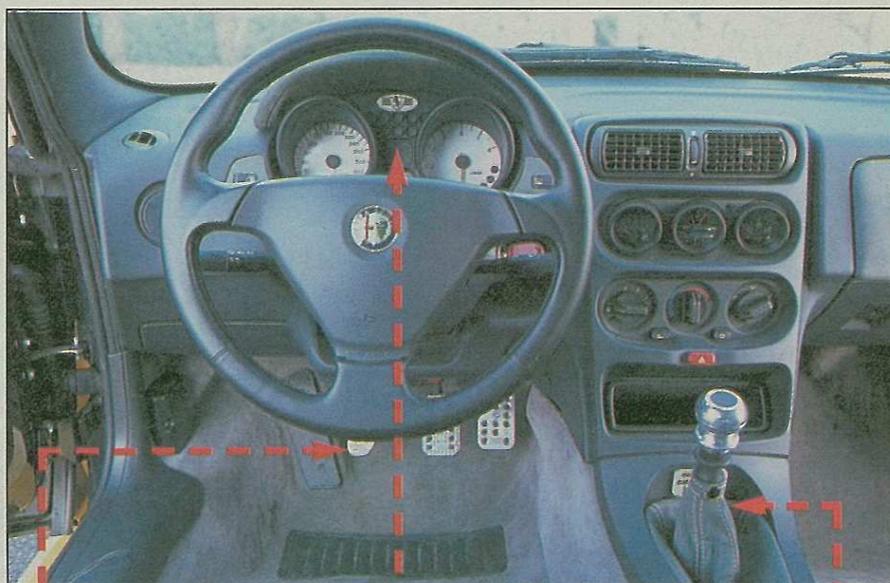
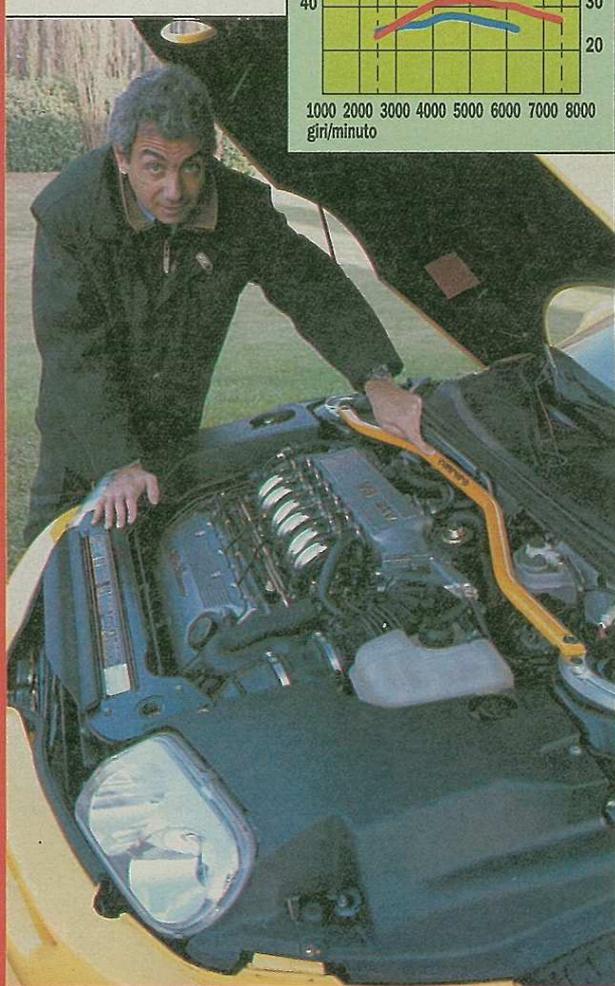
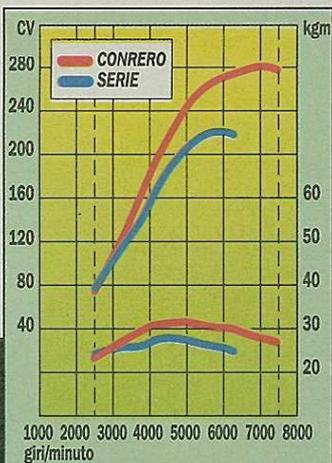
Prestazioni

Velocità massima	258 km/h
Accel. 0-100 km/h	5,1 secondi
Cons.urb./extraurb.	n.d.
Consumo medio	n.d.
Prezzo	110.000.000 lire circa
Potenza fiscale	26 CV



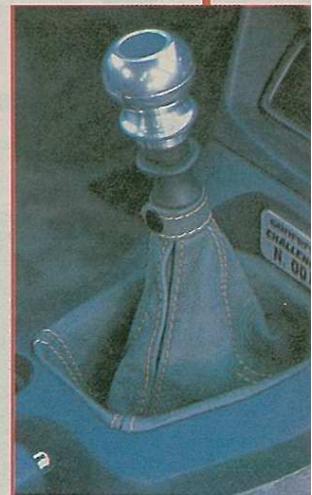
Tanti cavalli in più

Intervenendo su assi a camme, pistoni, centralina e scarico, la Conrero ha ricavato altri 60 CV e 4 kgm in più mantenendo la fluidità di erogazione del V6 di serie. A destra le curve dei due motori.



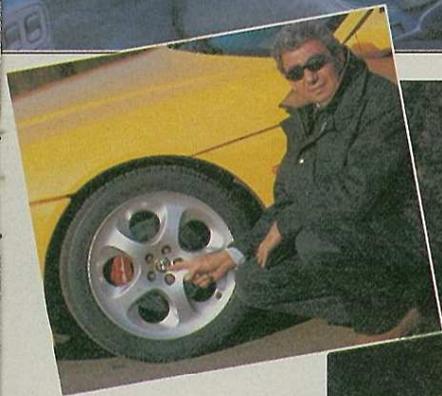
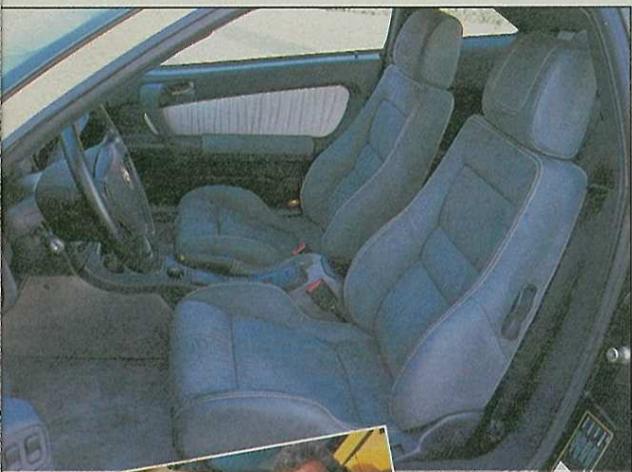
Ritocchi interni

Le differenze interne rispetto alla GTV 3.0 V6 di serie sono piuttosto marginali: strumenti con fondo bianco, pedaliera sportiva antisdrucchiolo, pomello del cambio in alluminio e rivestimenti in nabuk. Per il resto la dotazione è la stessa del modello originale.

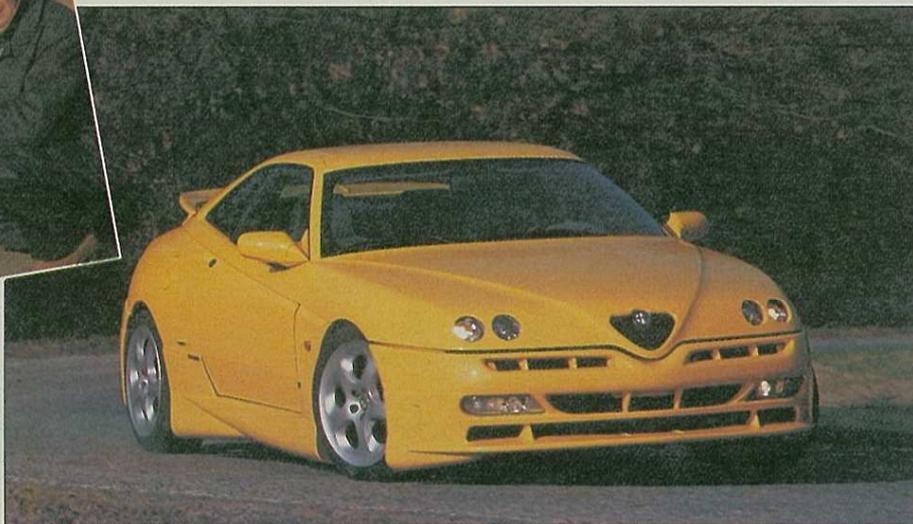




COLORE A SCELTA. Gli acquirenti possono scegliere la Challenge nel colore che prediligono. Per il momento non è ancora stato definito un prezzo ufficiale per l'Italia che, comunque, dovrebbe aggirarsi intorno ai 110 milioni.



FRENI PIÙ' GRANDI. I dischi hanno dimensioni maggiorate e sono ora autoventilanti anche dietro. Le modifiche esterne consistono nell'aggiunta di spoiler anteriore, alettone posteriore e minigonne.



IL GIUDIZIO DI ALBORETO

Pagella

Esterno	8,5
Abitabilità	7
Posizione guida	8,5
Finitive	8
Dotazione	8,5
Motore	9,5
Prestazioni	9,5
Cambio	8
Sterzo	8,5
Freni	9
Tenuta di strada	n.c.
Prezzo	8,5
VOTO MEDIO	8,5

Alboreto

Pro e contro



Motore potentissimo ma ben gestibile. Assetto sportivo e pronto.



Sterzo un po' leggero in rapporto alle prestazioni. Rumorosità elevata.

La valutazione



Un capriccio costoso che assicura divertimento e distinzione.



segue da pag. 31

Secondo Conrero bastano poco più di 5 secondi per passare da 0 a 100 km/h. In effetti, quanto a scatto, la vettura non ha niente da invidiare a una Porsche, rispetto alla quale è solo meno rapida in termini di velocità massima.

La vettura che ho provato ha scarichi aperti al limite della legalità (forse anche un po' oltre) e probabilmente per girare per le strade di Tokyo avrà bisogno di qualche ritocco. Certo che il rumore è fantastico e sembra proprio quello di un'auto da corsa, con tutto quello che questo può significare nei viaggi lunghi.

Il rapporto al ponte allungato evita di finire in fuorigiri anche in quinta, ma i rapporti del cambio sono invariati e quindi è rimasto un salto un po' eccessivo tra prima e seconda. Sarebbe stato davvero un gran «colpo» montare il sei marce della 156 che sto provando in questi giorni (e della quale vi parlerò nel prossimo numero).

Rispetto alla GTV di serie sono state modificate le sospensioni, adottando ammortizzatori regolabili Koni e molle speciali Eibach. Gli ammortizzatori anteriori, poi, sono collegati da una barra di irrigidimento. Chiaramente tutto questo piana per bene la vettura sull'asfalto.

L'assetto è piatto e rigido e la GTV ha guadagnato molta rapidità nell'inserimento e nei cambi di direzione. Peccato che il servosterzo sia rimasto quello di serie, mentre avrei preferito un po' più di precisione e di immediatezza.

Anche i dischi sono stati sostituiti con altri di dimensioni maggiori e la potenza frenante è aumentata, ma l'ABS mantiene un intervento un po' anticipato per una supersportiva.

Mi sembra comunque che la Challenge offra ben più di quello che i giapponesi potranno mai sfruttare, dati i loro limiti opprimenti: 110 in autostrada e guai a chi sgarra. **M.A.**