

IL MENSILE DELL'AUTOMOBILISMO SPORTIVO

# TuttoRally

ANNO XIV (148) GIUGNO £. 9000

N°  
**6**  
1996

**MONDIALE**  
Tour de Corse

**CAR**  
Piancavallo

**2 LITRI**  
Aosta  
100.000 Trabucchi

**TRADIZIONE TERRA**  
Mobile  
Casciana Terme

**INCONTRI**  
Tiziano Siviero  
Mario Mannucci  
I fratelli Manfrinato

**TECNICA**  
Subaru Impreza Gr. N  
Skoda Felicia  
Kit car 1.6



PIERO LIATTI e FABRIZIA PONS IN CORSA PER IL MONDIALE

# Le Tigri dell'Indonesia

di PAOLO OLIVERO  
 fotografie ANGELO BIANCHETTI

# Regina in sordina

**S**trano Paese, il nostro. Classi che sembrano tanti monomarca, con le macchine tutte uguali, come se, una volta scoperto un filone, nessuno avesse il coraggio di andarne a cercare un altro. Per farlo proprio, potendone poi rivendicare originalità e paternità (con tutti i vantaggi che ne possono derivare...). Pochi sono gli esempi di preparatori che hanno sentito il bisogno di cimentarsi su mezzi nuovi, o tali almeno per i nostri campi di gara, e spesso vien da chiedersi come mai vetture dal grande potenziale, peraltro presenti e vincenti all'estero, in Italia siano pressoché latitanti.

Un caso lampante è quello dell'Impreza, macchina che sembra nata apposta per i rally, e per la quale la Subaru ha preparato una fiche di Gruppo N (e tutti i relativi particolari) realmente impressionante. In più, stiamo parlando della vettura che, in configurazione Gruppo A, ha dominato il Mondiale, ha «quasi vinto» l'Italiano, e

sta permettendo al nostro solo pilota attualmente impegnato al top nella serie iridata, Piero Liatti, di darci quel lustro internazionale che tutti auspicavamo da tempo. Certo, procurarsi i materiali necessari per fare della berlina giapponese una vera Gruppo N al top non è facile, e per giunta bisogna avere la volontà e la capacità di lanciarsi nella sperimentazione. Difficoltà, comunque, tutt'altro che insormontabili, come hanno dimostrato i toscani Nicola Guerrini ed Angelo Giannini, che con grande tenacia e quel po' di intuizione sufficiente per capire le potenzialità

dell'Impreza, hanno messo insieme una Gruppo N che potrà dare tanti dispiaceri alle solite, abituali dominatrici della Produzione.

*In alto, la Subaru della Axion GGP fa bella mostra di sé... Qui sopra, facile provocare e gestire l'utile sovrasterzo con la docile Impreza Gruppo N.*





Alle notevoli qualità di base, la quattro porte nipponica unisce una fiche di Gruppo N che pare quella di una Gruppo A, con omologate varie soluzioni di rapporti al cambio, differenziali specifici, particolari delle sospensioni e del motore studiati per l'impiego agonistico. Così, l'Impreza dominatrice dell'ultimo Mondiale Rally si presenta con tutte le carte in regola per risultare vincente anche in Produzione. Eppure, almeno finora (ma solo in Italia), nessuno aveva mai provato a metterla in campo. Finché in Toscana...

## LA VETTURA Ritorno al Gruppo 1

Non è soltanto nelle eccellenti qualità di base la grande forza dell'Impreza Gruppo N: il suo vero asso nella manica è piuttosto in una fiche che pare un trattato di meccanica! La Subaru, infatti, ha prodotto diverse versioni della sua berlina turbo a quattro ruote motrici, conservando una base comune, ma differenziando mol-

tissimi particolari a seconda dei mercati di destinazione. Anche se, di fatto, il risultato finale è molto vicino a quella WRX, non importata in Italia, che viene commercializzata in Giappone. In sostanza, partendo dalla GT 4WD in vendita da noi, si possono scegliere altre due soluzioni di rapporti al cambio, una delle quali, cioè quella impiegata nell'esemplare di Guerrini, è un vero e proprio ravvicinato, con la prima invariata, la quinta identica alla quarta del modello stradale «italiano», e gli altri tre rapporti, ov-

vamente, tutti molto vicini. In più, sarebbe pure possibile impiegare il cambio automatico, cosa che, almeno nelle gare sulla neve, potrebbe dare risultati sorprendenti... Sempre restando nel reparto trasmissione, sono omologati anche quattro rapporti finali, così come gli specifici differenziali centrale e posteriore, accoppiati ad un giunto viscoso e con ripartizione della coppia bilanciata in maniera simmetrica (in origine troviamo invece una piccola prevalenza sul retrotreno). Passando alla telaistica, pure

qui si scoprono possibilità molto interessanti: bracci in alluminio, telaietti, barre specifiche e snodi sferici (tipo uni-ball) registrabili, ammortizzatori con serbatoio del gas separato (regolabili in altezza, estensione e compressione), così da poter facilmente modificare le regolazioni dell'assetto, proprio come su una Gruppo A! I freni, poi, restano invariati anteriormente (dove troviamo già dischi ventilati con pinze a doppi pistoncini), mentre i dischi pieni posteriori diventano autoventilanti; l'ABS, ▶



se presente, deve essere soppresso, perché non è previsto in fiche, e va segnalato il funzionamento del freno a mano, che si avvale di tamburi posteriori separati dal resto dell'impianto. Notevole, vero? E non è finita qui. Sono infatti omologati, oltre a quelli originali da 6J x 15", pure i cerchi 6,5J x 16", ed anche la carrozzeria offre la possibilità di interventi: i proiettori supplementari anteriori devono essere soppressi (e i relativi spazi vuoti vanno tappati), mentre si può montare il cofano motore in alluminio.

E visto che ci siamo avvicinati al propulsore, è giusto rilevare che pure il cuore dell'Impreza presenta notevoli possibilità di intervento: la versione WRX (accreditata di serie di 237 CV, contro i 211 della GT 4WD, nonostante un reparto sovralimentazione del tutto identico) nasce infatti con pistoni ed assi a cammes speciali, che, volendo, possono andare a sostituire quelli dell'«italiana». Guerrini e Giannini hanno preferito, per ora, mantenere la meccanica della GT 4WD, lavorando di equilibratura ed affinamenti consentiti, mentre provvederanno ad impiegare quanto prima un'altra importante possibilità offerta dalla chilometrica fiche dell'Impreza: quella dell'iniezione d'acqua, che va a lavo-

rare non sullo scambiatore, ma direttamente nei cilindri.

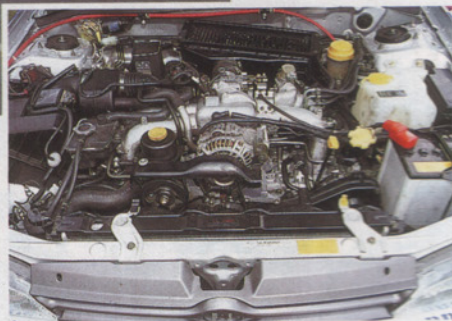
I due toscani, motore a parte, hanno fatto ricorso a tutte le componenti omologate e costruite dalla STI (Subaru Technica International), ed in più si sono dedicati alle lavorazioni consentite per irrobustire la scocca, oltre a realizzarne, ovviamente, l'allestimento, che si avvale di un roll bar imbullonato della OMP e di tutti gli altri materiali forniti dalla Momo Corse. Per quanto riguarda l'impianto frenante, oltre a ricorrere ai dischi ventilati posteriori, omologati, Guerrini e Giannini hanno volutamente mantenuto pastiglie e liquidi originali, giudicati perfettamente all'altezza della situazione. Anche perché la loro vettura denuncia attualmente un peso in ordine di gara pari a 1.150 kg., che, per quanto ancora lontano dal minimo consentito (1.097), è sempre decisamente contenuto per una 4x4 turbo. La parte elettronica è stata inizialmente curata dalla Moreno Motori-Peterlini, ma è ancora tutta da sviluppare e perfezionare. Come si può notare, grazie alle infinite omologazioni, e, soprattutto, al cambio ravvicinato, l'Impreza più che alle attuali Gruppo N si avvicina, per filosofia di preparazione, alle vecchie e, spesso, rimpiantate Gruppo 1...

## PILOTA, PREPARATORE E TEAM

### Nel Gruppo N con Impreza e Legacy

Nicola Guerrini (a destra **nella foto**) è pilota noto anche fuori della «sua» Toscana: per i più smemorati, basta ricordare la stagione 1993 della Coppa Italia, dove l'oggi trentunenne di Marina di Pietrasanta, sempre affiancato dal fido Stefano Tosi, vinse il Rally del Casentino, e grazie a vari altri piazzamenti da podio si trovò in testa alla Quinta Zona. Che dovette però abbandonare per motivi di lavoro, rinunciando ad un possibile titolo. Quell'anno, Guerrini correva con una Delta 16v Gruppo A preparata da Nocentini, e seguita da un certo Angelo Giannini, trentasettenne di Bagni di Lucca (a sinistra **nella foto**). Proprio lo stesso personaggio che oggi ritroviamo insieme col pilota toscano in questa iniziativa, nata quasi per scommessa, ma che potrebbe riservare interessanti sviluppi. I due amici, infatti, dopo aver realizzato l'Impreza del nostro test, operazione per la quale si sono inizialmente avvalsi dell'interessamento di Paolo Alessandrini della A.R.T., hanno deciso di allargare i propri orizzonti, e sempre mantenendo i colori della Scuderia Etruria, hanno fondato la Axion GGP (Giannini Guerrini Preparazioni). Una piccola società che, partita con l'Impreza (realizzata letteralmente extra-lavoro nel garage di casa...), ha ora in cantiere pure una Legacy, sempre Gruppo N, destinata alle gare su terra. L'intenzione è quella di sviluppare le due Subaru, collaudarle in gara (con l'«apporto» equipaggio Guerrini-Tosi), e metterle quindi a disposizione di chi vorrà impegnarsi in programmi di un certo spessore.





*Da sinistra, i fondi scivolosi (terra ed asfalto bagnato) sono un invito a nozze per l'Impreza... In basso, nella pagina a lato, il confortevole posto di guida. Sotto a sinistra il gruppo freno e sospensione anteriore; notare il braccio in alluminio. Qui sotto, il boxer 16 valvole turbo da oltre 250 CV (veri...).*

LA PROVA

## Incredibilmente facile

La giornata costellata di improvvisi e frequenti acquazzoni non ci ha consentito di effettuare rilevazioni cronometriche di un qualche significato, ma ci ha permesso di apprezzare una vettura dalla guidabilità straordinaria. E questo sia sul circuito di Lombardore (dove, comunque, la Impreza Gruppo N ha spiccato tempi dell'ordine dei 47"5 - 48" a giro, eccellenti sul bagnato), sia su un tratto di strada più squisitamente rallystico, parte in asfalto e parte in terra. Agilissima, pronta nella risposta al gas come un'aspirata, vigorosa nella spinta dai 3.500 ai 7.000 giri (con un crescendo costante ed un allungo unico tra le auto turbocompresse), grazie ai rapporti ravvicinati la guida di questa Subaru si avvicina molto a quella di una Gruppo A. Certo, il cambio è una normale unità con sincronizzatori, ma pretendere gli innesti frontali su di una Gruppo N sarebbe proprio eccessivo... Anche perché, una volta fatta l'abitudine al comando «normale» (peraltro leggero e abbastanza preciso, per quanto non velocissimo), la combinazione vincente tra rapportatura ed erogazione consente di mantenere sempre l'Impreza in pieno tiro, e questo in qualunque situazione, compreso il guidato stretto in salita. Dove la giapponese ha poi altre frecce al suo arco, a cominciare da un freno a mano utilizzabilissimo nelle inversioni (l'Impreza gira come una piccola trazione anteriore, o, di nuovo, come una Gruppo A), per passare alla notevole rapidità

d'inserimento, o, ancora, alla incredibile motricità. Imprendibile nel misto, soprattutto se viscido o sporco, la quattro porte Subaru non è però certo handicappata nel veloce: anche qui il cambio fa la sua parte, consentendo di avere sempre il propulsore al massimo del rendimento, ma è soprattutto l'assetto a stupire. L'adozione dei bracci in alluminio (su una vettura peraltro già naturalmente equilibrata) fa dell'Impreza un oggetto dall'efficacia sorprendente, capace di grande precisione e scorrevolezza pur con delle regolazioni relativamente morbide. Quelle stesse che le consentono di assorbire le irregolarità del terreno in maniera eccellente, mantenendo sempre le ruote a contatto col terreno (con ovvi vantaggi in termini di motricità), ed «appoggiando» con sicurezza sul viscido. Dove l'Impreza esibisce un avantreno che pare sui binari, ed un retrotreno moderatamente nervoso, e facilmente gestibile col gas. Si può quindi provocare un utile sovrasterzo in ingresso di curva, gestendolo poi con l'acceleratore, senza neppure dover ricorrere a decisi controsterzi, data la naturale tendenza al rapido riallineamento in accelerazione.

Quasi una guida da Gruppo A, dicevamo, ma in un ambiente silenzioso ed ovattato (la berlina Subaru è molto ben costruita, e non presenta rumori o scricchiolii neppure in allestimento corsa, almeno da nuova...), tale da camuffare un po' le effettive prestazioni del mezzo. Si va forte, quindi, quasi senza accorgersene, complice pure la grande facilità di guida. Tanto che bisogna fare attenzione a non esagerare!

## SUBARU IMPREZA GRUPPO N AXION GGP

**Motore:** anteriore longitudinale, 4 cilindri contrapposti (boxer) di 1.994 cc.  
**Alesaggio x Corsa:** 92 x 75 mm.  
**Potenza max:** 254 CV a 5.400 giri.  
**Coppia max:** 38,7 kgm. a 4.200 giri.  
**Distribuzione:** bialbero in testa per bancata, 4 valvole per cilindro.

**Accensione:** elettronica transistorizzata  
**Alimentazione:** iniezione elettronica multi point, sovralimentazione mediante turbocompressore con intercooler aria/aria, flangiatrice regolamentare da 32 mm.

**Trasmissione:** trazione integrale permanente con ripartizione simmetrica della coppia, differenziali centrale e posteriore con giunto viscoso; cambio meccanico a 5 marce, rapporti: prima 3,454 (idem per le altre due soluzioni disponibili); seconda 2,333 (intermedio 2,062 - originale 1,947); terza 1,750 (1,448 - 1,366); quarta 1,354 (1,088 - 0,972); quinta 0,972 (0,825 - 0,738); finale ant. 3,90 (3,90); finale post. 3,90 (originale 3,54 - disponibile pure 4,1). Sono omologate pure la trasmissione automatica e 4 soluzioni di rapporto finale.

**Sospensioni:** a ruote indipendenti, anteriori tipo McPherson con bracci in alluminio e barra stabilizzatrice STI; posteriori a doppi tiranti trasversali, bracci in alluminio e barra stabilizzatrice STI; ammortizzatori regolabili in altezza, estensione e compressione, molle elicoidali.  
**Freni:** a disco, autoventilanti sulle quattro ruote con pinze a doppio pistoncino.  
**Sterzo:** a cremagliera servoassistito.

**Ruote:** cerchi in lega Speedline 6.5J x 16", con pneumatici Pirelli slick R55 225/600-16.

**Lunghezza:** mm. 4.340.

**Larghezza:** mm. 1.690.

**Passo:** 2.520 mm.

**Peso:** 1.150 kg. in ordine di gara (minimo di fiche 1.097 kg.).

### CONDIZIONI DELLA PROVA

**Situazione climatica:** variabile, frequenti scrosci di pioggia, temperatura dell'aria 19° centigradi.

**Tipo di fondo e percorso:**

- Autodromo di Lombardore (Torino, telefono 011/99.56.028), lunghezza metri 1.200 circa, larghezza media carreggiata 10-12 metri, ampie vie di fuga e protezioni a norme CSAI, asfalto regolare, bagnato e con qualche pozza.

- Tratto misto-guidato stretto nel sottobosco, fondo misto asfalto-terra, umido e sporco.