



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-

viamente, 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, ▶