



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, rimpianse 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.

