



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, flangiatra 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.