

# Molto più che una semplice provocazione



Nelle gare su terra del Mondiale Rally sta facendo vedere cose egregie con il giapponese Arai, segno che la base c'è. In Italia i risultati stentano e quindi per il momento nel campionato tricolore c'è solo Alex Fiorio ad impiegarla. Stiamo parlando dell'Impreza STi versione 2003, della quale abbiamo saggiato le doti nell'esemplare stradale, mettendola vicino ad un modello da corsa del 2002.

di Andrea Maselli fotografie Silvano Marchionni

**Polinago** – Metti un giorno su è giù per l'Appennino modenese con la Subaru. Con Tuttorallopiù avevo già avuto modo di collaborare in passato e già all'epoca mi era sembrato importante riuscire a fornire delle impressioni di guida a disposizione del lettore. Ricordo un confronto tra Opel, cercando di capire come la vecchia Astra avrebbe ceduto, a breve o medio termine, lo scettro alla incalzante Opz: è un ricco test fra tutte le "N3" più in voga. Questa volta si parla di altro. Altre auto, altri concetti, e nessun confronto, nonostante l'apparente provocazione. Dopo tanti anni al volante, recentemente ho scoperto la voglia di creare una struttura che mettesse a disposizione di altri delle auto da rally. Da parte mia, tanta determinazione nel far fruttare l'esperienza maturata. La mia squadra dispone di due Subaru Impreza STi Gruppo N versione 2002. D'accordo con la redazione di Tuttorallopiù ho voluto quindi saggiare quel che la versione stradale del 2003 mette a disposizione in termini di prestazioni, consapevole, ripeto, dell'improprietà del confronto puro, in quanto le differenze sono troppe. Anzi, e qui nasce la provocazione, sarei quasi tentato di dire che è più facile andare forte con la versione stradale che con quella preparata. Sto parlando di un pilota medio, uno di quelli che scende in gara sporadicamente, magari nella gara di casa. La ragione è presto detta: la versione stradale è un po' meno pronta ad erogare i 285 cavalli di cui dispone, ma quando inizia a farlo non smette più fino agli alti regimi. Il Gruppo N invece obbliga ad essere pronti ad una potenza che arriva subito ma che poi richiede un buon utilizzo del cambio, ed un buon affiatamento con il mezzo per poter sfruttare la prontezza garantita dal "bang".



## ESTETICA E INTERNI

L'alettone enorme, la presa d'aria maggiorata sul cofano ed il nuovo frontale rendono giustizia alla vocazione prettamente corsaiola della Subaru Impreza, una macchina dalle grandi prestazioni, sicura e veloce, al limite della pericolosità... quando si va per strada, solo per la patente. Infrangere le regole è davvero questione di nulla, quindi, occhio al contachilometri. La nuova Subaru Impreza Wrx STI ha dunque un aspetto decisamente accattivante al punto che, nel confronto a vista, la versione di Gruppo N 2002 sembra davvero invecchiare all'improvviso. Del resto, se alla Subaru si è deciso di intervenire così velocemente rispetto alle passate versioni, le ragioni vanno ricercate sicuramente nella necessità di accontentare anche l'utente comune, il quale evidentemente chiedeva più grinta. Bisogna ammettere che si è quasi andati da un opposto all'altro: tanto era sobria l'Impreza di un anno fa, quanto non lo è quella del 2003...

Per quanto riguarda gli interni, invece, va detto che tra i due modelli non vi sono cambiamenti significativi. La versione stradale, come già il precedente modello vanta sedili molto contentivi ma che lasciano un discreto comfort. Gli interni dell'Impreza di Gruppo N sono molto curati, il cruscotto antiriflesso e l'ampio uso di carbonio donano un bellissimo effetto "racing". La posizione di guida della versione da rally è un po' decentrata a causa delle nuove protezioni del roll-bar, diventate obbligatorie da questa stagione.



Due immagini degli abitacoli dell'Impreza. Sopra quella stradale, sotto la versione da rally. In alto a sinistra, la vettura del 2003 nel corso del nostro test. Come si può notare nel confronto con la Wrx preparata (a destra), le traiettorie di percorrenza della curva sono lievemente diverse. La Subaru Gruppo N è più precisa e non "allarga".



## MOTORE MY2003 STRADALE

Trattandosi di un motore turbo, la prima cosa che balza evidente è l'allungo, davvero inaspettato. A volte si ha quasi la sensazione che si tratti di un propulsore aspirato. Unico difetto, riscontrabile fino a circa 4000 giri, è il vuoto di potenza. Il quale viene poi ampiamente compensato. I cavalli ci sono e si sentono tutti, anche grazie al "sound", una componente alla quale le Case fanno sempre più attenzione, giustamente convinte che l'utente debba sentire il motore. Unica nota dolente sono i consumi...



## MY2002 Gr. N

L'adozione obbligatoria della flangia di strozzatura da 32 mm. è la prima ed importante differenza, la flangia sposta in basso la coppia e limita notevolmente l'allungo; inutile insistere oltre i 5.500 giri; la potenza a disposizione cala rapidamente, meglio cambiare marcia. La potenza non è molto dissimile dalla versione stradale. L'adozione del sistema ALS (bang) che continua a far girare velocemente la turbina anche in fase di rilascio, con gli ormai tipici scoppi allo scarico, rende la risposta all'acceleratore fulminea e rapida anche partendo da un basso numero di giri; in pratica si guida spesso con una marcia in più rispetto alla versione stradale.



Praticamente identici dal punto di vista estetico, i due motori sono diversi nell'utilizzo della potenza grazie al "bang" che recupera parte dei gas di scarico e migliora la coppia, che arriva più in basso rispetto alla versione stradale.





## CAMBIO - TRASMISSIONE MOTRICITÀ

### MY2003 STRADALE

La versione 2003 adotta un cambio a 6 marce veloce e rapido negli innesti; la corsa della leva è abbastanza breve. I differenziali anteriori e posteriori Suretrac (un differenziale che mediante un sistema brevettato costituito da un "gioco" d'ingranaggi limita lo slittamento della ruota che perde aderenza) abbinati al giunto viscoso centrale che ripartisce simmetricamente la coppia tra l'asse anteriore ed il posteriore, donano alla vettura una trazione incredibile; anche esagerando, sull'asciutto non si va oltre un avvertibile e divertente sovrasterzo di potenza in uscita di curva. Obbligatorio però non esitare troppo, col gas in uscita in modo da consentire al giunto centrale di ripartire l'esuberante coppia al posteriore, altrimenti si ottiene un deleterio sottosterzo.

### Per chi ama l'Impreza

L'Impreza piace e non lo si scopre oggi. La giapponese ha un pubblico stradale e quindi è nata l'idea di stringere un accordo tra Target e MRT ([www.mtrally.com.au](http://www.mtrally.com.au)) nota factory australiana specializzata in particolari stradali e racing per tutti i modelli di Subaru. I prodotti si potranno vedere sul sito [www.subaruperformance.it](http://www.subaruperformance.it).

### MY2002 Gr. N

In questo settore le differenze tra la versione stradale e quella da rally, nell'esemplare in oggetto, non sono tante quanto ci si aspetterebbe. Il preparatore Ivaldo Barbolini ha ritenuto valido, in attesa di affidabili alternative, adottare il cambio di origine con i rapporti di quinta e sesta marcia più corti (così come da omologazione FIA); un ulteriore affinamento in fase di assemblaggio consente comunque cambi di marcia rapidi; l'unico neo rispetto ad un cambio ad innesti frontali è costituito dall'obbligatorietà dell'uso della frizione per evitare una prematura usura dei sincronizzatori. Per quanto riguarda la trasmissione, Barbolini ritiene che il vantaggio di usare i freni Brembo sia maggiore rispetto al fatto di utilizzare il costoso gadget costituito dal differenziale-ripartitore centrale elettronico. Anche perché allo stato attuale la fiche di omologazione (n° 5621) stabilisce che il differenziale elettronico sia utilizzabile solo abbinato ai freni da "terra" ed al frontale della vecchia Wrx. Il giunto centrale è stato sostituito con uno di diversa taratura che rende più "legata" la trasmissione ed il differenziale posteriore sostituito con un esemplare autobloccante a lamelle omologato in tutte le fiche della Subaru Impreza.



LA SCHEDA SUBARU IMPREZA WRX STI MY2003

<b>Motore</b>	anteriore longitudinale, 4 cilindri contrapposti (boxer) di 1.994 cc.
<b>Ales. x Corsa</b>	92 x 75 mm.
<b>Potenza max</b>	265 CV a 6.000 giri.
<b>Coppia max</b>	35 Kg.m. a 4.000 giri.
<b>Distribuzione</b>	bialbero a camme in testa per bancata con comando a cinghia dentata, 4 valvole per cilindro, variatore di fase AVCS sull'aspirazione.
<b>Accensione</b>	elettronica transistorizzata.
<b>Alimentazione</b>	iniezione elettronica multipoint sequenziale, sovralimentazione mediante turbocompressore con intercooler aria/aria.
<b>Trasmissione</b>	trazione integrale permanente con ripartizione simmetrica della coppia, differenziali anteriore e posteriore autobloccanti sistema ad ingranaggi "suretrac", ripartizione ant. - post. differenziale abbinato a giunto viscoso; cambio a 6 marce.
<b>Sospensioni</b>	a ruote indipendenti, anteriori tipo McPherson con bracci in alluminio e barra stabilizzatrice; posteriori a doppi tiranti trasversali e barra stabilizzatrice; ammortizzatori "rovesciati", molle elicoidali.
<b>Freni</b>	a disco (Ø 330 mm. anteriori e posteriori), autoventilanti sulle quattro ruote con pinze Brembo a 4 pistoncini davanti e 2 dietro.
<b>Sterzo</b>	a cremagliera servoassistito.
<b>Lunghezza</b>	4.415 mm.
<b>Larghezza</b>	1.740 mm.
<b>Passo</b>	2.525 mm.
<b>Peso</b>	1.470 kg.

Come cambia il Gruppo N (STI MY2002 Fiche 5621.V0..04)

<b>Potenza max</b>	255 CV a 4.200 giri, misurati all'albero.
<b>Coppia max</b>	47 Kg.m. a 3600 giri.
<b>Alimentazione</b>	Centralina mectronik completamente programmabile con flangiatura regolamentare da 32 mm., sistema ALS "Bang" spruzzatori acqua su intercooler; possibilità di traction control e launch control.
<b>Trasmissione</b>	trazione integrale permanente con ripartizione simmetrica della coppia, differenziale anteriore suretrac, posteriore autobloccante meccanico a lamelle e differenziale centrale abbinato ad un giunto viscoso; cambio a 6 marce con rapporti 5 e 6 ravvicinati (Versione Giapponese).
<b>Sospensioni</b>	a ruote indipendenti, anteriori tipo McPherson con bracci in alluminio e barra stabilizzatrice; posteriori a doppi tiranti trasversali e barra stabilizzatrice; ammortizzatori Ohlins regolabili in estensione-compressione-altezza, molle elicoidali Eibach.
<b>Ruote</b>	cerchi in lega Speedline 7,5J x 17" con pneumatici Pirelli RS5 225/625-17.
<b>Larghezza</b>	mm. 1.730.
<b>Peso</b>	1.320 kg. in ordine di gara (minimo di fiche 1.257 kg. + allestimento).

