

17/8/2015 6:0

TEST DRIVE

Subaru WRX STI - Un passo in più



Il suo spirito autentico e un po' rude sembra non voler tramontare mai. Anche se, su strada, la dinamica si sta affinando parecchio.

C'è sempre qualcosa di unico nel guidare una STI. Questo non vuol per forza dire che sia un'automobile incondizionatamente perfetta dai tempi delle prime Impreza GT sino ai giorni nostri, ma innegabilmente si tratta di un'automobile così caratteristica da riuscire sempre, in qualche modo, a lasciare il segno. Da un lato c'è il suo inconsueto profilo tecnico, dall'altro ciò che il marchio Subaru rappresenta. I tempi dei rally sono molto lontani, è vero, ma a maggior ragione nessun altro costruttore potrebbe dimostrare con maggiore concretezza l'importanza delle competizioni nel creare e sostenere l'immagine di un marchio. La prova ne è che ancor oggi incrociare per strada anche un modello contemporaneo evoca un certo fascino esotico che ci fa sognare come la Delta Integrale a distanza di vent'anni, specie se nella leggendaria livrea blu che seppur un po' inflazionata sfoggia sempre ancora con orgoglio. A tal punto che persino il sottoscritto e il suo fedele fotografo non erano disposti ad accettare alternative: avremmo dovuto immortalare in una sorta di prova speciale che fosse il più lontano possibile dai percorsi asfaltati che percorriamo tutti i giorni.

A sostenerci in questo le cave della Alfredo Polti SA, in val Calanca: mai avremmo potuto desiderare location più idonea di questa. Salite e discese, curve a gomito alternate a tornanti e ampi piazzali ricoperti di terra che avrebbero alzato un bel polverone dal retro della nostra Subaru. Se non fosse

per quella maledetta pioggia che ci ha sorpreso proprio all'ultimo minuto, trasformandola in un'enorme distesa di fango. Ma pazienza: estreme condizioni, estreme soluzioni. Non c'è ovviamente bisogno di dire che la STI tutto questo l'ha retto senza battere ciglio. Differenziale bloccato, via i controlli elettronici. Poi non resta che aggredire la curva con il freno a mano tirato, tenere il pedale destro incollato al pianale e giocare con lo sterzo per dare maggiore o minore angolo alla vettura e dirigerla da una curva all'altra. Un divertimento esagerato! O almeno fino al momento in cui non si deve pulire l'automobile. Però è proprio in quell'istante, e in particolare riguardando le fotografie scattate dal buon Davide Saporiti, che ti chiedi non solo quale altra automobile sua concorrente sarebbe stata in grado di farlo: non tanto per l'azione in se, quanto per i maltrattamenti subiti. Si sarà anche ritirata dai Rally, ma i geni sono sempre ancora vivi e vegeti.

Tuttavia questo genere di mestiere le Subaru più spinte sono sempre state in grado di farlo. Ciò che cambia davvero nella nuova STI è il suo comportamento stradale. Come sappiamo motore e trasmissione sono pressoché identici alla generazione che va a sostituire, con pregi e difetti che già conosciamo. Ma sottopelle, tra telaio sterzo e sospensioni, sembra di essere alla guida di tutt'altra macchina. Specialmente nel misto veloce, quando inizi a sfruttare tutta la terza e tutta la quarta. Da un lato il retrotreno ha una stabilità impressionante, dall'altro basta un rilascio mirato con l'acceleratore per influenzare l'imbardata senza per questo perdere aderenza: un po' come quando, appoggiando una gamba in corsa, tiriamo un calcio ad un pallone con l'altra. Tra le mani ti ritrovi invece uno sterzo che ti lascia a bocca aperta per quanto sia immediato, tagliente e chirurgico negli inserimenti in curva. Richiede sicuramente un minimo di assuefazione, ma le STI del resto non sono mai state automobili facilissime da portare al limite. Prima c'era tanto, tantissimo sottosterzo a rovinare la festa. E oggi? C'è ancora, ma è stato in parte compensato dalla trazione integrale con ripartizione 41:59 tra avantreno e retrotreno (ognuno dei quali con un proprio differenziale: Helical davanti, Torsen dietro) e da una reattività che prima si poteva solo sognare.

A farle difetto vi sono però sempre ancora un paio di aspetti, tra cui i parametri del costruttore relativi alla pressione degli pneumatici (davanti maggiore che dietro) e alla campanatura (minima davanti, importante dietro) sempre ancora troppo conservativi, assieme alla massa eccessiva (si superano i 1'600 chili) e alla scelta degli pneumatici. Le Dunlop Sport Maxx RT sono infatti troppo orientate al compromesso e non focalizzate sulla pura prestazione. A titolo d'esempio nel 2004 la STI da 265 cavalli veniva offerta con una gommatura base e una semi-slick (Bridgestone Potenza RE070) che ne incrementava parecchio l'efficacia con ben 8 secondi in meno rilevati lungo la Nordschleife. Pneumatici con la quale l'esemplare del 2004 vanta una frenata addirittura migliore rispetto al modello attuale: 33,6 metri contro 36,3. Escludendo la massa si tratta pur sempre di correttivi che si possono applicare anche successivamente, trovandosi tra le mani una vettura decisamente più efficace.

Oppure, in alternativa, si può sempre applicare il vecchio concetto secondo il quale per ottenere il massimo dalla STI non bisogna trattarla con gentilezza e ancor meno con esitazione. Va insomma usata come una WRC e non come una Golf R qualsiasi. Va trattata male, in maniera rude, e allora ti asseconda e fa quello che dici tu, va dove dici tu e sta dove la metti tu. Se fino alla generazione precedente si perdeva nelle imprecisioni e nelle piccole cose, ora ha guadagnato un'accuratezza

prima sconosciuta. Puoi sempre buttarla in tornante con il freno a mano tirato ed uscire a gas spalancato, ma ora se devi attuare una correzione anche minima con lo sterzo sai che la puoi fare con precisione millimetrica. Nonostante molti critichino che l'attuale generazione sia poco diversa rispetto al passato, in realtà si tratta di automobili che da un punto di vista dinamico sono come il giorno e la notte. Dovete soltanto fare una cosa: provarla e ricredervi. Ne resterete impressionati, ve lo prometto!

SCHEDA TECNICA

Modello, versione	Subaru WRX STI Sport S
Motore	4 cilindri Boxer, 2,5 litri, 300 cv, 407 Nm
Trasmissione	Cambio manuale a 6 rapporti, trazione integrale
Massa a vuoto	1'615 kg
0-100 km/h	5,2 secondi
Velocità massima	255 km/h
Consumo medio	10, 4 L/100 km (dichiarato)
Prezzo	45'440 CHF



