

**Essai**

*Hors série*

automobile

# Déjà boostée !

## **Subaru Impreza WRX O.Z Racing**

PUISSANCE MAXI **260 ch**  
VITESSE MAXI **226 km/h**  
1 000 M DEPART ARRETE **26"1**  
PRIX DU KIT 260 CH **14 016 F**



## Subaru Impreza WRX SSS

PUISSANCE MAXI **250 ch**

VITESSE MAXI **230 km/h**

1 000 M DEPART ARRETE **26"4**

PRIX DU KIT 250 CH **20 300 F**



**La nouvelle Subaru Impreza affiche des prétentions en hausse comme en témoigne son appellation WRX suggérant une parenté plus étroite qu'autrefois avec l'extrapolation WRC de course. Seulement, elle accuse des performances en baisse, qualifiables même à l'unanimité de médiocres car elle enregistre les plus mauvais chronos de son histoire. Fort heureusement, Satta System Sport et O.Z France ont réagi comme l'éclair pour redonner, chacun dans une philosophie qui lui est propre, le pedigree qui sied à cette triple championne du monde des rallyes.**

TEXTE LOUIS PHILIPPE DA FONSECA - PHOTOS PHILIPPE MAITRE

## SUBARU IMPREZA WRX SSS 250 CH

# Gloire à Satta

**Satta System Sport nous a régulièrement concocté de redoutables Impreza à chaque nouvelle génération. La WRX, véritable auto de conquête à l'appellation évocatrice, n'échappe pas à la règle. Possédée par 250 chevaux « sattaniques », elle terrorise les populations avec ses peintures vaudou et son bruit venu d'outre-tombe.**

La famille Satta est étroitement liée avec l'histoire de Subaru en France. Distributrice officielle de la marque depuis la première heure, elle a également de tous temps engagé des autos en compétition. La préparation routière s'inscrit comme l'intermédiaire naturel entre la course et la série afin de démontrer tout l'éventail du savoir-faire de la maison tout en assouvissant les aspirations des *aficionados* les plus irascibles.

L'arrivée de la WRX a vu une horde de mordus déferler dans l'antre du sorcier de Gardanne. Tous ont apprécié dans la vitrine la qualité de fabrication en progrès et se sont régalez dans l'arrière-pays grâce à un comportement à la fois plus efficace, équilibré et facile. Mais le feu d'artifice a viré au pétard mouillé car tous ont été déçus par une régression des performances dont la sensation, ou plutôt l'absence, est amplifiée car l'auto est plus silencieuse et surtout soudée par terre... Du coup, la version boostée pour la route, naguère un complément, est devenue impérative avec la WRX.

### Le soulier de Gardanne

Dès la commercialisation, la Satta Connection s'est donc affairée pour redonner du caractère à l'Impreza et le goût de Noël aux adeptes de cette dernière car ce bolide démoniaque hante la région marseillaise depuis cette date. Comme à l'ac-

coutumée, le cadeau est fort joliment emballé avec les peintures de guerre habituelles qui soulignent ici des appendices cosmétiques venus directement du Japon. La WRX adoptant en série des jantes de 17 pouces de diamètre, la SSS chausse des baskets d'une pointure de plus, en l'occurrence de magnifiques Technomagnésio issues de la compétition. Ces 18 pouces habillent mieux qu'une robe du soir un freinage « course pour la route » signé Brembo, comportant de généreux disques avant de 320 mm, au lieu de 294, étreints par de grosses pinces.

En ouvrant le présent, nous observons un habillage carbone mais le regard est attiré par une instrumentation supplémentaire bien agencée intégrant un « mano de sural' » qui trahit ce qui se passe sous le capot. En soulevant ce dernier, les yeux tombent sur l'admission directe *Green* ou encore la *dump* valve, mais le secret réside toujours dans un boîtier additionnel invisible qui pirate celui de série. Toujours aussi, la ligne d'échappement, une *Madac* spécifique en inox, adopte un plus gros diamètre (64 mm au lieu de 60) mais elle hérite d'un inédit catalyseur sport car cette version 250 ch constitue en quelque sorte la WRX de « série » chez Satta qui a déjà prévu une auto plus méchante pour les purs et durs. Le système de dépollution est alors supprimé et la ligne forcé à trois pouces de diamètre avec 270 chevaux à la clef. ➔



**Les 250 chevaux s'imposent de série afin de compenser l'embonpoint de la WRX**

### REPERES

PUISSANCE MAXI **250 ch**  
VITESSE MAXI **230 km/h**  
1 000 M DEPART ARRETE **26"4**  
PRIX DU KIT 250 CH **20 300 F**



Même si le freinage de série pourvu d'étriers à quatre pistons ne souffre guère la critique, une SSS est conçue pour la grosse attaque et adopte ici des disques de 320 mm de diamètre et des grosses pinces Brembo.





**Les jantes** Technomagnesio de 18 pouces chaussent les derniers Falken GR-B en 215/40.

**Avec quelques** spectateurs sur le bord de la route, d'aucuns croiraient voir une 555. A l'intérieur, le « pilote » y croit fermement et, en plus, avec la SSS, c'est possible tous les jours !



**De série**, seuls les baquets évoquent le sport. Désormais, ils sont complétés par des placages façon carbone et surtout une instrumentation digne de ce nom parfaitement intégrée.

**De droite à gauche**, le thermomètre d'huile, le manomètre du même fluide vital et, après la santé mécanique, la jauge du plaisir avec la pression de suralimentation.

Budget	WRX SSS
<b>Moteur</b>	
Kit 250 ch (gestion + ligne + cata sport + admis. directe)	20 300
Kit 270 ch (idem + ligne 3 pouces + suppression cata + dump valve)	26 990
Gestion seule	9 900
Ligne inox	6 990
Grosse ligne inox	8 900
Admission directe seule	1 500
Dump valve	1 590
<b>Châssis</b>	
Freins maxi Brembo	16 900
Flexibles aéroquip	1 500
Plaquettes compét. AR	1 500
Roues Technomagnesio avec pneus Falken	14 690
Coupure ABS	1 590
<b>Carrosserie</b>	
Défecteurs latéraux STi	1 900
Moustaches STi	3 500
Jupes AR STi	2 500
Calandre STi	2 250
Logo titane STi	619
Répétiteurs lat. blancs	579
Faux répétiteurs blancs	899
<b>Intérieur</b>	
Autoradio Clarion double	3 100
Din + CD Lionel	4 999
Instrumentation STi	8 000
Support Subaru Japan	999
Pommeau titane STi	1 441
Tapis SSS	550