

auto-flash

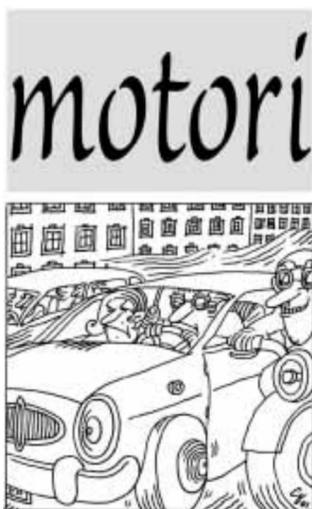
**IN ANTEPRIMA IN CALIFORNIA**  
CTS, la supercar della Cadillac per il terzo millennio



Presentata in anteprima questo mese al concorso d'eleganza per auto di Pebble Beach a Monterey in California, la nuova Cadillac CTS sarà una delle «regine» del Salone di Francoforte. Caratterizzata da linee spigolose e incisive, la nuova Cadillac CTS è una berlina ad alte prestazioni, con la

trazione posteriore, il cambio manuale (o automatico) e un motore 3200 V6 che le fa scattare da 0 a 100 km/h in meno di 7 secondi. Il motore sviluppa 220 CV a 6000 giri/min. e ha una coppia massima di 30 kgm a 3400 giri/min. Il cambio manuale è della Getrag, mentre la trasmissione automatica a gestione elettronica HydraMatic dispone di avanzati sistemi di controllo. Con un pulsante il guidatore può scegliere tre diverse modalità di selezione dei rapporti (sportiva, invernale, economica) per adattarsi meglio alle condizioni del traffico, al modo di guidare

del conducente, alle esigenze di controllo della trazione, alla gestione della coppia motrice nei passaggi da una marcia all'altra e alla protezione degli organi meccanici. In vendita anche in Europa, la CTS è stata sviluppata nel corso di lunghi test sul circuito tedesco del Nürburgring.



**UNA SUPER SPORTIVA DALLA OPEL**  
X-Treme è l'Astra Coupé mossa da un V8 da oltre 400 CV



Quattro secondi scarsi per andare da 0 a 100 km/h, oltre 300 km/h di velocità massima. Non stiamo parlando di una monoposto di Formula Uno, bensì dell'Opel Astra Coupé OPC X-Treme, una coupé super sportiva ad altissime prestazioni, largamente derivata dalla vettura che partecipa al campionato

tedesco DTM, il «Turismo» tedesco dove in passato trionfò anche l'Alfa con la 155, La X-Treme è una straordinaria dimostrazione di quali sinergie sia possibile realizzare fra auto da corsa e versioni stradali come questa, che potrebbe anche essere prodotta in piccola serie per appassionati particolarmente facoltosi. Il prototipo statico è stato presentato in anteprima all'ultimo Salone di Ginevra, e l'auto ha raccolto tali e tanti consensi da indurre la Opel a trasformarla in un'auto vera, mossa da un V8 a 32 valvole da 444 CV con una coppia massima di 54 kgm a 4800 giri/min. Grazie all'adozione di vari materiali compositi, il peso è stato ridotto contenuto in soli 1150 kg. Esteticamente spiccano le enormi ruote da 20", le porte con apertura ad ala di gabbiano e la grande «bocca» anteriore che provvede al raffreddamento della meccanica.

senso vietato

Gomme, queste reiette!

Non ci sono santi. Chissà per quale arcana ragione, non c'è verso di inculcare nella testa degli italiani che oltre ai freni, alla benzina e a tutti gli altri liquidi e filtri, bisogna - anzi si deve - controllare la pressione dei pneumatici e il loro stato di usura. Sembra la maledizione di Tutankamon: i pneumatici sono il grande tabù, quasi che a guardarli, non dico toccarli o cambiarli, si possa diventare ciechi. Eppure sono anni che ad ogni esodo estivo e in occasione dei grandi «ponti» si ripetono gli appelli a fare i dovuti controlli. Le gomme sono gli unici punti di contatto dell'auto con la strada, sono quelle che sopportano l'intera massa della vettura e che ci permettono di condurre l'auto dove vogliamo noi. La legge impone che il battistrada non scenda sotto lo spessore minimo di 1,6 mm. Invece, niente. Lettera morta. È l'amara constatazione che, ancora una volta, ci viene imposta dalla lettura dei dati pubblicati dall'Osservatorio Tyre Team-It Point (una rete di gommisti indipendenti che opera in tutt'Italia con oltre 400 esercizi) sulla frequenza di sostituzione dei pneumatici in Europa, in base ai quali l'Italia è la «Cenerentola»: ultima in classifica. Nel nostro Paese per ogni cento auto circolanti (400 gomme, senza contare quelle di scorta) si vendono 60 pneumatici l'anno al ricambio contro i 141 dell'Irlanda, i 123 di Austria e Danimarca, i 116 della Finlandia, i 111 della Svezia, i 94 della Germania, i 92 di Francia e Gran Bretagna, i 91 del Belgio-Lussemburgo, i 67 della Grecia, i 65 del Portogallo, i 64 della Spagna e i 63 dell'Olanda. Che dire di più? r.d.

# Revisioni, l'obiettivo è la sicurezza

La legge impone verifiche periodiche delle vetture. Ecco quali, dove, come e quanto costano

Massimo Burzio

## la prima volta



Da gennaio, check-up obbligatori dopo quattro e poi 2 anni anche per dieci milioni di «due ruote»

Dieci milioni. Questo il numero complessivo di «due ruote» che dovranno sottoporsi alle revisioni periodiche che dal 1° gennaio scorso sono divenute obbligatorie anche in Italia così come da tempo è stabilito in altri Paesi europei: in Austria, Francia, Germania, Gran Bretagna, Spagna e Svezia. Il ministero dei Trasporti ha imposto i controlli non soltanto per moto e ciclomotori ma anche per le motocarrozze a tre ruote per il trasporto di persone e cose, per i mototrattori per il traino di semirimorchi e

per altri usi. Le tempistiche sono eguali a quelle delle auto e cioè 4 anni dalla prima immatricolazione e quindi, a cadenza, ogni due anni. I primi motoveicoli sottoposti alla chiamata sono quelli immatricolati fino al 1982. Si tratta evidentemente di mezzi quasi d'epoca il che ha sollevato non poche polemiche. La Federazione Motociclistica Italiana, infatti, ha lamentato non soltanto la severità dei test (freni, sterzo, ruote, telaio e componenti ausiliari, fari e fanali ed emissioni) ma anche

vetture e furgoni con peso inferiore ai 35 quintali di PTT (i cosiddetti commerciali leggeri come ad esempio Fiat Ducato, il Ford Transit, etc.). Gli autobus (e comuni con più di 9 posti), i taxi, i veicoli da noleggio con conducente, i mezzi di trasporto con massa superiore ai 35 quintali, i rimorchi di massa e carico superiori ai 35 quintali e le autoambulanze devono, invece,

essere revisionati ogni anno. LE DATE. Nel 2001 vanno alla prima verifica le auto immatricolate nel 1997 e alla seconda quelle controllate, l'ultima volta, nel 1999. La data entro quale deve avvenire il test è quella del mese in cui è stata rilasciata la carta di circolazione. Se l'auto è stata re-immatricolata, conta comunque e sempre la data di prima iscrizione. Tutto ciò significa che in que-

sto agosto «passano» per la prima volta le auto di agosto '97 e per la seconda quelle di agosto '99. Poi, a settembre, toccherà a quelle dell'omologo mese sempre per le annate 1997 e 1999, e così via. I CENTRI REVISIONE. Gli unici abilitati a stabilire «l'idoneità alla circolazione» sono i Centri della Motorizzazione (facenti capo direttamente al Dipartimento Trasporti Terrestri dello Stato -

sito Internet [www.trasportinavigazione.it](http://www.trasportinavigazione.it)) e le officine private (o quelle dei concessionari) abilitate dal ministero. In Italia sono oltre 4100, sparse praticamente per tutto il territorio nazionale. Presso queste ultime, tra l'altro, si evita il codice anche perché è possibile prenotare la revisione. Alcune, poi, provvedono direttamente ad avvertire gli utenti in anticipo sulle scadenze.

IL CONTROLLO. Avviene con particolari apparecchiature e strumentazioni computerizzate a cui si aggiungono delle altre operazioni standard. Il controllo riguarda: efficienza dei sistemi frenanti; stato meccanico e gioco dello sterzo; stato e funzionamento dell'impianto elettrico; stato e funzionamento di assi, ruote, sospensioni e pneumatici; stato della carrozzeria (presenza di ruggine e danni al parabrezza); funzionalità avvisatore acustico e cinture di sicurezza; impianto di scarico con analisi dei gas emessi; efficienza dei fari, luci, etc.; numero del telaio e verifica identità del veicolo. Al termine delle operazioni viene consegnato un talloncino adesivo da applicare sull'apposito spazio nel libretto. In caso di revisione «positiva», questo porterà la dicitura «Esito Regolare». In presenza di anomalie, invece, la revisione va ripetuta entro un mese e si avrà, provvisoriamente, un tagliando con la scritta «Esito: Ripetere». Nel caso, negativo, di «Esito Sospeso», il veicolo potrà, invece, circolare solo nella stessa giornata per andare, eventualmente, da un meccanico per le riparazioni e, poi, solo nella giornata in cui dovrà ripetere il test.

IL PRE-CONTROLLO. Per evitare spiacevoli sorprese è sempre consigliabile, prima della revisione, chiedere alle officine autorizzate un esame preliminare. Costa poco ed evita ulteriori spese e perdite di tempo.

I COSTI. La tariffa è fissa ma la Motorizzazione richiede 51.200 lire mentre nelle officine autorizzate il prezzo è di 71.200 lire.

LE SANZIONI. L'omessa revisione dà luogo a multe salate: da un minimo di 254.030 lire ad un massimo di 1.016.140 lire nonché al ritiro della carta di circolazione. Un'auto non revisionata, infine, non può essere assicurata.

Giuseppe Mirto

Al volante delle novità che segnano l'attesa «riscossa» del gruppo inglese MG Rover dopo il divorzio dalla Bmw

## Le berline sportive e una wagon di classe



In parata le nuove berline e la station wagon MG. A destra, l'aggressivo frontale della ZT



CARDIFF C'era molta attesa per la "riscossa" del gruppo MG Rover dopo il divorzio traumatico dalla Bmw, e va detto questa attesa non è stata delusa. Alla prova dei fatti le nuove berline sportive MG ZR, ZS e ZT, basate rispettivamente sulle Rover 25, 45 e 75, dicono qualcosa di realmente nuovo e emozionante, come al giorno d'oggi ben poche auto sono in grado di fare.

La ZR, la più economica del gruppo, che sarà proposta con motori a benzina e diesel (i benzina vanno da un 1400 a 16 valvole da 105 CV a un 1800 anch'esso a 16 valvole da 120 CV, più un 1800 VVC da 160 CV; il turbodiesel è un 2 litri da 101 CV) si propone come auto "giovane", compatta e scattante, che regala momenti di vero piacere nella guida anche se la caratterizzazione estetica dell'abitacolo è alquanto vistosa.

La guida è sempre grintosa e precisa, le sospensioni supportano a dovere il lavoro dell'impianto antilibramento per evitare eccessi nei pattinamenti più violenti in accelerazione. Le velocità massime vanno da 179 a 210 km/h a seconda delle versioni, e i prezzi nel Regno Unito vanno da 33 a 48 milioni di lire chiavi in mano, al cambio attuale. Da definire invece almeno per ora i prezzi per l'Italia di tutti i modelli. Se ne riparerà a ottobre, quando verrà dato il via alla loro commercializzazione anche nella nostra penisola.

La ZS, modello "medio" basato sulla Rover 45, si propone come vettura elegante e "cattiva", la cui estetica è però, a nostro avviso, penalizzata dal vistoso allettone posto al di sopra del cofano bagagli. I motori sono un 1800 da 120 CV, un 2500 V6 24

valvole da 180 CV e il turbodiesel 2 litri da 101 CV. Al volante la ZS è facile e divertente da guidare al pari della ZR, anche se ovviamente è meno maneggevole a causa della maggiore massa (1150 kg). I prezzi nel Regno Unito vanno da 42 a 54,5 milioni di lire chiavi in mano.

Per quanto riguarda l'ammiraglia MG, la ZT, basata sulla Rover 75, la versione più interessante

appare la 500, vale a dire quella equipaggiata con un motore V8 a benzina di ben 500 CV (e che attualmente non trova corrispettivi nella gamma Rover).

Ma questo modello estremo arriverà in Italia in pochissime unità e con un prezzo che si ipotizza attorno ai 180 milioni di lire.

Meglio quindi concentrare la propria attenzio-

ne sulle altre versioni della gamma ZT, che comprende motori V6 a benzina di 2,5 litri a 24 valvole da 160 a 190 CV. In Gran Bretagna i prezzi chiavi in mano vanno da 61 a 67 milioni di lire, al cambio attuale.

Al volante della ZT con motore da 190 CV si nota che l'auto risponde con una certa flemma, anche a causa del peso, che rasenta la tonnellata e

mezza.

La spaziatura del cambio, che è un Getrag di derivazione sportiva, è corretta e si apprezzano la manovrabilità della leva e la precisione negli innesti delle varie marce. Il tutto, in sostanza, appare in sintonia con le caratteristiche del motore.

Rispetto alla Rover 75 berlina l'assetto appare un po' più rigido anche se la cosa non si ripercuote negativamente sul comfort.

Nel complesso la tenuta di strada appare di buon livello e la ZT 190 si lascia guidare in maniera istintiva, risultando sempre sicura.

In un secondo tempo la gamma della ZT sarà completata dalla versione ZT-T, vale a dire la station wagon, che a Cardiff, in occasione della presentazione "dinamica" delle berline, abbiamo potuto esaminare solo staticamente.

La ZT-T, che deriva dalla 75 Tourer (la famiglia della Rover sarà in vendita in Italia a partire già dal prossimo mese di settembre a prezzi che dovrebbero partire da 58,5 milioni di lire chiavi in mano), a un primo esame statico sembra possedere una grinta ancora maggiore rispetto alla berlina a quattro porte, non fosse altro che per la presenza degli affascinanti cerchi in lega da 18" e per la linea che appare più svelta proprio in seguito alla soppressione del terzo volume.

Presentati in anteprima all'ultimo Salone di Ginevra, nel marzo scorso, tutti questi modelli sportivi della MG hanno suscitato sin dalla loro prima apparizione in pubblico notevoli consensi, contribuendo a quel rilancio del marchio (congiuntamente a quello della Rover) fatto di una ripresa nelle vendite nei principali Paesi europei, tanto che a livello di fatturato si parla già di puntare al ritorno al profitto nel 2002.