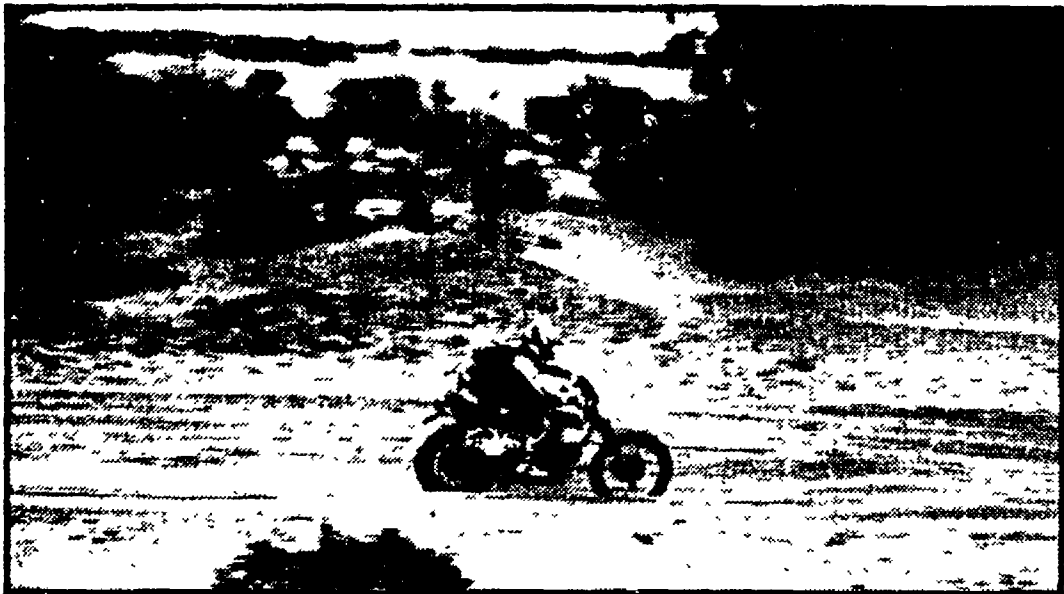


# Il segreto del successo delle moto giapponesi



Sig. Martini, lei cosa pensa, in qualità di presidente della Belgarda, importatrice per l'Italia della moto Yamaha, del fatto che molti addetti ai lavori, appena tornati dal Giappone, hanno riportato l'opinione ottimistica dei costruttori di motocicli locali relativamente all'andamento del mercato nei prossimi due anni?

«No, no, andiamoci piano con l'entusiasmo. Diciamo invece che le vendite hanno finito la fase di calo e si stanno assestando sul livello attuale che è inferiore del 50% a quanto si era previsto negli anni '80, '81 e '82 nei quali la Yamaha, ad esempio, è arrivata a produrre 3,5 milioni di veicoli. Si era previsto di arrivare ad una produzione di 4,5 milioni di veicoli e si è invece scesi nel '83 e '84 a 1,5 milioni di "pezzi" all'anno, che rappresentano il traguardo anche per l'85 e '86. Tutto ciò ha provocato la chiusura di uno stabilimento non ancora inaugurato, il trasferimento di circa quattrocento dipendenti dell'azienda di motocicli ad altre attività della Yamaha ed altri ridimensionamenti. Questi provvedimenti consentiranno alla Yamaha di chiudere il bilancio in attivo, alla fine di aprile».

Questa inversione di tendenza è generalizzata su tutti i mercati?

«Il mercato europeo è sostanzialmente stabile. Ci sono i segni di una certa ripresa si avvertono su quello giapponese e americano, soprattutto quest'ultimo è influenzato dalla moda che una volta imponeva di usare una volta i tre ruote e così via. Ma vorrei ribadire che più che di una vera e propria ripresa si tratta di un assestamento del mercato, che va valutato anche alla luce della crisi economica generale».

Qual è secondo lei il segreto del successo giapponese degli anni Settanta?

«Sostanzialmente il lavoro di gruppo; non sono infatti più intelligenti di noi, non hanno più fantasia, non sanno lavorare in gruppo meglio di tutti, ed hanno un reale,

sentito attaccamento all'azienda».

Il mercato italiano è considerato da voi importatori il più difficile d'Europa, perché?

«È una lunga storia. La chiusura del mercato italiano alle moto provenienti dal Giappone, sotto i 380 cc, risale a una decina di anni fa. Allora era possibile importare le stesse moto liberamente dal Mercato Comune Europeo. Quando questo fatto, noto agli importatori ufficiali che non ne abusarono, divenne noto a molti, spuntarono fuori gli importatori paralleli che ne abusarono, eccome! Tanto che il governo italiano dovette chiedere alla CEE l'applicazione dell'articolo 15 di salvaguardia per impedire che le moto importate potessero disturbare pesantemente l'industria italiana di motociclette. Tuttavia, la CEE pretese ed ottenne che si potessero comunque importare in Italia fino a 2500 moto sotto i 380 cc ogni sei mesi».

«Esistono, in sostanza, due tipi di licenze di importazione: una che rilascia il governo italiano una volta all'anno e che si risolve praticamente nella possibilità di importare circa 1000 moto e parti di ricambio fra tutti gli importatori ufficiali e non direttamente dal Giappone; l'altra è una concessione rilasciata dalla CEE, come abbiamo detto pocanzi, che permette di importare un certo numero di moto dal Mercato Comune purché siano state "messe in libera pratica" nel Mercato entro una certa data».

Ma allora come spiega che esistano in circolazione in Italia esemplari di moto giapponesi prodotte soltanto un mese prima e che quindi non hanno avuto materialmente il tempo di "maturare" tre mesi nell'ambito della CEE?

«Guardi, questo è un problema spinoso e per parlarne bisogna avere delle prove. Ma se fosse come lei dice mi augurerei che qualcuno intervenisse per far piena luce ed impedire delle frodi che ci

danneggiano tutti».

Lei cosa ne pensa del fatto che l'ANCMA abbia chiesto nuovamente lo stato di crisi per il settore motociclistico?

«Questa è una domanda difficile. Innanzi tutto contesto che il settore sia in crisi. Sono convinto invece che l'ANCMA giochi con le cifre. Ad esempio: è scorretto dire che la Honda ha importato oltre 30.000 veicoli nell'84, in realtà ben dodicimila sono stati prodotti in Italia da una fabbrica che funziona».

Ci sono anche costruttori italiani che la pensano come lei sulla «crisi»?

«Lo credo, infatti non si può dichiarare lo «stato di crisi» solo perché una o due industrie italiane hanno dei problemi di prodotto che non "tira" e quindi hanno bisogno di accedere a dei finanziamenti e neanche perché alcune aziende, che non si possono onestamente definire industrie, vanno male».

Lei fa delle accuse pesanti, ha anche il coraggio di far dei nomi?

«Io penso che l'unica vera industria italiana che non ha nulla da invidiare alle concorrenti giapponesi sia la Piaggio, però attraverso un periodo di crisi a causa del suo prodotto che non "va". Sono comunque convinto che saprà tirarsi fuori dal guai grazie al suo eccezionale potenziale tecnologico ed umano».

E, per il momento - mi permetta di aggiungere - grazie agli aiuti dello Stato, quindi di tutti noi».

«Poi c'è un'altra industria, la Guzzi, che sta morendo come del resto è morta la Ducati per mancato rinnovamento della gamma per mancanza di programmi. In pratica la Guzzi viene mantenuta dallo Stato e se così dev'essere, d'accordo, mantiamola».

E di quelle che lei non considera industrie cosa mi dice? «Guardi aziende come la SWM sono solo "giocattoli" senza sostanza ed è normale che falliscano, ma ci sono anche aziende che arrivano a vendere "in nero" (senza fattura, truffando il Fisco, n.d.r.), queste non sono indu-

strie e sono destinate anch'esse al fallimento».

Heti, in fondo, voi importatori cosa rappresentate per l'economia italiana?

«Noi abbiamo piccole aziende commerciali, e vero, ma permettiamo l'esistenza di migliaia di concessionarie, diamo lavoro ai ricambi, agli accessori, a chi fa le tute, i caschi, la pubblicità e così via; tutta gente che se non ci fossero state le moto giapponesi non saprebbero cosa fare. In totale diamo lavoro a non meno di trentamila persone, in Italia. E non dimentichiamo il 38% di IVA che versiamo allo Stato».

In che cosa consiste la superiorità delle moto giapponesi, se c'è, rispetto alle italiane?

«C'è sicuramente nella grande miriade e consistente nella industrializzazione del prodotto, ovvero una Yamaha 1100 XS ha un motore che fa 80.000 km senza problemi, mentre - devo riconoscere - una Gilera o un'Aprilia non hanno nulla da invidiare alle giapponesi. L'importante è aggiornarsi, investire nella ricerca e nelle corse per migliorare i prodotti».

Molti sono convinti che se venisse tolto il contingente delle importazioni sarebbe la fine dell'industria motociclistica italiana.

«Non credo proprio, forse succomberebbero i più deboli».

Salvo la Piaggio tutti sono più deboli delle «quattro giapponesi».

«Oggi i nostri listini sono più o meno allineati a quelli dei concorrenti».

Ma praticate sconti anche del 20% sul prezzo ufficiale.

«Noi come Yamaha non lo facciamo, lo ha fatto la Honda. Noi crediamo che la politica dei forti sconti nuoccia all'immagine dell'azienda e porti un perturbamento del mercato, anche dell'usato. Preferiamo piuttosto regalare la polizza assicurativa ed un "pacchetto" di servizi, è più serio».

È vero che in alcuni Paesi europei le stesse moto che vende lei in Italia costano meno?

«Eh, sì. Purtroppo la Casa Madre pratica prezzi differenziati ed a noi le moto vengono a costare di più, ad esempio, che in Francia. E non si pensi che io sia un "ladro" perché i margini di ricarico mi vengono controllati dai giapponesi e sono nell'ordine del 12%. In pratica i prezzi di vendita li fissano loro».

Si mormora da troppo tempo che lei voglia costruire moto con motore Yamaha in Italia perché non ci sia qualcosa di vero.

«Devo ammettere che mi piacerebbe costruire delle 125 ma i tempi sono difficili quindi ci sto pensando su. Intanto la Minarelli è in fase di avanzata costruzione su licenza di motori Yamaha 125. Potrei acquistarli, forse. Si vedrà, si vedrà».

stradistico. Ai vertici, per un ciclomotore monomarca, le possibilità di ripresa e spunto (in salita «tira» che è una meraviglia). Un altro aspetto importante di questo mezzo risiede nelle dimensioni generose che gli consentono di sopportare l'uso più severo senza problemi e di offrire un confort ed una sicurezza di guida inusitata in questa categoria.

Anche il «Ciao» affianca alla sua già vasta gamma un nuovo modello. Si tratta della serie «Teen» realizzata in particolare per le ragazze. Il suo punto di forza è la disposizione accentrata ultra completa ma attira subito l'occhio per l'eleganza della finitura. La veste cromatica è curatissima, fregi e particolari che abbondano come in un abito d'alta moda.

Più avanti nel corso dell'anno arriverà una versione particolare del «Si», denominata «Tuttorosso».

Anche il settore moto, che in casa Piaggio è sinonimo di Gilera, promette un 1985 ad alto livello. La 125 RV (questo modello è stato dichiarato «Moto junior dell'anno»), «RX» e «Arizona» sono richiestissime, a gonfie vele vanno anche i corrispondenti modelli di 200 cc. In aprile arriverà sul mercato la nuovissima 250 NGR, una moto che promette di rivoluzionare una fascia di mercato, le quattro di litro appunto, sino ad oggi sottovalutate in Italia proprio per la mancanza di prodotti di alto stile e ad avanzata tecnologia. Proprio il fatto di sofisticazione meccanica le due ruote Gilera rappresentano, nelle rispettive categorie, il top mondiale. Tutti i ritrovati più moderni, quei particolari tecnici che nascono dalle competizioni e dalle sperimentazioni di alto livello, trovano posto sulle moto che nascono ad Arcore, veri concentrati di tecnologia ma anche di buon gusto dal sapore tipicamente italiano.

La realizzazione più interessante è il «Superbravo». Questo modello realizza la difficile sintesi tra economicità e prestazioni, dove per prestazioni si intende la capacità del mezzo di muoversi a proprio agio su ogni tipo di terreno. Pur mantenendo la personale e sofisticata impostazione meccanica nata col «Ciao» ed evolutasi col «Boxer», il «Bravo» ed il «Si» il «Superbravo» presenta una linea fortemente caratterizzata in senso fuori-

g.d.

# GAMEL XT CHALLENGE YAMAHA

## Con la tua YAMAHA sulle strade dell'avventura

Se è l'avventura che sognate, tu e la tua YAMAHA Enduro, è in arrivo l'occasione che fa per voi.

Torna il trofeo monomarca più competitivo e galvanizzante che si svolga sul territorio nazionale: 2° CAMEL XT CHALLENGE YAMAHA.

**Tre le fasi preliminari:**  
15/16 giugno in Puglia e Campania;  
6/7 luglio in Toscana e Emilia-Romagna;  
20/21 luglio in Piemonte.

Itinerari segreti fino alla partenza.

**Una grandiosa finale:**  
25/28 settembre all'Isola d'Elba: per accedervi basta classificarsi nei primi trenta in una delle fasi preliminari.

**Una grande occasione: i primi tre classificati saranno iscritti gratuitamente al Rally dei Faraoni (compresi tassa d'iscrizione, trasporti, e dove previsto, vitto e alloggio).**

E tu che aspetti? Scegli l'avventura: ritaglia il coupon.



### 2° CAMEL XT CHALLENGE YAMAHA

Fasi preliminari: 15/16 giugno - 6/7 luglio - 20/21 luglio 1985

Ok mi interessa, e voglio saperne di più.

Inviatemi il regolamento della gara e la scheda di iscrizione a questo indirizzo:

Nome e cognome \_\_\_\_\_ Età \_\_\_\_\_  
Via \_\_\_\_\_ N. \_\_\_\_\_  
Città \_\_\_\_\_ Cap \_\_\_\_\_  
Professione \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

Compila in stampatello e invia in busta chiusa subito a:  
MONDIAL CROSS - Via Cavallotti, 42 - 55049 VIAREGGIO Lucca - Tel. 0584-31.337

Termine ultimo per le iscrizioni: FASE 1: 30 maggio 1985 - FASE 2: 20 giugno 1985 - FASE 3: 10 luglio 1985.

# vespa

## POLE POSITION

# T5



Nelson Piquet, due volte campione del mondo di Formula Uno, si è aggiudicato (con ben 9 pole) il «Piaggio Vespa Pole Position Trophy 1984». Nel 1985 il campione brasiliano affiancherà la sua immagine a quella della Vespa in tutto il mondo. Al battesimo della nuovissima Vespa T5, Piquet dopo la prova ha detto: **Chiamatela Pole Position.**

## vespa T5

- cilindrata 125 cc
- velocità max: 108 km/h
- consumo: a 70 km/h=32,5 km/l; a 90 km/h=20,5 km/l
- Strumentazione: quadrante a forma di mezzaluna che comprende:
  - tachimetro-contachilometri

PIAGGIO

## Una «bordata» di novità nel futuro della Piaggio

Solo l'economicità e la praticità d'uso rimangono quelle di prima, il resto, per uno scooter, è roba da vera avanguardia. Questa novità si affianca al modello 125 della serie «Arcobaleno» e, nemmeno a dirlo, è destinata ai giovani sedicenni con lo sprint nel sangue. Il secondo scooter innovativo arriva nella categoria 50 cc. Si tratta della versione «PK» dotata di un nuovo motore con cambio automatico. Studiata soprattutto per le ragazze e per un pubblico adulto questa Vespa riesce ad accomunare i pregi più genuini del ciclomotore come economicità e facilità di guida con quelli caratteristici della Formula Vespa come l'ineguagliabile flessibilità d'uso, la protezione del guidatore, la disponibilità di spazio per i bagagli. Rispetto al modello normale sono stati ritoccati molti particolari proprio in considerazione del fatto che l'Automatica è principalmente destinata ad un pubblico femminile, particolarmente attento alle piccole comodità.

Lo scooter dunque si prepara ad una nuova giovinezza. In molti mercati d'esportazione la Piaggio sta già rilevando una domanda in forte crescita ed è sintomatico sottolineare come lo scooter nel mondo continui a chiamarsi «Vespa» nonostante le Case giapponesi negli ultimi tempi abbiano tentato di accaparrarsi il settore. La bontà di una formula che era e resta tuttora unica al

Con i primi pur se titubanti segni della primavera in arrivo rinasce la voglia di due ruote. L'84 nero della motocicletta, così come è stato definito, sembra già dimenticato. Si dice che la moto italiana sta rinascendo, che punta nuovamente in alto.

L'industria che più di ogni altra sottolinea anni traina ed incoraggia con vigore inusuale nel mondo industriale questa ripresa è la Piaggio. Il colosso genovese, che comprende anche i marchi Gilera e Bianchi (biciclette), ha decisamente imboccato la strada del rinnovamento e della aggressività commerciale stanziando investimenti di notevole entità che negli ultimi mesi hanno consentito la realizzazione di moltissimi altri modelli, proprio alla fine di febbraio a Sestriere la Piaggio ha presentato alla stampa la novità '85 tenuta a battesimo nientemeno che da Nelson Piquet il due volte campione del mondo di Formula Uno legato alla Casa genovese da una stretta collaborazione.

Una vera «bordata» di novità che hanno messo in evidenza i due motivi principali sui quali si basa il rilancio previsto e fortemente voluto per l'anno in corso. Assisteremo innanzitutto ad un rilancio del fenomeno scooter, anzi ad una estensione di questo fenomeno, visto che, come dicono a Pontedera sede degli stabilimenti Piaggio, «Vespa non ha mai perso la sua vitalità di base. Due le novità in questo settore: la «Vespa T5 Pole Position» e la «50 PK Automatica». Il primo è un scooter cui il termine rivoluzionario calza a pennello; non si pensi ad una esagerazione, la «T5» riesce a stupire anche il vespista più consumato. L'estetica, le prestazioni, l'assetto di guida, la strumentazione nulla hanno a che vedere con il mezzo utilitario cui siamo abituati. La «T5» è una vera moto sportiva, superdotata da ogni punto di