

In Italia la Mercedes va sempre più forte

La Mercedes strizza sempre più l'occhio agli automobilisti italiani. Un atteggiamento «interessato»: con 35.000 veicoli venduti nel 1989, l'Italia si conferma secondo mercato d'esportazione, dopo gli Stati Uniti, per la casa tedesca. E, soprattutto grazie alla «190», le sue vetture hanno conquistato negli ultimi anni anche una clientela più giovane. Non solo: al volante, una volta su tre, oggi c'è una donna.

ROMA. Nel 1984 ne sono state vendute 15.010, quasi ventimila nel 1985, 23.000 l'anno successivo, più di 25.000 nel 1987, 30.803 nel 1988. Quest'anno sarà raggiunta quota 35.000. È la trionfale avanzata in Italia delle vetture Mercedes, a tal punto che, dopo gli Stati Uniti, il nostro è il mercato d'esportazione maggiore per la casa automobilistica tedesca. Possibile? Le cifre parlano da sole. Quelle austere vetture, dal profilo severamente teutonico, non sono più soltanto le predilette di altrettanti austri professionisti ultracinquantenni, amanti dell'automobile solida, comoda, signorile ed efficiente. La Mercedes - a partire soprattutto da lancio del modello «190» - ha sedotto schiere di automobilisti più giovani, trentenni e quarantenni «in carriera» felici di sciorinare per città e autostrade accompagnati dal prestigioso marchio d'Olttralpe. E persino il pubblico femminile ha mostrato di gradirlo, a tal punto che nel nostro Paese un terzo delle «190» è guidato da donne (in Germania si arriva addirittura al 40%).

primi nove mesi del 1989 ha raggiunto i 54,8 miliardi di marchi, con un progresso del 5%, rispetto all'anno precedente. Uno sviluppo «esplosivo», come abbiamo già visto, non esclude neppure il nostro Paese, dove quest'anno la Mercedes-Benz Italia ha già raggiunto un fatturato di 1700 miliardi, attestandosi al 34° posto assoluto tra le società italiane. Tale successo trova conferma in quel raddoppio delle immatricolazioni tra il 1984 e il 1988.

A dire il vero un piccolo intoppo, dalle nostre parti, lo hanno incontrato anche i «panzer» della Mercedes. In Italia il mercato delle vetture diesel, com'è noto, ha subito una flessione considerevole, giungendo nell'ultimo periodo ad una quota inferiore al 10% del mercato totale. «Le cause - commentano i dirigenti della società tedesca - vanno ri-

cercate innanzitutto nella superficialità con la quale sono circolate, non solo in Italia, notizie denigratorie in termini «ecologici» nei confronti delle automobili a gasolio». Eppure questa «crisi» ha assunto per le Mercedes proporzioni assai più contenute rispetto a quelle complessive del mercato. Il motivo? «Noi vantiamo in questo settore una lunga tradizione e una solida reputazione in termini di durata, affidabilità e confort», è la risposta. E, a scanso di equivoci, viene garantito che le automobili Mercedes sono «a prova di ambientalista»: «Abbiamo messo a punto una serie di soluzioni tecniche - da molti anni per i motori a benzina, più recentemente per i diesel - che consentono alle nostre vetture di guardare con serenità a tutti i provvedimenti antinquinamento attuati e previsti da Cee e Stati Uniti».

Punti di forza di questa vettura francese (nella foto le versioni benzina e Diesel) sono la scocca, ulteriormente irrobustita pensando alla sicurezza attiva e passiva dei passeggeri, le sospensioni, che garantiscono una buona tenuta di strada e i conosciuti motori a benzina tra cui spicca il 1390 cc. Energy, molto «performante» per quanto riguarda il rapporto prestazioni-consumi.

Sulla Chamade non è però disponibile il 1721 a benzina, prerogativa della 19: una decisione che rivela lo spirito filiatore di questa vettura che è dotata tra l'altro di un ampio vano bagagli.

Nella prova su strada, effettuata nell'entroterra bolognese, abbiamo potuto apprezzare in particolare la buona silenziosità di marcia, una discreta frenata, ma anche una certa pesantezza dello sterzo in talune situazioni. Il volante è tipico della produzione d'Olttralpe: ricorda cioè e non piacevolmente il design di alcuni modelli del passato. È in definitiva troppo povero per una vettura, che, pur appartenendo al segmento C, ha pretese di mercato non celine. Una convinzione che ha spinto la Renault a proporre una tre volumi in questo settore con buone possibilità di successo visto che nel 1988 le vetture di questo tipo costituivano solo il 9,4% del mercato.

Per chi volesse orientarsi sul Diesel, per la Chamade è disponibile il nuovo 1870 cc. che nella versione TDE si pone al vertice della gamma come prezzo, visto che chiavi in mano viene 18.318.860 lire. Per chi volesse spendere meno c'è la TR dotata del 1237 a benzina che costa 14.592.000. Le prestazioni vanno dai 155 al 171 km/h, con consumi medi di 6 litri ogni cento chilometri.

«Penso che la domanda del mercato italiano si rivolgerà al 50% sulla 19 e al 50% sulla Chamade», ha precisato Thierry Dombrevil, succeduto come presidente della Renault Italia a Philippe Gamba. E la marmitta catalitica? - gli è stato chiesto - La forniamo a richiesta - ha precisato Dombrevil, ma mi sembra che sul territorio italiano vi sia ancora poca chiarezza in merito. In pratica non abbiamo ricevuto ancora nessuna prenotazione con questa soluzione.

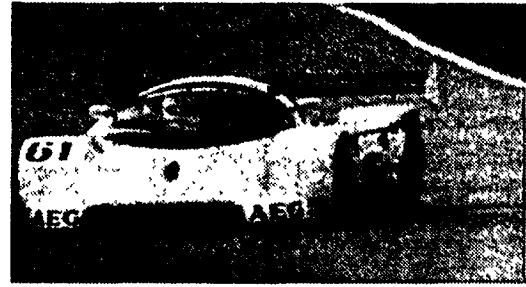
La Renault ha presentato al recente Motor Show di Bologna il suo ultimo prodotto, la Chamade. Ultimo per la ventata solo per il mercato italiano dove si è deciso di aspettare la fine dell'anno per allanciare un modello alternativo alla conosciuta 19 a due volumi. Si, perché la Chamade altro non è che una 19 a tre volumi, concepita e realizzata per chi, al di là delle mode, preferisce un'auto più classica.

Punti di forza di questa vettura francese (nella foto le versioni benzina e Diesel) sono la scocca, ulteriormente irrobustita pensando alla sicurezza attiva e passiva dei passeggeri, le sospensioni, che garantiscono una buona tenuta di strada e i conosciuti motori a benzina tra cui spicca il 1390 cc. Energy, molto «performante» per quanto riguarda il rapporto prestazioni-consumi.

Sulla Chamade non è però disponibile il 1721 a benzina, prerogativa della 19: una decisione che rivela lo spirito filiatore di questa vettura che è dotata tra l'altro di un ampio vano bagagli.

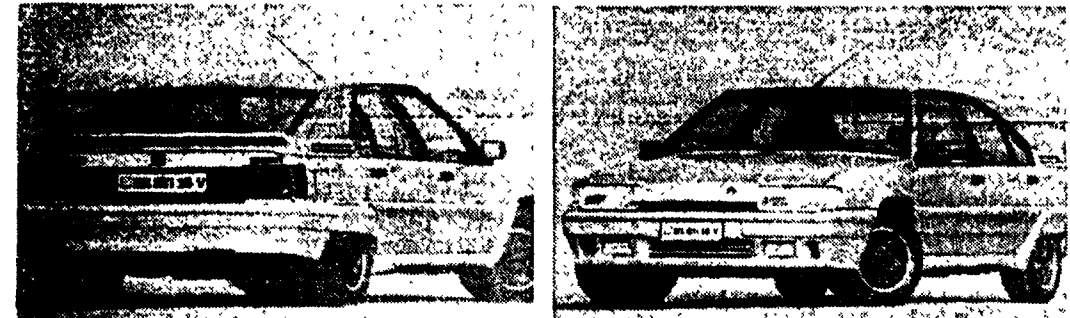
«Penso che la domanda del mercato italiano si rivolgerà al 50% sulla 19 e al 50% sulla Chamade», ha precisato Thierry Dombrevil, succeduto come presidente della Renault Italia a Philippe Gamba. E la marmitta catalitica? - gli è stato chiesto - La forniamo a richiesta - ha precisato Dombrevil, ma mi sembra che sul territorio italiano vi sia ancora poca chiarezza in merito. In pratica non abbiamo ricevuto ancora nessuna prenotazione con questa soluzione.

Dopo la BX 4x4 a carburatore, la Citroën ha proposto sul mercato italiano anche la versione 4x4 iniezione benzina 4x4. Salgono così a venti le versioni dell'apprezzata vettura francese. L'ultima nata, proposta a 28.269.640 lire, chiavi in mano, è stata realizzata a partire dalla BX 19 GTI dalla quale eredita gli allestimenti di serie. La trasmissione a quattro ruote motrici è permanente e sulla vettura è montato di serie il dispositivo antibloccaggio ABS e, di conseguenza, il ponte Thorsen. Naturalmente, come è nella tradizione Citroën per le vetture di gamma media, le sospensioni sono idropneumatiche. 192 km/h la velocità massima.



La Mercedes va forte anche nello sport. Con la Sauber Mercedes C9 ha vinto il Campionato del mondo sport prototipi 1989

La Citroën ha presentato la BX Gti 16 valvole, ventesima della serie Un fiore all'occhiello



La nuova Citroën BX Gti 16 valvole, nelle foto vista posteriormente e frontalmente, può essere considerata uno dei fiori all'occhiello della Casa francese. È un concentrato di nuove tecnologie e di soluzioni tecniche ipermoderne. Purtroppo il suo prezzo non le consente di essere alla portata del grande pubblico

Presentata a Nizza la Citroën BX Gti 16 valvole, vettura «faro» della gamma BX, che oggi comprende venti versioni su sette motori a benzina e tre Diesel. Capace di raggiungere i 218 km/h, forte del ricorso alle più moderne soluzioni tecniche, la vettura è stata assai rinnovata anche nello styling. Dal 1982 sono stati venduti quasi 1.800.000 esemplari di BX.

1.800.000 esemplari. Quest'anno in Italia le immatricolazioni BX hanno raggiunto a fine novembre 1989 le 20 mila unità, il nostro Paese è, Francia esclusa, al primo posto sui principali mercati europei. In Europa sono state vendute nel 1988 oltre centomila vetture.

DAL NOSTRO INVIATO MARCO BRANDO

NIZZA. Una modella ancheggiante in mezzo al traffico sotto l'obiettivo del fotografo, un mare grigio grigio, gli alberghi che stanno rifacendosi belli in vista della prossima stagione. Nizza stanca e rilassata, reduce dai recenti fasti balneari e mondani, ha accolto la presentazione della nuova «creatura» firmata Citroën, la BX Gti 16 valvole. Un concentrato di nuove tecnologie e di soluzioni tecniche ipermoderne sul quale la casa automobilistica francese punta molto. Il mercato italiano ha mal accolto la produzione diesel e proprio su questa negli ultimi tempi la Citroën aveva molto puntato nel proporre la BX. Un male comune, per altro, alle altre case produttrici nostrane e straniere: la «crudeltà» del nostro sistema fiscale nei confronti delle vetture alimentate a gasolio ha reso poco appetibili tutti i modelli di questo tipo.

Chi acquista la BX? «Una clientela leader - dicono alla Citroën - che ama l'automobile, a cui piace guidare e che viaggia molto, percorrendo almeno 23 mila chilometri l'anno. Per l'86 per cento è composta da uomini, sposati, età



Traffico caotico, inquinamento, rumore. E poi la necessità di un efficace mezzo di trasporto pubblico. Niente paura. Ci pensa la Menarini. L'azienda bolognese, che proprio quest'anno compie 70 anni, dimostra la propria dinamicità e - confidando sui finanziamenti dello Stato alle Regioni - presenta un nuovo, rivoluzionario autobus siglato Monocar 220.

LODOVICO BASALU

CASTELMAGGIORE (Bologna). Il ragioniere Eugenio Menarini è uno di quei piccoli industriali che quasi, grazie all'aspetto di sano e verace uomo emiliano, fanno riempire gli usi e i costumi di un tempo e non certo l'attuale, e per certi versi volgare, dinamicità di certi moderni manager. Nonostante alcuni passati problemi di cassa integrazione, la Menarini Spa produce oggi 600 unità l'anno, occu-

NAUTICA GIANCARLO LORA

Nel '90 più severità sulla Costa Azzurra

La nautica da diporto, quella a motore, la scorsa stagione estiva ha causato più di una vittima in quell'arco di mare su cui si affaccia la Costa Azzurra, il litorale più frequentato e più pubblicizzato di Francia.

Il «Midi» è rappresentato da trecento chilometri di vegetazione lussureggiante, con grandi alberghi, clima temperato, ricordi storici che si rifanno al periodo della «belle époque», dove il mondo miliardario ama avere la villa di stile provenzale. Ogni piccolo centro vanta un porticciolo e le più rinomate località, come Cannes, Montecarlo, Nizza, anche due. E i villeggianti vanno per mare con imbarcazioni a vela e con ogni tipo di quelle a motore. L'industria soddisfa queste esigenze dell'andare veloce in acqua, e alle piccole cilindrata fuori bordo ha sostituito potenti motori capaci di velocità rilevanti.

Imbarcazioni messe a disposizione per noleggio anche a coloro che, essendo stranieri, non debbono possedere obbligatoriamente la patente. E quindi il mare si affolla di «motori», si come lungo le coste con una conoscenza approssimativa della conduzione e delle norme e gli incidenti, anche mortali, si moltiplicano.

Motociclisti che investono barche a remi, altri che vanno a schiantarsi sulla riva affollata di bagnanti per perdita del controllo, e nell'estate 1989 92 persone sono morte vittime di incidenti in mare.

Continuare così, ci si è resi conto, è impossibile. E sono quindi scattate misure di sicurezza e di repressione che sono entrate in vigore su tutte le coste della Francia a fare tempo dal primo gennaio 1990.

Il rispetto dei 300 metri dalla riva prima di attivare i motori è stato ribadito; limitare la velocità a 5 nodi nei porti e dai 15 ai 30 in mare

aperto; vietare la conduzione ai minori dei 15 anni; immatricolazione di tutte le imbarcazioni a motore; creare una patente europea; abrogare tutte le esenzioni di cui beneficiavano attualmente i circoli nautici.

Le sanzioni. Confisca delle imbarcazioni in caso di recidiva delle infrazzioni; obbligo dell'assicurazione per qualsiasi potenza.

Il ministro Jacques Melik, a fronte dei tanti morti in mare dell'estate 1989, se l'è presa anche con i club con soci praticanti la pesca subacquea, che non rispetterebbero le norme di sicurezza.

«In mare il caos è generalizzato» è stato detto. E si ricorda che anche il vacanziero più sprovveduto può affittare un'imbarcazione a motore e affrontare il mare aperto rappresentando, con la sua inesperienza, un piccolo «mortale»: per gli altri quando si trova a dover governare un battello «a cavalli motore», per se stesso e per i soccorritori quando deve «gestire» delle vele.

Il mare del «Midi» francese, in estate, è affollato come una grande città, ci viene detto e si sottolinea che questo tratto di acqua è affollato quanto le strade di una grande metropoli con conseguenti e possibili incidenti di viabilità.

Le regole fissate con decreto dal governo di Parigi, le sanzioni previste, hanno sollevato dubbi e proteste da parte dei sindaci del Comune che si affacciano sulle coste dell'alto Tirreno. Il timore è di pregiudicare un'industria fiorentine quale quella della nautica da diporto, affascinante per il vacanziero. Un'industria che ha consentito la proliferazione di porto ad ogni angolo di costa e che le norme restrittive potrebbero mettere in pericolo.

Anche gli handicappati possono salire sull'autobus Monocar 220 della Menarini

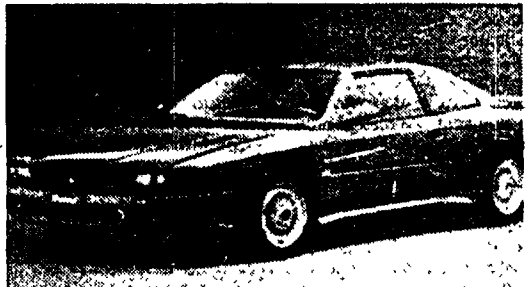
zato da un piano di carico basso a livello unico, al quale si accede con due soli gradini, al posto dei tre degli autobus dell'attuale produzione. La mobilità interna dei passeggeri è facilitata da ampi passaggi in corrispondenza delle ruote e della totale assenza sul piano di carico di ogni tipo di ostacolo, quali gradini, rilievi, pendenze ecc. Ma la vera rivoluzione è costituita dal rivestimento esterno, completamente in alluminio, con pannelli premontati incollati e rivettati con possibilità di sostituzione per le parti eventualmente danneggiate.

Non si poteva poi non tener conto dell'impatto con l'ambiente. Il motore Diesel Fiat di 9500 cc. è stato sottoposto a una radicale cura per quel che riguarda l'abbattimento dell'inquinamento prodotto dal gas di scarico e dalla rumorosità. I valori delle emissioni sono già al di sotto dei prescritti dalla Cee, ma altri dispositivi sono in fase di definizione con i costruttori di motori.

Insieme al Monocar 220 (nella foto) la Menarini ha presentato anche una versione più corta (10,80 metri contro 12) che è però una sorta di studio tecnologico della Casa. I finestrini sono perciò a vetri fissi, la ventilazione è forzata, i sedili sono imbottiti e l'arredamento è più raffinato. Un prototipo dunque, che va al di là della normativa attualmente in vigore.

Durante la conferenza stampa di presentazione particolare accento è stato posto sul problema dei fondi che lo Stato mette a disposizione. «Qui in Italia - ha detto lo stesso Eugenio Menarini - occorrerebbero 350 autobus nuovi all'anno. Invece se ne vendono soltanto 2500. Il parco circolante è uno dei più vecchi in Europa, ed è assai-

Shamal, ovvero una Maserati ancora autentica



La Maserati Shamal. Come è evidente nella foto, il «family feeling», anche se questo marchio è ormai Fiat, è assicurato dalla mascherina trapezoidale, assai ridotta in altezza, caratterizzata da una griglia nera incominciata da un sottile profilo cromato. La Maserati ha presentato anche due versioni aggiornate dello Spyder

La Shamal è l'ultima nata in casa Maserati prima dell'arrivo di Agnelli. Nessuna influenza «torinese», quindi, nella sua progettazione. Anche se il «matrimonio» risponde a precise sinergie di mercato che spingono il «tridente» modenese a specializzarsi sempre più nelle fasce top della clientela. Quelle, per intenderci, pronte a scucire 125 milioni pur di avere uno status symbol come la Shamal.

MICHELE URBANO

Dopo il suo ingresso nella Maserati, per la Fiat la campagna acquisti si è conclusa felicemente. Tutto il settore auto made in Italy è ora nelle sue mani. Certo i successi «facili» in casa non la compensano delle brucianti sconfitte all'estero. L'accordo con la Saab si è dimostrato solo un fragile sogno. E altre possibili alleanze non si profilano. Un preoccupante fallimento internazionale che Agnelli compensa con la sua immagine di grande asso pigliatutto casalingo. Una politica che avrà, com'è naturale, precisi effetti sulle strategie e sulle politiche commerciali della Fiat. Ed è forse proprio la Maserati la spia più significativa della «ristrutturazione» modello Fiat della produzione automobilistica. E anche se la Shamal è un parto pre-Agnelli, una Maserati ancora al 100%, la sua imminente commercializzazione risponde perfettamente alle esigenze «politiche» della casa torinese. Che sono innanzitutto quelle della razionalizzazione o più esaltamente della gerarchizzazione dei prodotti.

All'Alfa-Lancia il compito, quindi, di accontentare le fasce medie e alte della clientela, alla Maserati quello di soddisfare le fasce top, quelle che non si fanno certo un problema di scucire 125 milioni o più - magari accollandosi anche il rischio di fare anticame-

ra - pur di avere uno status symbol di indiscusso prestigio. Già, perché questo è la Shamal: nei fatti e nelle intenzioni. La Shamal è un'auto, nemmeno a dirlo, super sportiva, con un motore di 325 cavalli, una velocità che supera i 260 chilometri orari e un cambio a sei rapporti (la sesta è in linea con la seconda e la quarta) più la retromarcia (s'inscrive accanto alla prima).

Potenza e aggressività, unite naturalmente al massimo del confort. Ecco allora le sospensioni elettroniche attive e «intelligenti» - montate di serie - con un selezionatore per tarare gli ammortizzatori su quattro diverse posizioni. Quali? La prima - spiegano i tecnici Maserati - è molto soffice, adatta alle basse velocità, la seconda va bene fino ai 160 orari per un'andatura turistico-sostenuta; la terza rappresenta il miglior rapporto tra guidabilità, maneggevolezza, tenuta di strada e confort; la quarta, alquanto rigida, infine, è riservata ai corsaioli.

La «Shamal», va aggiunto, non è molto ingombrante: per la precisione è lunga appena 4 metri, dieci centimetri e tre millimetri. È alta un metro e 27 centimetri e ha un buon bagagliaio di 420 decimetri cubi. Inutile dire che è fornita di seni di un gran numero di accessori. D'altra parte i vip bisogna pur accontentarli, no?