

Da Automotor i nuovi scenari dell'industria dei componenti

Il Sol Levante in cattedra

«Time to market»
La componentistica
diventa a rischio

FERNANDO STRAMBACI

TORINO. L'anno scorso la produzione mondiale di autovetture è stata di 33.665.160 unità. Una cifra rilevante, che ha contribuito ad aggravare i problemi del traffico e dell'inquinamento ma che non ha certo soddisfatto i costruttori, i quali hanno dovuto accusare un calo, rispetto all'anno precedente, del 4,9 per cento. L'andamento del mercato ha determinato anche un movimento nelle graduatorie, che hanno visto la Toyota conquistare, per la prima volta nella storia dell'automobile, sia il secondo posto nella classifica per gruppi (3.556.272 unità), che vede sempre in testa la General Motors con 4.804.000 auto prodotte, sia il primo posto nella classifica per marchi.

Forse è anche per questo che i produttori di automobili, dopo essersi inventato il «just in time», disquisiscono ora di «time to market» insieme ai fornitori di componenti, la cui presenza è sempre più rilevante nel sistema auto. Per far fronte alla concorrenza, infatti, è essenziale «offrire al cliente il prodotto giusto al momento giusto», come ha sottolineato l'ing. Stefano Iacopini, responsabile della direzione tecnica della Fiat auto, nel corso di un convegno organizzato dall'Anfia e dall'Uica nell'Auditorium del museo dell'automobile di Torino, nell'ambito della quindicesima edizione di Automotor.

Detta così, la questione sembra facile. Ma a complicarla c'è la rapidità con la quale un modello di automobile diventa obsoleto (nel 1980 durava 9,2 anni, nel 1991 la sua vita è scesa a 8,6 anni, nel 1996 non durerà più di 7 anni) e soprattutto c'è la quantità di modelli e di versioni che le case in concorrenza fra loro propongono ai potenziali acquirenti. Se nel 1980 sono stati proposti nel mondo 120 nuovi modelli e

245 nuove versioni di auto, il loro numero è diventato, nel 1991, rispettivamente di 152 e di 333 e salirà ancora se è vero che si sta già lavorando per 162 modelli e 395 versioni che verranno commercializzati nel 1996.

Per fare in fretta, i costruttori «sistemisti» devono contare sempre più sulla collaborazione stretta dei costruttori di componenti, per cui nel settore della componentistica si va verificando una sempre più severa selezione che sembra essere oggi il primo, doloroso risultato della filosofia del «time to market». Non a caso, al convegno di Torino - dopo un'introduzione di Renzo Gregori della Teles - hanno parlato soprattutto dirigenti di aziende della componentistica che sono leader nei rispettivi settori (Luca Paveri Fontana della SKF Industriale, Alessandro Barberis della Magneti Marelli, Aldo Rabbia della Saieg e Luciano Redolfi della Valeo) e che quindi possono assumersi il carico della sperimentazione, della progettazione, della produzione e dei collaudi di componenti anche complesse, che poi i «sistemisti» utilizzeranno per i loro nuovi modelli. Chi non è in grado di farlo, è peggio di capire, dovrà chiudere bottega, visto che il rapporto «componentisti-sistemisti» diventerà sempre più stretto e diretto.

Renzo Gregori - riferendosi ad esperienze nel campo dell'informatica - ha sostenuto che ritardare di 6 mesi l'introduzione di una nuova generazione di computer porta ad una perdita di profitto nel 33 per cento. Il discorso sembra valere anche nel campo dell'automobile, dove il tempo sta diventando «fattore primario di successo». Come dire: o si corre e si resta a terra. Ma basterà correre?

La 15ª edizione di Automotor, conclusasi in questi giorni a Torino, recupera il suo primato internazionale: 606 espositori, novanta stranieri di 15 Paesi. Sulla spinta delle case automobilistiche, cambia lo scenario della componentistica, che in Europa vale un fatturato di 112.000 miliardi di lire. In vista concentrazioni. È il Giappone il modello di riferimento: costruttori e componentisti coprogettano modelli.

ANDREA LIBERATORI

TORINO. C'era stata una caduta, almeno per quanto riguarda il numero degli espositori, l'anno scorso ad Automotor. La 14ª edizione era scesa a 544 contro i seicento e più del 1990. Arrivata alla 15ª edizione - conclusasi pochi giorni fa al Lingotto di Torino, visitato da quasi 27.000 persone (4000 stranieri) - Automotor è risalita a 606 espositori, di cui 90 stranieri provenienti da 15 Paesi: un risultato in controtendenza rispetto ad un mercato globale dell'auto che conosce le ben note difficoltà, in Europa come in America. E le prospettive delle Case italiane non sono migliori (la chiusura dello stabilimento Lancia di Chivasso e i licenziamenti alla Pinfarina parlano chiaro) anche se il mercato in questi ultimi

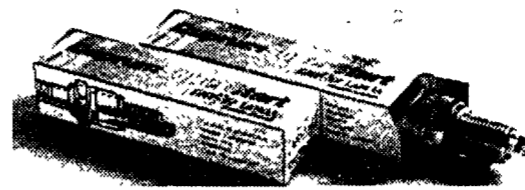
mesi ha dato forti segnali di ripresa. Merceologicamente i 606 presenti quest'anno al Salone internazionale dei componenti, ricambi, accessori e attrezzature assistenziali per l'autoveicolo (questo è Automotor, che dà appuntamento al 1993, dal 24 al 28 marzo) erano così suddivisi: il 65 per cento produce componenti e ricambi (motore 29,46%, organi meccanici 33,7%, elettrici-elettronici 24,9, carrozzeria-vetri 11,8), accessori 24%, il resto sono attrezzature, prodotti chimici e stampa tecnica di settore.

Scarse le notizie sulla situazione italiana del settore produttivo. Vediamo comunque quale è il quadro della componentistica europea. Il fatturato raggiunge i 112 mila miliardi di

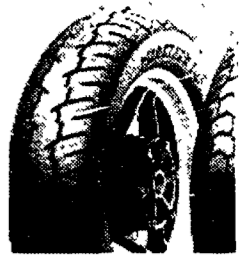
lire e colloca questo comparto fra i settori trainanti dell'economia del 12, se ancora in questi termini si può parlare di Europa dopo il voto danese.

Gli addetti superano le 900.000 unità. Cinque nazioni forniscono più del 90 per cento dell'intera produzione nonchè del consumo europeo. Sono: Germania, Francia, Italia, Spagna e Regno Unito. Forti differenze si notano nella struttura produttiva delle cinque nazioni in un comparto che appare molto frazionato. Delle 3250 aziende solo 138 superano i mille dipendenti e 2000 non superano i 100 addetti.

Due terzi delle ditte tedesche hanno oltre 1000 dipendenti, mentre il 65% dei lavoratori del settore è occupato nell'8 per cento delle aziende. Non molto diversa è la situazione in Inghilterra e Francia. Nel Regno Unito il 60% della forza lavoro è impiegata nel 7% delle aziende; in Francia lo



Pirelli moto:
nuovo Metzeler
Marathon ML2
da granturismo



La Metzeler, il marchio tedesco del Gruppo Pirelli leader nei pneumatici per maximoto granturismo, consolida la propria posizione sul mercato europeo offrendo, a partire dall'Italia, i nuovi «Marathon ML2» anteriore (nella foto) e posteriore. ML2, infatti, significa «maximum life» e «maximum load», ovvero massima durata (da 15.000 a 20.000 km) per massimo carico. Grazie ai nuovi disegni del battistrada, senza incavo centrale («sostituito da «molta gomma» e «delle spalle» i due pneumatici assicurano inoltre una apprezzabile maneggevolezza, una notevole tenuta sul bagnato (ridotta sensibilità alle pozzanghere improvvise), un'alta resa chilometrica e un'usura più lenta e uniforme. Ancora, per l'anteriore, l'alternarsi nella parte centrale di incavi sfalsati a «V» garantisce un morbido passaggio dal rettilineo alla curva. Per quanto sia sempre difficile «strappare» un prezzo alle Case, il Marathon ML2 dovrebbe costare circa 200 mila lire.



Prima foto
ufficiale
dell'Audi 80
versione Avant

La Audi ha diffuso in questi giorni la prima fotografia ufficiale (qui sopra) della nuova Audi 80 Avant che andrà ad affiancarsi alla berlina. Distribuita Autogemma, questa station wagon (tale è il significato dell'originale nome Avant) sarà posta in vendita anche in Italia negli ultimi mesi dell'anno. Il concetto Avant, già applicato con successo nella gamma «100», viene così esteso anche all'Audi 80, modello di punta della Casa di Ingolstadt nella classe media.

Ford: in arrivo
nuova world car
CDW27 la sigla
provisoria

Non se ne conosce ancora il nome definitivo e per ora viene chiamata con la sigla provvisoria CDW27. Si tratta della nuova «world car» della Ford che verrà presentata allo stesso modo su tutti i mercati del mondo in cui verrà commercializzata. Di certo si sa che la nuova vettura non farà parte delle «Sierra» e non è destinata a sostituirla, ma si affiancherà a questa all'interno della gamma indirizzata ai segmenti C e D del mercato.

Citroen: la BX
Athena berlina
e Break allo
stesso prezzo

Confermando la nuova strategia di marketing già adottata per la XM e la BX TDZ Turbo Diesel «pulita», oggi Citroen Italia offre anche la BX Athena allo stesso prezzo «chiavi in mano» di lire 21.418.810 sia nella versione berlina, sia in quella Break. Motorizzata con il propulsore di 1580 cc benzina a iniezione (174 e 170 km/h le velocità rispettive della berlina e della Break), la BX Athena offre una dotazione particolarmente ricca che include, tra gli equipaggiamenti di serie, anche il condizionatore d'aria.

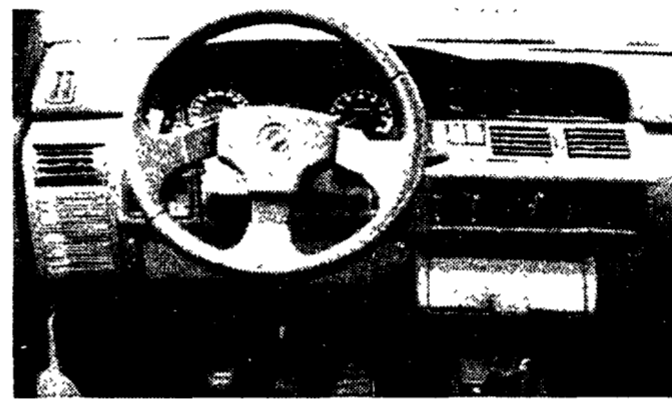
Tra le novità
il «cercafughe»
a ultravioletti

TORINO. Passando tra gli stand di Automotor non è difficile rilevare che l'industria della componentistica per auto abbia fatto propria la parola d'ordine della tutela dell'ambiente. Una difesa concepita nel modo più estensivo, dal contenimento dei consumi alla riduzione e eliminazione degli scarichi nocivi, dal condizionamento degli abitacoli alla loro migliore insonorizzazione, alla riduzione dei rumori esterni.

Le novità assolute nei vari settori produttivi presentate al Lingotto sono numerose. Cominciamo con «Windy» che, ad onta del suo nome inglese, è

prodotto dalla Ego componenti auto di San Salvo (Chieti). È un convogliatore d'aria (windy significa letteralmente «vento») per facilitare la circolazione dei flussi d'aria nell'abitacolo. «Di facile installazione sul finestrino posteriore», dice la casa, è indicato specialmente quando dobbiamo trasportare gatti, cani o altri animali domestici.

Passando da cani, gatti e canarini alle nostre modeste persone, troviamo un'ampia gamma di condizionatori d'aria per auto e veicoli commerciali atti a rendere meno dura la vita a chi deve trascorrere alla guida alcune ore ogni giorno. Ma i



Qui accanto la ricca strumentazione della Cio 16 valvole. Gran parte dei componenti e accessori di un'auto europea vengono prodotti dagli stessi costruttori. Un'eccezione sono le candele Bicuprum (foto in alto), a doppio rame, per auto catalizzate progettate da un pool internazionale e commercializzate da Fiat Ricambi.

condizionatori - che fra l'altro servono anche d'inverno - non sono certo una novità. Nuova è invece un'apparecchiatura prodotta dalla C.T.R. di Parma, tanto più interessante in quanto i condizionatori si vanno diffondendo anche sulle medie e piccole cilindrate. Si tratta del «cercafughe» Spectrolite a raggi ultravioletti. È in grado di rivelare - assicura l'azienda - le eventuali perdite di Freon (il gas del circuito di raffreddamento dei condizionatori), ma anche perdite d'olio, acqua e carburante nei sistemi delle auto, dei veicoli industriali e delle barche

La Verma di Limbiate (Milano) offre un filtro a carboni attivi studiato per l'abitacolo, in grado di purificare l'aria da gas di scarico e sostanze cancerogene.

Numerosi i moduli radiocomandati per la chiusura centralizzata delle portiere che diventano veri e propri antifurti, determinando anche, con un unico comando, il blocco motore. Non facciamo nomi perché la lista sarebbe troppo lunga, ma raccomandiamo gli antifurti privi di quegli allarmi acustici più fastidiosi che utili a giudicare dai concerti che ci deliziano senza che alcuno si preoccupi di vedere se sta av-

venendo un furto.

Molti desiderano poter utilizzare benzina «verde» senza costosi investimenti. La Bardahl (distributore Moroni di Montecatini Terme) produce un additivo per la benzina che - a detta dell'azienda - consentirebbe ad auto vecchie di usare carburante senza piombo.

Ricca la componentistica per il settore sicurezza. Quanti ricordano che gli ammortizzatori hanno una funzione importante per la tenuta di strada del veicolo? La Saim di Milano ha presentato gli ammortizzatori Sachs a taratura regolabile. A.L.

Si può già prenotare la piccola Fiat 700 «ED» catalitica. Consegna a settembre

Cinquecento, la «cat» meno costosa

Da settembre anche la più piccola delle Cinquecento, la 700 «ED», sarà in commercio in versione catalizzata. Il dispositivo a tre vie e sonda lambda abbinato a un carburatore a regolazione elettronica la mette in regola con le norme Cee antinquinamento in vigore dal '93. Con un prezzo di 9.162.405 lire chiavi in mano è la vettura catalitica meno costosa di tutto mercato «pulito». Aperte le prenotazioni.

ROSSELLA DALLÒ

Anche la più piccola delle Cinquecento (nella foto sotto il titolo) mette la marmitta catalitica. Non subito, ma a partire da settembre quando inizieranno le consegne della Cinquecento 700 «ED» (economy drive) catalizzata con il dispositivo a tre vie e sonda lambda - il più efficace dei convertitori catalitici - abbinato a un carburatore a controllo elettronico. Intanto chi volesse essere certo di entrare in possesso in tempo per far fronte alle prime brume autunnali e i conseguenti, probabili blocchi alla circolazione per allarme-smog, può già prenotarla. Il prezzo chiavi in mano della più piccola delle city-car Fiat è di lire 9.162.405 (779.000 più dell'analoga versione non catalizzata). In termini assoluti, è il prezzo più basso di tutto il mercato auto-

mobilitario «verde».

Equipaggiata con il propulsore bicilindrico di 704 cc, questa nuova versione risponde alla normativa Usa '83 e quindi è già in regola con le disposizioni Cee in vigore dal primo gennaio 1993. La Cinquecento «ED» Cat ha una potenza di 30 cv a 5000 giri/minuto e una coppia di 4,8 kg a 2750 g/m. Raggiunge una velocità massima di 126 km l'ora e per la cilindrata e potenza di cui è dotata ha anche una discreta accelerazione. Infatti impiega 30 secondi per raggiungere da fermo i 100 km/h.

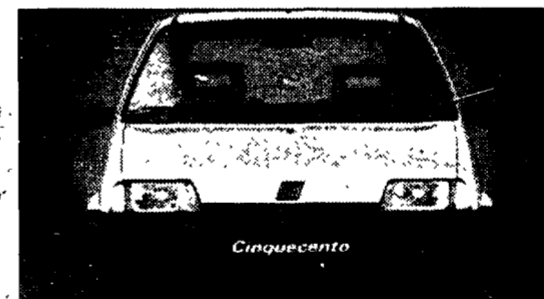
Una non trascurabile dote di questa vettura è data dai ridotti consumi. In media «brucia» 5,5 litri di carburante ogni 100 km, o per meglio dire con un litro di benzina senza piombo percorre oltre 18 chilometri (21,7 a 90 km/h e 15,3 nel ciclo urbano).

Nata per un utilizzo prevalentemente cittadino, dove si

destreggia con facilità nel traffico caotico grazie alle sue ridotte dimensioni (è lunga 3,23 metri e larga 1,49) e a un mini-

diametro di sterzata - 8,8 metri, il migliore fra le city-car, assicura la Fiat - ospita comodamente cinque persone. Facilissimo l'accesso al sedile posteriore, in virtù dell'ampio angolo di apertura delle portiere, e del movimento servovassisto del ribaltamento dei sedili anteriori. E non si tema di dover stare rannicchiati: è alta abbastanza per consentire anche ai più lunghi di non sfiorare il tetto.

Fra le dotazioni di serie questa Cinquecento annovera anche: lunotto termico, tergilavavento, passaruote supplementari, contaghiocchietti parziali, impianto antievaforazione del carburante. A richiesta si possono ottenere, tra l'altro, comando apertura porta a distanza (lire 107.100 lire compresa), specchio esterno destro (45.220), sedile posteriore sdoppiato (178.500) - utilissimo per aumentare la capienza del bagagliaio -, alzacristalli elettrici e bloccaporte (399.840) - e persino il tetto apribile (302.260).



BREVISSIME

Hyundai negli stadi ha sperimentato con successo un nuovo metodo di comunicazione pubblicitaria. Col sistema computerizzato Adtime adottato per la finale di Coppa Italia il messaggio apparso più volte sul perimetro interno dello stadio è stato contemporaneamente ripreso e trasmesso in diretta a 8 milioni di telespettatori.

GM Cabrio by Bertone. La General Motors del Brasile ha iniziato a montare vicino a San Paolo e a vendere con marchio Chevrolet la versione 2 litri GSI della Cabrio by Bertone importando la scocca grezza e il relativo kit da Grugliasco.

Rivive la Mini Cooper S con il kit di conversione «Si» progettato per la Cooper a iniezione (TBI in Italia) comprendente testata modificata, impianto di scarico maggiorato (con marmitta catalitica) e decalcomanie per le fiancate. Costo: circa 1.500.000 lire. Si può richiedere ai concessionari Rover o alla John Cooper Garages Ltd, 50 Ferring Street, Ferring, Worthing, West Sussex BN12 5JP.



Nasce Uno Rap Up

Nata un anno fa e dedicata ai giovani, fu lanciata con una serie di spot televisivi accattivanti e a «suon di musica». La Uno Rap, infatti, prendendo il nome dalla scuola musicale più in voga nel 1991, voleva dare una «sterzata» giovanilistica a questa Fiat da lungo tempo in vetta alle classifiche «top ten». Ora, a un anno di distanza, la Rap è cresciuta e viene proposta in una nuova versione, la Rap Up (nella foto), che aggiunge ulteriori contenuti e ne aumenta il controllo.

Caratterizzano la Rap Up il radiotelefono Philips per Fiat DC 688 (con 4 altoparlanti e antenna), la chiusura centralizzata e gli alzacristalli elettrici anteriori che si aggiungono alla già completa dotazione comprendente, tra l'altro, pneumatici maggiorati 155/70

R 13 S, coppe ruota integrali, volante sportivo, cristalli atermici, tetto apribile e amovibile in vetro. Disponibile in colore bianco, a richiesta e con sovrapprezzo si può ottenere anche in verde Malta, blu Estoril e nero metallizzati.

Sviluppata sulla base della Uno 1.0 cat in allestimento 3 e 5 porte, è mossa dal motore Fire 1000 a iniezione elettronica (46 cv a 5250 giri, 7,7 kg a 3250 g/m, 145 km/h). Il rispetto ambientale è assicurato dalla marmitta catalitica regolata da sonda lambda e dal dispositivo antievaforazione del carburante.

Il prezzo chiavi in mano della Uno Rap Up è di lire 14.309.155 per la versione 3 porte e lire 15.189.755 per la 5 porte.

NEW YORK. Avevamo inventato l'idea «minivan» precedendo, una volta tanto, i «gialli» e conquistandoci il mercato a stelle e strisce. Poi sono arrivati loro, gli accerrimi «nemici» del Sol Levante che hanno scaricato sul pianeta America i loro prodotti sottocosto, a contrastare la ripresa del mercato auto già traballante.

Le «Tre Sorelle», capogate come sempre dalla Chrysler, hanno però affilato i coltelli e si sono rivolti direttamente all'amministrazione di Washington sostenendo di essere in possesso di prove che confermerebbero i loro sospetti, e cioè che i giapponesi vendono sottocosto, illegalmente.

E già si parla di tasse da applicare ai minivan importati: un provvedimento che sicuramente farà salire la «febbre gialla» e che accrescerà la tensione nelle relazioni commerciali fra i due paesi.

Minivan: guerra dei prezzi Usa-Giappone

RICCARDO CHIONI

Chrysler, Ford e General Motors si erano rivolti al ministero del Commercio affinché avviasse un'inchiesta onde accertare se i «gialli» vendessero i loro minivan sottocosto. Un anno dopo il Department of Commerce rendeva noto che i minivan Mazda e Toyota sono venduti negli Usa rispettivamente al 12,7 e 6,75 per cento in meno del valore commerciale.

L'inchiesta è passata ora all'International Trade Commission, un'agenzia federale, che ha 45 giorni a disposizione per esaminare i documenti e determinare se effettivamente i giapponesi abbiano operato in concorrenza sleale sul territorio americano. L'amministrazione Bush, però,

ha preceduto i tempi e la Commissione, condannando l'operato di Mazda e Toyota, ha minacciato l'imposizione di una tassa speciale.

I rappresentanti dell'industria nipponica hanno così reagito: dal punto di vista politico - essendo il '92 l'anno delle elezioni presidenziali - l'intervento dell'amministrazione Bush è comprensibile. È facile, sostengono, guadagnare voti mostrando di usare il pugno di ferro contro i giapponesi. Ma in campo economico, quella americana è una battaglia contro i mulini a vento. I giapponesi, infatti, sono approdati sul ter-

ritorio statunitensi agguerriti, ma sono riusciti ad accaparrarsi solo il 12 per cento del mercato dei minivan, mentre alle «Tre Sorelle» resta l'88 per cento col suddiviso: Chrysler 45%, General Motors 26,2% e Ford 16,8 per cento.

«L'atteggiamento americano è ridicolo», sostiene James Olson, vicepresidente del settore vendite della Toyota Usa. Ma Thomas Hanna, presidente della Motor Vehicle Manufacturers Association di Detroit, dichiara invece che l'operato dei costruttori americani è più che giustificato in quanto la politica dei prezzi stracciati

dei «gialli» ha consentito a questi ultimi di quadruplicare le vendite nel giro di soli tre anni.

L'idea minivan è tutta americana - prosegue Hanna - Cosa avrebbero dovuto fare le «Tre Sorelle»? Aspettare fino a quando la situazione sfugga dal controllo e il mercato è frammentato? Si sono mosse per difendere i loro interessi e l'occupazione. Non dimentichiamo che G.M. ha minacciato di lasciare senza lavoro 74 mila dipendenti.

Secondo quanto accertato dal Department of Commerce, i giapponesi hanno venduto negli Usa (nel 1990) 95.000 minivan per un valore di 1,2 miliardi di dollari (quasi 1.450 miliardi di li-

re) e lo scorso anno Toyota ha venduto 52.099 esemplari di Previa e Mazda 48.056 «MPV».

I prezzi dei minivan Mazda variano da 17.710 a 21.360 dollari (all'incirca tra 121 e 125,6 milioni di lire), mentre quelli della Toyota vanno da 17.518 a 25.518 dollari (da 21 a 30,6 milioni di lire). Con l'imposizione della tassa «ad hoc» da parte dell'amministrazione Bush i prezzi giapponesi subiranno aumenti compresi tra i 1.182 e 2.710 dollari (da 1.420.000 a 3.250.000 lire) a seconda dei modelli.

Una bella trovata - assicurano i giapponesi - Ora è tutto chiaro. Il polverone sollevato e la guerra delle carte bollate altro non sono che una scusa per autorizzare le «Tre Sorelle» ad aumentare i loro prezzi. E intanto il dialogo tra i costruttori giapponesi e quelli americani, riuniti alla periferia di Detroit per «comprendersi meglio», si è bruscamente interrotto alla luce della nuova «battaglia dei prezzi».