

La stagione dei Saloni

Con il nuovo corso politico nell'ex Urss arriva anche l'apertura del mercato automobilistico. Da mercoledì a domenica quattroruote in vetrina nella capitale russa

La prima volta di Mosca

■ Per tutte le cose c'è sempre una prima volta. In questo caso fa particolarmente scatenare perché la «prima volta» in questione è niente meno che il 1º Salone internazionale dell'automobile a...Mosca. L'esposizione sarà aperta da mercoledì a domenica prossima, e vi parteciperanno alcune prestigiose case costruttrici europee, americane e giapponesi. In questa occasione i Costruttori stranieri attiveranno incon-

tri di vario tipo per farsi conoscere e per gettare le premesse di futuri sviluppi produttivi e di mercato. Rientra in questo quadro l'iniziativa di Citroën rivolta alle scuole di disegno della capitale russa.

Con l'apertura dell'ex Unione Sovietica all'Occidente, anche il mercato automobilistico ha infatti subito notevoli cambiamenti. Mutazioni nel traffico urbano, nei trasporti su

gomma e anche nel numero di vetture private circolanti. In gran parte di produzione locale, le «quattroruote» che percorrono le strade della Comunità di Stati Indipendenti si vanno moltiplicando grazie alle joint-ventures stipulate durante il governo Gorbaciov si va diversificando anche il panorama di marche rappresentate. A parte la Fiat - storica mente la prima a firmare un accordo per la costruzione di

un impianto produttivo, a Togliattigrad, che avrebbe sfornato 120 ordini d'acquisto di vetture prodotte dalle Marche Nordamericane del Gruppo.

Il nuovo mercato, potenzialmente enorme, ha già un po' a tutti. L'americana General Motors, tramite il distributore e

concessionario Trinity Motors di Mosca, nel primo mese di attività commerciale ha raccolto 120 ordini d'acquisto di vetture prodotte dalle Marche Nordamericane del Gruppo.

Il Salone internazionale dell'automobile che si apre mercoledì a Mosca è perciò un'occasione ghiotta per tutti i Costruttori. E anche per i russi, che però devono fare i conti con la precaria situazione economica del governo Eltsin.

□ R.D.

Sulle strade di Mosca ormai temibile la concorrenza estera. Sogni a occhi aperti

Sale la febbre da Mercedes... e i prezzi

DAL NOSTRO CORRISPONDENTE

SERGIO SERGI

■ MOSCA. Le nerissime e luccicanti «Zil» adesso servono anche per i matrimoni. Si vedono, sempre più spesso, scorrere sposini e invitati nei luoghi dell'obbligo pellegrinaggio del dopo cerimonia: davanti alla statua di Pushkin, nei pressi del monumento al militare ignoto, oppure sul piazzale dell'università, alla collina Lenin, per le foto di rito. Potentissime vetture, da tremila di cilindrata, possibilmente con telefono a bordo, ed anche corazzate, che sino a qualche mese fa servivano soltanto per il Politburò o per le più alte cariche dello Stato (Gorbaciov, quando si muoveva anche all'estero, ne aveva tre a disposizione). Le «Zil» (la sigla sta a significare che la vettura è prodotta dalla grande fabbrica automobilistica intitolata a Likhachev) sono destinate al tramonto. Prima o poi. Intanto, e da ga-

gli altri apparati dello Stato, guardano con sempre più interesse alle produzioni occidentali. Prendiamo la «Milizia», la polizia. Dotata, sino a tre-quattro anni fa, soltanto di autotreni «Zhilgii», e di ordinanze «Zhilgii», ha preso a camminare anche su «Mercedes», «Bmw» o «Volvo». Acquisti giustificati dal rinnovarsi del parco macchine della capitale (ma il fenomeno, sia pur lentamente, si va estendendo nell'immenso paese) e dal forte aumento della motorizzazione privata. Come sarebbe stato possibile, infatti, mettersi all'indirizzo di una Volvo alla guida di una «Zhilgii» da 1200 cc? Le pagine dei giornali sono zeppi di inserzioni pubblicitarie di concessionarie appena nate che offrono auto nazionali o estere, anche in rubli. Ma la vendita in moneta locale non riduce il prezzo. Anzi, talvolta, risulta più alto del cambio. Un dirigente di medio livello vende sospeso dalle funzioni, e

tuttavia, sono rivolti ai dirigenti del neo-business, ai cooperatori, agli imprenditori che sono cresciuti sull'onda della parola d'ordine del «passaggio al mercato» e che hanno saputo fare i milioni, spesso favolti dalla corruzione politica e dalle organizzazioni criminali.

Dopo la seconda rivoluzione, la Russia tenta di compiere il grande salto automobilistico ma il sogno non è semplice da realizzare. Tre anni fa fece scandalo, giustamente, il traffico di auto che dal vicino Giappone giungevano nelle regioni dell'estremo oriente sovietico. Era un'affare controllato da alcuni dirigenti locali i quali, approfittando dei viaggi ufficiali nel paese del Sol levante pagavano alle ditte di inserzioni pubblicitarie di concessionarie appena nate che offrono auto nazionali o estere, anche in rubli. Ma la vendita in moneta locale non riduce il prezzo. Anzi, talvolta, risulta più alto del cambio. Un dirigente di medio livello vende sospeso dalle funzioni, e

talvolta, sono rivolti ai dirigenti del neo-business, ai cooperatori, agli imprenditori che sono cresciuti sull'onda della parola d'ordine del «passaggio al mercato» e che hanno saputo fare i milioni, spesso favolti dalla corruzione politica e dalle organizzazioni criminali.

■ Lo stabilimento di Togliattigrad, del resto, è un po' il fiore all'occhiello della «politica» di espansione, o di cooperazione, del Gruppo torinese nell'ex mondo socialista. Togliattigrad è stato infatti il primo vero accordo in campo automobilistico siglato tra Fiat e Urss. Cominciato a costruire nel 1996 a pochi mesi dalla firma del contratto, lo stabilimento fu consigliato, chiavi in mano, nel 1970 e il 20 aprile di quell'anno dalle linee di Togliattigrad uscì la prima vettura derivata dalla Fiat 124. Ancora oggi è

questo il modello di riferimento, via via perfezionato modernizzato, dei prodotti Vaz.

Ora si cerca di fare di questo enorme centro produttivo una struttura moderna, in grado di sfornare ogni anno 900.000 veicoli, suddivisi in parti uguali tra utilitarie, vetture medie e di grande cilindrata. Fiat, oltre a partecipare alla gestione, fornirebbe anche componenti, gruppi meccanici e motori per le vetture più piccole.

A parte le altre aziende del Gruppo torinese che già operano, attraverso accordi di for-

natura e di consulenza tecnico-scientifica, in varie repubbliche, molte altre Case occidentali e giapponesi hanno stretto rapporti con la Csi. In generale si tratta di iniziative tendenti a creare una rete di vendita e assistenza - quest'ultima di primaria importanza vista l'assoluta mancanza di pezzi di ricambio -, ma c'è anche chi come General Motors e Peugeot, per ora dall'esterno, e persino gruppi meccanici o motori alle sette marche automobilistiche locali, che nel '91 erano prodotto oltre 1 milione e 116.000 autovetture. □ R.D.

Iniziative occidentali nella Csi
Si cerca di creare reti di vendita

Intesa Fiat-Vaz in attesa di stabilità

■ La situazione di instabilità che tuttora pervade la Csi non favorisce l'evolversi delle trattative già avviate con aziende straniere. Molli accordi, anche in stadio avanzato di perfezionamento, attendono un consolidamento della leadership per essere portati alla firma. In queste condizioni, infatti, non si ha mai la certezza assoluta di portare avanti la trattativa con gli interlocutori giunti - o meglio quelli definiti - così come sempre incerta risulta la burocrazia da seguire. Anche le leggi di diritto privato e commerciale interne ai paesi



dell'ex mondo sovietico sono possibili di cambiamenti. Un caso abbastanza emblematico di come vanno joint-ventures e partnership in questo momento è la trattativa Fiat per l'acquisto del 30 per cento del pacchetto azionario della Vaz e per potenziare lo stabilimento di Togliattigrad. Il ribaltone dello scorso anno che ha liquidato Gorbaciov e l'Urss avviando il processo di costituzione della Csi ha infatti fatto ripartire da capo gli incontri. Ciò nonostante, Fiat non intende tirarsi indietro.

La bici elettrica B.Easy è nata per scommessa; ora è una gamma... cara

Due ruote non proprio dimagranti

Torna d'attualità la bicicletta con motore elettrico, una valida alternativa ecologica ai problemi della mobilità urbana. Da Carpi, in provincia di Modena, arriva la B.Easy, nata per scommessa, presentata all'ultimo Salone del Ciclo e Motociclo di Milano e finalmente disponibile in una vera e propria gamma per uomo e donna. Materiali costosi, finiture curate e prezzi alle stelle: non meno di due milioni di lire.

CARLO BRACCINI

trodomestico e l'esito non fu incoraggiante: ruota posteriore distrutta e motore da buttare. Da semplice scommessa a vera e propria gamma articolata di modelli per uomo e donna, presentata all'ultimo Salone Ciclo e Motociclo di Milano, la B.Easy è ora una raffinata bicicletta da passeggio con una componentistica di primissimo piano e finiture impeccabili in pelle naturale. Solo la presenza di una elegante borsa di cuoio appesa alla canna (una più piccola è montata sul portapacchi nella versione per signora) e di un piccolo cilindro



La cartella nasconde parte del motore elettrico della B.Easy

in pelle collegato alla ruota posteriore da una cinghia in fibra, rivelano la trazione elettrica. Della quale comunque non può abusare, perché la limitata potenza del motore (24 volt per 150 Watt) consente al guidatore della B.Easy di mantenere una velocità di circa 25 km/h ora su strada piana, ma

non è sufficiente ad affrontare salite ripide senza l'aiuto del guidatore.

Il funzionamento è semplicissimo: ci si avvia normalmente con qualche pedalata e subito dopo basta premere il pulsante sulla destra del manubrio per azionare il motore elettrico. Un dispositivo el-

etrico impedisce eventuali sovraccarichi o sprechi di corrente.

Del tutto fugate le perplessità sul peso e sulla maneggevolezza, contenuto in pochi chili in più il primo, praticamente immutata la seconda, mentre l'autonomia delle batterie al nichel-cadmio, comodamente ricaricabili da una qualsiasi presa di corrente domestica, merita una più attenta verifica. Bisì in persona assicura una percorrenza compresa tra i 45 km della versione donna ai 65 della versione uomo e addirittura 100 km per il modello De Luxe, ancora a livello di prototipo. Nel corso della nostra passeggiata la B.Easy da uomo ha coperto senza problemi una distanza superiore ai trenta chilometri, in condizioni d'utilizzo normali e senza risparmiare certo l'apparato motore. Record e primati a parte dunque, i consumi spostamenti cittadini sono alla portata di tutti. Non così il prezzo. Materiali leggeri e costosi si pagano, la cura artigianale anche e alla fine la B.Easy più a buon mercato costa quasi due milioni.

La giurisprudenza in proposito è stata lungamente incerta e divisa; quella che riteneva

che l'obbligo non sussistesse e che la mancanza dell'invio della lettera non determinava la improponibilità della domanda riconvenzionale, si fondava sull'osservazione che esendosi comunque instaurato un giudizio di danni, sia pure da parte di uno dei danneggiati, tale circostanza rendeva inutile la richiesta per l'ammissione della riconvenzione.

Per chi non lo sapesse, voglio ricordare che la riconvenzionale è rappresentata da quella domanda che il convenuto in giudizio può spiegare contro chi ha promosso il giudizio risarcitorio e ciò per essere risarcito del danno a sua volta subito in conseguenza del medesimo fatto.

Ora il contrasto deve considerarsi cessato. La Suprema Corte a sezioni unite con sentenza dell'11 novembre 1991, n. 12006, ha infatti stabilito che la lettera di richiesta «trova app-

Raduno nazionale Renault 4 a Cherasco



Da settembre la mitica Renault 4 (nella foto, in vista parziale) cesserà di essere prodotta. Per rendere omaggio a questa vettura che ha accompagnato generazioni di automobilisti la città di Cherasco (Cuneo) e l'Ara Service organizzano, con il patrocinio di Renault Italia, per i giorni 5 e 6 settembre il «primo Raduno nazionale Renault 4». L'appuntamento è aperto a tutti i possessori di Renault 4, ma soprattutto a chi possiede R4 con numero di telaio più basso o le versioni speciali come Frog, Safari, Parisienne, eccetera, o ancora quelle decorative e trasformate. Nel corso del Raduno si svolgeranno varie manifestazioni quali una mostra sulla grafica pubblicitaria della Renault 4, il giro turistico delle Langhe, la premiazione delle vetture considerate più interessanti e particolari. Chi volesse avere maggiori informazioni può rivolgersi al Comune di Cherasco, signor Merenda (tel. 0172/4801 - 48382), oppure al signor Di Pietro della Ara Service (tel. 0174/40780, fax 0174/47395).

La Vauxhall annuncia che dal prossimo settembre tutte le sue vetture nuove montano convertitori catalitici a tre vie. In questo modo, la marca britannica del Gruppo General Motors completa la gamma di vetture in regola con le norme antinquinamento. Difatti già ora l'80% dei modelli Vauxhall sono provvisti di dispositivo ecologico. Inoltre, tutti i modelli con motori turbodiesel, quali la Nova, la Astra, la Cavalier e il Carlton, montano un catalizzatore ossidante a due vie che riduce del 70% gli idrocarburi inquinanti e il monossido di carbonio.

Suzuki aumenta la capacità produttiva in Pakistan

L'impianto di assemblaggio che la giapponese Suzuki sta allestitendo in Pakistan potrà produrre 50.000 veicoli, anziché i 30 mila previsti inizialmente. Questo anche grazie alla dotazione di attrezzi computerizzati

che dovrebbero consentire pure un miglioramento della qualità dei prodotti. Secondo fonti industriali, una parte della produzione - un modello da 1.0 litri - potrà essere collocata anche su altri mercati asiatici. Nel primo semestre di quest'anno il Pakistan ha prodotto 10.600 auto e fuoristrada, contro 9.700 nello stesso periodo dello scorso anno.

Ford: nel 1993 le Escort rinnovate e con motore Zeta

Nel prossimo anno le Ford Escort monteranno un nuovo motore, denominato «Zeta», e subiranno un profondo restyling. Lo ha detto Lindsey Halstead, presidente della Ford of Europe, il quale ha aggiunto che le attuali vetture computerizzate consentono pure un miglioramento della qualità dei prodotti. Secondo fonti industriali, una parte della produzione - un modello da 1.0 litri - potrà essere collocata anche su altri mercati asiatici. Nel primo semestre di quest'anno il Pakistan ha prodotto 10.600 auto e fuoristrada, contro 9.700 nello stesso periodo dello scorso anno.

attività europee della Casa dovrebbero segnare un leggero utile quest'anno, dopo la perdita di circa 1.300 miliardi di lire nel 1991. La Ford europea punta a mantenere la sua quota del 12% del mercato continentale, recuperando il calo in Gran Bretagna e Germania. E in particolare punta a un'espansione nei paesi mediterranei. Fra questi l'Italia che è già tra i primi cinque migliori mercati europei Ford in termini di profitto.

Parte l'1 settembre da Roma il 1º Raid Transiberiano fino a Magadan

17.000 km su Lada Niva

■ In Italia non siamo completamente a digiuno di auto prodotte nella Csi. A parte, infatti, la curiosità suscitata negli anni Settanta dalla Moskvich - cui furono vendute sul nostro mercato alcune centinaia di vetture - c'è un veicolo che a tutt'oggi gode di un certo apprezzamento del nostro pubblico fuoristradico-stradale: la Lada Niva, una 4x4 con motore di 1600 cc, un po' rumorosa ma robustissima. Tra fuoristrada e vetture l'industria Lada è in testa alle classifiche di produzione tra le sette marche della Comunità. Essa infatti produce mediamente 660.000 veicoli l'anno, oltre la metà dell'intera produzione che ammonta lo scorso anno a 1.116.520 unità.

Proprio la Lada Niva è stata scelta dalla società Extreme di Roma (largo Fontanella Borghese 77, tel. 06/6897109 - 6897099, fax 06/6871105) co-

me vettura, strettamente di serie, per il 1º Transiberian Raid che prenderà il via tra otto giorni dall'hotel Ergife di Roma per raggiungere Magadan all'estremo nord-est della Siberia.

Vi parteciperanno 50 equipaggi, massimo due persone per vettura, e altri dieci Lada Niva trasporteranno giornalisti e operatori radiotelevisivi al seguito. L'intera manifestazione, che gode del patrocinio di molti ministeri e enti statali europei e della collaborazione attiva di Komsomolskaja Pravda (uno dei quotidiani più venduti al mondo con punte di 74 milioni di lettori), sarà infatti seguita, ripreso e trasmesso ogni giorno da diverse Tv, e per noi da Rai, Telemontecarlo, Odeon Tv e Italia Sette. Il primo grande appuntamento è la sera del 6 settembre sulla Piazza Rossa dove i partecipanti al Raid si coniugheranno.

■ In Italia non siamo completamente a digiuno di auto prodotte nella Csi. A parte, infatti, la curiosità suscitata negli anni Settanta dalla Moskvich - cui furono vendute sul nostro mercato alcune centinaia di vetture - c'è un veicolo che a tutt'oggi gode di un certo apprezzamento del nostro pubblico fuoristradico-stradale: la Lada Niva, una 4x4 con motore di 1600 cc, un po' rumorosa ma robustissima. Tra fuoristrada e vetture l'industria Lada è in testa alle classifiche di produzione tra le sette marche della Comunità. Essa infatti produce mediamente 660.000 veicoli l'anno, oltre la metà dell'intera produzione che ammonta lo scorso anno a 1.116.520 unità.

Proprio la Lada Niva è stata scelta dalla società Extreme di Roma (largo Fontanella Borghese 77, tel. 06/6897109 - 6897099, fax 06/6871105) co-

me vettura, strettamente di serie, per il 1º Transiberian Raid che prenderà il via tra otto giorni dall'hotel Ergife di Roma per raggiungere Magadan all'estremo nord-est della Siberia.

Vi parteciperanno 50 equipaggi, massimo due persone per vettura, e altri dieci Lada Niva trasporteranno giornalisti e operatori radiotelevisivi al seguito. L'intera manifestazione, che gode del patrocinio di molti ministeri e enti statali europei e della collaborazione attiva di Komsomolskaja Pravda (uno dei quotidiani più venduti al mondo con punte di 74 milioni di lettori), sarà infatti seguita, ripreso e trasmesso ogni giorno da diverse Tv, e per noi da Rai, Telemontecarlo, Odeon