L'Unione economica al centro del tradizionale incontro Unrae

L'Europa unita per l'auto è già realtà

L'Unione europea che parte fra pochi giorni per l'industria automobilistica Cee è già realtà consolidata da tempo I primati del «Vecchio continente» nel tradizionale incontro Unrae di fine anno Europa, da cent'anni, maggior produttore e maggior mercato Cresce la percentuale di investimenti in ricerca e sviluppo Nell'Italia '93 la competizione fra Case avvantaggia l'utente Ma resta l'incognita tasse

MILANO Cent anni ed è sempre prima La vecchia Europa che fra pochi giorni inizierà la sua nuova vita «senza frontiere» (per lo meno economiche) non è venuta meno al suo primato automobilistico Nel 1892 la Fiat cia diede avvio alla motorizzazione mondiale con i modelli Panhard e Levassor nonché Peugeot motorizzati con i propulsori della tedesca Daimler Fu quello il primo passo verso la mobilità di massa del secondo Dopoguerra e anche il primo esempio concreto di «collaborazione europea» nel settori Da allora ad oggi per quanto la battaglia commerciale si sia fatta particolarmente serrata gli accordi fra costruttori si sono moltiplicati (fra gli ultimi ricordiamo lo scambio di motori fra Renault e Volvo la fornitura di Diesel Peugeot alla Rover e ancora lo studio congiunto per il futuro monovolume Fiat e Peugeot) e fanno ben sperare in quella Unione europea che si avvia col primo gennaio 1993

«Gli avvenimenti degli ultimi mesi e la congiuntura economica – ha detto Walter Walcher presidente della Porsche Italia e dell Unrae, nel tradizionale appuntamento di fine anno tra i rappresentanti delle Marche estere e la stampa specializzata italiana – possono far sorgere qualche perplessità sugli attuali sviluppi delle relazioni economiche e politiche fra gli Stati Ma abbiamo buoni motivi per credere che si tratti di episodi che non influenzeranno i processi integrativi delle singole economie»

Ma dicevamo che a distanza di cent anni l Europa è ancora «prima» Nel 1992 a livello mondiale sono stati prodotti 48 5 milioni di autoveicoli e 47 1 milioni quelli venduti In questo contesto Europa mantiene il doppio primato di primo produttore con 14 8 milioni di autoveicoli costruiti e di primo mercato mondiale con 13 3 milioni di unità commercializzate Con questi dati il «vecchio continente» batte gli Stati Uniti (mercato 12 6 milioni produzione 8 8 milioni) e anche il Giappone che è secondo per veicoli costruiti (13 2 milioni) e terzo come mercato (7 5 milioni di auto)

Molti altri poi sono gli aspetti per i quali l Europa dimostra una dinamicità e una vivacità senza uguali L industria automobilistica integrata dei «Dodici», ad esempio è la maggiore esportatrice e importatrice di «quattro ruote» l ex port tocca il 49 6% della produzione (Usa 10% e Giappone 43 4%) in sostanziale equilibrio le importazioni rispetto alle esportazioni (104 9% contro il 511,6% degli Usa mentre il Giappone è molto «protettivo» 3 4%) Ma il maggior incremento di importazioni (dal 20% del 1970 all oltre 40% del 1991) riguarda modelli prodotti nella stessa Cee E ancora negli ultimi 20 anni il mercato auto comunitario è cresciuto del 78 9% mentre la percentuale di investimenti in ricerca e sviluppo ha raggiunto il 6 8% del fatturato (dati 1989) ben più alta di quelle americana e giapponese

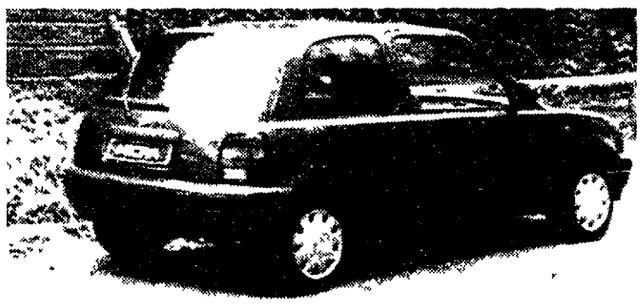
Nel 1993 dovrebbe realizzarsi inoltre l intesa con l Efta (Scandinavia Islanda Austria e Svizzera) per la costruzione di uno Spazio Economico Europeo che «svilupperà sensibilmente – ricorda Walcher – la complementarietà delle rispettive economie» e che aggiunta ai Paesi dell ex Europa dell Est che chiedono di entrare nella Cee porterà la «Grande Europa» a produrre complessivamente (ai dati attuali) 17 4 milioni di autoveicoli e a un mercato di 18 3 milioni di unità vendute Il che significa ancora primati assoluti e quindi grande appetibilità dell Europa per tutti i Costruttori mondiali

Cosa significa questo per l Italia che è bene sottolinearlo è il secondo mercato europeo (2 350 000 immatricolazioni nel 1992 con un import del 559) e lo resterà anche nel 1993 nonostante la congiuntura negativa prevista (2 milioni nella peggiore delle ipotesi)? Non bisogna essere dei profeti per pronosticare una competizione molto spinta su tutti i fronti immissione di modelli nuovi o rinnovati incentivazioni finanziarie sull acquisto supervalutazioni dell usato maggiori garanzie post vendita Tutti quegli elementi cioè che stanno caratterizzando il marketing di questo fine 1992 E per una volta potrebbe proprio essere l utente ad averne i maggiori vantaggi Sempre che non ci metta poi lo «zampino» il Governo (che non si è ancora pronunciato su come recupererà il minore gettito Iva sul l imposta Diesel eccetera *nda*) con tasse varie

RD

NISSAN 1992

È la prima giapponese a vincere il premio «Auto dell'Anno» e la prima Casa orientale a superare l'1% del mercato Italia



Cinquecento 2ª per pochi voti

«Auto dell Anno» 1993 Micra si è imposta sulla Cinquecento per una manciata di voti (338 a 304) Terza la nuova ammiraglia Renault Safrane (244) Tutto giapponese con la sola eccezione dell Alfa Romeo 155 (8ª) il resto della classifica Mazda Xedos 6 e 626 Toyota Carina e Corolla Honda Prelude e CRX Mitsubishi Colt e Space Runner

Due primati in giallo

Con Micra «Auto dell'Anno» per il 1993 (prima volta di una giapponese in Europa) e oltre l'1 per cento di quota nel mercato totale nostrano 1992 (prima volta di una giapponese in Italia), Nissan Italia non teme i rigori della prossima stagione commerciale Con il presidente Noritake Arai, incontrato al Motor Show di Bologna, parliamo dei recenti successi e dei nuovi obiettivi nel mercato Italia

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLÒ

BOLOGNA Chi non ha problemi comunque vadano le cose il prossimo anno è Noritake Arai presidente della Nissan Italia Impassibile da buon giapponese non disdegna di piegare leggermente la bocca in quello che potremmo definire un sorrisetto Naturalmente, di compiacimento La Nissan infatti si è appena aggiudicata il più ambito titolo europeo del settore automobilistico la Micra è «Auto dell Anno» 1993 Ma c è un altra soddisfazione, meno di bandiera e più personale Nissan Italia continua a restare saldamente al di sopra dell 1 per cento del mercato totale italiano (1 06% negli undici mesi con un incremento del 42 29% rispetto allo stesso periodo del 91) Anzi addirittura – ma ancora non era ufficiale quando abbiamo parlato con Arai – nel mese di novembre la quota della Casa giapponese ha sfiorato il raddoppio ottenendo l 1 91% Ovvero quasi quel 2 per cento che costituisce la massima ambizione di Nissan Italia per il prossimo anno Meno certo della Micra le cui consegne in Italia sono cominciate alla fine di ottobre incidendo fortemente sul risultato dello scorso mese Ma mento anche di una politica di «customer satisfaction» (soddisfacimento del cliente) curata fin nei minimi particolari anche ben dopo la consegna della vettura

Conscio di dirigere la numero uno giapponese nel secondo mercato d Europa (l Italia si sa è seconda solo alla Germania) e di portare lo scettro della «regina» del 1993 Noritake Arai ci accoglie stanco ma disponibile dopo una faticosa giornata di incontri e pubblici che relazioni nel padiglione Nissan al Motor Show

Signor Arai, cominciamo subito dall'«Auto dell'Anno». Come ha accolto questo titolo, che tra l'altro da noi è passato un po' in sordina?

Ovviamente per noi è un grosso piacere per la Micra e per tutta la Nissan E' un avvenimento storico

Già, Micra è la prima vettura giapponese, in assoluto, ad aggiudicarsi tale insegna. Pensate, in seguito a ciò, di ritoccare i piani produttivi dello stabilimento inglese dove prende vita la Micra?

Sicuramente non subito Non prevediamo un immediato aumento dei volumi di vendita Per noi il titolo è importante come immagine di Marca Senz altro ci aiuterà Ma è ancora presto per dire quanto

Ci sembra che questo riconoscimento rompa anche con un certo pregiudizio «protezionistico» finora riservato ai giapponesi

Ritengo che sia stato riconosciuto lo sforzo di una Casa giapponese per interpretare il gusto degli europei A questo scopo Nissan ha creato un centro tecnico di progettazione alla periferia di Londra collegato con altri centri distaccati in Spagna e Belgio Mi sembra che si possa dire che hanno svolto una buona attività

Come pensa si chiuderà il mercato italiano del 1992? E come sarà il 1993?

A quota 2 300 000 forse persino vicino a 2 400 000 Ma questo non deve essere preso come un dato di vigorosità del mercato perché bisogna tenere conto dei veicoli non catalizzati che dovranno essere necessariamente immatricolati entro il 31 dicembre (dal primo gennaio 93, per disposizione Cee tutte le nuove vetture «devono» essere «ecologiche» *nda*) Il 1993 vedrà un calo del 12 15% Nella peggiore delle ipotesi a 2 milioni di consegne Che comunque restano rilevanti

In questo quadro, nutre dei timori anche per le vendite di Nissan Italia?

No Fortunatamente Micra e Primera sono modelli nuovi Non risentiremo della crisi Per quest anno ci attesteremo intorno alle 40-41 000 unità sulle quali le vendite della Micra incideranno per 5-6000 pezzi Nel 1993 contiamo di arrivare a 60 000 consegne metà delle quali di Micra mentre resterà uguale la quota Primera (17 18 000 unità), in calo invece i veicoli commerciali

Come giudica la trattativa in corso Cee-Mit sulle quote di import dal Giappone per il 1993?

Il prossimo anno parte il nuovo sistema Mit di autolimitazione dell export in Europa in base all accordo del luglio 91 Il problema sta nel fatto che la Cee vorrebbe subordinare le quote del 93 alle previsioni di contrazione del mercato europeo e cioè al di sotto delle quote attuali Personalmente credo che se le previsioni 93 sono esatte il Giappone debba ridurre la sua quota Ma non credo che ciò possa essere applicato anche per i Paesi della Cee più «restrittivi» cioè dove già ora i limiti imposti sono più forti E l Italia fa parte di questo gruppo Ridurre ancora la quota è impossibile perché è già troppo bassa

Un'ultima domanda. Ritiene possibile per le Case giapponesi fare un passo come quello recente del Gruppo Volkswagen per allargare la sua cerchia di fornitori italiani?

Innanzitutto e in generale un contratto di fornitura dipende essenzialmente da tre fattori la qualità il prezzo la disponibilità a fornire con regolarità Assodata l importanza del primo fattore per il quale coinvolgiamo i nostri fornitori fin dalla prima fase di progettazione e potendo discutere il secondo la regolarità dell invio dei componenti è basilare Il nostro sistema produttivo tiene in gran conto il «just in time» (che potremmo tradurre proprio al momento giusto *nda*) per avere il minimo stoccaggio una maggiore flessibilità produttiva e un sicuro contenimento dei costi Il che ci viene assicurato soprattutto dai componentisti presenti in un raggio limitato vicino allo stabilimento di produzione

Due novità in arrivo qui accanto la Primera 2 0 GT sopra il monovolume Serena nella versione sei posti Nella foto in alto la piccola Micra

Le novità '93 incominciano con «Serena»

BOLOGNA La premiata Micra – che nel corso del prossimo anno troverà anche la versione a cinque porte e l «automatica» con cambio a variazione continua N Cvt – non sarà l unica vettura a concorrere all obiettivo delle 60 000 immatricolazioni 93 Nissan Italia punta infatti anche sul nuovo monovolume compatto Serena che arriverà sul nostro mercato in gennaio Serena sarà offerta con motori plurivalvole a benzina di 1 6 e 2 0 litri (servosterzo di serie) Tre le versioni 1 6 e 2 0 SLX 5 porte 7 posti 2 0 SGX 4 porte 6 posti I rispettivi prezzi indicativi di prevendita 28 190 000 30 650 000 30 950 000 lire

Novità sono previste anche per la gamma Primera tra le quali spicca la 2 0 GT 5 porte dal carattere sportivo motore 16v a iniezione elettronica multipoint Abs di serie proposta a lire 34 200 000 Ma già da questo mese la «media» Nissan si è arricchita di una nuova versione base la Parsec (4 e 5 porte) con motore plurivalvole di 1597 cc da 90 cv interessante per rapporto prezzo/qualità con 21 030 000 lire (400 mila in più la 5 porte) chiavi in mano offre sedile di guida e volante totalmente regolabili 4 poggiatesta bagagliaio e serbatoio apribili dall interno avvisatore acustico di luci accese predisposizione completa per l autoradio

Centri storici: un «pass» verde per vetture ecologiche

Saranno di colore verde dovranno essere applicati sul parabrezza e saranno il nuovo ambito «pass» per i centri storici protetti dall inquinamento e in caso di divieto alla circolazione per allarme smog Ovviamente ad avvalersene saranno i proprietari delle vetture già immatricolate e in regola con le disposizioni ministeriali anti inquinamento (e a maggior ragione di auto nuove che verranno immatricolate dall 1 gennaio 1993 obbligatoriamente catalizzate o per i Diesel «pulite») Il contrassegno che verrà stampato da oggi dalla Motorizzazione civile misurerà 134 x 92 millimetri e porterà impresso il numero di targa oltre a un codice antifalsificazione e a una lettera (da A a I) che identifica il potenziale inquinante della vettura La notizia riportata da un a genzia Agi specifica anche che il contrassegno arriverà a casa senza bisogno di farne domanda a meno che non si abbia un autoveicolo alimentato a metano o Gpl In tal caso basterà compilare l apposito modulo disponibile negli uffici provinciali della Motorizzazione

Superbollo Diesel: primo passo verso l'esenzione

Venerdì pomeriggio la Commissione ambiente del Senato ha approvato in sede referente la proposta di esenzione definitiva del superbollo Diesel estesa alle vetture alimentate a metano e a Gpl Il disegno di legge che doveva essere presentato già in autunno in luogo del decaduto decreto di febbraio passerà ora all esame dell aula Lo scoglio è ancora una volta il parere negativo della Commissione bilancio (mancanza di adeguata copertura finanziaria) che ha impedito l immediata deliberazione e il passaggio al voto della Camera Dunque è ancora presto per cantare vittoria Ma lo stesso relatore e l unanimità della Commissione ambiente hanno rimarcato la volontà di favorire la diffusione di autoveicoli con propulsioni meno inquinanti «L esonero temporaneo dal pagamento del cosiddetto superbollo – ha sottolineato il relatore – aveva prodotto una discreta ripresa del mercato Diesel»

Usa: «Big Three» favorevoli a un aumento imposte benzina

Le Tre Sorelle americane General Motors Ford e Chrysler sarebbero invece favorevoli a un aumento contenuto in poco più di sei centesimi per litro delle imposte sulla benzina per stimolare le vendite di auto di piccola cilindrata Il basso costo del carburante induce l utente a comprare le alte cilindrate mentre la legge obbliga le Casa a vendere una certa percentuale di vetture a ridotto consumo di carburante Il provvedimento sarebbe inoltre appoggiato dai «verdi» e da alcuni parlamentari in quanto capace di ridurre i consumi di carburante e il livello di inquinamento

Motor Show: quasi 1.300.000 visitatori in nove giorni

Alfredo Cazzola «patron» del Motor Show di Bologna aveva scommesso sul superamento del record di presenze dello scorso anno 1 milione e 200 000 visitatori Ed ha vinto La diciassettesima edizione si è infatti chiusa in crescendo arrivando a registrare quasi 1 300 000 presenze nelle undici giornate di apertura (ma le prime due dedicate alla stampa sono poco influenti sull indice complessivo) Fra gli altri «numeri» 1147 espositori 113 300 mq di aree espositive (più del Salone di Tokyo!) 36 gare con 423 piloti (235 per le auto 198 per le moto)

Sentenza pretore leccese: posteggiatori «responsabili»

I posteggiatori sono responsabili dei furti o danni alle auto lasciate in sosta nei parcheggi (aperti chiusi o recintati che siano) con custode Questo principio è contenuto nella sentenza del pretore di Nardò (Lecce) Angelo Sodo con cui una ditta locale di autoservizi è stata condannata al pagamento di 1 310 000 lire [illegible] risarcimento del danno (oltre le spese e gli interessi) subito dallo scuolabus dell Istituto professionale statale femminile di Nardò mentre era in sosta in un area di proprietà della ditta di autoservizi Il pretore ha inoltre imposto l obbligo di avvisare gli automobilisti con adeguati cartelli delle responsabilità contrattuali ed extracontrattuali del posteggiatore stesso

L'erede della BX presentata in pompa magna a Parigi. In Italia in aprile

Xantia per la riscossa Citroën

Un Calvet sempre pronto alla polemica tiene a battesimo a Parigi davanti alla stampa specializzata europea, l'erede della Citroën BX Il suo nome Xantia Il lancio in marzo in Francia, subito il Salone di Ginevra In Italia arriverà in aprile Tre motorizzazioni a benzina, due livelli di allestimento Più avanti anche una Diesel e una «automatica» Il design un po meno Citroën e forte impronta di Bertone

DAL NOSTRO INVIATO

PARIGI «Micra Auto dell Anno Quando non presentiamo un modello Psa (Peugeot Citroën *ndr* la scelta diventa più difficile» La battuta al vetriolo è di monsieur Jacques Calvet presidente della Citroën il quale non ha dubbi sul prossimo vincitore Xantia

Da subito sulla barricata antigiapponese grande osteggiatore dell accordo («ambiguo e pericoloso») Cee Mit sulle importazioni di vetture «gialle» e polemico persino nei confronti del governo Mitterrand colpevole – questa l ultima accusa – di seguire la folle linea economico valutaria della Bundesbank («i tassi d interesse oggi applicati lavorano contro l industria e una sua espansione») monsieur Calvet ha raccolto a La Defense di Parigi tutta la stampa specializzata europea per mostrare appunto la Xantia erede della BX a partire dalla prossima primavera (in aprile in Italia) anche se quest ultima – dice Calvet – continua a vendersi bene

La Xantia, che va a completare l'offerta Citroën nei segmenti «C» (insieme alla ZX) e «D» si prefigura come una gamma completa che al momento del lancio può contare su tre motorizzazioni a benzina – 1 8 litri da 103 cv 2 0 litri da 123 cv e 2 0 litri 16 valvole a 155 cv – e due livelli di allestimento A breve distanza entro il 93 seguiranno comunque versioni con cambio automatico e Diesel oltre che con tetto apribile Di prezzi se ne parlerà soltanto al Salone di Ginevra a ridosso cioè della commercializzazione in Francia dove si conta di venderne 65 000 (più altre 114 000 nei 16 mercati europei occidentali) E su Xantia conta Calvet per vincere la congiuntura negativa che si prospetta per il 1993

Ma com è questa Xantia? In un salone adiacente il centro congressi Calvet ne ha fatte schierare ben dodici in differenti colori tutti molto «eleganti» La raffinatezza delle linee di carrozzeria e degli interni (non i contrasti forti di colore) era infatti uno degli imperativi imposti al Centro stile – c a Bertone di cui «si sente» l impronta un design di «5 porte» fortemente rinnovato ma che richiamasse i canoni classici Citroën (passo lungo cofano importante ampie vetrature forte raccordo tra le linee anteriori e posteriori) e nel contempo ne facesse percepire la robustezza Il risultato a nostro avviso è una bella macchina – in cui forse eccede un pochino l uso della plastica per fascioni e guarnizioni delle parti vetrate – però sempre meno Citroën O meglio si accentua l evoluzione stilistica Citroën nella parte anteriore e si sposa a quella tedesca (solo una coincidenza la somiglianza con la Bmw M3?) nella mezza coda tronca dalla superficie verticale concava e dalle linee orizzontali convesse Molto ampio il bagagliaio squadrato e con dispositivi di ritenzione del carico L interno molto ben curato nei particolari e nelle rifiniture è ampio accogliente e sobrio (a parte un rivestimento in tessuto a scacchi beige e grigio) con plancia curvilinea in ottima plastica nella quale è stato inserito un manighone per una più efficace «tenuta» del passeggero lato guida Non comodissima è invece la posizione del quinto passeggero (dietro al centro) che rischia di avere le ginocchia in bocca a causa del largo piano rialzato del tunnel centrale

RD

Xantia «partirà» con tre motorizzazioni a benzina

Un pick up Opel Campo Sportscab ripreso durante un guado e sopra, una Frontera Wagon 4 porte fotografata su sterrato

Test multiuso su Frontera Sport e Wagon, e pick-up

Bene i fuoristrada Opel: terzi in meno di tre mesi

La Opel ha visto giusto quando ha deciso di cimentarsi nel settore dei fuoristrada Commercializzati in Italia da meno di tre mesi a novembre i Frontera erano già al terzo posto nella classifica delle vendite Questi veicoli hanno ormai caratteristiche che li rendono alternativi alle berline con in più la possibilità di trarsi d'impaccio su ogni tipo di terreno La gamma offerta dalla General Motors Italia

FERNANDO STRAMBACI

RAPALLO Un po di giri cana nelle trafficatissime vie di Rapallo poi l autostrada sino a Varazze e infine su per strade stradine e sterrato sino ai 1 287 metri del Monte Beigua già abbondantemente innevato Il tracciato scelto dalla General Motors Italia per la prova dei Frontera e del Campo sembrava fatto apposta per dimostrare che ormai i fuoristrada sono proprio diventati macchine per tutti gli usi buoni da usare in città come una qualsiasi automobile e ottimi per impieghi anche gravosissimi quando se ne presenta la necessità A contrastarne l affermazione soltanto la politica fiscale del governo e oltre a questa l incertezza sul futuro che oltre ai tanti salassi potrebbe riservare nuove brutte sorprese

In questa situazione c è persino da stupire che in meno di tre mesi di commercializzazione – da settembre i primi «passo lungo» e da novembre massicciamente – i Frontera della Opel siano già riusciti a piazzarsi al terzo posto nella classifica delle vendite di novembre a dimostrazione che è stata giusta la scelta della marca tedesca della GM di scendere in campo a fianco di Mercedes e Land Rover in un settore che è quasi totale appannaggio dei costruttori giapponesi ed americani Anzi il ritardo nell immissione sul nostro mercato (da marzo a settembre) è dovuto proprio al successo registrato da questi veicoli in Germania e in Gran Bretagna

Le ragioni del successo sono da ricercarsi riteniamo nel fatto che questi veicoli il cui prezzo è vicino a quello delle vetture di gamma medio alta offrono ormai in parte la sicurezza garantita dalla trazione integrale comfort di guida paragonabile a quello delle normali berline e prestazioni ben lontane dalle 60 miglia (97 4 km/h) che erano tipiche dei fuoristrada degli anni 60 quando questi veicoli hanno cominciato da noi ad affacciarsi timidamente sulla scena

Oggi infatti per limitarci ai Frontera si va dagli oltre 140 orari delle versioni turbodiesel ai 157 km h della versione Sport per non dire del fatto che servosterzi servofreni condizionatori e cabine di tipo automobilistico rendono molto riposante la guida di veicoli in grado di affrontare agevolmente ogni tipo di terreno

Con i Frontera ricordiamo la GM Italia offre tre possibilità di scelta con due motorizzazioni benzina ed una Diesel Si parte in ordine di prezzo dai 31 250 000 lire della «Sport» un fuoristrada «passo corto» con carrozzeria hard top a 2 porte con un motore benzina di 2 litri (naturalmente catalizzato) che eroga una potenza di 115 cv e consente di raggiungere come si accennato la velocità di 157 km h Si continua con i 37 454 000 lire della Wagon «passo lungo» 4 porte il cui motore di 2 3 litri turbodiesel con intercooler sviluppa una potenza di 100 cv e consente una velocità massima di 143 km h Si chiude con un altra Wagon a 40 569 000 lire il cui propulsore a benzina di 2 4 litri e 125 cv consente velocità di 153 km h

Non va comunque dimenticato che insieme ai fuoristrada Frontera la GM Italia offre anche in due versioni i pick up fuoristrada Campo Si tratta dello Sportscab con cabina lunga a due porte proposto a 21 209 000 lire (Iva esclusa) e del Crewcab con carrozzeria a 4 porte a listino a 25 297 000 lire Il loro propulsore è un Diesel a iniezione diretta di 2 5 litri che eroga una potenza di 70 cv e che consente una velocità massima di 150 orari

Anche i pick up (il Crewcab può ospitare 5 persone) hanno cabine di tipo automobilistico e la meccanica (motori della tedesca Opel trasmissioni della giapponese Isuzu piattaforme e carrozzeria della IBC Vehicles che li assembla a Luton Inghilterra) è simile a quella dei Frontera