

Mille miglia con le Volvo 850 T5 alla scoperta del mercato americano

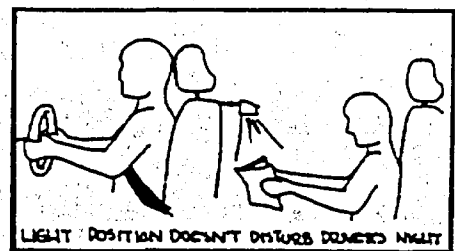
## In Usa cambiano i modi di vendere e il cliente è più «considerato»

Mille miglia sulle strade degli Stati Uniti a bordo della Volvo 850 T5 di 2,3 litri commercializzata nel febbraio scorso anche in Italia. Più che scoprire le qualità della macchina, già note, si è andati alla ricerca delle novità che caratterizzano il mondo dell'auto Usa e che arriveranno anche da noi. La soddisfazione del cliente sta diventando l'obiettivo primario, se si vogliono mantenere le quote di un mercato in ripresa ma difficile.

FERNANDO STRAMBACI

■ BOSTON. Mille miglia dalle cascate del Niagara a Boston, toccando Rochester, Lake Placid, e Burlington per una prova della Volvo 850 T5 di 2,3 litri in versione berlina e station wagon, ma soprattutto per rendersi conto di quali siano le tendenze del mercato americano dell'auto che, come sempre, finirà per influenzare quello europeo. Delle qualità delle Volvo 850 T5, infatti, abbiamo già avuto modo di parlare in occasione della loro commercializzazione, nel febbraio scorso, sul mercato italiano e non sono certo le strade americane, con il limite di velocità massimo fissato a 65 miglia, ma che in molti Stati è ancora più basso, le più adatte ad esaltare tutte le caratteristiche della più potente delle vetture della marca svedese.

Vediamo dunque quel che succede negli Stati Uniti a proposito di automobili, cominciando col riferirci agli studi del Volvo Monitoring e Concept Center di Camarillo, in California, che è diretto da Sylvia Voegelé. Secondo Brad Lohrding, che ce li ha illustrati con dovizia di particolari, ed anche secondo i consuntivi dei primi quattro mesi dell'anno, il mercato americano dell'auto è in ripresa sia perché si sta diffondendo tra i consumatori una maggiore fiducia nel futuro, sia perché — e lo si può notare viaggiando negli Stati Uniti — il parco circolante è piuttosto vecchio in base agli standard americani. L'età media delle auto è di otto



La Volvo 850 T5 S.W. a Niagara Falls. In alto, la soluzione proposta per le luci di lettura posteriori.

anni, ma sono almeno 25 milioni le automobili di più di dieci anni che andranno rapidamente sostituite. E' proprio qui che i costruttori americani e giapponesi (le auto delle marche nipponiche sono costruite per il 60% negli Usa) puntano per migliorare le loro posizioni e lo stesso fa la Volvo Car North America che è molto attenta alle esigenze dei consumatori, anche per conservare il suo primato (30 mila consegne negli Usa nel primo quadrimestre) rispetto alle dirette concorrenti europee Bmw (26.194 consegne) e Mercedes (22.947).

E' tale l'attenzione della Volvo, che la marca svedese ha commissionato ad una trentina di studenti del Massachusetts Institute of Technology di Boston una ricerca sulle più particolari esigenze degli automobilisti americani. Ne sono ri-

sultate una serie di proposte che saranno presto realizzate dalla fabbrica svedese. Impossibile elencarle tutte; basti ricordare la possibilità che sarà offerta ai passeggeri dei posti posteriori di poter leggere senza che la luce disturbi il guidatore, oppure la prossima realizzazione di poggiatesta di tipo aerodinamico che incorporeranno telefoni «vivavoce» più razionali.

Massima attenzione alle necessità del cliente sembra essere dunque il dettato principale dei costruttori di automobili negli Stati Uniti e quindi anche di quelli che qui le automobili le importano.

Ma c'è anche un altro aspetto della questione che negli Usa sta diventando molto importante: è quello del rapporto delle Case con i concessionari. Secondo il professor Martin Anderson del MIT, i

marginari sulle vendite delle auto nuove sono oggi estremamente ridotti, aggirandosi in media sui 400 dollari per macchina. I concessionari devono quindi recuperare aree di profitto in altri campi, per esempio nell'usato, dove i margini sono nettamente superiori a quelli del nuovo, se è vero che un concessionario guadagna mediamente 1.200 dollari su un usato di due anni, 800 dollari su un usato di 4 anni e ancora 400 dollari su un usato di otto anni. Ciò determina un cambiamento del rapporto tra costruttore e concessionario, che sarà sempre più conflittuale a vantaggio dei secondi.

Ecco quindi nascere nuove forme di vendita. Si vanno, per esempio, affermando forme di leasing anche per le auto usate e stanno nascendo banche dati ricomando



## Più tonda e compatta l'erede Polo

L'erede della Polo ha già assunto il suo aspetto definitivo. Nel divulgare la prima foto ufficiale (qui sopra) la Volkswagen ha anche anticipato alcuni contenuti. La «nuova Polo» sarà in vendita in tutta Europa, Italia compresa, a partire da ottobre nelle versioni di carrozzeria — dalle tipiche linee arrotondate adottate ormai da quasi tutti i costruttori europei — a 3 e 5 porte. L'equipaggiamento, assicurano, è «particolarmente ricco e completo e con una vasta

gamma di accessori che permetteranno diverse personalizzazioni». Più corta di 5,1 centimetri, più larga di 8,4 cm e più alta di 6,8 cm, ha un coefficiente aerodinamico 0,32 decisamente migliore rispetto all'attuale modello. Quattro le motorizzazioni previste: tre a benzina di cui 1.3 litri da 55 cv e 1.6 litri e 75 cv disponibili subito, mentre la 1050 (45 cv) e la 1.9 Diesel (64 cv) all'inizio del prossimo anno.

## Seat Marbella: ritocchi e il servofreno

Dalla scorsa settimana la «piccola» della Seat, la Marbella, è in vendita in Italia in versione aggiornata. Già rilanciata all'inizio dell'anno attraverso un riposizionamento verso il basso del prezzo di listino — operazione che è valso il raddoppio degli ordini mensili dalle 460 unità del periodo giugno-dicembre 1993 alle 900 unità del primo trimestre di quest'anno —, la Marbella 903 Special (903 cc, 39 cv) adotta ora il servofreno per una più efficace azione in frenata, e nuovi tessuti per la selleria. Inoltre sono disponibili in opzione i colori metallizzati con un sovrapprezzo di 230.000 lire. Il costo delle migliorie è stato contenuto in sole 180.000 lire portando il prezzo di listino, chiavi in mano, a 9.250.000 lire, in assoluto il più basso nel mercato. Anzi, c'è da sottolineare che la Marbella è l'unica vettura in Italia ad essere venduta ad un prezzo inferiore ai 10 milioni.

## Corsa Sport 16V consumi contenuti e linea sobria

Chi ama le prestazioni sportive ma rifugge dalle connotazioni estetiche esasperate ed è attento ai consumi può ora contare su una nuova versione della Opel Corsa Sport: la Sport 16V che monta il motore bialbero Ecotech di 1.6 litri plurivalvole. Pur erogando un'elevata potenza (109 cv), grazie ad un'alta coppia a basso regime di giri (15,3 kgm a 3800 g/min) il nuovo propulsore è in grado di contenere i consumi di benzina «verde» in appena 7,2 litri ogni 100 km. La Corsa Sport 16V a tre porte adotta tutti i più moderni dispositivi di sicurezza passiva (tranne l'airbag «full-size» che come il servosterzo è ottenibile in opzione) ed è caratterizzata dallo spoiler posteriore in tinta carrozzeria, cerchi in lega, sedili sportivi (quello di guida anche regolabile in altezza), volante in pelle, Abs e ammortizzatori a gas. Chiusura centralizzata, alzacristalli anteriori elettrici, filtro antipulviscolo fanno parte delle dotazioni di serie. Il prezzo: 21.602.000 lire, chiavi in mano.

## Walker (Porsche) rieletto presidente Unrae

Walter Walker, presidente della Porsche Italia SpA, è stato rieletto per la terza volta presidente dell'Unrae, l'organismo che raggruppa le marche estere vendute in Italia. Nuovo vice-presidente è stato nominato Mario Canavesi, «numero uno» di Renault Italia. Nel comunicato stampa si fa cenno anche alle cifre dell'Unrae: gli associati coprono il 55% del mercato italiano; il loro fatturato complessivo ammonta a 28.000 miliardi di lire; in totale dispongono di 3878 concessionari, 3471 subagenti e 9942 officine autorizzate. Il settore impiega 72.000 dipendenti, effettua investimenti per oltre 400 miliardi e le Case costruttrici estere acquistano annualmente in Italia componenti e prodotti vari per un ammontare di oltre 4.500 miliardi di lire.

# L'Italia torna alle maximoto

## Aprilia RSV 850 Obiettivo Superbike

CARLO BRACCINI

■ NOALE (VENEZIA). Tra le case motociclistiche italiane c'è voglia di maximoto. Non solo piccolissimi e superspecializzati atelier come quello pesarese di Giancarlo Morbidelli dove vedrà la luce la costolissima V8 per pochi eletti, A Noale, in provincia di Venezia, l'Aprilia (300 miliardi) il fatturato previsto nel 1994, oltre 100.000 tra scooter e moto venduti in un anno — sta lavorando a ritmi serrati per il lancio della sua prima vera maximoto, la RSV 850. L'obiettivo dichiarato è l'ingresso nel Campionato del mondo Superbike, nel quale si sfidano le grosse quattro tempi derivate dalla serie, la Honda RVF 750 quattro cilindri o la Ducati 916 bicilindrica.

Anche la Aprilia 850 sarà bicilindrica, seguendo la scuola motoristica di casa nostra (tutte le giapponesi adottano invece propulsori pluricilindrici) e sfruttando le possibilità del regolamento che consente una cubatura maggiore e un peso più contenuto rispetto alle quadricilindriche. «Vogliamo costruire una superbike leggera e facile da guidare — spiega il boss dell'Aprilia, Ivano Beggio — ma che sia immediatamente riconducibile alla nostra filosofia di dinamismo e modernità».

Il debutto nel campionato delle supersportive stradali assume par-

ticolar importanza sotto il profilo agonistico, visto che l'Aprilia è già la sola casa europea impegnata ufficialmente nelle tre classi del Motomondiale Grand Prix, 125, 250 e 500; senza dimenticare i positivi risvolti sul piano commerciale e dell'immagine, perché le Superbike sono quasi identiche alle moto che si vedono dai concessionari.

Dal punto di vista tecnico della RSV 850 (la sigla però potrebbe essere diversa) si conoscono le linee generali: motore bicilindrico a V longitudinale con distribuzione a cinque valvole, costruito in collaborazione con l'austriaca Rotax, telaio in alluminio tipo Deltabox, forcellone posteriore monobraccio, scarichi rialzati in omaggio alla moda del momento.

Per i colori delle versioni da gara ci si affiderà probabilmente (salvo sponsor particolari) ai soliti cromatismi accesi che hanno accompagnato il successo commerciale della casa veneta negli ultimi anni, ma la maxi Aprilia sarà disponibile anche con colorazioni morbide e sfumature eleganti. Sì, perché la 850 oltre a scendere in pista verrà naturalmente anche costruita in serie e venduta al pubblico, come esige il regolamento del Campionato mondiale Superbike. Per i dettagli non resta che attendere il debutto ufficiale: forse già entro il prossimo autunno.

## Morbidelli d'élite: V8 da 100 milioni

UGO DAHO

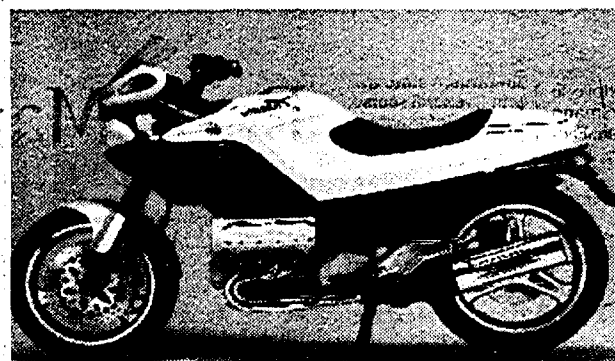
■ Nasce a Pesaro la moto più esclusiva del mondo ad opera di Giancarlo Morbidelli. Per la verità, l'uomo, proprietario dell'azienda leader a livello mondiale nel settore delle macchine computerizzate per la lavorazione del legno, non è nuovo nell'ambiente motociclistico. La sua grande passione per le due ruote lo spinse nei primi anni Settanta a creare un piccolo «atelier» per la costruzione di raffinatissime moto da corsa che vinsero ben sei titoli iridati nei dieci anni a seguire. La superiorità delle Morbidelli fu tale da indurre Yamaha e Suzuki a ritirarsi dalle competizioni nelle classi 125 e 250. Grande collezionista di moto d'ogni genere Morbidelli ne annovera nel suo museo oltre trecento esemplari. Ma l'ultima di sua produzione è quanto di più tecnologicamente sofisticato, per una moto stradale, si potesse pensare e costruire.

Il motore ha un'architettura a V,

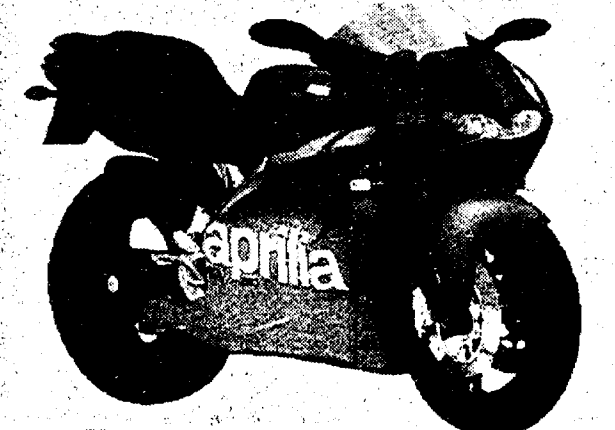
e vanta otto cilindri con una cilindrata unitaria di 105,9 cc per un totale di 847,2. Non si deve, tuttavia, pensare che sia stato perseguito un obiettivo di potenza massima che, infatti, è stata contenuta in 100 cv ad oltre 11.000 giri/min. Peraltro, il peso di «soli» 200 kg, assicura un rapporto peso/potenza sufficiente ad esprimere prestazioni di tutto rispetto. In una moto così raffinata non mancano ovviamente l'impianto d'iniezione elettronica e la marmitta catalitica.

La carrozzeria non è da meno della meccanica ed è stata disegnata da Pininfarina che ha creato una linea estremamente moderna ma anche di rara eleganza.

L'assistenza è garantita dalla Casa pesarese. Essa si preoccupa di fornire la moto in una cassa speciale che deve essere riutilizzata al momento di ripartire la moto per il tagliando, il tutto gratuitamente. Peccato che la moto costi circa cento milioni.



La Morbidelli 850 V8 -by Pininfarina.



Il disegno della bicilindrica Aprilia RSV 850.

## Francia: patentino obbligatorio per i 50 cc

La Francia, preoccupata per l'escalation degli incidenti stradali, prosegue nella sua battaglia di prevenzione. Dopo i tribunali a bordo strada, le campagne pubblicitarie per una guida accorta, i controlli programmati sull'efficienza dei veicoli, arriva ora un'iniziativa rivolta specificamente al mondo giovanile che fa uso delle due ruote. Solo lo scorso anno in Francia si

sono registrati 200 morti e 12.000 feriti in incidenti che vedevano coinvolti non moto di grossa cilindrata, ma scooter e ciclomotori. La dimensione di questa tragedia continua ha indotto il governo transalpino a varare una legge che imporrà dal 1° gennaio 1995 l'obbligo di un «patentino» speciale. Ovvero, dall'età di 14 anni in avanti per condurre un

ciclomotore o uno scooter si dovrà essere in possesso di un «permesso di guida» che si ottiene superando prove pratiche che dimostrino oltre all'abilità anche la conoscenza dei limiti di velocità, la legittimità dei sorpassi, le precedenza e via dicendo. E già da ora nelle scuole si fa lezione di codice stradale, corredata di prove pratiche sulla strada, per preparare i giovani ad affrontare il traffico rispettandone le regole. □ Giancarlo Lora

# Italjet raddoppia la fabbrica e lancia Velocifero

■ MISANO ADRIATICO. Da pochi giorni il Velocifero è in vendita in tutta Italia. Lo scooter 50 cc più atteso e originale, dopo tanto clamore sulla stampa e in televisione, può essere acquistato presso qualunque concessionario Italjet e il prezzo, anche se più elevato di quanto promesso allo scorso Salone Motociclo di Milano, è di quelli che non fanno certo gridare allo scandalo: 3.750.000 lire chiavi in mano.

Perché tanto interesse verso uno scooterino? Perché Velocifero è un oggetto fuori dal tempo e dalle mode; esempio riuscitissimo di stile e design italiano oppure pacchiana riproposizione di gusti, di colori pastello e di linee leziose cancellati dall'evoluzione dello scooter.

Esclusiva anche la dotazione di serie, che comprende una borsa porta attrezzi, un porta-documenti, un

porta chiavi, tutti rigorosamente in pelle e «firmati», un telo coprimoto e un set di manutenzione per la carrozzeria.

Lo stile retro della linea non si ripropone nella guida del Velocifero. Lo spazio a disposizione per le gambe è più che sufficiente anche per i più alti, che si ritrovano con il busto in posizione eretta e poco affaticante. La sella, di dimensioni non eccessive, garantisce sempre un discreto comfort e filtra a dovere eventuali fondo corsa del reparto sospensioni. Richiede invece un minimo di assuefazione il cruscotto, dove la radica regna sovrana, e dove si allineano poche spie luminose e un contachilometri, modello Vespa anni 50, la cui leggibilità lascia un po' a desiderare.

In marcia, emerge subito la buona maneggevolezza del Velocifero che, come gli altri scooter, è in grado di

destreggiarsi agevolmente anche nel traffico più caotico, mentre il piccolo motore a due tempi con trasmissione automatica permette un ottimo scatto nelle partenze da fermo.

Alla Italjet, piccolo ma dinamico costruttore bolognese, piace giocare con il gusto e le fantasie del pubblico, ma tengono i piedi ben saldi per terra quando si tratta di operazioni commerciali: le vendite vanno a gonfie vele e nei giorni scorsi è stato inaugurato in provincia di Teramo, a Roseto degli Abruzzi, il nuovo stabilimento da 10.000 metri quadrati. Come se non bastasse, grazie anche alla competitività della lira, il prodotto scooter e ciclomotore va forte anche all'estero. Anche nella tana del lupo, in Giappone dove, assicurano alla Italjet, per il Velocifero sono letteralmente impazziti. □ C.B.



Per il Velocifero vanno matti anche i giapponesi.