

Mercato: il ballo delle cifre

Da qualche tempo, almeno un paio di anni, il mercato automobilistico italiano è fonte di varie polemiche. Importante per la sua incidenza sugli indicatori economici del paese, ha riflessi anche sull'occupazione - ne sanno qualcosa i lavoratori dell'industria auto che ogni tot si trovano in cassa integrazione per ridurre la produzione - e sulla redditività delle aziende collegate, dai fornitori alle reti commerciali di vendita e assistenza. Ecco perché il ballo delle cifre tra quanto viene dichiarato dalle Case e quanto realmente immatricolato sta creando scompiglio nel settore.

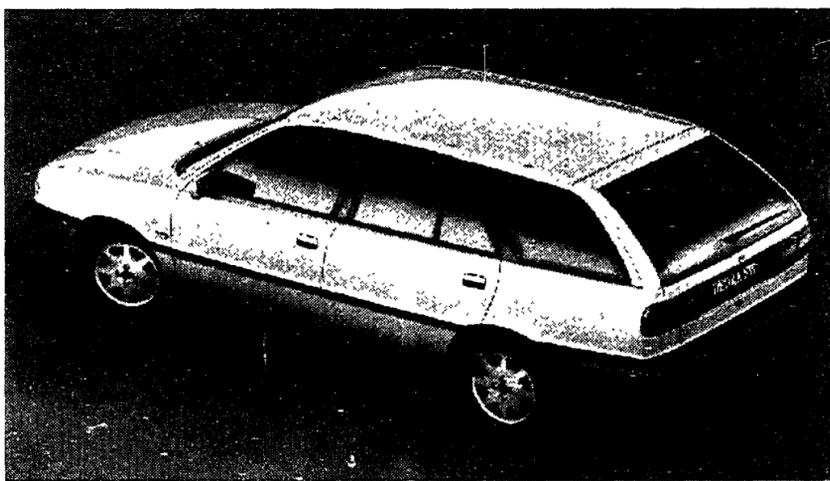
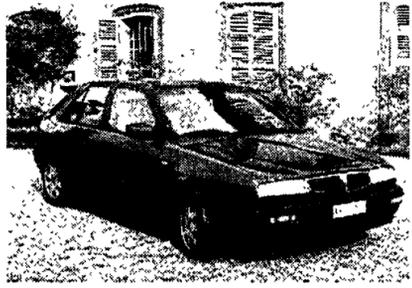
A lanciare l'allarme è stata ancora una volta la General Motors Italia (dal 1° ottobre Opel Italia in omaggio al maggior peso della marca europea GM nel processo di globalizzazione del colosso americano) in un incontro in campo neutro vicino a Marsiglia. Cosa sostiene, in poche parole, il management della filiale italiana? Che il sistema di autocertificazione adottato dal 1981 in qua (a causa della esasperante lentezza di raccolta dati della Motorizzazione) non funziona più, dà indicazioni false. Passibili di far sballare la gestione delle aziende con previsioni distorte dell'andamento della domanda. Pomo della discordia sono le esportazioni parallele di vetture acquistate in Italia in virtù del cambio favorevole. Qualcosa come 200.000 auto che nel solo 1993 sono state vendute e reimmatricolate all'estero (tra l'altro con un doppio conteggio, da noi e nel mercato finale).

Ora che l'Italia, dopo tanti anni di importazioni parallele, sfrutti il momento propizio non ci sembra scandaloso. Soprattutto se pensiamo di essere in un contesto di Europa Unita, con tanto di libertà di movimento delle persone e delle merci. L'auto viene venduta in Italia e in parte il mercato deve essere conteggiato. Che poi ci sia un problema di uniformare i sistemi di rilevazione nella Comunità per evitare il doppio conteggio possiamo anche essere d'accordo. Sta di fatto che all'utente italiano l'esistenza di un fenomeno, più o meno massiccio, di tale export non può fare né caldo né freddo.

La preoccupazione insorge, semmai, qualora le Case operanti in Italia non siano in grado di formulare previsioni realistiche (e GM Italia non ci pare rientri in questo novero) tenendo conto del proprio patrimonio statistico storico-matematico anche delle situazioni economico-politiche, soprattutto se perduranti come la svalutazione della nostra moneta. Allora si che i rischi di sovrastima o di sottostima del mercato possono avere conseguenze nefaste per le industrie (super o sottoproduzione), per gli operatori (eccessivi stock, bassa redditività, oppure lunghi tempi di consegna, perdita di clientela e quindi mancato guadagno) e per l'utenza.

Indubbiamente, e qui concordiamo con G.M. Italia, una maggiore efficienza e tempi più rapidi del Ministero nel raccogliere e divulgare dati certi e proiezioni potrebbe giovare a tutti. E mettere pace nel settore. □ R.D.

È tempo di novità al Gruppo Fiat. La Tempra gamma 94. Poi Dedra S.W. «Z» e nuove Delta, in attesa della grande stagione Alfa



La prima immagine ufficiale della Dedra S.W. A sinistra, la nuova Delta GT

Settembre da leone per la Lancia

In attesa dei grandi eventi dell'autunno-inverno, che si apriranno il 9 settembre con la commercializzazione della nuova Alfa 145 - seguita tra fine anno e i primi mesi del prossimo dalla berlina cinque porte 146, dallo Spider e dal coupé GT - il Gruppo Fiat mette in cantiere una serie di aggiornamenti e completamenti delle sue gamme.

La prima ad essere interessata al lavoro di ammodernamento è la Fiat Tempra, berlina e station wagon. La gamma è stata ridisegnata, arricchita nelle dotazioni di serie e dotata di un nuovo propulsore 1.6 di 90 cv a iniezione elettronica multipoint che assicura migliori prestazioni e consumi più contenuti rispetto al precedente 1600.

Alla base, le versioni 1.4 L e 1.6 S sono state sostituite dalle più accessoriate 1.4 S e 1.6 Liberty (questa anche con climatizzatore automatico). Inoltre, visto il successo ottenuto dalle versioni HSD (alta sicurezza di guida), gli allestimenti SLX adottano di serie l'airbag per il conducente, le cinture pretensionate, l'Abs (tranne che per le 2.0 litri e S.W. 4x4 SX con cambio automatico dove è opzionale) e il sistema di prevenzione incendi Fps.

Ma la parte del leone spetta al marchio Lancia. Al ritorno dalle ferie estive gli utenti italiani troveranno infatti nuove offerte in vari segmenti e settori specifici. La più importante, per le possibilità di scelta che questa specialità sta mostrando, riguarda il monovolume

«Z», gemello del Fiat Ulysse già in vendita in Italia da un mese. Ma non meno attese sono la «familiare» della gamma Dedra e le nuove motorizzazioni per la Delta. Come ormai è consuetudine, la Dedra S.W. non è un semplice «allungamento» della due volumi, ma un vero e proprio modello che già alla nascita si profila come una gamma a sé. Da una scarna nota stampa sappiamo infatti che di sporti di cinque motorizzazioni, quattro a benzina e una turbodiesel, nelle cilindrate comprese fra 1.6 e 2.0 litri e potenze da 90 a 139 cavalli. Inoltre prevede una versione «integrata permanente», e fra i propulsori un nuovo due litri a sedici valvole.

Si potrà poi scegliere fra tre diversi livelli di allestimento - L, LX e LE differenziati tra loro per i rivestimenti in tessuto o Alcantara e per la ricchezza delle dotazioni - che portano a nove il totale delle versioni disponibili. Tutte saranno comunque caratterizzate da un alto grado di sicurezza attiva e passiva già a partire dalla versione d'accesso, che comprende di serie il servosterzo idraulico (idroguida), i vetri Solarcontrol ad assorbimento di calore, l'airbag per il guidatore, le cinture anteriori di sicurezza con pretensionatore e il sistema Fps. Ancora «top secret» il listino prezzi, che verrà presumibilmente annunciato ai primi di settembre in occasione della presentazione ufficiale alla stampa e della prova su strada.

Ancora in settembre e sempre la Lancia mette sul mercato due Delta con nuove motorizzazioni: la sportiva 2.0 GT e la 1.9 Turbodiesel (di cui abbiamo già scritto su questa pagina, ndr). La GT dispone di un motore plurivalvole ad alte prestazioni (139 cv, 206 km orari, da 0 a 100 km/h in 9,6 secondi) capace di brillanti riprese anche dai bassi regimi grazie ad una curva di coppia piatta che rende disponibile l'80% del valore massimo (di 18,4 kgm a 4500 giri/minuto) già ai 2000 giri. Su questa vettura - e da settembre su tutte le altre versioni della gamma Delta - l'airbag per il guidatore sarà uno standard di sicurezza come le cinture pretensionate e il sistema Fps.

Un po' di pepe Cosworth nella Mondeo sei cilindri

DALLA NOSTRA INVIATA
ROSSELLA DALLÒ

COLONIA. La Ford Mondeo non si accontenta del successo già ottenuto: «auto dell'anno 1994», in 15 mesi di vita 570.000 unità prodotte di cui 530.000 consegnate e un portafoglio ordini per la rimanenza, 50.000 esemplari venduti in Italia dove è leader nel segmento medio-alto C-D con una quota del 12,6 per cento, e ben 2000 unità vendute nel superprotetto mercato giapponese, oltre all'imminente lancio commerciale in Usa. Mondeo, dunque, prosegue il suo cammino proponendosi da inizio ottobre con un nuovo motore sei cilindri a «V», 24 valvole di 2,5 litri di cilindrata, che equipaggerà sia la cinque porte sia la station wagon, e a fine anno con la «integrata».

Il nuovo propulsore, prodotto nello stabilimento di Cleveland (Usa), è stato progettato in stretta collaborazione tra i tre centri tecnici Ford tedesco, inglese e americano, e si avvale della tecnologia Cosworth. Grazie a questo, i sei cilindri bialbero con base in alluminio, garantisce prestazioni sportive ma ben coniugate con il comfort. Secondo i dati di omologazione, infatti, eroga una potenza di 170 cavalli, consente di raggiungere la velocità massima di 225 km/h e accelera da 0 a 100 km/h in 8,2 secondi. Una curva di coppia piatta e generosa - 24,1 kgm a 4250 giri, già in gran parte disponibile a soli 2500

giri - dà a questo motore grande elasticità e facilità di ripresa dai bassi regimi, come abbiamo potuto constatare nella nostra prova sulle strade della Renania. L'assetto, a nostro avviso, potrebbe essere migliorato con una taratura più rigida dell'avantreno. Nulla da eccepire invece sull'efficacia dell'impianto frenante (a 4 dischi, gli anteriori autoventilanti) coadiuvato dall'Abs. Le dotazioni di sicurezza sono del resto una caratteristica costante delle Ford. Questa Mondeo è dotata di serie di doppio airbag, cinture anteriori pretensionate, Abs, Tes (il controllo elettronico della trazione), servosterzo e climatizzatore, garanzia quest'ultimo di una guida senza stress.

Da noi con tutta probabilità non avrà lo stesso riscontro commerciale che in Ford sono sicuri otterrà nel resto d'Europa, a causa della tassa (Ise) sulle vetture di oltre 2000 cc che il presidente della Ford Italiana Massimo Ghenerz definisce «senza mezzi termini «iniqua». Ad essa Ghenerz fa risalire la decisione di importare solo la V6 in allestimento Ghia, il più accessorizzato, che sarà messa in vendita intorno ai 40 milioni chiavi in mano, Ise esclusa. «Se non ci fosse questa tassa - spiega - avremmo potuto importare anche la V6 Ghia vendibile a 35-36 milioni». E allora ecco l'ultima «provocazione» di marketing: stesso prezzo per la V6 con cambio tradizionale e cambio automatico (tre rapporti più overdrive, selezione economy e sport).

Bmw Serie 5 al trucco E al top la M5 Evolution

DALLA NOSTRA INVIATA

TREVISO. La Serie 5 è la famiglia di vetture Bmw che riscuote nel tempo massima stabilità e fedeltà della clientela. Presente sui mercati europei dal 1972, ha conosciuto, alle soglie della quarta generazione (si parla dell'anno prossimo), un continuo successo. Finora è stata prodotta in due milioni e mezzo di esemplari fra berline e Touring (station wagon), pari al 28,3% di tutta la produzione Bmw degli ultimi 22 anni.

Modello centrale fra la Serie 3 di accesso al mondo Bmw e le prestigiose ammiraglie della Serie 7, la «5» convince per l'equilibrato rapporto fra comfort e prestazioni e l'elevato controlavoro. Doti che le hanno permesso, anche in Italia, di non sentire crisi. Dal lancio ad oggi ne sono state immatricolate da noi 165.000 unità. E ora si presenta con qualche ritocco stilistico, allestimenti più ricchi e due novità al top della gamma: la M5 Evolution da 340 cavalli, vero gioiello sportivo ad alta tecnologia e prestazioni (motore V6 di 3,8 litri, 4 valvole per cilindro, freni anteriori «floatant» a bassa deformazione e usura, nuovo software della gestione elettronica delle sospensioni attive, da 0 a 100 km/h in sei secondi netti) e la 540 con il cambio meccanico a sei marce in luogo dell'«automatico». Il presidente di Bmw Italia, Gabriele Falco, è fiducioso sulle possibilità di questo model-

lo, e nel futuro sia della Casa che del mercato italiano. Il grafico degli ordini Bmw dal '91 al giugno scorso ha segnato un solo vertiginoso picco negativo subito dopo l'esplosione di Tangentopoli. Per poi risalire gradatamente e superare le 3000 unità al mese, che è la quantità su cui si è «tarata» la Bmw Italia. I positivi risultati commerciali di maggio e giugno legittimano Falco a ritenere fattibile l'obiettivo di 33.000 Bmw immatricolate nel 1994 (+ 4% sul 1993), e in via di consolidamento i segnali di ripresa economica riscontrati dall'inizio dell'anno.

Ma per restare coi piedi per terra, ora confida soprattutto in questa nuova gamma della Serie 5, forte di 18 versioni tra berline e Touring, con potenze da 116 a 340 cavalli, motori a benzina o gasolio a 4, 6 e 8 cilindri, velocità comprese fra 194 e 250 (autolimitata) km orari, e cilindrate da 1,8 a 3,8 litri. I prezzi - dai 44,2 milioni della 518 base ai 152,2 della M5 Evolution - sono cresciuti mediamente del 3,5%. Ma l'aumento, contenuto rispetto al deprezzamento della lira sul marco, è più che giustificato dalle nuove dotazioni di serie: oltre ad Abs, airbag al volante, climatizzatore e servosterzo, tutta la «gamma '94» adotta fendinebbia, cerchi in lega, airbag per il passeggero, inserti in radica, poggiatesta posteriori, bracciolo centrale e le Touring anche il doppio tetto apribile. □ R.D.

Citroën sempre più presente in Cina

Citroën rinvigorisce il suo legame con la Cina, dove ha «debuttato» nel 1986 partecipando al Salone «Auto China» a Pechino. Nella capitale cinese è tornata lo scorso mese in veste di espositore all'edizione '94 del Salone dell'auto. Qui ha portato per la prima volta il nuovo monovolume Evasion (quello costruito alla Sevel Sud di val di Sangro insieme a Peugeot e Gruppo Fiat) e la ZX Break nelle versioni 2.0 litri Turbo benzina (sette posti) e Aura 1.8. Nello stand della Casa francese anche la AX 11 TRS, già ben nota in Cina dai tempi della campagna pubblicitaria sulla Grande Muraglia (1986) e dell'«Operazione Drago» (1988) che vide 140 giovani cinesi e europei percorrere 4000 km da Shenzhen a Pechino su queste berline. Ma la presenza Citroën in questo paese dell'estremo oriente è andata ben oltre le fortunate partecipazioni a saloni e le attività pubblicitarie o promozionali. Dal settembre 1992, infatti, è in funzione uno stabilimento Citroën di assemblaggio della ZX, denominata «Fukang». Fino ad oggi ne sono stati consegnati a clienti cinesi 7500 esemplari.

Skoda: prodotta la milionesima Favorit

La Skoda, ultima associata del Gruppo Volkswagen, ha raggiunto recentemente un importante traguardo produttivo. Dalle linee dello stabilimento cecoslovacco di Mlada Boleslav è uscita la milionesima Favorit. Prodotta dal 1987 nelle versioni berlina, familiare (col nome Forman) e pick-up, ne sono state costruite, per l'esattezza, rispettivamente 762 mila, 190.000 e 48.000 esemplari. Il milionesimo modello è stato donato dalla Skoda a un istituto di carità della Gran Bretagna. Stessa scelta è stata operata per la numero 1.000.001 consegnata in questo caso all'istituto per disabili fondato e diretto dalla moglie del presidente ceco. In occasione della milionesima Favorit, la Skoda Automobilova (oltre 3,5 milioni di auto prodotte dal 1905 a oggi) si è vista inoltre assegnare uno dei più importanti riconoscimenti internazionali: la certificazione di qualità Iso 9002 conferita dal Tuv di Essen (Germania).

Peugeot apre a Milano la 2ª succursale

Peugeot Italia crede nelle possibilità di sviluppo del mercato italiano e apre una seconda succursale a Milano, città nella quale vende ogni anno 4000 vetture. La nuova sede, che si affianca a quella di via Gallarate 199, si trova in viale Cassala lungo la circosvalazione nella zona sud di Milano. Ha un salone di esposizione e vendita di 450 metri quadrati, e un'officina di 1000 mq con dieci stazioni di lavoro. La direzione della seconda succursale Peugeot è affidata a Andrea Piola. Con questo nuovo insediamento gli utenti di Milano e provincia possono contare su una rete Peugeot di 14 concessionarie, due succursali, 47 officine di assistenza e 11 carrozzerie.

I segreti della 200 SX seconda generazione: alta tecnologia e comfort

Una sportiva Nissan di nome Silvia

PORTO CERVO. L'immagine sportiva della Nissan, finora affidata alla 200 SX e 300 ZX, sta per fare un balzo in avanti. A metà settembre verrà infatti presentata alla stampa internazionale la 200 SX Silvia, ancora più potente, meglio rifinita e dotata del modello precedente. In attesa di quella data ci è stato dato modo di vederla (ma non provarla) e di conoscerne i contenuti.



La 200 SX Silvia vista di fronte

La linea è quella della classica coupé sportiva 2+2 nipponicamente arrotondata ma con qualche arzigogolo di troppo sia nella parte posteriore a più sbalzi (lo spoiler aerodinamico che esce dal piano verticale del cofano bagagliaio e ancora più sporgente il fascione basso in lamiera, con portatarga integrato), sia nel frontale con tre ordini di luci e prese d'aria. Rispetto alla 200 SX, la Silvia ha rinunciato alle luci a scomparsa per dei gruppi ottici «a mandorla» avvolgenti. Molto «pulita» invece la

fiancata affusolata e decisamente importante la superficie vetrata, specie il lunotto posteriore che copre tutta la larghezza della vettura.

Gli interni sono rivestiti in elegante tessuto, volante e pomello cambio in pelle e i sedili avvolgenti di tipo sportivo hanno anche la regolazione lombare. Tema dominante ancora la linea arrotondata

che conferisce al posto di guida una sensazione di «isola» confortevole, ergonomicamente ben strutturata e sicura (di serie l'airbag al volante).

Ma la grande novità della Silvia risiede sotto il cofano. Il motore è un quattro cilindri bialbero a camme in testa, quattro valvole per cilindro, turbo intercooler e iniezione

multipoint, di 2,0 litri di cilindrata che eroga una potenza di 200 cavalli a 6400 giri. Rispetto al precedente è più potente (di 29 cv), pronto nelle risposte (accelera da 0 a 100 km/h in soli 7,5 secondi), elastico e progressivo. Perché gode degli ultimi ritrovati della tecnologia Nissan in fatto di distribuzione della potenza: il dispositivo elettronico di fasatura variabile e il nuovo sistema di sovralimentazione «modulare» che rendono disponibile a soli 2200 giri l'80% della coppia massima (di oltre 29,6 kgm a 4800 giri) e assicurano un'erogazione sempre senza «strappi».

Naturalmente, a tanto carattere sono state conformate, migliorando le «vecchie» e già sofisticate sospensioni multilink associate alla trazione posteriore; l'impianto frenante a quattro dischi (gli anteriori autoventilanti) è abbinato all'Abs; e tutta la struttura ha subito un sensibile incremento della rigidità. □ R.D.

Omicidio colposo: meglio patteggiare

avv. FRANCO ASSANTE

Quando la responsabilità penale è impegnata, nel senso che le responsabilità sono definite, l'imputato di omicidio colposo ha tutto l'interesse a patteggiare la pena, godendo dei vari benefici assicurati dal nuovo codice di procedura penale.

L'art. 489 C.P. punisce l'omicidio colposo semplice con la pena della reclusione da 6 mesi a 5 anni; quando il fatto è connesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale (e di quelle per la prevenzione sugli infortuni del lavoro) il minimo della pena è di un anno. L'applicazione delle attenuanti generiche (art. 62 bis C.P.) elimina l'aggravante della circolazione e la pena minima ritorna ad essere quella dei sei mesi, prevista per l'omicidio colposo semplice. Su tale pena si applica poi l'ulteriore riduzione fino a un terzo previsto dall'art. 444 c.p.p. (beneficio accordato per aver patteggiato la pena). Il problema diventa più complesso quando le persone decedute sono più di una, perché la pena è aumentata fino al triplo. Tale aumento si applica prima dell'applicazione delle attenuanti generiche o dopo? La domanda può apparire retorica, ma non lo è. Se si applica prima è chiaro che l'attenuante generica (che comporta una riduzione di un terzo) si applica sulla pena determinata a seguito dell'aumento previsto per l'omicidio plurimo; tale aumento cioè si calcola sulla pena base di un anno previsto per l'omicidio colposo semplice. Se si applica dopo, l'aumento va calcolato sui sei mesi determinati a seguito dell'applicazione dell'attenuante generica e sulla pena così determinata si applica la riduzione prevista dall'art. 444 c.p.p. Nel primo caso si ha una pena notevolmente più alta. La domanda è, invece, retorica se si fa corretta appli-

cazione delle norme di legge, spesso ignorate dai più.

Il D.L. 174-1994 ha stabilito il principio che nel caso di specie, nel determinare la pena, si fa riferimento al reato continuato (art. 81 cpv C. P.). Il ragionamento è complesso, ma il lettore si accontenti del risultato, ignorando il discorso giuridico. La Corte di cassazione (Sez. I, sent. (4513 del 5-3-91) ha stabilito che: «... la pena determinata per il reato-base deve essere aumentata per la ritenuta continuazione e, successivamente, ridotta fino a un terzo, ai sensi dell'art. 444 comma primo cod. proc. pen., attesa la natura premiale e non circostanziale della diminuzione di pena prevista da tale norma». L'aggravante prevista dal cod. pen. per gli omicidi plurimi va quindi, applicata sulla pena determinata dopo l'applicazione delle attenuanti generiche e su tale pena si applica la riduzione per il patteggiamento.