

ASSICURAZIONI

Bonus/malus per le due ruote, che stangata!

MAURIZIO COLANTONI

Un'altra stangata. Prima per le auto, ora è arrivata per i ciclomotori. La «scusa» delle assicurazioni è che gli italiani fanno troppo i furbi e «giobano» tra intralazzi e finti incidenti. Così loro - le assicurazioni - di risposta corrono ai ripari e rivedono piani e soprattutto i prezzi, sempre però a discapito

del cittadino onesto. Alle stelle quelli destinati alle due ruote che vanno da un rincaro del 35% fino a toccare il 45%. E pensare che tra il 1997 e 1998 - dati tratti da uno studio dell'Isvap, l'Istituto di vigilanza sulle assicurazioni private - il rincaro già c'era stato del 40% (a Milano del 30%; a Roma del 57%; a Bologna del 40%; a Napoli del 76%). L'introduzione del Bonus/malus doveva rasserrenare gli animi, invece va ad

infiere ancora sul consumatore. Per questo la Federazione Motociclistica Italiana ritiene che «la recente introduzione della formula Bonus/malus abbia tradito le aspettative degli utenti in quanto nella quasi totalità dei casi non è stata tenuta in considerazione la storia pregressa del singolo utente, che nella sua carriera di guidatore potrebbe aver causato numerosi incidenti come nessuno». Eppure l'Ania - associazione

nazionale delle imprese assicuratrici - aveva cercato di calmare le acque, assicurando un futuro più chiaro e non così caro, invece i premi salgono e lo scooterista anche senza commettere incidenti scende di classe (con il Bonus/malus), ma chissà quando potrà rientrare nella cifra che gli compete. La Fmi nello scorso mese di luglio ha scritto una lettera (controfirmata da tutti i direttori della stampa specializzata) ad Ania,

Antitrust e Isvap, nonché per conoscenza a Ministro dei Trasporti, Ministro dell'Industria e Commissione Industria del Senato e Trasporti della Camera. «Abbiamo già incontrato il presidente dell'Isvap - dice la Fmi - . Chiediamo un tavolo comune di trattativa con tutti gli enti coinvolti e una rappresentanza degli utenti. Bisogna interrompere questa continua crescita dei premi agendo su leve precise». Da valutare anche la proposta dal ministro dell'Industria Pierluigi Bersani: partire da una tariffa standard e poi personalizzare a secondo dei casi. Sarebbe un primo passo in una giungla che oggi non fa più respirare il consumatore.

L'impennata giocando con le «classi»

È scattato da giugno; per i ciclomotori dal 1° settembre. Comunque le compagnie si erano già adeguate, «sparando» cifre inaudite. Come Funziona? Si parte da una classe d'ingresso (dalla 14esima alla 40esima) e ogni anno se non si fanno incidenti si scende di una; se invece si fanno incidenti si sale di due. In diversi casi poi le compagnie più che per la formula Bonus/malus hanno optato per la «noclaims discount», che prevede un ingresso di tutti gli utenti in una classe standard e poi la possibilità di sconti negli anni a venire per chi non causerà incidenti. Dove essere, insomma, la rinuncia dei durotisti, ma invece finora è stata solo un'ulteriore «mazzata». Una batosta che anche con una guida accorta, senza incidenti, difficilmente potrà essere recuperata negli anni.

■ L'idea poteva essere buona se effettivamente la nuova formula, quella adottata già per le auto, avesse portato vantaggi e soprattutto sconti per gli assicurati. Invece i contratti delle due ruote con il Bonus-malus s'impennano e vanno alle stelle. Per le moto l'«obbligo» della nuova formula



NOVITÀ RENAULT



MONOVOLUME
E la sicurezza è sempre in Scenic

■ Tutto nuovo il design della Scenic: la monovolume compatta dalla grande abitabilità. I motori vanno dal 1.6 16V da 110 cavalli al 1.9 dTi da 100 cv; il 1.4 16V da 95 cavalli e il 2.0 16V da 140 cv a distribuzione variabile; più la versione automatica «Proactive». Tutte le versioni hanno di serie quattro air-

bag, chiusura automatica delle portiere e Abs. Tra le novità, il lunotto posteriore apribile, i fari anteriori verticali (come sulla Clio) e l'utilissima modalità dei sedili posteriori amovibili e disponibili in molteplici combinazioni. All'interno più spazio per gli oggetti: due nuovi cassetti, uno sulla plancia e l'altro sotto il sedile del passeggero e uno spazio ulteriore per lattine e bicchieri integrato nella consolle centrale della Scenic. Tre gli allestimenti: RXE, RXT (di serie: alzacristalli elettrici posteriori, cerchi in lega e lunotto apribile) e RXL. Undici colori per la carrozzeria, due inediti: blu zaffiro e grigio boreale. I prezzi vanno dai 33 milioni ai 40 milioni di lire circa.



Acquisto sicuro? Un meccanico per amico...

■ Le variabili nell'acquisto di un usato sono diverse. Ci limiteremo quindi a suggerire alcune attenzioni indispensabili per limitare al minimo i rischi. Prima di tutto, chi scrive si rivolgerebbe a una rete ufficiale di Marca. I loro centri di «usato garantito» offrono coperture (generalmente 6 mesi, in qualche caso anche di più) sul motore e le parti meccaniche, oltre che sulla corrosione passante. Con questo non intendiamo certo demonizzare i concessionari privati cosiddetti generalisti. E che loro, per forza di cose, non possono offrire al cliente lo stesso tenore di garanzie di un punto vendita ufficiale. Secondo: meglio avere idee ben chiare su quanto si vuole spendere e per quale modello e marca. Poi guardare chi ne è provvisto, confrontare prezzi, anno di immatricolazione, quanti proprietari ha avuto la vettura e lo stato generale di conservazione. Terzo: a nostro avviso, se si ha un meccanico di fiducia è meglio portarlo con sé. Se sa il fatto suo, sarà in grado di dirvi dopo un semplice girotto di prova se la vettura ha subito gravi incidenti che possono averne compromesso la struttura. Questo vale soprattutto in caso di contrattazione tra privati. In alternativa, diverse Case sulla base del numero di telai sono in grado di dirvi se e a quali eventuali manutenzioni «straordinarie» è stata sottoposta. Per il resto, basta mettere l'auto su un ponte per verificare lo stato di freni e sospensioni. R.D.

Usato, è tempo di comprare
Prezzi in caduta libera - 24%

ROSSELLA DALLO

Comprare una vettura, nuova o usata, in questo momento dell'anno è decisamente vantaggioso per il portafogli. La ripresa post-feriale coincide sempre con una massiccia immissione di nuovi modelli che induce le Case automobilistiche a «sostenere» con sconti quelli presenti in gamma da più lungo tempo. Una pratica, ormai estesa a gran parte dell'anno, intensificata negli ultimi 13 mesi, cioè da quando, con la fine

degli incentivi alla rottamazione delle vecchie «carrette», i Costruttori si sono dati un bel daffare per evitare il temuto (non verificatosi) crollo della domanda. Un ulteriore elemento da considerare è il consueto ritocco dei listini prezzi a gennaio-febbraio.

Tutta questa premessa per dire che vale la pena di approfittare della situazione. Sempre tenendo conto però che, tra gli svantaggi, la nuova quattroruote sarà immatricolata 1999, ovvero deprezzata un domani quando deciderete di rivenderla. Inoltre, c'è sempre la

possibilità che, prima o poi, il governo rispolvi il contributo alla rottamazione, come ventila qualche ministro (Ronchi e Treu, smentiti da Bersani). A questo punto la decisione dell'acquisto dipende da due fattori essenziali: quanto si può spendere, quanto si può attendere. Se non c'è un'esigenza immediata, è preferibile stare a vedere che piega prenderà il dibattito sugli incentivi. Sia che si voglia acquistare un'automobile nuova di fabbrica, sia un usato. Già, perché fra le ipotesi prese in esame a sostegno dello svecchia-

MARCHE	GENNAIO - AGOSTO			
	1999	%	1998	VAR %
ALFA ROMEO	116.890	5,14	102.400	5,44
AUDI	51.886	2,28	43.055	2,29
BMW	58.541	2,57	50.183	2,66
CHRYSLER	12.346	0,54	9.609	0,51
CITROEN	56.708	2,49	51.800	2,75
DAEWOO	5.064	0,22	2.488	0,13
FIAT - INNOCENTI	781.321	34,36	624.222	33,14
FORD	155.373	6,83	121.740	6,46
HONDA	12.264	0,54	9.457	0,50
HYUNDAI	6.564	0,29	4.376	0,23
LANCIA-AUTOBIANCHI	208.166	9,15	175.099	9,29
MAZDA	3.231	0,14	2.542	0,13
MERCEDES	71.320	3,14	63.970	3,40
MITSUBISHI	10.585	0,47	8.823	0,47
NISSAN	22.658	1,00	16.916	0,90
PEUGEOT	118.721	5,22	91.638	4,86
RENAULT	144.860	6,37	121.427	6,45
ROVER	34.829	1,53	28.079	1,49
SAAB	9.100	0,40	8.921	0,47
SEAT	34.061	1,50	29.477	1,56
SKODA	2.615	0,11	1.675	0,09
SUZUKI - MARUTI	18.294	0,80	14.932	0,79
TOYOTA	12.093	0,53	10.080	0,54
VOLKSWAGEN	169.960	7,47	145.064	7,70
VOLVO	31.610	1,39	28.932	1,54
ALTRE	48.487	2,13	49.609	2,64
TOTALE	2.274.604	100	1.883.751	100

I dati si riferiscono alle certificazioni di avvenuto trasferimento di proprietà rilasciate dagli uffici della Motorizzazione nel mese di riferimento e rappresentano le risultanze dell'Archivio Nazionale dei Veicoli alla data del 1. agosto 1999.

mento del parco, c'è anche quella di agevolare la compravendita usata su usata. In altri termini, l'abbandono di un vecchio modello non catalizzato per uno non inquinante. A tutt'oggi, infatti, sui circa 35 milioni di veicoli circolanti in Italia almeno 15 milioni sono alimentati a benzina super, che in base alla convenzione di Kyoto dovrà sparire a breve (sempre che Ronchi non ottenga una proroga di tre anni).

Ma c'è anche chi non può permettersi di attendere e non ha sufficienti, o meglio scarsi, fondi da investire su una vettura nuova. Ebbene, comprate una usata. Adesso. Il solo fatto che i venditori di questo comparto lamentino un trend in costante forte contrazione, significa che per il potenziale cliente questo è il momento più adatto. Schiacciato dalla concorrenza del «nuovo» superscontato o offerto con la formula dell'«usato con chilometri zero» (auto immatricolate dai concessionari e mai uscite dai loro saloni), il mercato delle vetture di seconda e terza mano presenta bilanci in negativo. Secondo l'indagine mensile del Centro Studi Promotor, l'immobilizzazione di

invenduto ad agosto è pari al 61 per cento, e la tendenza dei prezzi «resta al ribasso». Questa analisi è suffragata da un altro studio, effettuato dall'Osservatorio di Axus Italiana - l'azienda leader nel noleggio a lungo termine - secondo il quale il calo è continuo. In particolare, prendendo in esame vetture con tre anni di vita (la più appetibile fra le usate), la svalutazione media annua rispetto al prezzo del nuovo si è accentuata passando dal 17,6% del gennaio '98 al 23,7% del luglio scorso.

IL MITO

Ferrari 360 Modena
Nel 2000 con la 355
nel «challenge»

Il sogno di sempre: possedere una rossa Ferrari. La scuderia di Maranello ha schierato la nuova nata, 8 cilindri, battezzata «360 Modena», la «bella» rossa che andrà a sostituire l'«anziana» F355. La 360 Modena (ne esiste una versione più leggera per il campionato Challenge che gareggerà affiancata alla F355 l'anno prossimo in tre campionati: Europa, Nord America e Far East) nasce come interpretazione per gli anni 2000 della berlina Ferrari con motore V8 e racchiude contenuti tecnologici radicalmente innovativi che, rispetto al modello precedente, hanno permesso di conciliare caratteristiche apparentemente in contrasto fra di loro, come una significativa riduzione di peso pur in presenza di maggiori dimensioni e di un accresciuto livello di equipaggiamento. Elemento di assoluta novità nella 360 Modena è l'impiego dell'alluminio come materiale strutturale per l'intero telaio, in abbinamento alla scocca e ad altri numerosi componenti dell'autotelaio. Delle 3600 vetture prodotte in anno a Maranello, il 70% sarà destinato alla produzione dell'accattivante vettura, presentata in Europa quest'anno a fine di aprile e nel mese di luglio nel resto del mondo. La «360» è alimentata da un motore aspirato con 400 cavalli, 3600 di cilindrata, 8 cilindri con 5 valvole per cilindro, la 360 Modena sarà disponibile con cambio in versione manuale e in versione F1 (sistema elettroidraulico a controllo elettronico Magneti Marelli, con gestione completa frizione e accelerata automatica) - per entrambe le versioni sei marce -, ma la novità rappresenta un'ulteriore evoluzione del cambio introdotto dalla Ferrari e portato già in strada sulla F355. Tra le dotazioni, doppio airbag, climatizzatore automatico, autoradio, impianto antincendio automatico e antifurto. Per quanto riguarda gli interni i sedili meccanici sono a 4 regolazioni, strumentazione analogica integrata da display a cristalli liquidi. Un «gioiello» dalla velocità massima da 295 kmh. Il costo: 245 milioni la versione F1; 230 quella a cambio manuale.

L'EVOLUZIONE

La Yaris s'allunga
Toyota «Verso»
la capiente da città

La piccola Yaris si trasforma, s'allunga e diventa più capiente. Si trasforma in «Verso», evoluzione della precedente, riuscita, versione più piccola. Le misure: 3,86 di lunghezza per 1,69 di larghezza. Tanto spazio all'interno, spazio in grado di poter ospitare comodamente ben 5 passeggeri, oltre a mantenere un bagagliaio capiente. Soluzioni diverse per trovare possibilità utili al passeggero oppure al trasporto di materiali: nella parte posteriore della Verso i sedili sono basculanti e spariscono all'interno del piano di carico in pochi secondi. Risultato è che la Verso si trasforma in un niente in un comodo furgoncino. Verso: uguale massima versatilità: lo dimostra la possibilità di adattare il sedile posteriore centrale a diversi usi, come il comodo tavolino. Le cinque porte garantiscono facilità di carico e di accesso semplice, poco faticoso per le sistemazioni posteriori. Costruita sul riuscito telaio della Yaris, la versione Verso ha un look aggressivo. Per quanto riguarda il motore VVT-i è la versione innovativa del «motore dell'anno 1999» che equipaggia tuttora la Yaris 1.0: è un 1.3 cc da 86 cavalli (63 kw) e 124 Nm di coppia massima a 4400 giri al minuto e richiede la manutenzione soltanto ogni 30 mila chilometri. La Verso sarà in vendita da maggio del 2000.

Questi, suggerimenti e informazioni vanno indirizzati a «Auto & Dintorni», Via Due Macelli 23/13-00187 Roma. Tel. 06/69996297; Fax 06/6783502.

IL SOGNO

Nel 2003 la nuova
Mercedes «SLR»
targata McLaren

Le linee sono estreme, sembra un'astronave di «Guerre Stellari» atterrata sulla terra. Bella, aggressiva, accattivante, la nuova Mercedes SLR nasce in collaborazione con la McLaren, il missile della Formula uno e con le sue forme affilate richiama proprio il monoposto campione in carica. È un coupé di straordinaria bellezza ed è la mitica antenata, tanto amata da Fangio, la SL degli anni '50. Era stata presentata come prototipo allo scorso salone di Detroit, oggi è diventata realtà, anche se per vederla su strada dovremo aspettare ancora almeno tre anni. Dispone la SLR d'un motore V8 5500 da 544 cv di potenza massima, ha un peso di 1400 chilogrammi. La SLR ha prestazioni da brivido sia in accelerazione che in punte di velocità massima ed ha un sistema frenate, l'Ehb elettroidraulico, che distribuisce la corretta potenza di frenata su ogni singola ruota. Sarà prodotto come abbiamo accennato in collaborazione con la McLaren: le due case, Mercedes e McLaren, investiranno complessivamente circa 400 miliardi di lire. Colpiscono della SLR gli sportelli ad apertura verticale. Dopo la coupé, ha fatto la sua prima apparizione al Salone di Francoforte anche la SLR Roadster, la versione scoperta. Le prestazioni sono impressionanti: da zero a cento la SLR impiega 4,2 secondi; la velocità massima è di 320 km orari. La Mercedes Vision SLR roadster è il massimo del sogno, delle fantasie: in fibra di carbonio e alluminio. Non sarà in vendita prima del 2003. Il suo prezzo? Roba da ridere e vicino ad vettura di F1. Non sarà per tutte le tasche, ruoterà attorno ai 500 milioni di lire, ma la supersportiva della Mercedes farà impazzire molti cuori.

