

Asia mon amour. Potrebbe essere questo il leit motiv di fine secolo della grande industria automobilistica mondiale, in cerca di nuove basi di espansione. Ormai «maturi» i mercati di Nord America e Europa, è proprio verso Oriente che si concentrano attenzioni, acquisizioni e alleanze. Specie delle «Big Three» statunitensi. Bersagli preferiti: il Giappone e la Corea, che in tutto il sud-est asiatico la fanno da padroni. Se l'anno si è aperto all'insegna della abbuffata Renault in Nissan, l'ultimissimo «colpo» in quell'area l'ha messo a segno giusto tre giorni fa la General Motors. La «numero uno» del globo entrerà con il 20% (pari a 2700 miliardi di lire) nel capitale azionario della Fuji Heavy Industries, il gruppo proprietario del marchio Subaru.

MERCATO

L'Asia nel mirino di General Motors e Ford

Se si esclude la joint-venture (50-50) con Toyota in California per la produzione di autovetture compatte e lo sviluppo di veicoli alimentati a idrogeno, con questo accordo Gm ha dunque

centrato la sua terza alleanza strategica con l'industria del Sol Levante: è già presente nel capitale della Suzuki Motor (ne controlla il 10%) e in quello della produttrice di veicoli pesanti Isuzu (49%). L'ingresso in Fuji Heavy si inserisce nei piani del gigante di Detroit di aumentare entro il 2005 la propria quota di vendite sul mercato asiatico, passando dall'attuale 4,6% al

10%. La Gm, che prevede di mettere a punto un progetto per produrre una propria vettura in Giappone entro 5 anni, inizierà l'«offensiva asiatica» dal 2000 con la produzione di una nuova utilitaria insieme alla Suzuki.

In Asia si aggira un'altra americana a caccia di nuovi partner. Al pari dell'omnipotente Gm, anche la Ford ha messo gli occhi sul colosso coreano Daewoo,

ti Ford pochi giorni fa hanno in contratto a Seul i rappresentanti ufficiali di Daewoo.

Ma c'è anche una coreana che marcia controcorrente. Hyundai Motor, decisa ad espandere il business dei veicoli commerciali (ne produce 100mila unità l'anno), sta negoziando con le interalleate Volvo e Mitsubishi (già azionista Hyundai col 4,8%). Se la trattativa andasse in porto, nascerebbe così il gruppo leader mondiale del settore, più grande di Daimler-Chrysler. E Volvo si rafforzerebbe in Asia e in particolare in Cina, dove il gruppo sudcoreano è fortissimo. R.D.

ZIG ZAG

Pininfarina finalista al Car of the Century

Nell'ambito del premio «Car of the Century», la cui finale si svolgerà il 18 dicembre a Las Vegas e per il quale concorre anche la Ferrari 250 GT SWB disegnata da Pininfarina, gli organizzatori hanno deciso di rendere un tributo ai personaggi del settore automobilistico che si sono distinti nel corso del secolo in molte categorie. La Giuria, composta da 132 giornalisti specializzati provenienti da 33 paesi, ha inserito Battista «Pinin» Farina nella rosa dei cinque finalisti per la categoria Car Designers of the Century, e Sergio Pininfarina nei primi cinque della categoria Car Entrepreneurs of the Century.

Giubileo, parco auto sarà targato Fiat

Il Gruppo Fiat ha stipulato un accordo di sponsorizzazione con il Comitato Centrale del Grande Giubileo dell'Anno 2000. Fiat Auto metterà a disposizione del Comitato il parco auto ufficiale per tutta la durata delle manifestazioni. Su queste vetture è infatti visibile il logo del Grande Giubileo, che contrassegna l'esclusività della sponsorizzazione per gli autoveicoli. Le prime vetture, due Fiat Marea, sono state consegnate a Roma in piazza San Pietro dal responsabile delle Relazioni esterne Fiat, Arnaldo, al presidente del Comitato Centrale, cardinale Etchegaray.

Assicurazioni, boom di polizze sul Web

L'Internetmania arriva anche nel settore Rcauto ed in questo caso appare più che mai giustificata, in termini soprattutto di risparmi, che superano, in alcuni casi, anche il 50% rispetto ai costi della polizza tradizionale. L'ultima iniziativa innovativa, in ordine di tempo, relativa al settore, viene da Linear Assicurazioni (gruppo Unipol) che da oggi partirà un nuovo servizio via Internet (www.linear.it) OnLinear, che consentirà di risparmiare il 20% rispetto al canale telefonico e dimezzare il costo della polizza classica stipulata in agenzia. La novità vede già quattro società di questo settore operative via Internet: oltre a Linear, Generali (gruppo Generali), Lloyd 1885 (Ras) e Royal.

Arriva il tergitristallo intelligente: Silenzio

Il gruppo industriale Valeo ha messo in commercio una nuova sofisticata spazzola tergitristallo che avverte il conducente dello stato di usura delle spazzole, evitando così quelle fastidiose strisce sul parabrezza e il funzionamento rumoroso. Silenzio si chiama il nuovo tergitristallo e misura il logoramento grazie a una piccola pasticca che si consuma allo stesso ritmo della spazzola cambiando colore: si inizia con il nero, poi il giallo... ed è ora di cambiare spazzola.

Vendite Porsche in forte crescita

Il produttore tedesco di auto sportive Porsche Ag ha chiuso i primi quattro mesi dell'esercizio 99-2000 con vendite in rialzo del 9% a 1,84 mlndm e prevede di chiudere il bilancio con profitti positivi nonostante gli alti costi per lo sviluppo. Considerata la forte richiesta e il successo del lancio del veicolo Boxster S e in vista dell'imminente lancio sul mercato della vettura 911 turbo, Porsche prevede di raggiungere l'obiettivo di vendere oltre 45mila auto per l'anno in corso.

Volkswagen, un buon incremento nel '99

Nei primi 11 mesi dell'anno Volkswagen ha consegnato circa 4,5 mln di veicoli, con una crescita del 6,6% rispetto allo stesso periodo 98. L'incremento è dovuto al buon andamento delle vendite in Europa e negli Usa (+44%).



LA NUOVA AUDI A2

Nell'alluminio il segreto della leggerezza

Dall'idee del Salone di Francoforte del 1997 alla realtà del Motor Show di Bologna 1999, ultima edizione del Millennio. Presentata la Audi A2, che con il suo raffinato «ASF» (Audi Space Frame) è la prima auto di grande serie in alluminio. L'utilizzo dell'Audi Space Frame e la sua carrozzeria in alluminio rendono la A2 il 43% più leggera rispetto alla versione convenzionale costruita in acciaio. E la più leggera della sua categoria: solo 895 kg. Questo rende la A2 una vettura dai bassi consumi, inferiori sicuramente delle auto pari segmento. La lunghezza della Audi A2 è di 3,82 metri; lo spazio interno rende possibili molte soluzioni. Una grande versatilità nell'abitacolo: sedili reclinabili singolarmente o in coppia, sedili estraibili singolarmente in quanto a funzionalità, comfort ed ergonomia. È larga 1,67 metri e alta 1,55. I rivestimenti interni e i sedili conferiscono discrezione, chiarezza, funzionalità e sicurezza, senza trascurare la leggerezza propria della A2. Tre le motorizzazioni: le prime due 1.4 cc; l'ultima, recentissima, 1.2 TDI. La prima versione con il motore 3 cilindri



TDI, con potenza di 55 kW (75 CV) e iniezione iniettore/pompa, può percorrere 100 km con soli 4,2 litri di gasolio, accelerare da 0 a 100 km/h in 12,1 secondi e raggiungere una velocità massima di 173 km/h. La seconda versione, motore a 4 cilindri iniezione a benzina sviluppa 55 kW (75 CV), ha prestazioni simili e richiede in media solo 6,1 litri di carburante per 100 km. Versioni 1.4, cambio 5 marce. È classificata come auto a basso livello di emissioni (non inquinante) secondo la direttiva EU4.

Ma.C

C'è anche la 1.2 TDI

Ma la vera sorpresa del Motor Show è per la nuova nata: la A2 1.2 TDI, vettura che con 2,99 litri di gasolio riesce a percorrere 100 km. L'Audi così diventa la prima casa automobilistica del mondo a produrre un'auto «3 litri» a quattro porte. Stessa linea, stessa grinta delle altre motorizzazioni. Nella versione 1.2 TDI, l'Audi è riuscita a ridurre di altri 135 kg il peso della vettura. Il propulsore tre cilindri turbodiesel altamente efficiente da 45 kW (61 CV) è dotato di un basamento e una testata in alluminio. Ed è dotata di cambio semiautomatico.

La nuova Audi A2. Tre modelli sul mercato: il 1.4 benzina e il 1.4 e 1.2 TDI

Ore contate per la benzina super

Dopodomani il verdetto da Bruxelles. Tra un anno è fuorilegge?

ROSSELLA DALLÒ

Possiamo immaginarci, gli automobilisti di Austria, Danimarca, Finlandia, Olanda e Svezia. Sogghignano. Loro, infatti, sono già in regola con la Auto-Oil. E poco lontani sono anche la Germania (che ha già introdotto le agevolazioni previste dalla direttiva), dove la super è quasi del tutto assente nei distributori; Belgio, Irlanda e Lussemburgo che ne consumano quote modestissime: il 19%, il 16% e il 10%. Nessun trauma nel passaggio al «verde» totale. Perché o si tratta di piccoli mercati e magari incentivati da anni alla rottamazione con meccanismi permanenti (Danimarca e Olanda), o perché l'industria nazionale ha percorso i tempi. È il caso dei costruttori svedesi e tedeschi, i primi in Europa a produrre solo catalitico quando ancora non era obbligatorio. Senza contare che per la Germania conta l'entità del mercato: seconda dietro agli Usa e davanti al Giappone, ogni anno immatricola da 4 a 4,5 milioni di nuove vetture, in buona parte sostitutive.

Ma gli altri? Se l'Inghilterra «extracomunitaria» può lasciar correre, Italia e Spagna non vivo-

no giorni tranquilli. Nel Paese iberico la mobilità individuale è in forte crescita, ma il fenomeno è abbastanza recente e si può datare dalla metà di questo decennio in combinata con il boom dello sviluppo economico e con la messa a punto di Seat sotto il controllo Volkswagen. La Spagna quindi è tuttora alla rincorsa del ricambio totale delle vecchie «carrette», nonostante il contributo permanente alla rottamazione, introdotto prima ancora dei decreti temporanei in Italia.

E qui arriviamo alle nostre note dolenti. Come sappiamo, i due interventi governativi attuati finora più alcune promozioni all'acquisto «nuovo contro vecchio ultradecennale» delle case costruttrici hanno mandato in pensione negli

ultimi tre anni all'incirca quattro milioni di vetture-nome. Ma in un paese che «vanta» 571 automobili ogni 1000 abitanti, oltre una ogni due italiani, la più alta densità europea, le antenate a quattro ruote che ancora circolano sulle nostre strade sfiorano i 5,5 milioni. A un milione e mezzo arrivano quelle con più di 15 anni di vita. E a 15 milioni il totale delle vetture alimentate a benzina super. Questo, bisogna ammetterlo, anche grazie alla politica attendista di Fiat che ha atteso di essere obbligata per produrre auto con marmitta catalitica. Ebbene, eliminarle tutte d'un colpo costerebbe, al prezzo medio del «nuovo», 180mila miliardi di lire. Prima o poi questo, se «papà governo» non provvede, sarà l'oceano di de-

no che le famiglie dovranno sborsare. Per il momento, l'impatto economico sarà di gran lunga inferiore perché solo quel milione e mezzo di auto costruite prima del 1984 dovrà essere forzatamente rottamato: non c'è santo in paradiso che possa farle muovere con i 95 ottani della benzina verde. Tuttavia, fatti due conti, i quali ci dicono che la carretta varrà lire zero mentre un'auto nuova senza grosse pretese costa dai 15 ai 20 milioni, la spesa ammonta a 22-5-30mila miliardi. E Visco, Bersani e Ronchi dicono «ma una rottamazione-bis», tutt'al più, agevolazioni fiscali - forse anche per l'usato catalitico - sull'Iva e il bollo. E le Case? Si dicono disposte a un'operazione da 1200 miliardi. Sono tanti. Ma non basteranno.



LE ALTERNATIVE

Sì al Gpl... ma con 50mila km l'anno

Un anno ancora a succhiare la «rossa». E dopo... quella «verde». A parte il milione e mezzo destinato irrimediabilmente allo sfasciacarrozze, gli altri 13,5 milioni di auto sprovviste di marmitta catalitica potranno benissimo continuare a circolare (fatto salvo il pressing antimog dei Comuni, e ora anche, sulle domeniche, del ministero dell'Ambiente). Bisognerà avere qualche attenzione, e in alcuni casi sborsare pochi soldi per ricondizionare il motore all'uso del senza piombo. Intanto, sgomberiamo subito il campo dall'idea

di ricorrere al retrofit. È un «succedaneo» posticcio della marmitta catalitica, costa una bella cifra e serve a ben poco. E se non siete dei grandi stradisti, se non fate almeno 50mila chilometri l'anno, non è neppure conveniente pensare di convertire l'alimentazione a Gpl (peraltro decisamente più «pulito» di tutte le benzine). Per il momento il costo di impianto si ammortizza in breve solo con quelle percorrenze.

Che fare, dunque? Premesso che il ministro Ronchi ha annunciato una sorta di prontuario per

modello, un buon consiglio è quello di comprare «Quattro ruote» di questo mese che già ne pubblica una tecnica molto precisa. In sintesi, le auto costruite dopo il 1988 sono perfettamente compatibili con la «verde», e molte senza alcuna modifica. Ci sarà, per la maggior parte, da modificare il bocchettone del serbatoio, e da far controllare il battito in testa del motore correggendone l'anticipo di accensione. E controllare la carburazione. Anche molte auto di quei 4 milioni circolanti immatricolate tra l'84 e l'88 possono anda-

re a verde. Ma bisogna fare attenzione se il materiale delle sedi valvole è in ghisa (dopo l'88 si sono adottati materiali più resistenti all'usura). La verde potrebbe danneggiarle. Qui entrano in gioco gli additivi (aumentano la concentrazione di ossigeno nel carburante), che hanno la funzione di tenerle lubrificate. Il più comune è Mbe, però risultato nocivo e sospettato di essere cancerogeno. In California sarà bandito per legge dal 31/12/2002. Entro quella data le case petrolifere dovranno trovare altre soluzioni. R.D.



Quesiti, suggerimenti e informazioni vanno indirizzati a «Auto&Dintorni» L'Unità, via Due Macelli 23/13 00187 Roma



0669996297 FAX 066783502

