

DALL'INVIATA
ROSSELLA DALLO

RAPALLO «M» come Marangoni. Non sarà nota come la più famosa «M», Michelin, ma incomincia ad assumere proporzioni di qualche rilievo nel panorama dei produttori di pneumatici. E addirittura va ad attaccare il prestigioso segmento delle gomme per alte e altissime prestazioni (non è un caso, visto che il 10% della produzione è fatto per conto della giapponese Bridgestone), con due gamme complete di super-rubberizzati: Zeta ESC al top (codice di velocità W cioè fino a 270 km/h; 12 misure)

GRUPPO MARANGONI

Le gomme italiane «bucano» il mercato

anche "invernale" Meteo ESC, e Heron per i codici da Ha W (da 210 a 270 km l'ora) in 25 differenti misure. Pur essendo difficile valutare la bontà di un nuovo pneumatico su una strada normale e senza una comparazione con la stessa vettura gommata diversamente, ci è parso un abbinamento ben riuscito - per grip e bassa rumorosità di rotolamento - quello della Honda Accord equipaggiata con gli Zeta

ESC che abbiamo provato sulle tortuose strade costiere della Riviera ligure di levante.

Ma per tornare alla Marangoni, con una perfetta, ed evidentemente calcolata, strategia di marketing si permette persino di assicurare al pubblico «l'alta qualità» dei suoi prodotti offrendo una «doppia garanzia a vita» su tutta la gamma. In sintesi, non solo la garanzia sui difetti di fabbricazione

per tutto il ciclo di vita del pneumatico, ma anche «sui danni derivanti da normale uso quotidiano, forature e tagli da salita su marciapiedi compresi. Parola del management del gruppo.

Fondata nel 1959 a Rovereto, per molti anni il nome Marangoni è stato, giustamente, associato alle gomme ricostruite, che ancora oggi costituiscono un settore importante del gruppo con 1 milione di

pezzi l'anno. All'inizio degli anni Novanta, il grande salto: la holding SpA e sei divisioni. La nuova struttura è coincisa con la decisione di «buttarsi» nella produzione di pneumatici nuovi, in vista della quale nel 1989 era stato acquistato uno stabilimento ad Anagni, dal quale oggi escono 3 milioni di gomme l'anno destinate al ricambio (il 75% per l'esportazione) per tutti i segmenti di auto e per com-

merciali leggeri, anche da neve chiodabili. Oggi, il settore Tyre (gomme nuove) rappresenta il 25% (130 mld) del fatturato consolidato del gruppo. Ha una rete diretta e delegata di 100 distributori in 43 paesi. In Italia sono circa 500 i gommisti che vendono Marangoni, e la presenza è assicurata in tutti i maggiori mercati europei. Azienda giovane e dinamica si prefigge nuovi ambiziosi traguardi a breve termine: l'ingresso nel «primo equipaggiamento» (stanno trattando con alcuni Costruttori) e un nuovo stabilimento, forse a Lamezia Terme, per 4-5 milioni di pneumatici l'anno.

ZIG ZAG

Trasporti pubblici e sconti Rc auto

■ Sconto sull'Rc auto per chi si abbona al bus o al tram. Il progetto lanciato dalla Federtrasporti-Cispel ha raccolto diverse adesioni. Secondo quanto riportano le agenzie di stampa, a Roma lo sconto è legato all'abbonamento annuale Metrebuse e può valere fino al 30%. Stesso discorso a Torino per chi ha l'abbonamento annuale «Formula U», valido su tutta la rete, oppure «60 più», riservato agli ultrasessantenni. Vantaggi per chi si abbona anche a Milano: preventivo telefonico gratuito, sconto del 5% sul prezzo della polizza, assicurazione gratuita contro gli infortuni sul tragitto casa-lavoro, e omaggio delle coperture assicurative accessorie.

Ferrari, 600 cause per falsi marchi

■ Il mito Ferrari non mostra segni di appannamento e il suo marchio resta uno dei più ambiti da tifosi appassionati. Un successo che non sfugge neppure ai contraffattori. Tanto che sono 600 le cause in corso contro i falsi e oltre 200 sono stati i sequestri di articoli griffati imitati. Per gestire il marketing l'azienda ha ora costituito la «Ferrari Idea», con sede a Lugano, che commercializzerà tutti i prodotti della casa del Cavallino.

Il valore dell'usato a Autobusiness

■ Autobusiness, in programma dall'8 al 16 aprile al Lingotto di Torino, prevede una convegno carica ed interessante che avvalorerà l'impegno profuso dalla Promotor International per realizzare una rassegna che proponga il settore dell'usato con le stesse opportunità del nuovo. Il primo incontro, nell'anteprima del 7 aprile riservata alla stampa, farà «il punto sul mercato dell'usato», che solo lo scorso anno ha fatturato oltre 27 mila miliardi.

Toyota, listini più «cari»

■ Dasabato sono aumentati i prezzi di listino di alcuni modelli di auto Toyota importati in Italia. Così Yaris base e Yaris Solsalongo di 100.000 lire mentre quello della Yaris Luna aumenta di 200.000 lire: il prezzo della Corolla sale di 400.000 lire e quello della Celica di 650.000 lire. Entra in listino la Yaris Verso a 26.500.000 lire (versione manuale) e 28.000.000 quella automatica.

Bmw Italia vendite +17%

■ Sono aumentate dell'8% le vendite totali di auto del marchio Bmw nel corso del primo trimestre del 2000 rispetto allo stesso periodo del '99. In Italia le immatricolazioni Bmw fanno registrare un plus 17% raggiungendo le 12 mila unità e più 32% le moto con 3450 unità. Per le due ruote bavaresi l'Italia si conferma primo mercato d'esportazione.



GRUPPO VOLKSWAGEN

Ha il cofano sigillato l'A2, il nuovo gioiello della preziosa Audi

■ L'Audi non smentisce mai la sua vocazione di marca dell'eleganza e della tecnologia avanzata del gruppo Volkswagen. Così per la sua nuova nata, la piccola monovolume A2 che sarà in vendita in Italia dal luglio, non lesina innovazioni. A partire da scocca e carrozzeria interamente in alluminio, la stessa identità costruttiva della ammiraglia A8. Se non che, è in assoluto il primo modello tutto alluminio prodotto in grande serie: 60 mila unità l'anno nelle previsioni industriali di Audi. Risultato di questa scelta una notevole riduzione del peso totale (895 kg a vuoto) che va a tutto vantaggio della economia di marcia, della maneggevolezza, delle prestazioni e della frenata. Per chi se ne intende, basti dire che il suo coefficiente aerodinamico (Cx) è uno dei più bassi di tutta la produzione automobilistica mondiale: 0,28. Questo straordinario valore di (scarsa) resistenza alla penetrazione dell'aria, tradotto in concreto contribuisce in buona misura al risparmio di carburante. Nelle due motorizzazioni previste per il momento, entrambe di 1400 cc 75 cavalli di potenza e 173 km l'ora di velocità massima, il quattro cilindri a benzina in regola con le norme antismog Euro 4 è omologato per una percorrenza media di 21,3 km ogni litro di super verde, che diventa di 28,6 con il tre cilindri turbodiesel a iniezione diretta e tecnologia pompa-iniezione. Consumi, dunque, molto vicini al traguardo dei 3 litri ogni 100 km, che sarà invece appannaggio del propulsore 1.2 litri a gasolio disponibile dal 2001.



Come si conviene a un'Audi, la A2 è curata nei minimi particolari. Non per niente si pone in concorrenza con la Mercedes Classe A. Rispetto a questa è più lunga di 25 cm (3,83 metri), più stretta di 5 cm (è larga 1,67 metri) e meno alta: ha un abitacolo spazioso e ben sfruttato grazie anche all'escamotage dell'abbassamento del vano posteriore che aumenta lo spazio utile per le gambe dei due passeggeri (sono due posti singoli). La forma appare solida e robusta per via della linea alta di cintura e del cofano motore corto e alto. A proposito del cofano - altra novità - non si apre: se non in officina. C'è invece, in luogo della griglia radiatore, uno sportellino da cui controllare i livelli dell'olio e del liquido lavavetri.

I PREZZI: DA 36 A 40 MILIONI

■ Sec'è una cosa alla quale Audi non rinuncia e di essere sempre al top. Così anche per la A2 le dotazioni di serie sono di tutto rispetto. Comprendono il controllo elettronico della stabilità Esp, l'antibloccaggio delle ruote Abs, il climatizzatore automatico e i cerchi in lega. Una scelta di eccellenza che però screma inevitabilmente la clientela. Tant'è che l'importatore Autogermas si pone come obiettivo 2500 vendite quest'anno e 7 mila il prossimo. I prezzi, infatti, per le due motorizzazioni vanno da 36 a 40 milioni, con un differenziale di 3 milioni per la versione turbodiesel.

| VENDITE NEGLI ULTIMI 3 ANNI | | | |
|-----------------------------|-------|-------|-------|
| | 1997 | 1998 | 1999 |
| MERCEDES SLK | 3.658 | 4.765 | 3.642 |
| FIAT BARCHETTA | 2.675 | 1.934 | 1.985 |
| BMW Z3 | 2.565 | 2.190 | 1.519 |
| MAZDA MX5 | 733 | 933 | 1.356 |
| FIAT PUNTO | 3.000 | 2.080 | 1.244 |
| MERCEDES CLK | - | 385 | 1.181 |
| ALFA ROMEO SPIDER | 1.028 | 915 | 906 |
| VOLKSWAGEN GOLF | 955 | 1.165 | 801 |
| RENAULT MEGANE | 378 | 476 | 642 |
| SAAB 9-3 | 737 | 615 | - |
| ALTRE | 5.682 | 3.421 | 3.179 |
| Totale sul mercato | 0,86% | 0,80% | 0,74% |

MAURIZIO COLANTONI

ROMA Il mito dei miti: possedere una spider. Ma chi è lo spiderista? Un folle, un sognatore, un «fissato», un rapito dal fascino di questo mezzo: chi sceglie lo spider è un po' di tutto ciò. E chi lo prova per la prima volta, non lo dimentica più: è come il primo amore. Le case - anche se i dati non invogliano certo ad aumentare la produzione - hanno riscoperto questo simbolo degli anni 60. Oggi però la gamma s'è allargata: accanto allo spider, ci sono an-

che le roadster e le cabrio, due o quattro posti, sempre comunque vetture «aperte». Ma il mercato di questo mito resta sempre di nicchia. È i «numeri» - secondo i dati dell'Unrae - stanno calando. Negli ultimi tre anni (tra cabrio e spider) si è passati dalle 20.674 immatricolazioni del '97; alle 17.071 del '99. In percentuale - rispetto alla vendita globale del mercato - il segmento della «due posti» o comunque della scoperta equivale - dato del '99 - allo 0,74%. Ma quali sono le regine? Sono finiti i bei tempi della Fiat «124» spider o del mitico duetto Alfa Ro-

Viaggio all'interno del «sogno spider»
Il mito si fa tecnologico: ecco le «regine»

meo, oggi i modelli sono sempre più curati, esageratamente raffinati. Nell'era della tecnologia vince chi inventa di più, chi dà al potenziale cliente il meglio del meglio. Mercedes. In questo momento con la SLK la casa tedesca è la regina del mercato. In tre anni la due posti (vedi box in basso a destra) ha venduto in Italia oltre 13 mila vetture. Prezzo: intorno agli 80 milioni Fiat. È tornata con uno spider dopo tanti anni. Non è stata recepita forse come la Fiat si sarebbe aspettata, ma la Barchetta rimane in Italia la seconda in vendite: 2.675 esemplari

nel '97; 1.934 nel '98 e 1.986 nel '99. E comunque la vettura che per prima ha riportato l'industria italiana nel campo delle spider. Il motore 1.8 16v eroga una potenza di 96 kW (130 CV) e consente alla vettura di raggiungere i 200 km/h. Prezzo dai 33 ai 38 milioni Bmw. Un'altra invenzione nel campo delle Roadster. La Z3 - 4 versioni, 1.8, 2.0, 2.8 e M, 3,2 di cilindrata - nel '97 ha venduto in Italia 2.565 vetture: l'anno dopo il dato è sceso a 2.190 e nel '99 è calato ancora a 1.519. Prezzo: dai 54 ai 105 milioni. Mazda. In molti la conoscono come

MX 5; altri come Miata. La piccola giapponese dalla forma a saponetta (la nuova versione ancora più sagomata) detiene una fetta piccolissima del mercato, ma resiste benissimo. Dai 733 modelli del '97, si è arrivati oggi ai 1.356. I prezzi: 36 milioni per la 1.6 cc; 43 per la 1.8 e sfiora i 50 la versione speciale «10th Anniversary». Alfa Romeo. Scuramente il duetto mitico spider di Dustin Hoffman nel film «Il laureato» - rendeva molto di più. E il nuovo spider, rivoluzionario nelle forme, non sta avendo lo stesso successo. Nel '97 1.028 le ven-

dite: ora il dato è calato a 906. L'ultimo nato è ha un motore 2.0 T.Spark 16V da 114 kW (155 CV) e la velocità è di 211 km/h. Il prezzo: dai 51 ai 71 milioni (versione 3.0 V6). Porsche. Un altro dei miti irraggiungibili. La recente Boxster negli ultimi due anni in Italia ha venduto 1300 vetture. I prezzi sono da capogiro, ma la «due posti» è potente e irresistibile. Prezzo: dai 90 ai 105 milioni. Rover. La casa inglese ha sul mercato la rinata MG F: vendite a rallentatore (poco più di 1100 in due anni). Prezzo: dai 45 ai 51 milioni.

FERRARI 360

Tutta in alluminio e in venti secondi va a 200 km orari

■ Il sogno degli spideristi. Dilusso, fiammante, la 360 Spider è la nuova nata in casa Ferrari. Un mito, non per tutte le tasche: costa, chiacchi, circa 265 milioni. È la più potente e veloce spider mai costruita a Maranello. Grandissima tenuta di strada e alte prestazioni. Costruita interamente in alluminio (cosa che ha permesso di alleggerirla) è stata disegnata dal «mago» Pininfarina. È potente, oltre che bella: monta un propulsore (anch'esso in alluminio), 8 cilindri a V di 90°. Cilindrata 3586 cc. Potenza massima 294 kW (400 cv) a 8500 giri/minuto. Coppia massima 273 Nm (38 kgm) a 4750 giri/minuto. Distribuzione a 4 assi a camme in testa, 5 valvole per cilindro. Alimentazione elettronica Multipoint. Il cambio è longitudinale a 6 marce a comando manuale o, alternativa, si può richiedere il già ben sperimentato cambio (al volante) F1. Piacere di una guida all'aria aperta e abbina-mento detto prestazioni da brivido: la 360 spider passa da da 0 a 50 km/h in 2,2; da 0 a 100 km/h in 5,2; da 0 a 160 in 10,8; da 0 a 200 in 16,7. È spaziale la sua velocità: 295 km/h. I costi magari un po' alti, come il bollo (attorno al milione e 470 mila lire) hanno un costo al km di 587 lire. È una due posti dall'altissima guidabilità. La trazione è posteriore, ha il differenziale autobloccante, le sospensioni a ruote indipendenti con controllo elettronico. I freni a disco autoventilati. Buonissima anche l'abitabilità della 360 spider. È ricca di dotazioni di serie: si passa dalla sicurezza (Abs, airbag frontali, antipattinamento), ai piaceri degli interni con il climatizzatore automatico, gli interni in pelle, lo sterzo, i sedili elettrici dalla linea sportiva. Per abbellire il tutto, la nuova 360 spider è dotata di una capote a scomparsa automatica con comando elettrico. Tra i pregi, il motore potentissimo e, appunto, la facile guidabilità: come il buon assetto e l'ottima tenuta di strada. Insomma, un gioiello della tecnologia. Ma C.



TATA

Dall'India arriva l'accattivante «Aria» per tutte le tasche

■ Non solo ricche e lussuose roadster, ma anche piccole e accattivanti spider si presentano sul mercato mondiale. È il caso della casa indiana Tata che ha presentato intanto un prototipo allo scorso salone di Ginevra, la piccola scoperchiata vettura denominata Aria. Il prezzo? Dovrebbe essere competitivo, si parla di una ventina di milioni di lire. L'idea della casa indiana è quella di produrre vetture per tutte le tasche che riescano a mettere in difficoltà i ricchi mercati europei. Già presente in Italia la casa indiana con pick-up e fuoristrada, arriverà in Europa (Italia, Spagna e Portogallo) con la versione due volumi Indica. Con il Prototipo Aria ancora non si sa. Certo però a prima vista la due posti è piacevole nella linea e negli interni. È stata disegnata in Italia dalla I.De.A. Istituti di Moncalieri, dove è già in cantiere una versione berlina. Resa potente da un motore 4 cilindri da 140 CV, è lunga tre metri e settanta centimetri, dispone di un tetto progettato per chiudersi idraulicamente. Diversi gli optional: dai vetri elettrici al lettore Cd. Non manca certo il climatizzatore e poi c'è tanta sicurezza: sulla Tata Aria ci sono due roll-bar, doppio airbag frontale e laterale e ovviamente l'Abs. Ma C.



MERCEDES SLK

L'ultima versione tra le Roadster non teme confronti

■ Non è proprio a due lire, ma si compra ad un prezzo tre volte inferiore a quello della Ferrari 360 spider. Non si possono fare dei paragoni, sono due vetture diverse, tutte e due però di gran classe. La nuova SLK (il restyling del riuscitissimo Roadster della Mercedes è stato presentato un paio di mesi fa) è una vettura dalle alte prestazioni, come abbiamo accennato, dai costi limitati. È già in vendita in Germania, in Italia arriverà il prossimo mese e le prestazioni fioccano. L'entusiasmo e raffinata Roadster Mercedes si può acquistare ad una cifra che oscilla attorno agli 80 milioni, a seconda ovviamente della cilindrata. E a proposito di cilindrata, arriva sulla SLK del 2000 il 6 cilindri 320 (motore 3.2, climatizzatore di serie), con coppia particolarmente elevata, che eccelle in fatto di prestazioni (da 0 a 100 km/h impiega 6,9 secondi), di consumi e compatibilità ambientale. Entra anche il 200 Kompressor che manda in pensione il vecchio motore aspirato a 4 cilindri: il 230 Kompressor (197 CV) che raggiunge i 240 km/h di velocità. Comunque la due posti è migliorata rispetto al modello precedente in tecnica, design, equipaggiamento e soprattutto sicurezza. La SLK è in testa al nuovo segmento, quello delle Roadster, da lei creato. Nata nel 1996, la casa tedesca aveva previsto di venderne 36 mila modelli nel primo anno, ma la SLK è piaciuta subito ed ha chiuso le vendite con 55 mila vetture, il 50% in più rispetto alle previsioni. La prospettiva del 2000 è arrivare ancora a 50 mila vetture. Sulla «new» è stato inserito un nuovo paraurti anteriore con spoiler che rende la SLK più grintosa. Sono stati modificati gli ammortizzatori, la carrozzeria riabassata e le prestazioni sono ancora più brillanti. Valorizzati gli interni: nuovo volante, inserti in legno pregiato o in alluminio; sedili sportivi con regolazione elettrica. C'è nuovo cambio a 6 marce (o l'automatizzato a 5 marce), il Tempomat con Speedtronic e l'Electronic Stability Program (ESP). Ma C.



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

0669996297 FAX 066783502

