

NOVITÀ A GIUGNO

## A Torino di scena il Salone di mezz'estate

**T**erzo millennio, la parola d'ordine è: cambiare, innovarsi. Anche il Salone di Torino segue l'onda. Come in tutti gli anni pari avrebbe dovuto svolgersi ad aprile. Invece... Novità. L'edizione numero 68 si sposta. Non di luogo - sempre al Lingotto - ma di data: dal 10 al 18 giugno prossimi. La ragione è semplicissima: da tempo i

Costruttori lamentavano l'incongruenza della data, troppo arido dei grandi Saloni di Detroit, Los Angeles, Ginevra dove tradizionalmente si presentano i nuovi modelli che vengono commercializzati nell'anno; ma anche troppo lontana da quelli autunnali dove vanno in scena le novità per l'anno successivo. Insomma, una specie di «terra di nessuno». Ora, finalmente, con la decisione della so-

cietà organizzatrice, la Promotor International, è possibile che anche Torino acquisti maggior «peso» negli interessi del pubblico e nelle strategie espositive dei Costruttori, che a ridosso dell'estate sono in grado di presentare auto completamente nuove o model year, che saranno prodotti dopo la pausa estiva. Nei 4 padiglioni e sulle aree esterne del Lingotto sarà dun-

que presente - promette l'organizzatore - la più completa panoramica delle novità e degli orientamenti dell'industria mondiale. Ma Torino è anche la patria del design, cui il Salone da tempo dedica ampio spazio. Quest'anno, assicura la Promotor, ci sarà una «eccezionale» concentrazione di concept-car realizzate dai carrozzieri italiani che daranno vita alla quarta



Rassegna mondiale dello Stile. Ma, soprattutto, si celebreranno i 70 anni della Pininfarina con «un vero e proprio evento nell'evento che attirerà a Torino i numeri 1 dell'industria automobilistica mondiale».

ROSSELLA DALLÒ

ZIG ZAG

### Strade italiane «poco sicure»

Le strade e le autostrade italiane sono tra le meno sicure d'Europa. Lo afferma un'indagine dell'Aises, l'associazione delle imprese aderenti a Federtrasporti che costruiscono e installano la segnaletica stradale. In particolare, le nostre autostrade dispongono di poca segnaletica, mal distribuita e spesso troppo ravvicinata rispetto alla velocità consentita. Nelle strade extraurbane spesso manca, oppure è illeggibile perché troppo vecchia. Un problema ancora più sentito nelle città, dove è spesso confusa con la cartellonistica pubblicitaria.

### Mercedes, in pensione la vecchia Classe C

Con l'avvio di produzione della nuova Classe C serie W203, che sarà lanciata sul mercato mondiale a metà maggio (ne parleremo la prossima settimana, ndr), nella fabbrica di Sindelfingen è cessata la produzione della fortunata berlina Classe C. L'ultimo modello di questa serie di vetture, una berlina C180 Classe C di color argento, troverà posto nel museo Mercedes-Benz di Unterturkheim. Dall'avvio della produzione nell'anno 1993 fino a tutto marzo 2000 sono stati prodotti complessivamente oltre 1,6 milioni di esemplari di questo modello.

### L'Almera Tino prodotta in Spagna

L'apprezzamento della sterlina inglese continua a condizionare le strategie dei Costruttori. Per l'aggravio di costi da «caro sterlina», secondo il giornale spagnolo Cinco Dias, il gruppo Nissan-Renault intenderebbe spostare parte della produzione dell'Almera dalla Gran Bretagna alla Spagna. Dal 15 maggio, quindi, la costruzione della Almera Tino (oggi realizzata a Sunderland) verrà trasferita nello stabilimento Nissan di Barcellona.

### È nata Land Rover Italia

In attesa di sapere quale sarà il suo destino, la consociata italiana della Rover riorganizza la propria struttura societaria in vista del previsto passaggio del marchio Land Rover alla Ford (entro il 30 giugno). Nasce così la Land Rover Italia spa con sede a Roma allo stesso indirizzo della già esistente Rover Italia spa. Società, questa, che per ora manterrà le attività relative ai marchi Rover, MG e Mini. Al momento, presidente della nuova Land Rover Italia è stato nominato Michael Ganai, vicepresidente delle vendite Bmw in Europa. Amministratore delegato sono Salvatore Pistola (che mantiene anche l'incarico di presidente e amministratore delegato di Rover Italia) e Johann Betz, ad di Bmw Italia. La Land Rover Italia, «quale cessionaria del ramo d'azienda relativo alla distribuzione dei veicoli e parti di ricambio Land Rover assumerà - informa una nota - l'attività connessa».



SAAB TURBODIESEL

### Sport Edition la svedese 9-3 si fa aggressiva

La famiglia 9-3 turbodiesel della Saab si allarga con un nuovo allestimento che già dal nome «Sport Edition» rivela la sua vocazione di sprinter. A sottolineare la sportività ci pensa il nuovo look aggressivo dato a questa versione, che ben si sposa con la tradizionale immagine di vettura di classe della marca svedese. Cerchi in lega da 16 pollici a sette razze, profili aerodinamici, minigonne e specchietti retrovisori in tinta carrozzeria, fari anteriori supplementari, e uno spoiler alla base del lunotto posteriore conferiscono una ulteriore caratterizzazione dinamica alla 9-3 TiD il cui propulsore diesel sovralimentato di 2,2 litri a iniezione diretta con i suoi 115 cavalli di potenza assicura ottime prestazioni sia a bassissima agli alti regimi. Notevole l'elasticità di marcia che consente, ad esempio, di passare da 60 a 100 km l'ora in quinta marcia in soli 8,3 secondi. Potente, scattante e silenziosa come si chiede a una Saab, la Sport Edition è dotata di serie di un accessoriammento completo: quattro airbag



(anteriore e laterali), Abs, climatizzatore automatico, un raffinato sistema audio con radio e lettore CD, antifurto immobilizer e sistema Dead Lock per le serrature e gli alzacristalli elettrici. Unici optional a richiesta: il riscaldamento elettrico per i sedili anteriori e il tetto apribile trasparente regolabile elettricamente. La 9-3 TiD, già disponibile sul nostro mercato, costa 52 milioni 950 mila lire nella versione a tre porte e 53 milioni 950 mila lire per la cinque porte. R.D.

### Sahr, il poggiatesta attivo contro il «colpo di frusta»

Una particolarità dei sistemi di sicurezza Saab è il poggiatesta attivo SAHR: riduce il rischio di lesioni da «colpo di frusta». In caso di incidente, un sensore attiva il dispositivo meccanico del poggiatesta che avanza inclinandosi verso la testa del conducente (o passeggero) riducendo così la forza del contraccolpo. Altra caratteristica è la funzione Night Panel del cruscotto, che di notte oscura gli indicatori non essenziali (si attivano solo se necessario) facilitando la concentrazione sulla strada.

Look sportivo per la Saab 9-3 TiD Sport Edition: spoiler, cerchi in lega e minigonne

IMMATRICOLAZIONI DI AUTOCARAVAN		
	1995	1999
ARCA	246	261
ELNAGH	854	1.958
FIAT IVECO *	1.616	2.800
FORD *	1.846	1.140
MERCEDES *	2	557
MOBILVETTA	141	628
RAPIDO	26	86
RENAULT *	1	20
TURRI & BOARI	33	72
VOLKSWAGEN *	10	76

\* I dati si riferiscono a telai per i quali non è possibile precisare la marca dell'allestimento

# Voglia di turismo libero e il camper fa «boom»

## Elnagh festeggia 50 anni con vendite record

MAURIZIO COLANTONI

Nel «mondo» dell'autocaravan ricopre la leadership del mercato italiano. L'Elnagh, azienda che da 50 anni si impegna nel campo del caravan e dell'autocaravan - in questo ultimo anno ha portato le vendite alle stelle. Il direttore commerciale Campanelli svela i segreti.

Dottor Campanelli, dati alla mano, l'Elnagh è in vetta al mercato italiano.

«È un dato eccezionale, soprattutto

perché quest'anno festeggiamo il cinquantenario dell'azienda. Siamo per così dire i pionieri del settore sin dagli inizi degli anni 70. Erano i tempi della roulotte, un vero e proprio status symbol a quell'epoca. Da metà anni 70 fino agli anni 80 non esisteva l'autocaravan e possedere una roulotte era il sogno di molti. In Europa si vendevano 25 mila unità, 7 mila in Italia. Poi dalla roulotte si è passati ai caravan motorizzati, ai motorhome, ai mansardati fino all'attuale camper».

E in questi ultimi 10 anni le vendite sono impennate...

«Nel '94 le vendite erano all'incirca la metà di quelle attuali. Credo che quest'impennata sia dipesa moltissimo dalla diminuzione del costo del denaro. Le forme di finanziamento privilegiate e non particolarmente gravose, hanno dato la possibilità di acquistare. E poi la maggior visibilità del camper sulle strade ed è così scattata la curiosità».

Quanto bisogna spendere per acquistare un autocaravan?

«Bah... i prezzi variano molto. Il nostro prodotto va dai 50 milioni ai 120 milioni, la gamma è diversificata e, credo, accessibile».

L'identikit del vostro cliente? «Scegliono il camper le persone dinamiche. Sono commercianti, liberi professionisti, insegnanti: è un target trasversale e l'età si aggira attorno ai 45 anni. È un cliente che ama libertà, indipendenza e vuole costruirsi il proprio tempo libero».

Quantosono i punti vendita?

«Vicino Milano c'è la sede centrale. In totale possiamo contare su una rete di 40, tra concessionari e rivenditori. Abbiamo importatori in tutta l'Europa; forniture in Giappone e ti midamento ci siamo affacciati sul mercato dell'Est europeo. L'Europa

è comunque il nostro piatto forte: la Francia è davanti, la Germania segue e l'Italia è terza in quanto ad immatricolazioni. C'è anche la Spagna: siamo la marca leader... come del resto in Italia».

Quali sono gli obiettivi del 2000?

«L'Elnagh ha iniziato positivamente l'anno e vuole consolidare gli obiettivi. Vogliamo continuare a sviluppare il nostro prodotto, ottimizzandolo al meglio per la clientela, aumentando la rete di vendita e di assistenza».

C'è una ricetta per far avvicinare il cliente al camper?

«Credo di sì. Con l'Anfia - associazione alla quale siamo iscritti assieme ad altre case che producono autocaravan - ci stiamo attivando per far conoscere meglio il prodotto, soprattutto come nuova forma di turismo. Il dato globale dice che sono stati venduti oltre 40 mila mezzi, l'Italia è terza con 9 mila unità. L'Elnagh ha venduto 2.030 esemplari l'anno scorso. Insomma, il concetto di vacanza diversa sembra essere stato recepito dalla gente. Viaggiare in questo modo vuol dire libertà di spostarsi, socializzando, scambiandosi così esperienze».

MERCATO

### È Fiat Punto la preferita dagli italiani

È sempre Fiat Punto la regina delle vendite in Italia in aprile e nel consueto del quadrimestre. Insieme alla Seicento e alla Lancia Y - che nelle classifiche delle «top ten» del mese e dei primi quattro mesi dell'anno si scambiano il secondo e terzo posto - la compatta Fiat fa crescere la quota di mercato delle marche nazionali dal 35,3% dell'aprile '99 all'attuale 36% (36,6% pari a un più 0,5%. L'aumento nel periodo gennaio-aprile). Salda al quarto posto è la Ford Focus, modello che nel segmento delle motorizzazioni Diesel è capo-classifica. Da notare che i motori a gasolio continuano a conquistare il favore del pubblico e oggi sono preferiti dal 32% degli acquirenti. Quanto all'analisi del mercato, si è interrotto per la prima volta il trend positivo che continuava dall'ottobre scorso. Il meno 5,3% del totale immatricolazioni registrato nel mese scorso (211.100 contro le 222.906 dello stesso periodo '99) viene spiegato da Anfia e Unrae con il fatto che aprile ha goduto di 3 giornate lavorative in meno, e soprattutto per via del lungo ponte pasquale che «ha frenato la domanda». Ciò nonostante, le previsioni sull'andamento delle vendite di auto nuove per il 2000 sono più che rosee: oltre i 2,4 milioni secondo l'Associazione dei costruttori nazionali, 2.536.000 per l'Unione delle case estere, e addirittura 2.620.000 secondo i calcoli del Centro studi Promotor e di Prometeia. Insomma, comunque un record nel quale la Fiat Punto ha grossa voce in capitolo. In aprile, fanno sapere da Torino, ha superato il tetto del mezzo milione di ordini - esattamente 520 mila - dal suo lancio commerciale avvenuto a metà settembre 1999. Importante il successo che la nuova Punto gode in Europa dove raccoglie il 55% degli ordini complessivi. Un buon gradimento europeo ottiene anche la Lancia Lybra, che esporta il 42% dei 52 mila ordini totalizzati da fine settembre '99 ad oggi. R.D.



OPEL/1

### Arriva a novembre la nuova Corsa versione tre porte

Nonostante abbia ormai qualche anno e stia per essere sostituita, la Opel Corsa continua a navigare sicura nella media classifica delle più vendute in Italia. A marzo è stata la vettura estera di segmento B con la migliore performance: ne sono state immatricolate 8.759. E il mese scorso si è fatta bagnare il naso dalla Peugeot 206, pur mettendo insieme un lusinghiero pacchetto di consegne: 6.471, per un totale di 32.222 esemplari dal 1° gennaio al 30 aprile che la pongono al settimo posto. Dalla prima comparsa della Corsa (1982) a tutt'oggi sono quasi 740 mila i clienti italiani. Al momento, a mantenere alto il nome della Corsa ci pensa la Edition 2000, in attesa della terza generazione che dovrebbe essere commercializzata, nella versione 3 porte, il prossimo novembre per essere seguita a inizio 2001 dalla cinque porte. Per quanto si sa della «nuova Corsa», la carrozzeria si allungherà di 7,5 centimetri (3,82 metri) a favore dell'abitabilità. Sarà dotata di serie dei migliori sistemi di sicurezza e di assistenza alla guida. La gamma motori benzina, già ampia, sarà potenziata (fino allo sportivo 1800 da 125 cv) in regola con le norme anti-smog Euro 4 che entreranno in vigore nel 2005: e tra i Diesel saranno introdotti due nuovi motori Isuzu 1700 da 65 o 75 cavalli di potenza. R.D.





OPEL/2

### Astra Club sprintosa col 2.0 DTI 16V a iniezione diretta

Da oggi si allarga la famiglia della Opel Astra con l'adozione del potente 2000 turbodiesel 16 valvole a iniezione diretta e intercooler anche per tutte le versioni Club (tre, cinque porte e station wagon). Già impiegata con successo sulla Vectra e sulla Astra Sport e Cdx, questa motorizzazione consente di coniugare il contenimento dei costi di gestione con le alte prestazioni. La Astra Club DTI 16V, infatti, grazie ai 101 cavalli di potenza, può raggiungere una velocità massima di 188 km orari (183 la wagon) e accelerare da fermo a 100 km/h in 12 secondi netti. Nella guida quotidiana tali doti sportive si traducono in un comportamento su strada vivace, in particolare nei percorsi che alternano allunghi e curve in successione. Ma i bassi costi di gestione? Di sicuro non vengono penalizzati. Secondo i dati di omologazione, la 2.0 Club turbodiesel consuma in media nel ciclo misto 5,6 litri di gasolio ogni 100 chilometri. Per questo, fa notare la Casa, la nuova versione è «ideale per quanti, specialmente per motivi di lavoro, devono affrontare lunghe percorrenze con un occhio all'orologio e uno al portafoglio». In più, cosa che non guasta di questi tempi di blocchi alla circolazione, sapendo che anche sul fronte anti-inquinamento la vettura è perfettamente in regola con i limiti della normativa D3 sulle emissioni. Se le prestazioni e l'economicità di esercizio sono le caratteristiche principali di questa Astra Club, non meno importante è il buon controllo prezzo-dotazioni. In vendita da oggi a un prezzo di listino chiavi in mano di 31 milioni e 500 mila lire, le 2.0 DTI 16V adottano di serie: Abs, due airbag «full size», servosterzo elettroidraulico, chiusura centralizzata con telecomando, antifurto immobilizer, alzacristalli anteriori elettrici. E le station wagon possono contare anche su un dispositivo che permette di regolare manualmente le sospensioni a seconda del carico trasportato. R.D.




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

**0669996297**  
**FAX 066783502**

