



# MOTORI

a cura di Pierluigi Bonora (motori.ilgiornale.it)



» di Massimo Ghenzer\*

## Strisce pedonali

### Il modello Nordeuropa fa scuola

Nel primo trimestre del 2017 il mercato in Europa cresce a doppia cifra e se continua così è probabile che chiuda l'anno con un risultato record. Circa un terzo dei volumi viene venduto dai tre gruppi tedeschi: Vw, Bmw e Mercedes. Una vettura su cinque arriva dai francesi, e con l'acquisizione di Opel da parte di Psa, i transalpini si accingono a rappresentare circa il 25% del mercato continentale. I coreani sono in crescita e i giapponesi fanno buoni numeri ma, sostanzialmente, in Europa sono marginali. Alcuni governi, ultimamente il britannico, hanno introdotto misure per agevolare acquisto di vetture poco inquinanti e realizzare, nel tempo, il rinnovo del parco. La sintesi è che la crisi in Europa è sostanzialmente ai titoli di coda e all'orizzonte c'è sempre più la crescita.



Anche il mercato italiano all'apparenza cresce e bene, ma se si va in profondità le preoccupazioni e le incertezze non sono irrilevanti. Una serie di problemi che potrebbero essere girati in opportunità, sono identificati. Nel nostro mercato a differenza di quelli Nordeuropei, il governo non sembra avere a cuore il miglioramento del parco circolante, e le Case sono indotte a farsi una battaglia feroce per mantenere e crescere i volumi di vendita.

Sconti e promozioni continuamente vengono offerti al consumatore finale. La grande crescita dei volumi si registra principalmente tra gli acquisti dei noleggiatori e delle società. E come se non bastasse, il mercato italiano è «drogato» da forti anticipazioni, con un rilevante numero di vetture immatricolate, ma che ancora non hanno un cliente (lo troveranno più avanti tra coloro che cercano di fare l'affare). Queste vetture immatricolate, ma ancora non vendute, sono i cosiddetti «Km 0». Si continua a realizzare un numero molto elevato di vetture a «chilometro zero» e ciò non è particolarmente esaltante, perché senza queste unità il risultato è che forse il nostro mercato sarebbe in una posizione di stallo.

Le crisi del passato, pur nella loro severità, hanno sempre indotto a ricercare l'innovazione e non soltanto la forzatura continua e costante delle promozioni.

È auspicabile che presto il governo riveda la fiscalità del settore, agevoli le società all'acquisto e favorisca il rinnovo del parco con iniziative simili a quelle prese in Nordeuropa.

\*Presidente Areté-Methodos



## PADRONI DI CASA

Al Salone dell'auto di Barcellona, che apre oggi nella splendida location vicina all'ex arena, è il marchio Seat (Gruppo Volkswagen) a fare gli onori di casa. E a candidarsi regina della rassegna è la nuova berlina Ibiza, che lo scorso marzo ha debuttato al Salone di Ginevra. Nella foto, Luca De Meo, il manager italiano ora presidente del comitato esecutivo di Seat, accanto al nuovo modello della Casa spagnola

di Piero Evangelisti

AUTO SHOW SÌ, AUTO SHOW NO

## Saloni sotto revisione e a pagare sono i «big»

### Sobrietà come obiettivo

*Francoforte e Parigi soffrono. Ma oggi torna Barcellona. In attesa di Torino e Bologna*

■ A Plaza de Espanya, a Barcellona, in queste ore si apre, nei padiglioni della «Fira», il caratteristico polo espositivo del capoluogo catalano che si arrampica, verso il colle del Montjuich, un Salone dell'automobile che prova a rinascere dopo anni di sospensione. Spagna e Italia sono stati i mercati automobilistici più colpiti dalla crisi degli scorsi anni e «fare salone», da noi e in terra iberica (anche il Salone di Madrid è scomparso), negli ultimi anni non è stato facile.

Ma la «revisione» del settore si sta allargando, geograficamente, coinvolgendo la prossima edizione dell'IAA (Internationale Automobil-Ausstellung) il Salone di Francoforte (in calendario dal 14 al 24 settembre) dove molte Case hanno già dichiarato di non partecipare, e alcune di queste hanno già annunciato che non prenderanno parte nemmeno al Mondial di Parigi previsto per l'ottobre del 2018.

Tanta lungimiranza lascia perplessi, visto che i budget oggi si aggiornano mensilmente, e non si può escludere che in alcuni casi ci saranno dei ripensamenti, però lo stato dell'arte ci dice che i costruttori si stanno allontanando dalle grandi rassegne internazionali dell'auto.

Costano troppo, sostengono, eppure sono stati proprio loro, dal secondo Dopoguerra in avanti, a realizzare allestimenti sempre più sfarzosi e costosissimi, e gli organizzatori degli eventi li hanno seguiti alzando il prezzo per «metro quadrato».

I brand che non andranno a Francoforte? Meglio non infilarci nella tana del lupo e doversi confrontare con le cattedrali che le Case teutoniche costruiscono per l'occasione, strutture assolutamente spropositate rispetto al numero dei visitatori (oggi quando un Salone dell'auto fa un milione di visitatori è già un record). Mettere in mostra i mu-

scoli non paga più e qualche ripensamento si è visto al Salone di Ginevra in marzo, dove molti brand hanno scelto strade più sobrie per presentare le loro novità assecondati da un'organ-

zazione che ha offerto gli spazi a prezzi più bassi.

Forse è arrivato il momento di mettere da parte la sempre sbandierata internazionalità di un evento, che non paga più, da

una parte e dall'altra, mentre il pubblico non manca, e poi c'è sempre il web a dare risonanza mediatica. Lo dimostrano il Salone di Torino del Parco Valentino, ideato da Andrea Levy, dove

dal 7 all'11 giugno hanno prenotato gli spazi 50 brand e sono attesi (l'ingresso è gratuito) 800mila visitatori, e il rinato Motor Show di Bologna che dopo anni di fuga in avanti (quando il mercato tirava alla grande) e anni di buio (con cancellazioni ed edizioni ridotte) si sta preparando per l'edizione di dicembre con tante adesioni.

«Lo scorso anno è stato un vero successo del quale siamo fieri - ci dice Rino Drogo, general manager messo a capo della rassegna oggi controllata da Bologna Fiere - e per il prossimo Motor Show, che si svolgerà dall'1 al 10 dicembre, abbiamo in serbo tante novità che esalteranno le unicità del nostro Salone, dallo spettacolo ai test di guida per il pubblico. E anche la città di Bologna sarà maggiormente coinvolta».

SUBARU

## Xv e Forester, il top della trazione 4x4

*Modelli aggiornati e resi ancora più versatili. Cresce il comfort all'interno*

Bruno De Prato

**Buscate (Milano)** Subaru punta sulla valorizzazione dei pregi della trazione integrale sviluppata e messa a punto per le sue vetture in anni di meticoloso affinamento. E caratterizzata dalla assoluta simmetria di tutti gli organi, per ottenere massima razionalità della distribuzione dei carichi e della coppia motrice. Il tutto per un bilanciamento e una sicurezza di reazioni dinamiche che rasentano la perfezione. Ce lo ha confermato il doppio test su strada e in fuoristrada di due recenti novità della Casa giapponese: Xv e Forester, modelli fondamentali per il mercato Italia.

Nella gamma Subaru, Xv è considerata il modello di ingresso, ma è una definizione che va stretta a una compatta di quasi 4,5 metri caratterizzata da ottima abitabilità per 5 adulti e da motorizzazioni che vanno dai 114 cv di Xv 1.6i ai 147 cv di Xv 2.0D. Ora Xv ha subito ritocchi stilistici che riguardano il frontale, con nuova ca-

landra e nuovi gruppi ottici a Led, nuove ruote da 17 pollici e nuovo spoiler e gruppi ottici posteriori sempre a Led.

Gli interni sono più eleganti nei materiali e nel design, ma soprattutto nel comfort acustico, da vera regina dell'autostrada. Prezzi da 19.990 euro.

Forester, altro modello assolutamente strategico per il mercato italiano, ha subito un ulteriore affinamento globale e ancora una volta ha impressionato per la sua straordinaria versatilità, affrontando con assoluta naturalezza il fango appiccicatic-



**RITOCCHI** Xv viene considerato il modello di ingresso nella gamma dei giapponesi

cio di una celebre pista da motocross e quindi lasciandosi guidare con piglio da vera sportiva su un bel percorso stradale molto sinuoso. L'efficienza della sua trazione integrale ha avuto ragione di un fondo con motricità prossima a zero, e poi, su asfalto, ha consentito di guidare con grinta sportiva.

E su Forester è molto pregevole l'affinamento dei materiali e del design degli interni, ora più raffinati, per un tangibile miglioramento del comfort, anche acustico. Gli interventi sullo stile hanno riguardato anche qui il frontale, con nuova calandra e nuovi gruppi ottici attivi con tecnologia Led. Un Suv ultra-versatile e perfettamente calibrato.

Abbiamo provato sia Xv che Forester nella versione equipaggiata con il turbodiesel 4 cilindri boxer da 2.0 litri per 147 cv che, nel caso di Forester, era abbinato alla trasmissione automatica Cvt Lineartronic, semplicemente esemplare in ogni condizione. Prezzi da 27.990 euro.