



**T**empo di bilanci. E di lacrime sull'automobile. Fino a qualche tempo fa era abituale chiedersi "cosa" guideremo nei dodici mesi che verranno. Questa volta sarebbe già bello capire "se" guideremo.

È il grande paradosso del mercato dell'auto, un comparto che in Italia dà lavoro a 1.200.000 persone, contribuisce al 16,6% del gettito fiscale e vale l'11,4% del Pil. Una fetta importante del Paese, che produce investimenti e fatturato e riceve in cambio solo accise sui carburanti (sei aumenti negli ultimi otto mesi) e una raffica di imposte senza precedenti

## Un anno da guidare (in piccolo)

senza confronti con altre realtà del Paese.

L'Unrae, l'associazione dei marchi esteri in Italia per il 2012 prevede 1.680.000 immatricolazioni di auto, in calo del 4% sulle 1.750.000 attese a fine 2011 (-10% rispetto al 2010) e 160.000 di veicoli commerciali (-5,9%). «Con un mercato decisamente depresso - dice allarmato il presidente dell'Unrae, Jacques Bousquet - entro il 2013 le reti dei Concessionari

potranno perdere anche il 30% delle loro strutture di vendita».

Così fioriscono i saldi di fine stagione, con maxi-incentivi delle Case e vetture a "km zero" offerte a prezzi convenienti. I costruttori però non si fermano. Innovare, stupire, provare a convincere il cliente con novità a raffica: questa pare l'unica ricetta possibile per resistere alla crisi. Sarà il settore delle city-car quello più gettonato nel 2012, sia per i numeri

di vendita sia per le novità in arrivo. A fine gennaio le prime consegne della nuova Panda, che apre il duello con l'altra grande debuttante di stagione, la Volkswagen Up!, già pronta a declinarsi nei mesi successivi nelle "gemelle" più economiche Seat Mii e Skoda Citigo. Intanto il trio Citroën C1-Peugeot 107-Toyota Aygo si regala un restyling in primavera, Chevrolet lancerà l'evoluzione della Spark e tra le compatte, dove Fiat schiera la

Punto restilizata con motore TwinAir da 85 cv, Renault attacca con la nuova Twingo, Hyundai con la i30, e Peugeot con l'attesissima 208, l'erede della 207, che vedremo a marzo al Salone di Ginevra. Entro fine 2012 Ford uscirà con un sostanzioso restyling della Fiesta, Kia Picanto arriverà anche in versione 3 porte e Marcedes rivoluzionerà la sua Classe A. Opel in autunno lancerà la Junior, dedicata ai giovani, mentre Fiat sarà ancora protagonista a metà anno con la segretissima Ellezero (nome ancora provvisorio), una sorta di monovolume compatta che andrà a colmare il vuoto lasciato dalla Fiat Idea. (A.C.)

DI GIAN PIERO PIAZZA

**S**portività, come la filosofia della casa impone, ma con il valore aggiunto di un tocco di eleganza e di comfort. La missione quasi impossibile l'hanno compiuta in BMW con la nuova Serie 3, il bestseller del Gruppo tedesco venduto dal 1975 in tutto il mondo in oltre 12 milioni di esemplari. Per la sesta generazione di questo fiore all'occhiello, Christopher Weil con il suo staff ha dato forma alla più muscolosa e attraente berlina mai prodotta dal marchio bavarese, conferendo al design uno stile capace di trasmettere al primo sguardo la promessa di un esaltante piacere di guida. Innovativa nel frontale, che ora si distingue per i gruppi ottici allungati e incastonati nel cofano, filante nella fiancata che sfuma fra luci e ombre fino a fondersi nella corposa modularità della coda, la nuova Serie 3 è

# Sfida tra giganti

## Bmw Serie 3 e Audi A4, anche i totem si rinnovano

DI ALBERTO CAPROTTI

**S**e la cerchi elegante, sicura, affidabile e sempre di moda, la scelta si riduce a poche opzioni. In una società che ha abolito le certezze, almeno al volante qualcuna è rimasta. Audi A4 è una di queste, anzi la prima se si guarda ai numeri che da tempo la eleggono leader, con il 41% di quota del segmento D premium e addirittura il 50% se si considerano soltanto le tre concorrenti tedesche, con BMW Serie 3 a Mercedes Classe C come rivali.

Dopo 39 anni e otto generazioni, sia pure con sigle diverse, ora la A4 sottopone a un restyling leggero tutta la sua gamma (berlina, avant, all-road e S4). Più dinamica, più elettronica, poche dotazioni di serie e prezzi davvero impegnativi non la differenziano dalle altre Audi, mentre i pochi ritocchi estetici nascondono un più profondo lavoro di ottimizzazione rivolto a rendere la versione 2012 più efficiente della precedente. Il risultato pare notevole, visto che Audi annuncia una riduzione media dell'11% dei consumi e del 18% delle emissioni su tutti i modelli A4. Risultati ottenuti promuovendo lo Start&Stop di serie su tutte le



### I NUMERI DELLA SERIE 3

**12** milioni: sono gli esemplari venduti della Bmw Serie 3 in 36 anni, da quando cioè è stato prodotto il primo esemplare del fortunato modello della casa tedesca, giunto ormai alla sesta generazione.



### I NUMERI DELLA A4

**10** milioni di unità vendute in 39 anni di presenza sul mercato, sia pure sotto sigle diverse: l'Audi A4 giunta all'ottava generazione resta la regina delle vendite per il marchio tedesco

creciuta per ottenere una più confortevole abitabilità posteriore, senza intaccare la capienza del vano bagagli che anzi ha acquistato 20 litri in più, da 460 a 480 litri. Rinnovati anche gli interni, in tre diversi allestimenti con finiture e materiali in linea con i più attuali parametri di un gusto improntato alla modernità, al lusso o al dinamismo. Novità assoluta in questo segmento, la possibilità di scegliere quattro diverse modalità di guida, dalla più rilassante e sobria nei consumi a quella più sportiva, selezionando con un pulsante le relative tarature. Ma l'evoluzione più eclatante è quella riservata alla parte motoristica, un percorso che si misura in unità di progresso. Sulla nuova Serie 3 tutti i propulsori si avvalgono di una sofisticata

**Eleganza e sportività: cambiano le linee, resta l'immagine per la più "classica" delle Bmw**

tecnologia di alimentazione con turbocompressore "a doppio effetto" che favorisce l'erogazione della massima potenza a tutti i regimi. La vettura, in vendita dall'11 febbraio prossimo, sarà proposta con due motorizzazioni 2.0 litri diesel (da 163 cv a bassissimo impatto ambientale o più brillante da 184 cv), nella nuovissima unità 2.0 litri benzina a 4 cilindri da 245 cv e nel 6 cilindri 3.0 litri benzina da 306 cv. Tenuta di strada e inserimento in curva impeccabili, optional ipertecnologici tra cui un portentoso cambio

automatico a 8 marce, il sistema di ammortizzatori dinamici e un'infinità di diavolerie fantascientifiche ideate per aumentare a livelli esponenziali la visibilità e la sicurezza. Unica controindicazione, a parte la visiosità cromatica dell'equipaggiamento sportivo, il prezzo, da 37.050 euro per le versioni diesel, da 38.950 euro per i benzina.

La versione 2012 dell'Audi A4. A sinistra, la nuova Bmw Serie 3

A4 (meno 0,3 litri di carburante ogni 100 km) e grazie al servosterzo elettromeccanico, che elimina inutili assorbimenti di energia. All'interno poco cambia: nuove sono solo l'ergonomia dei comandi e alcune finiture, e resta forte il senso di grande qualità e precisione tipiche del marchio. Pregredisce il sistema multimediale di bordo, ora disponibile

**Più potenza, connessione internet e consumi ridotti dell'11% per restare l'Audi più venduta della storia. Ma a prezzi impegnativi**

anche per la connessione a internet. È sufficiente inserire una Sim dati (o collegare il proprio telefono via Bluetooth) per accedere alle informazioni sul traffico e alle mappe satellitari di Google per il navigatore.

Fuori la nuova A4 sembra più bassa, e al volante più incollata alla strada, con una reattività migliorata che rende più facile e pulita la scelta delle traiettorie. Utile l'Adaptive Cruise Control che controlla le variazioni di velocità del veicolo che ci precede e rallenta l'auto in caso di necessità sino a fermarla completamente alla bisogna, azzerando il rischio di incidenti quando si procede a meno di 20 km/h.

Le versioni più vendute in Italia saranno la 2.0 TDI da 143 cv (36.850 euro) e la 2.0 TDI da 177 cv (38.200 euro) ma la gamma parte dalla 1.8 TFSI base (33.350 euro) fino ai 47.300 euro della A4 quattro 3.0 TDI da 245 cv (il sovrapprezzo per le versioni Avant è di 1.600 euro). Perché le certezze fanno la vita migliore, ma nessuno le regala.

### MARKETING FIAT

#### UNO SPOT "AGGRESSIVO" PER LA PANDA CHE ARRIVA

Al passaggio della Panda si lanciano al suo inseguimento: c'è il tedesco che guida l'auto-wurstel, il francese l'auto baguette e giapponese quello kamikaze. Un cartone animato divertente e provocatorio quello scelto da Fiat per il lancio della Nuova Panda, per ora trasmesso nei cinema e dal 12 gennaio associato ad un gioco online (sul sito ufficiale). Uno spot che lascia intendere l'aggressività della proposta commerciale del gruppo torinese che scherza su argomenti che fino a qualche anno fa erano considerati tabù. E da mercoledì scorso il pubblico, tramite catalogo in tutte le concessionarie, ha potuto cominciare anche a prenotare l'utilitaria, che arriverà nei punti vendita a fine gennaio.

## il test Toyota Avensis, multimediale di serie

DI FERDINANDO SARNO

**A** parte gli interventi che sottolineano l'identità estetica del nuovo corso che nasce nel centro Style Toyota Design nei pressi di Nizza, la Avensis di ultima generazione si ripropone nel Segmento D (con oltre 75.000 unità vendute dal 1997 ad oggi mantiene una quota di mercato che si assesta sul 6%) giocandosi due carte importanti: quella del nuovo motore 2.0 D-4D turbodiesel particolarmente brillante e parsimonioso nei consumi, e quella della tecnologia. Il Touch & Go Plus è un sistema multimediale disponibile in ben 14 lingue che offre le più comuni funzioni di navigazione (info sul traffico, sugli autovelox e sulla segnaletica stradale), dispone di un telefono cellulare con Bluetooth e si connette a Google Local Serch. Il Google Maps, poi, consente di inserire le destinazioni direttamente da casa o dall'ufficio, oltre alla possibilità di scaricare i Punti di Interesse e inserirli come eventuali destinazioni. L'abitacolo della nuova Avensis, caratterizzato da buoni materiali, è spazioso, comodo e ha tutte le carte in regola per garantire un buon comfort di marcia. Piace la posizione di guida grazie alla quale il con-



Restyling di metà carriera per la nuova Toyota Avensis in versione berlina e wagon, in vendita da gennaio 2012 con prezzi a partire da 29.400 euro

ducente, non solo ha tutto a portata di mano, ma gode di un'ottima visibilità, sia anteriore che posteriore. Il nuovo servosterzo elettrico aiuta moltissimo nella guida e le sospensioni assicurano una buona tenuta di strada. Un difettuccio? Per una vettura di questa portata ci vorrebbe, soprattutto per il nuovo diesel da 124 CV (che rappresenterà il 55% delle vendite), qualche "puledro" in più. Sopravvivono le tradizionali proposte di carrozzeria berlina e station wagon mentre Toyota Italia, per il nostro mercato, ha scelto un solo

allestimento, il Lounge (da 29.400 euro), con la possibilità di acquistare in opzione il Xenon Pack (fari anteriori bi-xenon adattivi con luci diurne a LED e lavafari) e, solo per la versione 2.2 D-CAT con trasmissione automatica, l'allestimento Style Safety che, rispetto a quello di base, aggiunge i cerchi in lega da 18", il tetto panoramico con tendina elettrica, il Xenon Pack, gli interni in pelle, i sedili anteriori riscaldati, il volante regolabile elettricamente, l'impianto audio premium e i sensori di parcheggio.

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

### L'oro di Sergio, e quattro conti

**I**l suo contratto prevede uno stipendio di 3 milioni di euro l'anno, più un bonus variabile sui risultati. Ma con le stock option ottenute, si dice che possiede 100 milioni in azioni. Anche in un momento di crisi, scandalizzarsi serve a poco: il problema non è quanto guadagni Sergio Marchionne, ma quanto faccia guadagnare (o non perdere). Il merito non è certo tutto suo, ma è bene ricordare che nel 2004, quando fu nominato amministratore delegato, Fiat perdeva 2 milioni di euro al giorno, domeniche comprese. Quattro anni dopo, nel 2008, Fiat guadagnava 10 milioni di euro al giorno, domeniche comprese. Al momento della fusione col Lingotto, all'inizio del 2009, Chrysler perdeva un milione di dollari al mese. Nel terzo trimestre di quest'anno, Fiat ha registrato un utile di 851 milioni di euro e Chrysler di 212 milioni di dollari. I sindacati non saranno d'accordo, i fustigatori di tutte le caste nemmeno. Ma i numeri dicono tanto. E spesso, forse, valgono più di tutto.