

EICMA 2012

Aprire domani a Milano il Salone internazionale del motociclo: in vetrina le novità di 35 Paesi e più di 1.000 marchi malgrado la crisi del mercato. Con i prodotti di casa nostra assoluti protagonisti

DI GIUSEPPE MATARAZZO

«S e hai una moto hai una storia da raccontare». Le storie da raccontare all'Eicma, l'Esposizione internazionale del motociclo che si apre domani a Milano, sono tante. Tantissime. Storie di appassionati, di campioni. E di imprese che raccontano la genialità e la creatività italiana. Nonostante la crisi e un mercato in forte contrazione. Da gennaio a ottobre, le due ruote hanno perso complessivamente il 21,7%. Un rosso pesantissimo. Che spaventerebbe chiunque. Ma non chi è capace di superare curve insidiose, sfidare circuiti impegnativi, impegnare con una mano sotto una bandiera a scacchi. No, le due ruote puntano la crisi. E cercano di lasciarla sugli specchietti, innovando su motori e design. «La crisi c'è, la viviamo, la tocchiamo. Ma è una crisi finanziaria estesa a tutti i settori. Eicma rappresenta invece la voglia di superarla», dice Corrado Capelli, presidente di Eicma. «Crediamo nel valore dell'industria automobilistica per fare ripartire questo Paese - aggiunge -. Anche perché funziona: lo testimonia il fatto che il 70% del proprio prodotto è venduto all'estero, come sinonimo di design, di qualità, ricerca, sviluppo, eccellenza in ogni suo aspetto». Così all'Eicma sfilano le novità. Con i marchi italiani fra gli assoluti prota-

L'Italia che fa moto si mantiene in sella

gonisti della kermesse che ospita 1.046 espositori (+7% rispetto al 2011) di 35 Paesi, senza nulla da temere dai colossi giapponesi come Yamaha o Kawasaki o dalla tedesca Bmw. In grande evidenza il Gruppo Piaggio. Con l'intramontabile Vespa: una "chicca" come la nuova 946, che interpreta in chiave avveniristica lo spirito della prima Vespa MP6 del 1946, simbolo degli italiani in movimento nel difficile Dopoguerra. Oggi come allora Vespa vuole interpretare lo scatto della ripresa. La 946 ha un motore monocilindrico 125 cc quattro tempi a 3 valvole, raffreddato ad aria e alimentato con iniezione elettronica che permette di percorrere

Prima mondiale per la nuova Vespa, evocativa ed avveniristica. Moto Guzzi svela la California 1400 e Ducati (+20%) sfida i colossi giapponesi

oltre 55 km/litro e di ridurre le emissioni del 30%. Dal Gruppo di Pontedera vola in alto anche l'aquila di un indiscusso mito italiano: Moto Guzzi, che svela una delle sue regine a Eicma 2012, la California 1400, nelle due versioni Touring (con valigie laterali, parabrezza



La nuova Vespa 946 di Piaggio: evocativa e tecnologica (55 km con un litro)

fari supplementari) e Custom (pura), reinterpretazione in chiave moderna di un modello che ha fatto epoca della storica casa di Mandello del Lario: la nuova California monta il motore bicilindrico a V di più grande cilindrata mai realizzato in Europa. Allo stand Aprilia torna invece la Capo-

nord: la nuova maxienduro stradale con il bicilindrico di 1200 cc. Uno dei pezzi pregiati del salone è senz'altro la MV Agusta Rivale 800 (con 125 Cv per 165 kg di peso) che fa da contraltare alla Brutale con il nuovo motore 800 da 125 Cv, un peso di 167 kg, più potenza, nuove sospen-

sioni ed anche disponibile con cambio elettronico. E poi c'è la rossa Ducati (recentemente acquisita dal Gruppo Audi) che ha tolto il velo alle nuove proposte della gamma 2013. L'attenzione è tutta per la nuova Hypermotard: tecnologica e moderna grazie al nuovo motore a quattro valvole raffreddato a liquido, testastretta 11 gradi di seconda generazione con aria secondaria, nelle due versioni standard e SP. Tre i modelli: l'entusiasmante Hypermotard, l'estrema Hypermotard SP e la pratica Hyperstrada. «Malgrado la costante sofferenza del mercato - ha detto Gabriele Del Torchio, Ad Ducati Motor Holding - prevediamo di chiudere il 2012 con un 20% in più sul fatturato record del 2011 e oltre 44mila moto immatricolate». Un marchio sempre più globale, visto che nove moto su dieci prodotte nello stabilimento di Borgo Panigale sono destinate all'estero. Per Ducati il colore «rosso» è, insomma, solo quello delle carene delle sue moto. Queste e tantissime altre novità fino a domenica, alla Fiera di Rho. Oltre alle storie e ai diari di ogni motociclista. In città, in viaggio, on the road. In sella a una grande moto. Storie di «libertà», per dirla con un campionesimo come Giacomo Agostini. «Con l'aria sul viso e una colonna sonora che ci accompagna, curva dopo curva».

Piccole grandi

Renault Clio e le altre Ci si stringe, per necessità

DI GIAN PIERO PIAZZA

Automobili che passione, ma da due anni a questa parte nel senso più sconfortante del termine per chi compra e chi vende. Gli effetti della crisi stanno modificando anche il tiro sul versante della predilezione, che ora assume sempre più spesso la tendenza a rivolgere l'attenzione verso la categoria di vetture "minori". Per fortuna quei modelli sotto i quattro metri di lunghezza, con cinque posti soltanto "sulla carta" e un vano bagagli nettamente inferiore per capacità di carico alle esigenze di una famiglia appartengono ai ricordi del passato. Dopo il colpo d'ala di casa Ford, che verso la metà degli anni Novanta aveva decretato la fine delle utilitarie proponendo sul mercato la sua Fiesta riveduta e corretta nelle dimensioni, nel look moderno e gradevole, e soprattutto nelle dotazioni, la concorrenza si era adeguata, offrendo versioni sempre più confortevoli e accessoriate. L'auto di famiglia, quella per intenditori destinati ai lunghi viaggi e alle canoniche calate estive verso i lidi delle vacanze, non aveva tuttavia ancora nulla da spartire con quella utilizzata soprattutto dalle giovani coppie e dalla clientela femminile e per lo più relegata al rango di seconda vettura di casa. Sono trascorsi poco meno di vent'anni e da allora le cose sono cambiate. In questi frangenti dove l'incertezza impone di guardare al domani con la massima cautela, il mercato si adegua migliorando il prodotto che, secondo le stime di concludati esperti del settore, nel prossimo futuro diventerà, per forza di causa maggiore, il più diffuso oggetto del desiderio attestandosi annualmente in ambito europeo su oltre cinque milioni di esemplari venduti. Con qualche sacrificio in più, ma in compenso anche con tanti quattrini risparmiati, l'automobilista con familiari a carico si troverà suo malgrado costretto a imporre a moglie e figli di stringersi un po' di più nell'abitacolo e di portarsi dietro l'indispensabile in fatto di guardaroba e oggetti vari al seguito in occasione dei lunghi trasferimenti su quattro ruote. Fortunatamente la rinuncia obbligata è fin da ora mitigata da uno sforzo ulteriore di molte case automobilistiche, che sulle ultime generazioni dei loro cavalli di battaglia hanno ridotto ancora di più il divario fra la grande e la piccola automobile. Un esempio per tutti, la Renault Clio, a tal punto rinnovata da condividere con la versione precedente soltanto il nome. Design accattivante da coupé sportivo, una lunghezza che supera di sei centimetri i quattro metri in modo da aumentare considerevolmente l'a-

bitabilità dei posti posteriori, un bagagliaio con ben 300 litri di capienza minima, la Clio di quarta generazione possiede tutte le caratteristiche delle vetture di categoria superiore anche sul piano del corredo tecnologico e viene proposta in abbinamento alle consuete versioni diesel dai consumi molto contenuti e al nuovo, rivoluzionario e super-economico motore turbo benzina a tre cilindri da 899 cc con ben 90 cv di potenza. Prezzi a partire da 13.500 euro.



La Renault Clio, in vendita a partire da 13.500 euro

I NUMERI

Da city car e utilitarie oltre il 56% del mercato

1) FIAT PANDA	88.695
2) FIAT PUNTO	64.838
3) LANCIA YPSILON	35.907
4) FIAT 500	34.305
5) FORD FIESTA	32.557
6) CITROEN C3	28.537
7) VOLKSWAGEN GOLF	27.917
8) VOLKSWAGEN POLO	24.806
9) ALFA GIULIETTA	23.766
10) TOTOTA YARIS	21.148
11) OPEL CORSA	20.118
12) NISSAN QASHQAI	17.700
13) RENAULT CLIO	17.593
14) SMART FORTWO	17.143
15) FORD FOCUS	16.186
16) OPEL ASTR	15.495
17) MINI MINI	13.628
18) FORD C-MAX	13.575

Vendite per segmento

A (city car)	18,68%
B (utilitarie)	37,88%
C (medie)	25,98%
D (grandi)	14,87%
E (superiori)	2,37%
F (lusso)	0,22%

(dati Unrae mercato Italia, primi nove mesi 2012)

il caso

Speed check illegali Ma c'è chi incassa

DI PAOLO CICCARONE

Sono arancioni o verde fluorescente, hanno un bel numero cerchiato di rosso e indicano il limite di velocità oltre il quale non si può andare. Si chiamano "speed check" e sono degli scatoloni di plastica grandi e grossi che alcune amministrazioni comunali hanno sistemato lungo le arterie urbane e non con lo scopo di rendere sicura la marcia. Peccato che questi aggeggi non siano omologati e nemmeno autorizzati. Lo dice una nota del ministro dei trasporti e delle infrastrutture rispondendo al prefetto di Bergamo, Camillo Andreana, dopo che in quella provincia è scoppiata la mania: speed check ovunque, anche sulle piste ciclabili riservate ai bambini. La nota del ministero è datata 24 luglio e dice testualmente: «I manufatti in questione non sono inquadriabili in alcuna delle categorie previste dal codice della strada e dunque per essi non è stata concessa nessuna autorizzazione né alcuna approvazione ai sensi dell'art. 45 c 6 del cds e art. 192 c 3 del regolamento». La nota continua precisando che non saranno nemmeno omologati né autorizzati in futuro. Invece i comuni li comprano per trattativa diretta (in provincia di Bergamo sono una trentina che hanno speso più di 25-30 mila euro a testa). E le polizie locali incassano posizionando in alcuni casi al loro interno un autovelox, per rilevare il superamento del limite. La sanzione di solito è di 39 euro più le spese, cifra che è più comodo pagare senza contestare. E così l'inganno non viene a galla. Ma c'è un altro capitolo importante: che succede se un bambino in bicicletta, tornando da scuola, sbatte contro uno di questi speed check e si fa male? Chi paga? La ditta che li ha venduti o il comune che li ha acquistati pur sapendo che non sono omologati né autorizzati? Ma soprattutto, quando si smetterà di spacciare squallidi fini commerciali per operazioni in nome della sicurezza?

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Accanimento oltre il limite

Esistono cose più urgenti nella vita che denunciare l'accanimento di alcune amministrazioni comunali contro chi per necessità o libero arbitrio - o sa ancora possedere un'automobile. A Milano però siamo al surreale. Non bastava il limite di velocità "ecologico" sperimentale di 30 km all'ora introdotto in alcune zone trafficate (e dunque solo per far cassa con le multe) che - e questa è logica, non teoria - farà solo aumentare lo smog in quelle strade senza incidere sulla sicurezza. L'ultima trovata di questa settimana invece è la decisione di cancellare 200 posti auto in un'altra zona dove parcheggiare è già quasi impossibile «poiché la presenza delle vetture in sosta fa da paravento all'attività di prostituzione sul marciapiede...». Chi pensa di risolvere i problemi delle città con questi strabilianti colpi di genio, ha il diritto di farlo. A tutti gli altri, mentre cercheranno un parcheggio che non c'è, resta solo il diritto di chiedersi amaramente in che mondo viviamo.

MERCATO

Vende e piace ai neopatentati La 208 fa decollare Peugeot

Ottobre d'oro per Peugeot e per 208 che, dopo il lancio avvenuto in primavera, sta scalando le classifiche, forte anche del premio Auto Europa attribuito dall'Unione italiana giornalisti dell'automobile. A fronte di un calo del mercato totale italiano del 12,4% nel decimo mese dell'anno, Peugeot, in controtendenza, ha incrementato le immatricolazioni delle sue autovetture di oltre il 7% rispetto all'analogo periodo 2011. Al conseguimento di

questo risultato ha contribuito in modo consistente proprio la 208, con 3.780 unità vendute sulle 7.053 complessive del marchio francese. Ad ottobre, 208 è stata la seconda vettura diesel più venduta in assoluto e la terza tra i modelli a benzina, primo modello estero del mercato italiano. Quest'ultimo risultato è destinato a migliorare ancora a dicembre, quando il nuovo motore tre cilindri 1.2 sarà affiancato anche dal più piccolo 1.0,



sempre tre cilindri. Tra i motivi del successo di 208 l'attenzione che Peugeot dedica ai giovani, anche a quelli "freschi" di patente per i quali sono disponibili in gamma tre versioni (la 1.2VTi 82 CV, la

1.4 HDi 68 CV e la 1.4 e-HDi 68 CV Stop&Start con cambio robotizzato) omologate per rispettare i limiti imposti dalla normativa per i neopatentati (rapporto potenza/tara inferiore o uguale a 55 kW/t).