

**AUTO & MOTORI**
**CONTROMANO**
**Aree di sosta,  
il disservizio  
è in agguato**

Aree di servizio desolanti con parcheggi intasati, bagni fatiscenti e un'inaccettabile accoglienza per i portatori di handicap. È quanto emerge da un'indagine condotta dal mensile "Quattroruote" che ha esaminato le autostrade A5 (Torino-Aosta), A6 (Torino-Savona), A7 (Milano-Genova), A10 (Genova-Ventimiglia), A12 (Genova-Roma), A15 (Parma-La Spezia), A22 (Modena-Brennero), A24 (Roma-L'Aquila) e A25 (Torrone-Pescara). Nonostante il livello di pulizia delle aree

di ristoro e dei bagni sia accettabile, su 105 aree di servizio visitate, 10 offrono meno di dieci parcheggi; i posti riservati a donne in gravidanza o a famiglie sono previsti solo in 11 aree; solo 4 quelle che offrono colonnine per la ricarica di auto elettriche. E in diversi casi il varco dedicato ai disabili - o l'ingresso ai bagni - si rivela impraticabile. In un Paese civile i prezzi dei pedaggi dovrebbero essere legati al miglioramento dei servizi: forse è ora di pretenderlo.

Lo schieramento è in parte sovrapponibile, soprattutto nel segmento dei Suv e delle auto compatte ma il Gruppo di John Elkann beneficerà della tecnologia dei modelli elettrificati. Quello franco-giapponese invece colmerà le sue lacune nel settore dei fuoristrada, dei pick-up e delle vetture prestazionali

ALBERTO CAPROTTI

Non è facile prevedere cosa cambierà a livello di mercato quando la fusione tra Fiat-Chrysler e Renault diventerà operativa. Le potenziali sinergie di prodotto rappresentano infatti un nodo cruciale di ogni alleanza industriale, e lo diventano ancora di più di fronte alla prospettiva di un nuovo gruppo globale che potrebbe diventare il primo al mondo a livello produttivo. Per Fca, che grazie alle possibili sinergie ha stimato risparmi superiori a 5 miliardi di euro l'anno, l'allargamento dell'accordo anche a Nissan e Mitsubishi è di fondamentale importanza in questo senso, specie per quanto riguarda i veicoli elettrificati. I rischi di una sovrapposizione di modelli tra i quattro costruttori esistono ma non sembrano eccessivi: oggi infatti le gamme dei rispettivi marchi hanno solo alcuni punti di contatto. Sono invece numerosi i campi in cui le sinergie a livello di architetture e di acquisti potrebbero essere vantaggiose per tutti. Di certo la squadra che potrebbe essere schierata dalla Grande Alleanza Fca-Renault-Nissan-Mitsubishi è così vasta e variegata da poter svolgere un ruolo primario in tutti i mercati mondiali - forse con la sola eccezione della Cina - e i tutti i segmenti. Lo schieramento è sin troppo affollato nei Suv e nelle auto compatte, mentre lascia in posizione di forza Renault e Nissan nei modelli elettrificati, e Fca nel mondo dei veri fuoristrada e dei pick-up - con la gamma Ram prodotta in Usa e il nuovo Jeep Gladiator, in


**500** mila

Nei giorni scorsi nello stabilimento Fiat Chrysler di Melfi è stata prodotta la Fiat 500X numero 500.000, traguardo che certifica il successo del modello sul mercato dal 2014

Gli addetti dello stabilimento Fca di Melfi con la 500X numero 500mila

**I NUMERI DELLE DUE AZIENDE**

	Valore di mercato	Ricavi annui	Consegne annue	Adetti	Utile netto	Margini	Marchi
<b>Fca</b>	19 miliardi di euro	110 miliardi di euro	4,8 milioni di vetture	199.000	3,6 miliardi di euro	3,7%	Fiat, Chrysler, Alfa Romeo, Jeep, Abarth, Lancia, Maserati, Dodge, Ram
<b>Renault</b>	17 miliardi di euro	57,4 miliardi di euro	3,9 milioni di vetture	183.000	3,4 miliardi di euro	6,5%	Renault, Dacia, Alpine, Lada, Samsung Motors

# Fca-Renault, la fusione calda

*Sinergie, modelli, economie di scala: ecco chi ci guadagna e perché potrebbe rinascere una nuova Punto*

arrivo nei prossimi mesi - e delle auto premium e di alte prestazioni con Alfa Romeo e Maserati. Partendo dalle city-car, dove Fiat è tradizionalmente molto forte, Renault potrebbe guadagnare parecchio dall'accordo essendo scoperta nel segmento A, presidiato dalla sola Twingo (sviluppata con Daimler) in Europa e sulla Kwid - una sorta di mini Suv - in India, in Brasile e altri mercati emergenti. La piattaforma sulla quale nascono le Fiat 500 e Panda e la Lancia Ypsilon potrebbe dare vita quindi a una nuova citycar con marchio francese, ipoteticamente posizionabile sulle linee Fca di Pomigliano o quelle della fabbrica polacca di Thychy. L'espe-

rienza maturata dai francesi con la Zoe potrebbe invece essere fondamentale per la nuova Fiat Centoventi, l'erede (o meglio, l'evoluzione) 100% elettrica della Panda. La fascia più reciprocamente affollata è quella delle utilitarie, quella che gli addetti ai lavori chiamano segmento B e che negli ultimi anni Fca ha abbandonato in Europa, fermando la produzione della Punto e lasciando la sola Fiat 500L a presidiare il mercato. Renault dispone invece della fortissima Clio (la nuova generazione viene presentata e in questi giorni), in assoluto la seconda vettura più venduta in Europa nel 2018, oltre alla Captur e alla Dacia Sandero, mentre Nissan fa

buoni numeri con la Micra e la Juke, modelli che costituiscono il cuore dell'offerta commerciale in Europa dei due gruppi. Fca invece resta forte nella fascia premium di questo segmento con Fiat 500X e Jeep Renegade. Qui le sinergie a livello di piattaforme potrebbero comportare anche una riorganizzazione degli stabilimenti a vantaggio della Francia ma anche degli impianti di Melfi, dove oggi si costruiscono 500X, Renegade e, fino a pochi mesi fa, la Punto. È proprio questo il modello che potrebbe giovare di più delle nuove economie di scala, la mancanza delle quali ne hanno segnato la fine malgrado a livello numerico fosse ancora molto richiesto.

La nuova generazione della Renault Clio cioè sarebbe la base ideale per riportare in vita una nuova Punto, ovviamente in versione ibrida. Nei segmenti C e D, Fca gioca solo in Europa con Fiat Tipo e Alfa Giulietta. I potenziali alleati possono contare invece su Mégane, Talisman e Latitude (solo Sudamerica e Asia) per Renault, su Versa, Sentra, Altima e Maxima (uno dei modelli leader in Usa) per Nissan, e su Mirage e Lancer per Mitsubishi. Da non dimenticare la Q30 di Infiniti, brand di lusso di Nissan, e i modelli Samsung Motors, la Casa coreana controllata da Renault. Ciò che Fiat-Chrysler mette sul piatto nel settore del lusso e delle presta-

zioni è decisamente più importante, anche se i numeri sono limitati, rispetto a Renault e Nissan. Alfa Giulia e Stelvio e la gamma Maserati staccano, e di parecchio, le varie Alpine e Infiniti (brand recentemente uscito dall'Europa) e solo le Nissan 370Z e GTR mostrano di possedere la grinta adatta a rivaleggiare con il migliore made in Italy sportivo. L'idea del polo premium, da costruire attorno al Biscione e al Tridente, concepita da Sergio Marchionne, aveva molto senso: con risorse finanziarie e progettuali fresche però. E in questo settore, i nuovi potenziali alleati probabilmente hanno poco da offrire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA PROVA SU STRADA/1**
**Piccola, inarrestabile e ancora più simpatica  
Lontano dall'asfalto Suzuki Jimny non ha rivali**

Il suo pregio principale: non ha rivali sul mercato. Il secondo: vent'anni dopo la generazione precedente, è rimasta fedele al suo dna di vettura simpatica, spartana, imbattibile lontano dall'asfalto. In un'epoca affollata da Suv imborghesiti, la nuova Suzuki Jimny è certamente un'opzione diversa: i tecnici giapponesi hanno scelto di adottare ancora una volta soluzioni off-road originali, come un robusto telaio a traliccio, sospensioni ad assale rigido e una trazione integrale che consente di inserire eventualmente le marce ridotte. Il risultato è un'auto leggera, agile in città e spettacolare in fuoristrada grazie al potente 1.5 a ben-

zina da 102 Cv (unico motore disponibile) che le permette di arrivare ovunque. Il restyling estetico insieme ad un listino non leggero (da 22.500 euro) le ha regalato forme aggraziate e una piacevole linea squadrata: gli interni sono essenziali ma non poveri e la dotazione dell'unico allestimento disponibile è completa: sono infatti di serie i fari a led e alcuni sistemi di ausilio alla guida, come la frenata automatica di emergenza e il riconoscimento dei segnali stradali. Detto che è la vettura ideale per la montagna e per chi ha da percorrere strade impervie, le dimensioni ridotte (3 metri e 65 di lunghezza per 1 e 65 di larghezza)



rendono la Jimny adatta anche alla città, mentre frenata lunga, rumorosità e rollio in curva restano limiti importanti per un utilizzo sull'asfalto misto e in autostrada. Anche il confort generale non è ovviamente un suo punto di forza, come il bagagliaio pratica-

mente inesistente se si viaggia in quattro (85 litri): caratteristiche che ribadiscono che la piccola Suzuki non è per tutti. Jimny usate sul mercato però non se ne trovano: se chi la possiede se la tiene stretta, una ragione ci sarà. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Canale motori  
www.avvenire.it/  
economia/motori

Si può accedere  
anche con il QR Code

**LA PROVA SU STRADA/2**
**Bmw X7, una taglia extra-large  
tutto lusso, potenza e tecnologia**


Le nuove Bmw X7 e, a sinistra, Suzuki Jimny

Dimensioni e spazi interni da bilocale (supera i 5 metri), prezzo da sceicchi (parte da 95.000 euro): la guardi e ti convinci subito che è vero, come ha scritto qualcuno, che il lusso è una necessità che inizia quando la necessità finisce. Sinceramente della nuova Bmw X7 non si sentiva la mancanza: almeno in Europa, visto che metà della produzione è destinata agli Stati Uniti e gran parte del restante alla Cina. Ma il mercato dell'alto di gamma sfugge alla logica e non conosce crisi: inevitabile quindi che il marchio tedesco si regali questa dimostrazione di muscoli, potenza e tecnologia abbinando al lusso della sua ammiraglia (la Serie 7) lo spazio e il comfort di uno sport activity vehicle (Sav). Nasce da questa fusione la X7, che offre di serie file di sedili e 7 posti oltre alle sospensioni autolivellanti: l'altezza del veicolo può essere modificata fino a 4 cm, consentendo prestazioni tipiche di una vettura off-road. Su strada abbiamo apprezzato le doti di grande viaggiatrice: eleganza e tecnologia sono ovviamente di prim'ordine, come i sistemi di assistenza alla guida che consentono di raggiungere un'autonomia di livello 2. Prodotta a Spartanburg negli Stati Uniti, la X7 in Italia arriva per ora solo con motori Euro 6 d-temp: il 3 litri turbo benzina da 340 cv (xDrive40i), il 3 litri diesel rispettivamente da 265 cv (xDrive30d) e 400 cv (M50d), tutti abbinati alla trasmissione automatica Steptronic a 8 rapporti con trazione integrale. Riassumendo: esagerata, ma a suo modo raffinata, di certo il massimo per chi apprezza il genere. (A.C.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL REPORTAGE**

## Overland, quando l'avventura motorizzata estrema incontra i popoli

Abbiamo raggiunto in Marocco la carovana di una grande "classica" delle spedizioni in territori difficili. E provato nel deserto il truck di Scania e i 4X4 di Volkswagen

PAOLO PITTALUGA

Quattro giorni con il gruppo di Overland. Non capita a molti un'esperienza simile, l'avventura motorizzata in territori fiabeschi. Soprattutto, per l'aspetto umano, di momenti conviviali, o di (dis)avventura, magari spalando per liberare un camion affondato nella sabbia. Scoprire storie di "duri" che sono dei "teneroni", di estrazioni sociali differenti e con un'umanità che li porta all'occhio lucido rammentando certi momenti del viaggio. Li abbiamo incontrati in un posto da Mille e una notte, nel deserto di Agafy, in Marocco, la catena dell'Atlante innevata - la cima più alta, il Toubkal, tocca i 4167 metri - e sot-

to, questa sorta di mare, non del tutto piatto, dalle montagne inattese mix di sabbia e pietrisco, torrenti in secca ed improvvise coltivazioni d'orzo e uliveti. Per partire dal nostro accampamento e sperimentare il viaggio estremo. Mettendo alla prova lo Scania G 410 XT 6x4 HZ e i Volkswagen 4Motion, l'Amarok 3.0V6 TDI, il T6 Caravelle 2.0 TDI, il T6 Rockton 2.0 TDI ed il Crafter 2.0 TDI. Li abbiamo "spremuti" qui, ma prima questi mezzi ne avevano visto di tutti i colori, dall'aridità al fango, in una spedizione partita 8 mesi fa da Verona per traghettare in Marocco e puntare Mauritania, Senegal, Gambia, Guinea, Sierra Leone, Liberia, Nigeria e tornare in Marocco, dopo 45mila km, dove li abbia-

mo raggiunti per gli ultimi giorni di Overland 20. Perché questa è stata l'edizione 20 di una scommessa voluta da quell'inossidabile signore che è Beppe Tenti, ideatore e conduttore del programma televisivo, Overland, che ha tenuti incollati al-



Lo Scania G 410 XT 6x4 HZ

© RIPRODUZIONE RISERVATA