

Produzione automobilistica in Svizzera

«Qualité Suisse»

Schinznach Bad, un piccolo comune nell'Argovia, divenne, poco dopo la seconda guerra mondiale, uno dei maggiori centri di fabbricazione di automobili della Svizzera. Ma perché proprio Schinznach Bad, fino ad allora un assonnato paesino nella valle dell'Aare?

TESTO_TONI CONTE



Montaggio di una capote.

Il 3 gennaio 1945 Walter Haefner fondò a Zurigo, all'Utoquai, la «Neue AMAG Automobil und Motoren AG». Di lì a poco tempo la sede si rivelò troppo piccola. Nel 1947 si presentò l'occasione di acquistare l'area di un ex cementificio con capannoni industriali a Schinznach Bad. Quello stesso anno ebbero luogo i lavori di ristrutturazione e conversione e Schinznach Bad divenne il centro di importazione di tutti i veicoli di AMAG. A metà degli anni Cinquanta, anche lo stabilimento di Schinznach non bastava però più. Si optò allora per il distacco del settore ricambi e nel 1956, a Buchs (Zurigo) sorse in piena campagna il magazzino centrale ricambi di AMAG. A metà degli anni Sessanta, l'area industriale di Schinznach Bad era nuovamente giunta ai limiti della capacità, cosicché si decise di costruire un nuovo magazzino di fornitura a Birrfeld (AG), sulla linea ferroviaria Germania-Italia. Nella sede di Schinznach, oltre ad importare, si eseguiva anche il montaggio dei veicoli. Qui, tra il 1949 e il 1972 vennero assemblati circa 30'000 veicoli im-

portati dall'estero. L'attività di montaggio aveva luogo in un'azienda giuridicamente autonoma, la ASAG Automontage Schinznach AG, facente capo, come AMAG, alla Walter Haefner Holding AG.

Perché si passò al montaggio auto in Svizzera?

In Svizzera, risparmiata dalla guerra, la situazione dell'industria automobilistica era leggermente diversa rispetto al resto dell'Europa, ancora indebolita dagli eventi bellici. La gente voleva concedersi qualche lusso, la domanda di automobili nuove era forte e il denaro non mancava. L'industria automobilistica inglese e soprattutto quella americana erano nelle condizioni di andare incontro a questa domanda. Ma cosa spinse un commerciante di automobili a occuparsi di montaggio? Come spesso succede, dietro tali decisioni c'è una ragione fiscale. I dazi che le autorità doganali svizzere applicavano sui veicoli già assemblati importati dagli Stati Uniti sfioravano i livelli protezionistici. Le for-

niture di parti di ricambio erano invece molto convenienti perché creavano posti di lavoro. Così nel corso degli anni si fece di necessità virtù, o meglio, un marchio di qualità. La qualità manifatturiera delle carrozzerie grezze, gli equipaggiamenti migliori, il trattamento antiruggine e i materiali in parte prodotti in Svizzera resero l'«assemblaggio svizzero» particolarmente ambito.

Gli anni della Plymouth

I primi dieci anni di montaggio possono essere definiti «gli anni della Plymouth». Già il primo anno, dalla catena di montaggio di Schinznach Bad uscirono 66 veicoli, e fino al 1959 oltre 7100. In confronto, il numero dei montaggi di altri marchi come Chrysler, DeSoto e Dodge era piuttosto modesto. All'inizio degli anni Cinquanta, per superare i problemi legati all'inaffidabilità nei tempi di fornitura da Detroit e sfruttare al massimo le capacità produttive, vennero realizzate 500 Standard Vanguard. Inoltre, alla fine degli anni Cinquanta in Svizzera vennero montate



I lavori più pesanti possono celare dei rischi. Per questo Automontage Schinznach AG disponeva di una sua «infermeria» interna (foto in alto).

Un gigante «made in Switzerland»: la Plymouth Savoy (sin.).

circa 1000 unità dell'allora nuova Karmann Ghia coupé, un'auto dalla linea sportiva e slanciata. Il breve periodo di produzione di veicoli Studebaker, dal 1959, può essere considerato più che altro un intermezzo: la bancarotta della società statunitense impedì un maggior successo.

Il decennio delle Valiant e delle Dart

I «macchinoni americani» cominciarono presto a perdere consenso tra la popolazione svizzera. Le alternative europee erano più compatte e più pratiche. Inoltre, il Maggiolino della Volkswagen, importato sempre da AMAG, si era già da tempo imposto sulle strade svizzere. Tuttavia, si cercavano alternative. All'inizio degli anni Sessanta le soluzioni si chiamavano Chrysler Valiant e Dodge Dart, che per i parametri americani dell'epoca erano due berline compatte di classe media dotate di motori a sei cilindri in linea.

Stop alla concorrenza in casa propria

Verso la fine degli anni Sessanta, l'industria automobilistica americana cedette nuovamente alla tentazione del gigantismo in fatto di cilindrata e prestazioni. Ma la topografia svizzera non era adatta alle «muscle car» americane. Così, anche l'interesse verso le Valiant e le Dart iniziò a scemare. Allo stesso tempo, con l'acquisto della Audi NSU Auto Union AG da parte di Volkswagen, AMAG aveva a disposizione una nuova gamma di veicoli a più basso consumo di classe media e medio-alta. Poiché la domanda di veicoli montati in Svizzera continuava a diminuire, il montaggio perse in redditività. Nel 1972, dopo aver realizzato 29'227 unità, l'attività di montaggio a Schinznach Bad cessò definitivamente.