

## FIAT

### Con la 500 Cabrio torna il soffitto in tela

DA GINEVRA PAOLO CICCARONE

L'aria sbarazzina c'era già, mancava quel tocco di freschezza per stare al passo coi tempi e per questo la Fiat non ha voluto aspettare ancora: con quel tettuccio di tela, magari rossa, azionato elettricamente, la 500 ha un ulteriore motivo di attrazione. Al Salone di Ginevra fa la sua comparsa ufficiale, ma le foto sono in circolazione da un po': per vederla per strada invece sarà questione di qualche mese, non molti perché l'estate è alle porte. La 500 in versione cabrio, ricalca un po' lo stile della "nonna" che nel 1957 aveva adottato la soluzione del tetto apribile. Gli anni passano, per cui quella che era una soluzione economica, per rendere cabrio la vettura che aveva messo su strada milioni di italiani, oggi quello stile è rimasto, ma l'elettronica la fa da padrona. I montanti, infatti, restano al loro posto, si scopre solo il cielo in pochi secondi e non si deve nemmeno star lì a preoccuparsi, come facevano una volta, di dover fissare le clip per non far scivolare il tettuccio. Insomma, il progresso è servito a qualcosa, ma non a togliere quel sorriso che ti viene spontaneo quando vedi una 500 così. E proprio grazie al progresso e all'elettronica, oggi il tettuccio quando è ripiegato non toglie spazio al bagagliaio, rimasto delle stesse dimensioni della berlina. Lo spazio per accogliere il tettuccio è stato ricavato in modo da non danneggiare il piano di carico. I motori della 500 Cabrio sono gli stessi della berlina, benzina e il mitico Multijet turbodiesel, in più c'è la funzione Stop and Start, che sulla cabrio è di serie. Come dire che in città si consuma e si inquina ancora di meno, il che non è male visto l'uso prettamente urbano che si fa di questa vettura. Visto che le dimensioni sono identiche alla versione chiusa, i motori anche e che c'è solo l'introduzione del tettuccio elettrico, i prezzi (da 13.000 euro circa) ancora non sono ufficiali ma non dovrebbero essere poi molto distanti dalla pari versione motorizzata. Magari di questi tempi, fra incentivi e voglia di "piccolo", per la nuova Fiat 500 Cabrio ci potrebbe essere un bel viatico per incrementare le vendite. La vettura appare divertente e di questi tempi un'auto che ti mette allegria ci sta proprio bene con tutti quei muscoli lunghi che circolano per strada.



La Fiat 500 Cabrio, che fa il suo debutto al Salone di Ginevra. Sotto, la nuova Peugeot 308 CC



## PEUGEOT

### Sulla 308 coupé cabrio con la sciarpa d'aria

DAL NOSTRO INVIATO A NIZZA ALBERTO CAPROTTI

Investire sull'immagine piuttosto che sui numeri, di questi tempi può sembrare un azzardo. Peugeot ha scelto di farlo, almeno nel settore che conosce meglio, anzi che praticamente ha inventato: quello delle coupé-cabrio. Auto di nicchia certo, ma ad alto tasso passionale. Che riconciliano con il piacere di guidare e fanno dimenticare per un attimo il cielo del settore orientato a tempesta. Quello della nuova 308 CC si scopre in 20 secondi, quelli necessari per veder scomparire nel bagagliaio il tettuccio elettrico ripiegabile e rinvendire una tradizione inaugurata negli Anni Trenta con la splendida 402 Eclipse e proseguita con le versioni coupé-cabrio della 206, 207 e 307 prodotte in 52 mila esemplari in Italia dal 2000 al 2008 e 650 mila in tutto, cifra che fa di Peugeot il leader mondiale nel segmento. L'ultima nata della famiglia delle sportive senza tetto è una vettura per tutte le stagioni, di gran carattere e certamente poco omologabile con la concorrenza. Prodotta a Sochaux, in Francia, arriverà sul mercato italiano a maggio. L'elemento distintivo rispetto al resto della gamma sono i nuovi sedili sportivi con poggiatesta integrata, nel quale può trovare posto la bocchetta del sistema "Airwave" che soffia aria calda sul collo e sulla nuca di chi guida e di chi gli siede accanto. Una cabrio adatta anche all'inverno dunque per gli appassionati del genere, grazie a questa diavoleria che non è inedita (Mercedes la monta da tempo sulla sua SLK) ma che Peugeot offre come optional all'abbordabile cifra di 400 euro. A vettura chiusa colpiscono l'assenza di vibrazioni e rumori di fondo grazie a nuove guarnizioni montate lungo la linea del tetto per isolarlo. Meno sportiva e più gran turismo nell'assetto, la 308 CC è facile e piacevole da guidare anche se le dimensioni (4,4 metri di lunghezza soprattutto) ne penalizzano l'agilità. Quanto ai motori, oltre al 1.6 turbo a benzina abbinato a un cambio manuale a sei marce, la gamma comprenderà un 1.6 da 120 cv con trasmissione a cinque rapporti. Due le scelte sul diesel: il 2.0 da 140 cv al quale si aggiungerà in seguito un 1.6 HDi da 112 cv. Tutti i motori entro fine 2009 saranno omologati Euro5. I prezzi partono dai 26.650 euro della 1.6 benzina da 120 cv fino ai 30.550 della 2.0 140 cv. Già a settembre arriveranno però versioni più abbordabili.

## IL MERCATO

### Cabrio e spyder: le più vendute nel 2008

1) Smart Fortwo	3.762
2) Peugeot 207cc	3.034
3) Bmw Serie 3	2.855
Quota cabrio e spyder	1,20%
(dati Unrae)	

# Le belle scoperte di fuori stagione

## MINI

### «Sempre aperta» Il mito senza tetto si è rifatto il trucco

DAL NOSTRO INVIATO A VILLACH (AUSTRIA)

Di nuovo ci sono il muso, le luci e il paraurti di coda, e soprattutto il rollbar, costruito in un unico pezzo più discreto e nascosto dietro i sedili posteriori, che esce automaticamente in 150 millisecondi se tira aria di capottamento. Di antico c'è il fascino senza uguali della Mini Cabrio che anche nell'edizione 2009

riveduta e corretta mantiene la sua unicità, più forte di ogni moda e di ogni crisi. L'abbiamo provata tra i tornanti delle montagne della Carinzia. Neve, ghiaccio e freddo: lo scenario cioè apparentemente meno indicato per viaggiare scoperti. Ma «Always Open» era lo slogan scelto da Mini per il lancio della sua Cabrio, e sempre aperta abbiamo provato a guidarla, sfidando raffredde e provocazione. Grintosa, precisa, docile ai comandi: sulle strade che da Klagenfurt portano a Villach, la versione Cooper S, con motore quattro cilindri turbo 1600 da 175 cv ci è sembrata piacevole e piuttosto brillante, con un tocco di grinta in più quando si preme il tasto "sport". Il cambio di serie è manuale a sei marce; come optional,

può essere richiesto, invece, l'automatico (sempre a sei rapporti). Tipicamente Mini il... confort acustico: a velocità sostenuta, con la capote chiusa, si avverte un fruscio un po' fastidioso dalla parte posteriore dell'abitacolo. La protezione dal vento a capote aperta non è totale come su quasi tutte le cabrio di ultima generazione, ma senza vortici fastidiosi. Dicono che sia una scelta «per far sentire il vento nei capelli», orgogliosi appunto di una diversità che solo chi guida Mini può capire. La nuova piccola cabrio anglo-tedesca invece cerca di adeguarsi ai concetti di versatilità e capacità di carico, grazie, ad esempio, al sistema Easy-load (che consente di ampliare l'apertura del bagagliaio) e alla

possibilità di ribaltamento dello schienale del divanetto posteriore. Per abbassare la capote servono appena 15 secondi e il dispositivo di apertura e chiusura può essere azionato anche in movimento, purché non si superino i 30 km/h. Assolutamente inutile invece l'Always Open Timer, uno strumento piazzato a fianco del contagiri che memorizza le ore trascorse a capote aperta, forse per potersi poi vantare per un record del genere. Mah... La Mini Cabrio debutterà nelle concessionarie italiane il prossimo 28 marzo. Si conoscono già i prezzi: 23.990 mila euro per la Cooper e 28.340 per la sovralimentata Cooper S. Non si tratta comunque dell'unica novità: Mini infatti in questi giorni, al Salone di Ginevra, presenta la versione Ray appositamente realizzata per il mercato italiano. Si tratta di un allestimento che viene definito «minimalista nel look e nel prezzo». Il motore è un benzina 4 cilindri da 75 Cv che, stando ai dati, dovrebbe consumare mediamente 5,3 litri per 100 km, con emissioni di 128 grammi di Co2 per chilometro. La dotazione di serie comprende Abs e Dsc. Niente ruote in lega, ma copricerchi Dark Silver per tutte le colorazioni. La nuova Mini Ray è in vendita solo in Italia, al prezzo di lancio di 15.900 euro (16.900 euro a listino), grazie, poi, agli incentivi alla rottamazione si arriva a 14.400 euro. Per 700 euro è disponibile uno specifico pacchetto di allestimento, comprensivo di cerchi in lega leggera da 15 pollici, volante in pelle a due razze, computer di bordo e fari fendinebbia. (A.C.)



La versione rinnovata della Mini Cabrio, in arrivo a fine marzo

Pagina a cura di Alberto Caprotti

*Dal mercato segnali di ripresa  
E il salone svizzero apre  
nel segno della concretezza*

## la tendenza

# L'ecologia frena: a Ginevra si pensa a guidare

DA GINEVRA FERDINANDO SARNO

Auto vere, concrete, che la gente compra e usa nella vita di ogni giorno: dalla nuova Volkswagen Polo alla Renault Scénic, dall'inedita Classe E coupé di Mercedes al restyling della Renault Clio. Meno tristezza e più concretezza. Questo si vede e di questo si parla alla vigilia dell'apertura al pubblico del Salone dell'Auto di Ginevra (da domani al 15 marzo). La crisi c'è eccome, ma i lievi segnali di ripresa del mercato che dovrebbero materializzarsi dalle prossime settimane aiutano a nascondere, almeno un po'. La kermesse svizzera, che quest'anno spegne 79 can-

deline, si conferma una vetrina imprescindibile per tutti i protagonisti mondiali dell'automobile che fanno sfilare sulle passerelle dell'unico Salone che si tiene in territorio neutrale, le novità di prodotto a cui affidare l'offensiva primavera-estate. Nella ricca carrellata anticrisi di quest'anno, 130 antepremiere di cui 75 mondiali, spiccano due citycar attesissime, la nuova Fiat 500 Cabriolet e l'indiana Tata Nano, l'auto più economica del mondo che a Ginevra verrà esposta nella versione europea. Le novità insomma, saranno nettamente superiori alle pessimistiche previsioni di qualche mese fa. Dei 250 espositori iscritti, provenienti da 30 paesi,

nessuno ha dato forfait o ridotto i propri spazi espositivi, ad eccezione di Gm che ha ridimensionato gli spazi per i suoi marchi americani ed europei. L'Alfa Romeo sfilava con la Mito Gta concept, versione "cattiva" della piccola del Biscione, e Lancia esporrà la nuova Delta Executive, destinata ad assumere il ruolo di ammiraglia di casa. Grande attesa anche per la nuova Mercedes Classe E Coupé e per il prototipo della nuova Bmw Serie 5, mentre debutta la nuova Lexus ibrida RX 450h. In passerella, anche la Peugeot 3008, il restyling della Renault Clio, il concept della Citroen DS Inside, l'Audi A4 Allroad, la nuova Toyota Verso e la nuova

Volkswagen Polo. Curiosità per la Opel Ampera, prototipo della futura Chevrolet Volt, l'attesa vettura elettrica del gruppo General Motors. Ma a ben vedere l'ecologia, la grande sfida dell'elettrico, l'auto del futuro - vero sogno in grado di smuovere uno scenario imbalsamato - è la grande assente dallo show ginevrino. Tutto il fervore di proposte che accese di speranze nuove il Salone di Parigi dell'ottobre scorso sembra un ricordo. A Ginevra, saranno poche le proposte coraggiose, nel segno dell'ecocompatibilità e dell'innovazione. Tra queste ne spicca una che pare caricaturale per l'evidente contraddizione in termini: una Bentley biofuel, alimentata

da biocarburante che si segnala più per l'essere la Bentley più veloce finora realizzata che per le sue virtù ambientali. Insomma, è tempo di pensare a far cassa, più che a investire su prototipi avveniristici che di avvenire non ne avranno. Logico allora che i riflettori saranno puntati sulla Tata Nano, la low cost indiana da 100.000 rupie (al cambio circa 1.500 euro) che finalmente arriverà anche da noi dopo mille rinvii. A Ginevra si scopre la versione europea della Nano, una variante che rispetta le nostre norme di sicurezza e i limiti di emissioni. Il prezzo, ovviamente sarà diverso: si parla comunque di 5.000 euro circa.