



DI ALBERTO CAPROTTI

In un mercato come il nostro, cronicamente malato di bulimia nonostante la crisi e con l'impressionante (e folle) realtà di 5100 modelli potenzialmente a listino tra cui scegliere, è sorprendente riconoscere che esiste un'auto che mancava.

Mancava a Fiat almeno, orfana di una 4x4 che affiancasse la piccola Sedici, ma anche di un crossover a 7 posti e di una grande monovolume dopo il pensionamento della Ulysse. Ora, in netto ritardo rispetto alla concorrenza e grazie all'integrazione con Chrysler, arriva la Freemont. Che riassume in un unico modello tutti quelli che non c'erano e che per Fiat rappresenta davvero una novità rilevante, e non solo per il vuoto che va a colmare.

Derivata dall'americanissima Dodge Journey, la Freemont infatti segna il ritorno di una grande auto italiana a sette posti, un veicolo tipicamente a vocazione familiare e idoneo al tempo libero. Quanto mancasse e quanto interessi al mercato italiano, lo si può intuire dai numeri d'esordio, visto che nel "porte aperte" di fine maggio le concessionarie hanno registrato oltre 33 mila contatti, con seimila test drive e seimila ordini già chiusi.

Il prodotto in effetti pare davvero buono, avendo ereditato i pregi (pochi in verità) costruttivi delle auto made in Usa: comodità e, soprattutto, funzionalità.

Di "italiano" c'è tutto il resto, dalla caratterizzazione stilistica del frontale ai cerchi in lega

Freemont, la Fiat formata famiglia



La nuova Fiat Freemont, già in vendita in Italia

dal disegno specifico, oltre che gli interni discretamente eleganti e concepiti appunto per incontrare i gusti del pubblico europeo.

Confortevole in autostrada e solo un po' impacciata in curva nei percorsi misti per via del peso non propriamente da silfide (quasi due tonnellate), il primo test su strada ha regala-

to ottime impressioni di guida e il listino promette un rapporto qualità/prezzo interessante. Certo, si potrà discutere a lungo sull'eccessiva somiglianza fra la Freemont e la Journey ma nessuno si è mai scandalizzato in passato per il fatto che Fiat Ulysse, Peugeot 807, Citroën C8 e Lancia Phedra fossero, in pratica, la stessa macchina.

Largo quindi a questo singolare crossover che si sposa perfettamente con l'immagine di auto pratica, comoda e solida: la Freemont è lunga 489 cm, ha una larghezza di 188 cm e grazie al passo - cioè la distanza tra le ruote anteriori e quelle posteriori - migliore della sua categoria (289 cm) regala uno spazio record all'interno, che si

Derivata dall'americana Dodge Journey, con 7 posti di serie, studiata per la comodità e la sicurezza dei bambini e solo a gasolio

A partire da 24.900 euro

traduce in 7 posti standard con una vera terza fila di sedili spaziosi, facilmente accessibili grazie all'apertura a 90° delle portiere. Con un semplice movimento i sedili della terza fila possono essere abbattuti scomparendo completamente sotto il pavimento e creando un vano di carico regolare (e dotato di doppio fondo) che arriva fino a 1.461 litri.

La vocazione familiare trova la sua massima declinazione nel divanetto posteriore montato più in alto rispetto ai sedili anteriori, così come la terza fila è rialzata rispetto alla seconda: un originale effetto "teatro" che consente a tutti gli occupanti la massima visibilità. I 3 posti posteriori hanno a disposizio-

ne anche l'innovativo sistema "child booster" (in pratica dei cuscini rialzabili) che consente di far sedere in maniera corretta due bambini. Grazie a questo accorgimento, i piccoli viaggiano più vicino agli adulti seduti davanti, che sono agevolati nel loro controllo.

La Freemont è costruita negli stabilimenti messicani di Toluca, dove sono prodotte anche le 500 destinate al mercato statunitense. Precisa, assolutamente inedita per Fiat e anche in questo caso pensata per un utilizzo da medie/lunghe percorrenze, la scelta di escludere sulla Freemont i propulsori a benzina e di offrire al momento solo due motori, entrambi a gasolio: i 2.0 litri Multijet da 140 e 170 cavalli, gli stessi dell'Alfa Romeo Giulietta.

Due anche gli allestimenti: base e Urban. Il listino va dai 25.700 euro della 2.0 16V 140 cv ai 28.700 della 2.0 170 cv Urban. Ma per la fase di lancio il prezzo della Urban (con i sedili in pelle) scende a 24.900 euro. Da notare che nella dotazione di serie sono compresi il climatizzatore a tre zone, il regolatore automatico di velocità, il controllo elettronico della pressione delle gomme e la partenza assistita in salita. Valori aggiunti per raggiungere gli obiettivi fissati: 30 mila Freemont vendute all'anno. E soprattutto l'80% di clienti che per la prima volta scelgono una Fiat. Traguardi ambiziosi, ma possibili.

l'ora delle "scoperte"

Un mercato di nicchia (solo l'1% in Italia) ma auto che significano passione allo stato puro. Ecco le novità dei tre grandi marchi tedeschi



BMW SERIE 6

Cabrio da sogno, roba da ricchi

DI PAOLO CICCARONE

Capottina di tela, motore da 320 cavalli, assegno minimo da 87 mila euro. Tanto per cominciare.

La seconda vita di BMW Serie 6 Cabrio parte all'insegna del lusso e del rifacimento stilistico. Frontale modificato, a muso di squalo, tanto per far capire che non si scherza, motori che arrivano fino a 4400 cc 8 cilindri da 407 CV (da 102 mila euro, e con il minimo di optional la cifra sale ancora...). Il tutto per godersi l'aria fra i capelli (per chi li ha) e sentirsi ammirati a metà strada fra il lusso e lo sport, la tradizione delle cabrio col tettuccio in tela, trattato in maniera tale da garantire una insonorizzazione simile alla vettura coperta e, addirittura, un trattamento delle pelli per impedire che, una volta scoperta l'auto, ci si possa scottare sedendosi su sedili per troppo tempo al sole. Insomma, una cura maniacale del dettaglio, attenzione ai particolari e una tenuta di strada che fa tanto sport, ma anche confort.

Poco da aggiungere, se non gli sfizi in listino BMW (che sono tanti) per avere una vettura esclusiva, da esibire più che da godere perché con un limite talmente alto che pochi potranno sfruttare. E non sulle strade italiane, viste le leggi in materia di sicurezza stradale. E allora, la domanda è: perché? Perché l'auto è una emozione, la tecnologia permette, anche con motori di grossa cilindrata, di percorrere tanta strada con poca benzina, di avere tutta la sicurezza del mondo per i passeggeri, due davanti belli comodi e due dietro di misura "compatta", un bagagliaio sufficiente per un week end e relativi bagagli. Insomma, tutto a portata di mano, esclusivo e riservato. Tutto rigidamente BMW, roba per palati fini. E danarosi. Purtroppo.

Apriti cielo

La nuova Golf Cabrio Sopra, la Bmw Serie 6 Cabrio e, a destra, la Mercedes SLK



MERCEDES SLK

Due posti secchi e tetto oscurante

L'altra via tedesca alla vettura scoperta. C'è chi spende e chiede il massimo e c'è chi vuole spendere meno e ottenere lo stesso prestazioni e interni di classe. Mercedes con la seconda serie di SLK ha presentato una vettura modificata, soprattutto nel frontale che ora è decisamente più muscoloso rispetto alla precedente. La cosa incredibile, per questa vettura, è che piace molto alle donne, quasi il 50% della clientela, mentre la scoperta o cabrio che dir si voglia, ha tradizionalmente un target maschile.

La facilità di guida, la semplicità dei comandi e la sensazione di avere tutto a portata di mano la rende appetibile al gentil sesso, ma con questa versione di SLK si è andati oltre, con un nuovo telaio e un assetto più sportivo, anche se i motori della 200 SLK, la versione base, partono da potenze di 184 CV e arrivano, sempre col motore 1800 cc turbo a 204. Potenze accessibili quindi, con consumi medi di 15 km al litro guidando usando la testa. Il problema, rispetto alla concorrenza, è che si tratta di una "roadster" bella e buona, quindi due posti secchi, con bagagliaio ridotto all'osso, anche se con buona capacità a tettuccio abbassato. E parlando di tettuccio SLK ha una chicca: cambia intensità a seconda della luce che riceve. Chiuso, fa l'effetto di un tetto a cielo aperto se la luminosità è scarsa, quindi tutto trasparente, ma col sole a picco diventa scuro, rendendo il tutto ancora più confortevole. La base di SLK parte da 39.900 euro. Prezzi ragionevoli, visto il prodotto e la concorrenza. Peccato che, con tutto lo spazio sotto al cofano, nessuno abbia pensato anche a un bel motore diesel che fa ancora più strada, ma sarebbe stata un'altra storia. (P.Cic.)

GOLF CABRIO

Il mito Volkswagen Bellezza riemersa

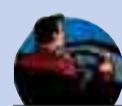
Sarà la potenza della nostalgia. O la semplice voglia di riscoprire (in tutti i sensi) un classico senza tempo. Oltre che un puro calcolo di mercato, visto che nei 13 anni in cui fuoreggiava ne erano state prodotte 680 mila unità, tante quante nessun'altra al mondo. Fatto sta che la Golf Cabrio riemerge con lineamenti tutti nuovi dalla sua dorata pensione, decisa nel 2002 quando Volkswagen stabilì che la quinta generazione dell'auto più venduta in Europa poteva anche fare a meno della versione scoperta. Tre mesi dopo il debutto al Salone di

Ginevra, eccola offrirsi al primo test su strada, con la sua confortante capottina in tela, antica se confrontata alle lamiere retrattili tipo mostro meccanico delle coupé-cabrio di oggi, ma modernissima visto che in 9 secondi, l'igia come la gonnellina di una collegiale, si ripiega elettronicamente nel baule. Chi ricorda la vecchia Golf Cabrio, molto "scatola" e poco sportiva, si rassegni: ora la linea più piatta e il parabrezza inclinato le danno un'identità completamente diversa, molto fluida ed elegante. Dentro quattro posti veri e soprattutto un'insonorizzazione quasi perfetta: senza fruscio a tetto chiuso e discreta anche senza capote (ma con il "frangivento" inserito). Per motori e prezzi, si parte dai 23.900 euro del benzina 1.3 TSI da 105 cv per arrivare ai 26.750 del 1.6

turbodiesel da 105 cv. Prime consegne dopo l'estate, ma da novembre entreranno a listino altri motori. Massimo Nordio che di Volkswagen è il direttore per l'Italia, la definisce un'auto adatta non tanto per fare numeri di vendita, quanto importante per l'immagine del marchio: «La Golf Cabrio è un prodotto storico per noi, simbolo della categoria delle scoperte, quella che nel 1979 ha inventato un nuovo segmento, la prima con il roll-bar di serie». A proposito, sulla nuova Cabrio scompare proprio il roll-bar, la struttura protettiva predisposta per proteggere gli occupanti della vettura in caso di ribaltamento, inevitabile in auto del genere. O meglio c'è, ma non si vede perché si aziona automaticamente in pochi millesimi di secondo ed è alloggiato dietro i poggiatesta posteriori.

Alberto Caprotti

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

Più spremuti dei limoni

Sessanta miliardi di euro. È quanto il mondo dell'automobile ha versato nelle casse dello Stato nel 2009, cioè il 16% del totale delle entrate del fisco. Cifra impressionante considerando quanto riceve in cambio, specie ora che gli incentivi non ci sono più. Ora, dopo gli aumenti delle multe, con assicurazioni e benzina ormai a prezzi da ladri, ecco la promessa: con il federalismo fiscale, l'Ipt (l'imposta provinciale di trascrizione) diventerà più cara. Oggi il balzello per l'acquisto di una vettura nuova è fisso (tra 151 e 196 euro); in futuro, secondo la potenza del veicolo, potrà diventare il doppio di quello attuale. All'estero non va così e l'auto non è un limone da spremere. Un esempio: due anni fa la Francia per combattere la crisi, ha prestato 6 miliardi al gruppo PSA (Peugeot e Citroën). Risultato: nel 2010 la produzione delle due case è salita dell'8,6% e lo Stato ha recuperato il credito e incassato interessi per 715 milioni. Dai francesi non c'è mai nulla da imparare. Quasi mai.