

## la novità

Tetto spiovente, due porte, 4 posti, stile e design come primo obiettivo. Il marchio britannico stupisce ancora con una nuova coupè sportiva

DI PAOLO CICCARONE

**E** con questa fanno sette, tanti sono ormai i modelli col marchio Mini in circolazione sulle nostre strade. Quella che doveva essere solo una vettura, nel corso degli ultimi 13 anni è diventato un vero e proprio brand, come dicono quelli che contano. Ovvero, è un marchio completo e con la versione Paceman, la nuova portabandiera, si entra in un ambito fatto di moda, design, scelte di gusto e tendenze. Ovvero, l'auto oltre l'auto. Quando invece del vestito si indossa un modello, uno stile fatto di linee armonizzate, di cliché da superare e tendenze da tracciare. Con Paceman, Mini entra in un settore completamente diverso dove la trazione integrale c'è ma si può farne a meno a seconda della versione scelta, un settore fatto di spazi maggiori con appena 4 posti larghi, comodi ma dove il quinto passeggero non è nemmeno previsto. È una vettura che come



## L'auto oltre l'auto Paceman, la settima Mini

linea frontale ricorda la Countryman ma poi la vedi di lato e scopri che è una coupè, dalla linea estrema e più bassa di 43 millimetri rispetto alla tradizione. In casa Mini la definiscono SAV, sport activity vehicle, cioè non è il solito Suv, ma qualcosa di diverso, una vettura per la città, per le serate alla moda, per frequentare ambienti chic dove la classe non è fatta di opulenza e scelte costose ma da particolari, magari

campagnoli dove la fetta di pane e salame viene gustata con un bicchiere di rosso tradizionale e antico. Perché per Mini Paceman la classe e lo stile sono qualcosa di innato, e quindi ben venga un nuovo modo di intendere e di volere l'auto. Sotto questo profilo, che è più una filosofia di vita invece di una meccanica a quattro ruote, ci sta tutto il meglio della tecnologia Mini. L'assetto quando la guidi ricorda sempre il go kart,

con la differenza che al volante della Paceman non ti spacchi la schiena. D'altronde, il cliente di riferimento è un uomo dai 36 ai 50 anni, quindi maturo, cresciuto e non più fresco al punto da sopportare sobbalzi e botte nella schiena. Per questo l'assetto di Paceman è sì da go kart ma anche molto morbido, di quelli che non ti fanno soffrire per apparire. Rispetto alla Countryman la tenuta è più lineare, meno

La Paceman, ultima nata del marchio Mini, disponibile con due motorizzazioni diesel e due benzina

problematica quando arriva il difficile. Come dire che sul viscido e lo sterrato non arriva la reazione automatica del differenziale, ma capisci cosa succede, dove stai andando e come devi guidare. In questo la vita è più facile, quindi a prova di incapace, nel senso che l'elettronica, tanta, aiuta e permette sicurezza e tranquillità a bordo. Fra l'altro, sia col motore diesel sia con quello a benzina, i rumori di fondo sono accettabili e questo si traduce in confort. Il problema, anzi i problemi, restano due: i prezzi, che anche se partono da 24.500 euro e arrivano agli oltre 37 mila della JCW, restano alti. Per una versione diesel a 4 ruote motrici bisogna mettere in conto oltre 31 mila euro. Insomma, stile e fascino sì, ma non a buon prezzo. Il secondo problema, con tutte queste Mini, dalla versione base alla Paceman, passando per roadster e coupè, è che è facile confondersi un po'. Con Paceman comunque siamo arrivati al punto di partenza della Mini del futuro, fatta di spazi maggiori, di bagagliai col minimo spazio indispensabile. Per quanto riguarda i motori, poco da dire, due diesel e due benzina, da 112 a 184 cv, tutti della famiglia Cooper: ottimi, come da tradizione, anche se il diesel resta la scelta migliore per coppia, consumi e guidabilità. Ma questa è un'idea personale che non fa testo né personale modaiola.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# L'ora dei Suv-umani

## FORD

Kuga, buona la seconda  
Tanto spazio e tecnologia

DI GIAN PIERO PIAZZA

**N**ulla di fuorviante e neppure di avventato, ma più concretamente un'iniziativa commerciale confortata dalla legge dei numeri. Per Ford, l'introduzione della Kuga di seconda generazione è un atto dovuto a fronte di un sintomo positivo nel desolante panorama del mercato automobilistico. Dove domina l'incertezza, l'unico segmento con attendibili probabilità di crescita sembra essere quello dei Suv. Lo sostengono le "proiezioni", secondo le quali Ford riuscirà a venderne in Europa almeno un milione di unità nei prossimi sei anni. D'altronde la Kuga di prima generazione insegna: dal 2008 è stata acquistata da oltre 300.000 clienti europei, di cui 45.000 automobilisti di casa nostra. Più imponente, grazie alle dimensioni maggiorate e al nuovo, grintoso frontale, la Kuga numero due è l'evoluzione della versione europea apprezzata anche oltreoceano e dotata del più completo contenuto tecnologico mai offerto fino a oggi su una vettura Ford in ambito eurozona. Come dire che il salto di qualità adottato nella cura degli allestimenti interni e l'aumentato spazio di carico del bagagliaio assumono una valenza secondaria rispetto alla mole di innovazioni introdotte per migliorare la maneggevolezza e l'aderenza al terreno di questo modernissimo Suv. Basti citare il nuovo sistema di trazione integrale intelligente che gestisce in tempo reale e a una velocità di 20 volte inferiore a un battito di ciglia la ripartizione della potenza su ogni singola ruota per garantire una trazione ottimale e oltre i 30 km/h una guidabilità paragonabile a quella di un'auto sportiva. Eccessivo il numero di comandi e pulsanti in netto contrasto con l'esiguità dello schermo del navigatore, mentre sono da segnalare il portellone posteriore con apertura comandata da un sensore collocato sotto il paraurti e azionabile senza l'uso delle mani, il dispositivo antirullo che riduce il coricamento laterale del veicolo e il sistema di controllo della velocità in curva. Novità, infine, anche in campo motoristico, con l'introduzione del propulsore 1.6 EcoBoost turbo benzina da 150 cv che consuma il 25% in meno. La Nuova Kuga è proposta nelle versioni a 2 e 4 ruote motrici con motorizzazioni diesel e benzina da 140 a 163 cv e prezzi, in fase di lancio, a partire da 23.450 euro.



Con 19 modelli attualmente sul mercato l'unico segmento che resiste alla crisi è quello degli sport activity vehicle compatti

La nuova Ford Kuga, in vendita a partire da 23.450 euro. Sotto, la Toyota Rav4: il listino, in fase di lancio, del rinnovato Suv giapponese parte da 28.600 euro

## TOYOTA

Altre forme, uguale dna  
La Rav4 si rifà il trucco

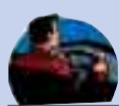
DI ALBERTO CAPROTTI

**C**on 19 modelli diversi sul mercato, e il 16% di quota prevista sul totale delle vendite nel corso del 2013, il segmento dei Suv compatti è quello che meglio resiste alla crisi dell'auto. Merito della trasversalità di questo tipo di vetture, più alte, spaziose e robuste di altre. Ma anche della tendenza di tutti i costruttori di contenere le misure proponendo vetture meno ingombranti e arroganti senza tradire lo spirito che ha fatto la fortuna degli Sport Activity Vehicle. Toyota, che ha "inventato" i Suv compatti nel 1994, propone ora la quarta generazione della sua Rav4, modello fortunatissimo che ha immatricolato oltre 4,5 milioni di unità sino ad oggi, di cui 180.000 in Italia. Oltre quattro metri e mezzo di lunghezza per 5 posti (la soluzione a 7, Toyota l'ha destinata solo al Nord America) con bagagliaio da 547 litri, la nuova Rav4 fa un balzo in avanti in termini di spazio, comfort, silenziosità, funzionalità e piacere di guida. Sul fronte sicurezza invece alla ricca gamma di dotazioni, aggiunge abbaglianti automatici, sistema di monitoraggio dei punti ciechi e allarme per il cambio di corsia. Esteticamente, è doveroso sottolinearlo, la nuova Rav4 perde qualcosa in personalità rispetto al modello che va a sostituire, inevitabile (forse) prezzo da pagare all'omologazione degli stili. «I nostri ingegneri - sottolinea però Massimo Gargano, presidente e amministratore delegato di Toyota Italia - ne hanno cambiato parecchio la fisionomia ma il dna di successo della Rav4 è rimasto immutato. Su strada la nuova vettura ha ancora la stessa precisione di inserimento in curva che l'aveva fatta apprezzare nel 1994, una sempre efficace tenuta di strada e una comoda ergonomia per chi si siede al volante». I motori disponibili in Italia, dove è già in vendita, sono solo tre: un benzina 2.0 automatico con trazione integrale da 151 cv, e due diesel, il 2.0 da 124 cv a due ruote motrici e il 2.2 integrale da 150 cv. I consumi, ridotti del 7,5%, oscillano tra 5,7 e 6,7 l/100km e le due versioni a gasolio dovrebbero pesare sulle vendite del modello per il 70%. La nuova Rav4, che si dovrà confrontare con concorrenti come Land Rover Freelander, Volkswagen Tiguan e Ford Kuga, è in vendita a partire da 24.900 euro. Fino a fine aprile, però, Toyota Italia offrirà in promozione la versione 4WD Active a 28.600 euro, invece dei 31.400 euro del prezzo di listino.



© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pagina a cura di Alberto Caprotti



ControMano

## Il prosciutto da tagliare

**N**ei giorni scorsi la società Autogrill ha presentato il bilancio 2012, chiuso con un giro d'affari di 6 miliardi di euro e un attivo per 96,8 milioni, ma in forte calo. Il colosso della famiglia Benetton che ammannisce a noi viandanti delle strade a pedaggio rustichelle e cappuccini, per arginare la diminuzione degli incassi medita ora di ridurre drasticamente il numero delle aree di sosta, considerato - dicono - che in alcuni tratti autostradali ci sono punti vendita ogni 15 km, mentre in altri paesi europei sono ogni 50. Sommessamente proviamo a suggerire un "taglio" diverso, ricordando le gimkane cui siamo obbligati per uscire dai labirinti degli Autogrill, divincolandoci tra cd di Nino D'Angelo in offerta speciale, toberoni in formato Gulliver, inquietanti pacchi di pasta multiculore e grandinate di prosciutti tondi al pepe che esistono solo lì (e che probabilmente li restano per anni), quando al cliente quasi sempre basterebbe solo un caffè per riprendere il viaggio.



**I**l vecchio meccanico va in pensione, arriva il "meccatronico". O meglio vorrebbe. Perché per ora aprire un'officina di meccanico-elettrauto insieme, come previsto dalla nuova legge (la 224-2012) che dal 5 gennaio scorso ha istituito l'inedita professione del «meccatronico» non si può. «Siamo sommersi dalle proteste - racconta Mario Turco, responsabile nazionale Cna Autoriparazione - Ad oggi centinaia di imprenditori si sono visti respingere le domande di iscrizione alle Camere di commercio». Davvero strano, considerando che si tratta dell'avvio di nuove imprese, in gran parte di giovani under 30, in un Paese dove chiudono 600 aziende al giorno e la disoccupazione

## leggi e burocrazia

Elettrauto e meccanico addio, arriva il "meccatronico" Per ora però solo in teoria

giovane è alle stelle. Ma il "meccatronico" per ora esiste solo sulla carta. La norma transitoria c'è per chi opera già, e prevede cinque anni di tempo per frequentare un corso e acquisire le nuove competenze. La legge prevede che entro sei mesi - spiega ancora Turco - la conferenza Stato Regioni con le associazioni di categoria individuino un programma teorico-pratico per la nuova figura, una volta consegnato il

documento alle regioni, queste devono programmare l'attività formativa. Solo dopo la frequentazione dei corsi nasceranno i primi meccatronici, realisticamente tra un paio d'anni. Intanto sono centinaia i neoimprenditori che non possono avviare l'attività, anche la trasmissione di attività da padre a figlio. «Oggi le automobili sono computer e non ha senso separare le competenze, in pratica i meccatronici operano già», spiegano gli autoriparatori che hanno già proposto la loro soluzione al ministero dello Sviluppo economico. «Servirebbe un dispositivo tecnico per permettere l'iscrizione in una sezione provvisoria dei neoimprenditori, per il tempo necessario per fare in corso».

Ferdinando Sarno