

AUTO di Maurizio Maggi

VIA COL VENTO



A sinistra: la Ford Focus Coupé-Cabriolet. Sotto: gli interni. In basso: la Quaranta di Italdesign

Dicono che è l'ultimo tassello per completare la gamma, ma non è vero. Come ogni auto decapottabile, anche la Focus Coupé-Cabriolet della Ford vive di luce propria. Le spider e le cabriolet vendono poco, ma intrigano tanto. A parte quelli che odiano il vento in modo viscerale, quasi tutti, almeno una volta nella vita, sognano di guidare una macchina a cielo aperto, o di farsi scarrozzare in qualità di passeggero. L'arrivo (o il ritorno?) della Focus C-C, peraltro, ha un significato che va oltre il consueto debutto di un modello. Come molti ricorderanno, la vettura aveva effettivamente esordito l'anno scorso, e pure un po' in ritardo rispetto agli iniziali piani della casa americana, legati ai vari problemi che avevano coinvolto la **primavera**. Dalla tromba d'aria che aveva danneggiato l'impianto di Bairo Canavese della carrozzeria piemontese incaricata di produrre la macchina, ai difettucci del sistema di apertura e chiusura del tetto, vero cuore di un'auto di questa categoria. Per mesi, sia i tecnici della Ford che della Pininfarina hanno lavorato duro per mettere le cose a posto e, approfittando del restyling che ha coinvolto tutta la famiglia Focus, la

Coupé-Cabriolet si ripresenta ai blocchi di partenza. Come nuova di zecca, insomma. L'attenzione è concentrata sull'hard-top ripiegabile. Sono stati profondamente rivisti il processo produttivo e le metodologie di controllo della qualità. Ogni auto viene sottoposta a un'intensa prova idrica: come se si trovasse per 20 minuti sotto un acquazzone equatoriale.

Sotto il profilo estetico, rispetto alla prima versione la novità riguarda soprattutto il muso. La parte anteriore s'è fatta più snella,

riprendendo i dettagli del nuovo corso stilistico di casa Ford, denominato "kinetic design". Irrobustita la dotazione di serie, dove spiccano l'Esp, il controllo elettronico della stabilità e il sistema per rilevare la perdita di pressione delle gomme. Il bagagliaio, piuttosto capace quando il tetto è chiuso, non è da buttare neppure quando si viaggia a cielo aperto. La discreta capacità di carico e la passabile ospitalità per i due passeggeri che si sistemano dietro fa della Focus in versione C-C una possibile macchina da tutti i giorni, non solo un oggetto di sfizio per le giornate di sole. E anche se la scelta della clientela sembra premiare il motore turbodiesel 2.000 da 136 cavalli, chi non s'immagina percorrenze troppo elevate e ha voglia di risparmiare oltre 5 mila euro di listino, può puntare sul meno potente 1.600 a benzina. Che di cavalli ne ha 100 tondi: non è un assatanato nelle ripartenze, ma è perfetto per chi vuole godersi la decapottabile senza ansie da prestazione. Ci vogliono 13 secondi e oltre per andare da zero ai cento orari? E allora, che male c'è? Gomito fuori, cappellino, occhiali da sole e musica alta. E se ad aprire e chiudere l'elaborato tettuccio ci vuole quasi mezzo minuto e lo si può fare solo da fermi, meglio. I curiosi hanno più tempo per scoprire chi è quell'edonista non troppo

spendaccione alla guida. Esibizionista e minimalista.



La hit delle cabrio

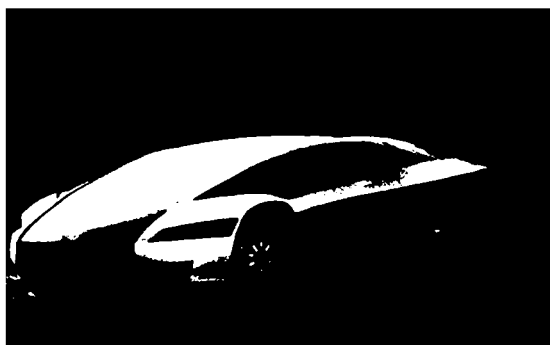
Le più vendute nei primi mesi del 2008

Marca e modello	Immatricolazioni
Smart Fortwo cabrio	536
Citroën C3 Pluriel	500
Peugeot 207 cc	494
Bmw Serie 3 cabrio	468
Mercedes SLK	304
Volkswagen New Beetle cabrio	182
Porsche 911 cabrio	181
Mini cabrio	164
Renault Mégane cc	148
Alfa Romeo Spider	124

La piccola Smart scoperta, con 536 immatricolazioni, guida la classifica delle vendite di spider e cabriolet
Fonte: Unrae

Ford Focus Coupé-Cabriolet

Prezzo: 23.950 euro
Cilindrata: 1.596 centimetri cubi
Motore: Duratec benzina, 4 cilindri, 16 valvole
Potenza massima: 100 cavalli
Velocità massima: 182 km/ora
Accelerazione da 0 a 100 km/ora: 13,6 secondi
Cambio: manuale a 5 marce
Consumo medio: 14,0 km/litro
Emissioni di CO2: 169 grammi/km
Lunghezza: 4,50 metri
Bollo annuale: da 192,92 a 210,16 euro



QUATTRO RUOTE SULLA TORTA

Un prototipo al posto della torta con le candeline: così la piemontese Italdesign festeggia il suo quarantesimo compleanno. Con uno studio, inevitabilmente battezzato Quaranta, che peraltro guarda al futuro molto più che al passato: nelle linee e soprattutto nella tecnologia, con l'alimentazione ibrida presa in prestito dalla Toyota, integrata da pannelli solari capaci di ricaricare in parte le batterie di trazione, oltre che di far funzionare aria condizionata e servizi di bordo. Ma il tocco da maestro è nell'essere riusciti

a trovare spazio per quattro passeggeri in una vettura strutturata come le sportive di rango, col motore in posizione centrale. Del resto, mica ci si chiama **Quaranta** per niente.

M. N.