

MILANO-ROMA CONTRO AEREO E TRENO L'AUTO CONVIENE ANCORA

QUATTORRUOTE

PERIODICO MENSILE N° 671 SETTEMBRE 2011 QUATTORRUOTE + VENDO&COMPRO € 5,00 (Italy only)



**ECCO L'ANTI-PANDA
VW UP!**



SFIDA TRA SFIZIOSE

**MINI CONTRO
YPSILON**



EDITORIALE DOMUS - Poste Italiane SpA - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in Legge 27/02/2004 - n° 46) - Art. 1, comma 1, DCB-Milano
Quattorruote € 4,50 + Vendo&Compro € 0,50 = € 5,00



- Canton Ticino Fr.Sv. 16,90
- Svizzera Fr.Sv. 18,90
- Francia € 10,5
- Austria € 13,90
- Belgio € 10,50
- Germania € 13,90
- Portogallo € 9,60
- Lussemburgo € 10,90

CITROËN DS4 SPORTIVA A GUIDA ALTA

- 1 Editoriale
- 14 La voce dei lettori

ANTEPRIMA

- 6 Esclusivo: scovata l'erede della Ferrari 599. Ed è pronta al debutto la 458 Spider
- 64 Tutt'avanti, guida la Mini: nel gruppo BMW la trazione anteriore non è più un tabù
- 70 Notizie flash
- 74 I programmi della Porsche

PRIMO PIANO

- 24 Gruppo Fiat, facce nuove
 - Se ti scontri nel parcheggio del supermercato
 - O07, licenza di guidare
 - Macchine da scrivere
 - Più usi l'auto, più tasse paghi (in Olanda)
 - News dai nostri partner
 - L'Antitrust multa Autostrade
 - Il boom delle contravvenzioni
 - I 100 anni del Gruppo carrozzieri italiani
 - Tendenze positive: la sosta breve gratuita
 - Crazy news
 - E ora la diagnosi sull'elettronica di bordo la fa l'automobilista
 - Arrivano i fari Oled
 - L'Acì, in silenzio, perde milioni

- 216 **Le nostre iniziative**
I primi 11 numeri di Quattroruote (del 1956) ristampati per voi

AUTONOTIZIE

- 54 Finalmente Volkswagen up!
- 58 La piccola coupé Jaguar e tutte le altre novità del Salone di Francoforte

202

Henrik Fisker parla di sé e delle ibride



- 62 Fabbrica Italia... 2: la DR si prende Termini Imerese?
- 80 Honda, fermate il tramonto
- 88 Rivoluzione silenziosa: nasce il marchio «i» della BMW. Per vetture con corpo di fibra di carbonio e anima elettrica
- 93 Mercedes Classe B, cambio di passo
- 94 Notizie flash

AL VOLANTE

- 98 Volkswagen Maggiolino 2.0 TSI Dsg
- 102 BMW Serie 1 118i Sport 5 porte
- 104 Maserati GranCabrio 4.7 V8 Sport
- 106 Audi A6 Avant 2.0 TDI

PROVE SPRINT

- 108 Lancia Delta 1.6 MJT Gold
- 112 Jeep Wrangler 2.8 CRD Rubicon
- 116 Jaguar XKR-S

PROVE SU STRADA

- 120 Citroën DS4
- 134 Nissan 370Z Roadster 3.7 V6 Lev2
- 148 Lancia Ypsilon 0.9 TwinAir Gold vs Mini One 1.6
- 162 Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD Overland vs BMW xDrive30d Futura

PROVA SPECIALE

- 176 Formula risparmio: quattro low cost a confronto

TECNICA

- 188 Diesel Gran Torino: i motori made in Italy della General Motors
- 194 Sfida con l'aereo e il treno sul classico tragitto Milano-Roma: l'auto resiste

QUATTORRUOTE LAB

- 198 Come riportare a nuovo i rivestimenti di tessuto

54
Arriva la up!,
l'anti-Panda



ATTUALITÀ

- 200 Corriere degli automobilisti
- 202 Intervista a Henrik Fisker
- 208 Nuovo Codice della strada: chi l'ha visto?
- 212 Ingannati dalla rete

SPORT

- 218 Rally: i soliti noti e il vuoto dietro
- 224 Ricordo di Giuseppe Repetto

AREA DI SERVIZIO

- 226 Il progresso tradito
 - Aggiornamenti e richiami
 - Sportello Quattroruote
 - Offerte e promozioni
 - Le novità in arrivo
 - I numeri del mercato
 - Guida ai listini • Nuovo • Usato

Da questo numero

In alcuni articoli troverete il **QR Code**, un codice grafico come quello a lato.



A che cosa serve

Con il QR Code i lettori di Quattroruote possono vedere in esclusiva i video sul proprio smartphone.

Come funziona

Se non lo avete già fatto, dovete installare sul vostro smartphone una piccola app per la lettura del QR Code. Online la trovate per Apple iOS, Android, BlackBerry, e Symbian. Poi, lanciata l'app, dovete inquadrare con lo smartphone il QR Code. L'accesso ai contenuti esclusivi è immediato.



ATTUALITÀ Parola di protagonista

HENRIK FISKER

Prima designer di successo e ora produttore in proprio, il danese scommette che il futuro sarà delle ibride (come la sua Karma). E dei suoi colleghi designer dice che...

di Gian Luca Pellegrini



Ammettiamolo: il progetto di Henrik Fisker di lanciare una sportiva in grado di rompere le scatole alla Porsche e alla Aston Martin a molti (noi compresi) sembrava un tentativo velleitario: troppo ambizioso, si diceva, pronosticando un'ingloriosa fine in stile DeLorean, Cord e Tucker, tutti vogliosi di sfidare le grandi e crollati clamorosamente sotto i propri desideri di gloria. E invece ci tocca fare doverosa ammenda: il biondo danese è riuscito a compiere l'apparentemente improbabile transizione fra designer, quale lui è d'estrazione e istruzione, e industriale, realizzando un'auto di cui per anni s'è soltanto favoleggiato e che oggi va in vendita. Il primo a essersi preso la Karma, spettacolare berlina ibrida da 100 mila euro, è stato - noblesse oblige - Leonardo Di Caprio; ora inizieranno le consegne agli altri 3.000 ricchi vogliosi di sottolineare una natura (vera o presunta) d'ambientalisti innovatori. Il momento migliore, per Henrik Fisker, di togliersi qualche sassolino dalla scarpa.

L'uomo e la sua creatura: Fisker sulla nostra pista a Vairano, accanto alla Karma, che ha disegnato personalmente

● **La macchina è pronta, i primi clienti la stanno guidando, i giornalisti iniziano ora a provarla. Karma a parte, non ha paura di far la fine di tutti quelli che hanno voluto farsi costruttore, tipo John DeLorean?**

Lei lo dice come se fosse una battuta, ma una delle prime cose che ho fatto è stato andare a parlare con il direttore finanziario della DeLorean, proprio per non ripetere gli errori fatti da loro 25 anni fa. E ho capito subito che il rischio maggiore, per chi vuole esordire come industriale in un settore così complicato, è quello di lasciarsi prendere la mano. Di voler subito mettere in piedi un'azienda tradizionale. La mia è un'azienda diversa da tutte le altre, e non solo per il tipo di auto che facciamo. Siamo agili e veloci, non siamo ossessionati

Il personaggio

- **Henrik Fisker**
- **Nato in Danimarca nel 1963, studia design dell'automobile in Svizzera**
- **Il suo primo incarico è all'Advanced design center della BMW, dove realizza la Z8. Poi va in California a dirigere la Designworks, sempre della BMW**
- **Nel 2001 passa alla Ford e diventa il capo dello stile Aston Martin**
- **Nel 2003, assieme a Bernhard Koehler, fonda, ancora in California, la Fisker Automotive, il cui primo modello di serie è l'ibrida Karma**





“ Non mi sono mai pentito di aver lasciato il mestiere di designer per diventare produttore. Ma ci sono stati momenti tesi **”**

su Walter de' Silva

«Ha rivoluzionato l'immagine dell'Audi, un capolavoro»



su Chris Bangle

«Un grande motivatore, ma sullo stile ho delle perplessità»



dal dover dimostrare di saper fare tutto all'interno. Anzi, è proprio il contrario. Abbiamo 350 dipendenti nella sede di Irvine, nei pressi di Los Angeles, e 600 persone che lavorano per noi dall'esterno, divisi in 250 fornitori. Questo ci consente non soltanto di risparmiare nello sviluppo tecnico, ma anche di essere rapidissimi fra le decisioni e la loro realizzazione. Il nostro time-to-market si misura in mesi, non in anni. Rispetto alle solite Case, è tutt'un'altra filosofia. Magari hanno buone idee, ma poi passano tre anni prima di vedere il modello dal vero e lì ci si accorge che la linea è già vecchia.

• **Non si corrono rischi tremendi ad affidare buona parte della progettazione all'esterno?**

Noi vogliamo essere snelli. Ci sono alcune divisioni tipiche dei grandi produttori che noi proprio non abbiamo. Il solo reparto ergonomia della BMW è più grande di tutta la Fisker. Per esempio, non facciamo le maniglie, o i telai dei sedili, o i proiettori: compriamo tutto fuori. E non abbiamo una pista: quando serve, ne affittiamo una. Del resto, non abbiamo scelta: per sopravvivere dobbiamo essere efficienti. Anche perché noi dobbiamo rispondere ai venture funds che ci hanno garantito gli investimenti per andare avanti: loro sono abituati a mettere i soldi nelle start-up della Silicon Valley, dove una società si apre con 25.000 dollari. I miliardi che girano in quest'industria li hanno un po' terrorizzati...

• **Lei era un designer famoso: perché si è infilato in quest'avventura, oltretutto in un campo complesso come quello delle auto ibride?**

Sono consapevole che nessuno abbia bisogno dell'ennesima, buona macchina di prestigio. Ce ne sono tante, e molte ottime. Però mi è capitato - ed è stato un caso - di trovare un sistema di propulsione ideale, originariamente montato su un veicolo militare delle Delta Forces per passare silenziosamente dietro le linee nemiche, e mi sono detto che nessuno dei grandi produttori avrebbe voluto spendere i soldi per andare nella direzione dei veicoli range extended, dove il motore termico ha la semplice funzione di generatore d'energia per le batterie. Hanno investito miliardi di euro nelle tecnologie tradizionali, come i motori termici, le trasmissioni automatiche, queste cose: chi glielo fa fare di puntare al futuro? E allora lo faccio io, con una proposta davvero alternativa alle auto «normali».

• **Ma come, tutte le Case fanno un gran baccano sulle loro iniziative per sviluppare auto più pulite e lei smonta tutto così?**



Non bisogna lasciarsi abbindolare. I grandi costruttori, che siano di lusso o generalisti, non faranno mai auto elettriche, o ibride, che invadano il proprio core business. Non è un caso che tutti facciano modelli agli estremi: le ibride sportive perché fanno immagine e le piccole elettriche perché abbassano la media dei consumi. La Mercedes fa la Smart elettrica e la SLS, ma non ho ancora visto una Classe C a batterie: non sono stupidi, non vogliono mica pregiudicare la propria maggiore fonte di profitto. Quindi non faremo mai una supercar e neppure una citycar. Noi stiamo a metà, dove possiamo davvero rappresentare un'alternativa.

• **Insomma, a lei le grandi Case non piacciono, pur avendoci lavorato a lungo.**

Guardi, le mie prime macchine sono state delle Alfa Romeo. Negli anni 70, a parte i problemi di qualità, si capiva che la parte ingegneristica era importante, che si cercavano soluzioni tecniche fuori dall'ordinario. Oggi nessuno è disposto a rischiare, perché gli investimenti sono diventati eccessivi. Ora, il punto focale è che noi non vogliamo fare concorrenza alla Mercedes, tanto

Fisker ha scelto il circuito di Quattroruote per il lancio europeo della Karma

Retrosceca Lancia

La Stratos che non (ri)fece mai

Appassionato di auto italiane, Fisker, prima di lanciarsi nell'avventura-Karma, si propose anche alla Lancia: «Qualche anno fa incontrai Olivier François, allora a capo della Lancia, e gli proposi di rifare la Stratos. Lui accettò e io realizzai il progetto stilistico gratis: poi il management del gruppo decise di uccidere il modello nella culla. Peccato, soprattutto visto quanto stanno facendo ora, mettendo il marchio Lancia sulle Chrysler: davvero pensano che la gente sia così stupida da abboccare a un'operazione del genere?».



su Giorgetto Giugiaro

«Il maestro di tutti noi che disegniamo automobili»

per citarla ancora; ma riteniamo che là fuori ci sia qualche decina di migliaia di persone che vogliono qualcosa di differente. Magari non spaziosa come una berlina tradizionale, ma che sia un cambio radicale anche rispetto alle cosiddette nuove tecnologie. Pensate a quando è uscita la Prius: si pensava che fosse un passo avanti epocale, ma oggi l'ibrido è considerato cosa di tutti i giorni, addirittura superato, nei consumi, dai nuovi diesel. Noi vogliamo dare un nuovo senso all'esperienza dell'auto pulita.

• **Certo che lei ha scelto un periodo quantomeno curioso per diventare produttore in proprio, dopo una vita a fare il designer...**

Può sembrare così, ma nel 2007/8, quando ho posto le basi della Karma, le grandi Case andavano così male che mi sono detto: «Ehi, queste sono impegnate a sopravvivere, è impossibile che si concentrino sul futuro». E mi sono buttato. In più, e può sembrare strano, oggi è molto più facile avere accesso ai fornitori. Le ruote per esempio: vent'anni fa c'erano due o tre costruttori, oggi ce ne sono migliaia.

• **E poi c'è il discorso degli investitori: lei è riuscito a convincere tanta gente della bontà del suo progetto...**

Sono andato in Europa e quasi tutti si sono messi a ridere. Negli Stati Uniti, sono stato ricevuto dalla gente che aveva investito su Google e Facebook: la loro reazione è stata esattamente contraria. Non hanno pensato che fosse un progetto troppo ambizioso, ma al possibile successo. Incredibilmente, poi, buona parte dei nostri fondi sono arrivati dal governo di

Washington, che ci ha prestato 528 milioni di dollari per sviluppare quella che sarà la Nina: sarebbe potuto succedere in Europa? L'altro colpo di fortuna, ma fino a un certo punto, è stato poter prendere uno stabilimento che la General Motors stava dismettendo, nel Delaware. C'è costato 20 milioni di dollari e lo Stato ci ha garantito sgravi fiscali per 21 milioni. Del resto, l'amministrazione Obama aveva visto che cosa stava accadendo a Detroit: scommettere su di noi aveva un senso.

• **Ha disegnato lei la Karma?**

Sì, ma solo l'esterno. A fare gli interni non sono molto bravo, e infatti una delle prime assunzioni è stata quella di un designer che aveva fatto l'abitacolo della BMW Serie 3. Poi sono man mano arrivati professionisti da molte altre Case. Certo, hanno dovuto reimparare a fare da sé, perché i soldi con cui costruire team di lavoro non ci sono. Ma questo ha consentito a tutti di riscoprire il motivo per cui tanti anni fa abbiamo deciso di occuparci di macchine: perché questo è il lavoro più divertente che esista. In fin dei conti, sono l'unico Ceo al mondo a non avere un computer sulla scrivania, ma un tavolo da disegno.

• **Ecco, appunto: lei prima di essere un industriale, è soprattutto un designer. Chi sono i colleghi più bravi?**

Gli stilisti, oggi, non disegnano: sono gestori di team, scelgono le soluzioni migliori che vengono loro proposte. Detto questo, occorre riconoscere che Giugiaro è stato il padre di tutti noi. Che de' Silva ha rivoluzionato l'immagine di una marca, con l'Audi ha fatto un capolavoro: dieci anni fa

Fisker ha sempre preferito dedicarsi alle auto di prestigio: alla Aston fece la V8 Vantage (sotto a sinistra), mentre alla BMW disegnò la limited edition Z8



I primi esemplari della Karma saranno consegnati fra settembre e ottobre. Il primo cliente in assoluto è stato Leonardo Di Caprio





UNA
CO

erano tutte uguali, adesso combinano la germanicità con l'emozione. E lo stesso vale per Peter Schreyer con la Kia. Chi ha lavorato male sono quelli della Mercedes. L'avete vista la coda della CLS? Sembra quella di una vecchia coreana.

• **E del suo ex capo Chris Bangle che opinione ha?**
Ho lavorato con lui. Stop.

• **Tutto qui?**

Mah, è sempre stato un grande motivatore d'uomini, in grado di convincere il suo staff a buttarsi da una scogliera. Ma non ero d'accordo con le sue scelte. Mi spiego. Esiste una linea sottile fra scioccare e proporre un buon design industriale; ecco, Chris ha sempre cercato il wow del pubblico. Noi non siamo artisti, che si limitano a creare cose belle: dobbiamo fare oggetti che vendono. L'ultima Serie 7 era orribile, ma è stata salvata dal brand BMW, più forte degli sbagli dei designer. I problemi arrivano quando il marchio è debole: lì il fiasco è assicurato se punti alla stupefazione fine a se stessa.

• **Non si è mai pentito di aver lasciato i ben pagati incarichi alla BMW e poi alla Ford?**

Ci sono stati momenti difficili, non lo nego. Nel 2009, quando scoppiò la crisi, un nostro investitore monegasco non ci diede 75 milioni di dollari che aveva promesso e il progetto subì un ritardo di nove mesi, con il ministero dell'Energia che ci pressava perché pagassimo una rata del prestito di 30 milioni di dollari. Lì ho pensato che avremmo chiuso e che avrei perso i miei risparmi, tutti investiti nella Fisker. Ma

non mi sono mai pentito.

• **Sempre perché - parafrasando un antico detto del mondo dello spettacolo - non c'è business migliore di quello dell'auto?**

Le macchine sono qualcosa di inspiegabile. Non sono un buon investimento, possono essere pericolose e sono la cosa più cara che una persona acquista nella vita, dopo la casa. Però smuovono le emozioni, perché offrono un senso di libertà unico e rappresentano il miglior modo di esprimere se stessi, in un mondo dove impera l'omologazione. Ecco, io voglio continuare a smuovere queste emozioni. ♦♦♦♦



“ Faccio automobili: il mestiere più bello del mondo ”