

Spagna in forte crescita. I record del Costruttore iberico Le Olimpiadi della Seat

DAL NOSTRO INVIATO
ROSSELLA DALLO

■ **BARCELONA.** Il Montjuïc, la collina che sovrasta il porto di Barcellona e accoglie lo stadio dell'atletica e gran parte degli impianti olimpici, è stata fino a ieri la straordinaria scenografia, insieme agli altri campi di gara, dell'immagine Seat. Grandioso lo sforzo che la casa spagnola ha profuso in questo evento, di cui è stata sponsor ufficiale così come all'Expo di Siviglia; e non poteva essere diversamente. Innanzitutto perché «giocava» in casa, poi perché il 1992 della Seat è un anno speciale per la scalata al mercato europeo.

Duemila vetture Seat bianche con i loghi di Barcellona 1992 hanno percorso in lungo e in largo le strade della Catalogna a qualsiasi ora del giorno e della notte trasportando atleti, accompagnatori, ospiti, personale dell'organizzazione per tutto il periodo dei Giochi. Ma le Olimpiadi della Seat sono cominciate ben prima degli eventi sportivi. Già a maggio, quando Juan Antonio Diaz Alvarez, presidente della Casa spagnola e contemporaneamente a capo della filiazione italiana, ha rivelato il consuntivo economico 1991, si è

evidenziato l'alto tasso di sviluppo della marca iberica. Pur non essendo ancora, in termini assoluti di mercato, a livelli di altri Costruttori europei, la Seat è certamente la Casa che sta crescendo maggiormente in valore percentuale. Detiene il terzo delle vendite automobilistiche in Spagna, il cui mercato vale 1.370.839 nel 1991.

Ma questo è ancora poco significativo rispetto ai dati di produzione ed esportazione. Nel 1991 sui 615.837 veicoli venduti ben 438.218 erano destinati all'estero (+ 38% rispetto al 1990). Sempre lo scorso

anno la Seat ha aumentato del 9 per cento la propria produzione e del 17% le vendite.

Si sarebbe potuto pensare ad un anno «boom» a cui sarebbe seguito un calo, così come è avvenuto in Germania dove, esaurita la spinta dei nuovi Laender, il primo semestre 1992 registra un meno 9,2% delle immatricolazioni sul corrispondente periodo '91. Ma il bilancio delle consegne di vetture in Europa da gennaio a fine giugno di quest'anno vede ancora la Spagna in ampia crescita. Anzi, è il paese che registra l'aumento più forte: + 21,1%, più 16,3 per cento nel solo mese di giugno. E in

questo aumento chi ci guadagna di più è ancora la Seat.

Anche in Italia, che dicevamo è il secondo mercato assoluto e il primo di esportazione per la Casa spagnola, la Seat continua la sua progressiva scalata. Nel semestre si attesta a quota 2,63 per cento del mercato totale (35.592 consegne) con un incremento dell'1,91 rispetto ai primi sei mesi del 1991. Ancora poco per cantare vittoria? Certamente sì, ma in questi mesi «maturerà» lo stabilimento di Martorell, e dal prossimo anno Seat disporrà di 350/400.000 vetture in più da immettere sul mercato europeo.

A 30 chilometri da Barcellona il complesso industriale Seat

In Catalogna sta per nascere una nuova città

FERNANDO STRAMBACI

■ **BARCELONA.** Ci lasciamo alle spalle Barcellona e il suo clima da stato d'assedio per le Olimpiadi e, dopo trenta chilometri di autostrada, ci ritroviamo a Martorell, su quei tre milioni di metri quadrati di terreno che nel 1968, quando ancora la Fiat era presente nella Seat e non aveva commesso l'errore di cedere la sua partecipazione, erano stati acquistati per costruirvi la più grande fabbrica automobilistica di Spagna.

Per quasi un quarto di secolo non se ne è fatto nulla, salvo che per un Centro tecnico entrato in attività negli anni 70, su una superficie coperta che è passata dai 16.884 metri quadrati del 1975 agli attuali 28.910 metri quadrati. Qui 819 tecnici, che diventeranno 900 l'anno prossimo, si occupano di design, di pre-sviluppo, di

costruzione di prototipi e di orologerie. Ma ora, «consulenti Volkswagen», il vecchio progetto ha preso davvero corpo e a fine anno in questo nuovo complesso industriale verranno costruiti, ad un ritmo di 1.500 unità giornaliere a pieno regime, le nuove Ibiza e i nuovi veicoli commerciali Terra.

Rafael Alvarez, direttore della segreteria generale della Seat, snocciola le cifre della realizzazione: 400 mila metri quadrati di superficie coperta per otto distinti reparti di produzione, per costruire i quali sono stati necessari 120.000 metri cubi di cemento armato e 22.000 tonnellate di acciaio. Ma il dato più sorprendente è quello della durata dei lavori: avviati nel febbraio del 1990, saranno completamente conclusi entro la fine di quest'an-

no, quando comincerà la produzione vera e propria.

Di questa rapidità nella realizzazione, Alvarez si dimostra giustamente orgoglioso e soltanto la canicola - nella quale è stato catapultato da una località di villeggiatura nella quale stava trascorrendo le ferie, in omaggio ai giornalisti venuti dall'Italia, che rappresenta il primo mercato di esportazione della Seat - gli consiglia di accorciare i tempi delle spiegazioni. Non prima di aver ricordato, però, che in questa fabbrica, vista dagli ospiti soltanto dall'esterno, lavoreranno 6 mila persone in 15 turni di lavoro la settimana. Vi saranno occupati semilavoranti che si stanno già addentrando e che sono in gran parte figli di dipendenti della Seat, per rendere sempre più stretto (quasi fossimo in Giappone) il legame tra i lavoratori e la fab-

brica.

Un legame che diventerà quasi indissolubile se avrà successo un altro progetto: quello di convincere, attraverso mutui ed agevolazioni varie, i dipendenti del complesso a trasferirsi a ridosso degli stabilimenti.

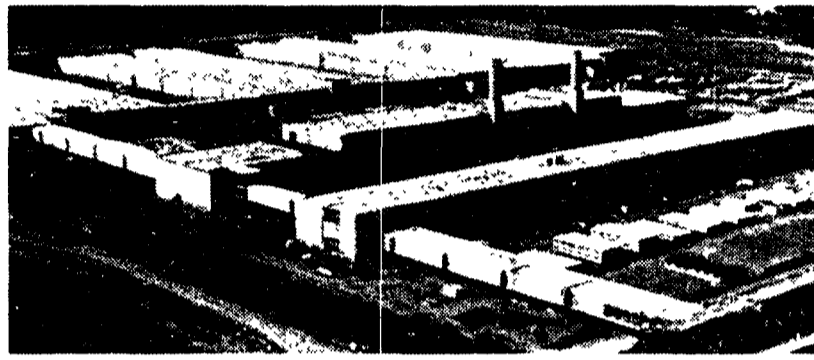
Già nella località di Can Amat stanno sorgendo villette unifamiliari, evidentemente destinate ad dirigenti del complesso, ma altre case sorgeranno qui intorno, per cui a 30 chilometri da Barcellona finirà per nascere, sempre che si riesca a mettere d'accordo le tre municipalità interessate, una città nuova che muterà completamente l'aspetto della zona. Un aspetto che è già cambiato - non sappiamo dire se in meglio o in peggio essendo arrivati qui per la prima volta - per le nuove strade, per una galleria ferroviaria che sarà finita entro il 1993, ma soprat-

tutto per la presenza di un complesso che sottrae ogni mese al fiume Llobregat 150 mila metri cubi di acque saline che vengono dissalate dalla fabbrica, che consuma ogni anno 120.000 Mwh di elettricità prodotta in loco, che ha necessità ogni ora di 27 mila metri cubi di gas.

Per non dire dell'impatto ambientale determinato dallo svilupparsi, in un'area relativamente piccola, dell'industria perché i piani della Seat prevedono che tutta la componente sia disponibile nel raggio di 2,5 chilometri dalla fabbrica. Una fabbrica nella quale, con tecnici e operai, saranno presenti 300 robots e il cui livello di automazione è reso evidente da queste cifre: da 9 a 12 minuti il tempo necessario per la sostituzione di uno stampo al reparto presse; da 3 a 6 ore sufficienti per qualsiasi modifica agli ordini di vetture.



Una «Toledo» sulla pista di atletica dello Stadium. Due duemila vetture Seat hanno costituito il «grasso» del parco auto delle Olimpiadi catalane. A sinistra una vista parziale dello stabilimento Seat di Martorell in via di completamento. Dall'inizio del '93 produrrà Ibiza e commerciali Terra a un ritmo di 1500 veicoli al giorno, a pieno regime



Nel 95 la «piccola» tre cilindri nippo-iberica

■ **BARCELONA.** Alla spagnola Seat non si sbilanciano più di tanto anche se, giustamente, la diffusione della notizia sul recente accordo tra Gruppo Volkswagen - di cui Seat fa parte - e la giapponese Suzuki per la costruzione di una vettura di piccole dimensioni destinata all'uso cittadino fa sommare più d'uno. Innanzitutto significa, infatti, che il grande gruppo tedesco e il partner orientale hanno deciso di avere fiducia nella marca iberica. Inoltre, in questo modo si dà continuità certa al processo di sviluppo industriale e di prodotto della controllata Seat, iniziati lo scorso anno con la commercializzazione della Toledo - la prima gamma di vetture progettata in Spagna - e proseguito quest'anno con la costruzione della fabbrica di Martorell e al completamento della «famiglia» Ibiza: la versione top

Sport Line 1.7 Cat da poco sulle strade d'Europa. Sarà ancora la Ibiza, o meglio una Ibiza totalmente nuova, il prossimo passo della casa spagnola. Nel frattempo, appunto, è arrivata la notizia che nello stabilimento di Barcellona verrà prodotta - a partire dal 1995 a un ritmo di 150.000 unità l'anno - la «city car nippo-iberica».

La vettura, una sorta di «city car» lunga circa tre metri e mezzo (28 cm più della Citicquette, per intenderci), dovrebbe sostituire la Marbella. Secondo le prime dichiarazioni sarà equipaggiata con un propulsore a tre cilindri della cilindrata di 600 cc. La linea, del tipo monovolume, è disegnata dal centro stile Seat, mentre la parte tecnica spetta alla Suzuki. Ci sarà anche un tocco di stile italiano: grazie a Giorgetto Giugiaro, chiamato a progettare l'abitacolo. □ R.D.

Già in vendita i biglietti per il G.P. di Monza

Sono già disponibili i biglietti di ingresso all'autodromo di Monza (nella foto uno scorcio del rettilineo d'arrivo) per la 63ª edizione del Gran Premio d'Italia di Formula Uno in programma a Monza domenica 13 settembre. Questi i prezzi: venerdì 11ª sessione di prove ufficiali lire 35.000 per tutti gli ordini di posti (ragazzi: fino a 11 anni ingresso gratuito, da 11 a 17 anni lire 20.000); sabato secondo turno di prove ufficiali lire 40.000 (per i ragazzi stesse condizioni del giorno precedente) e per le tribune da 60.000 a 150.000 lire, domenica giorno di gara i prezzi del «prato» e per i ragazzi restano invariati rispetto a sabato, mentre le tribune costeranno da 120.000 a 350.000 lire. È previsto anche un abbonamento ingressi per tutti e tre i giorni a un prezzo di lire 70.000.

In settembre il primo Raid Transiberiano Roma - Magadan

Partirà il 1º settembre da Roma il primo «Transiberian Raid» organizzato dalla società Extreme. Il raid che non ha scopi agonistici, sarà una lunga maratona di 17.000 chilometri divisi in 21 tappe - da un minimo di 250 km a un massimo di 1591 km della Roma-Vienna - che da Roma attraverserà l'Europa e porterà la carovana fino a Magadan in Siberia. L'arrivo è previsto per il 23 settembre. Tutti gli equipaggi impegnati saranno a bordo di fuoristrada «Lada Niva» messe a disposizione dall'organizzazione del raid. I partecipanti dovranno dare prova di abilità di guida, resistenza ai lunghi trasferimenti e soprattutto regolarità. La tassa di iscrizione non è certo alla portata di tutti - 10 milioni di lire - anche se ognuno ha la possibilità di farsi sponsorizzare liberamente. Per iscriversi, la Extreme risponde ai seguenti numeri: telefono 06/6897109 o 6897099, fax 06/6871105.

Anche in Europa la bussola per auto a cristalli liquidi

Una piccola «assurdità» americana raggiunge l'Europa. Si tratta di una piccola bussola digitale a cristalli liquidi «in grado di identificare, in ogni momento, la direzione del veicolo» e che può essere installata su qualsiasi vettura. Non si sa quanto possa servire in Europa dove è davvero difficile perdersi e non trovare nessuno cui chiedere informazioni. Comunghie la società americana Waylander ha deciso di proporla anche nel Vecchio Continente alla «modica» cifra di circa 230.000 lire.

Dalla Pirelli i Road Book All'estero ben informati

Purtroppo sappiamo che è un po' tardi per darvi questa notizia, ma ci consola il fatto che i «Pirelli Road Book» non hanno una scadenza. Perciò, chi dovesse ancora mettersi in viaggio con la propria auto per una meta estera, o chi lo farà, può munirsi di un Road Book. Questo è strutturato in modo da portarvi passo passo attraverso strade, incroci, città e paesi in modo estremamente facile. Basta azzerare il contaghiometri e seguire le indicazioni riportate sull'agenda di viaggi Pirelli, corredata di disegni esplicativi e di utili note a margine per sapere cosa vi circonda durante il percorso. All'inizio del Road Book si trovano inoltre diversi consigli su come seguire il book stesso, consigli igienico-sanitari, notizie sulle pratiche doganali e sul Paese. Ed anche una cartina generale del percorso preso in esame. Ci sono Road Book per: Tunisia, Marocco, isole Mauritius, Spagna, Bretagna e Normandia, Provenza e Camargue, l'Altra Francia (dall'Italia a Parigi), Corsica e Prenei. I Pirelli Road Book si possono ricevere in contrassegno telefonando allo 0374/350474.

Test 2000 km. Bella, brillante Rover 214i Cabriolet

L'eleganza a «cielo aperto»

Più di 2000 chilometri al volante della Rover 214i Cabriolet, provata in città, autostrada e su percorsi vari. Facile da guidare, maneggevole nel traffico e nelle manovre di parcheggio. Ottima l'abitabilità per i quattro passeggeri anche a capote chiusa. Brillante il motore quattro cilindri bialbero di 1396 cc, 16 valvole. Elegante e raffinata, ha un solo difetto, il costo: 24.600.000 lire chiavi in mano.



Il roll-bar è uno degli elementi di sicurezza della Rover Cabriolet

■ Afa, calura, il sudore gocciola inesorabile anche solo muovendo un dito. Voglia di vento, di aria che si muova intorno a noi e ci rinfreschi. Ci viene in soccorso Rover Italia che, al momento giusto, ci mette a disposizione una blu lucente (bel colore davvero) 214i Cabriolet, la più «piccola» delle sue nuove vetture a cielo aperto - c'è anche una 216 con motore 1.6 litri - messe in commercio a giugno. Ne approfittiamo subito: per muoverci in città a capote abbassata. L'invidia è intorno a noi. Ogni fermata al semaforo rosso ci riempie di giustificato orgoglio, notando i non pochi sguardi di ammirazione... per l'auto, s'intende.

Del resto questa Rover cabrio è proprio un bel «gingillo», raffinato pur senza eccedere in leziosità, tanto che sembra studiato apposta per essere guidato da una donna. Non fosse, forse, per la capote - a tre strati, assolutamente ermetica una volta chiusa - un po' pesante da sollevare, anche se le manovre manuali di apertura-chiusura sono decisamente semplici. In compenso, la vettura è molto maneggevole e facile da guidare, grazie anche al servosterzo morbido e preciso che facilita qualsiasi manovra nel traffico e soprattutto in parcheggio. Già, il parcheggio. Si sa infatti che è uno dei punti deboli - ma non generalizziamo - della guida al femminile. Ebbene con la Rover 214i Cabriolet persino la coda un tantino troppo rialzata - specie con l'ultimatore rialzato della capote piegata dietro le spalle dei sedili posteriori - non disturba eccessivamente.

nei minimi particolari, con qualche tocco di radica a impregnare cruscotto e rivestimenti, ospita comodamente quattro persone. Anche i passeggeri posteriori hanno tutto lo spazio vitale necessario ad affrontare senza patemi e costrizioni anche un lungo trasferimento. Parola di mamma in età avanzata, costretta in seconda fila con accanto valigie e borse e arrivata a destinazione senza il minimo dolore di schiena e di gambe.

Per chi guida, poi, questa cabriolet sembra fatta su misura. Tutti gli strumenti sono a portata d'occhio. Per inciso, ottima l'idea del cassettino portamoneta, alla sinistra del volante. Il cambio, con brevi escursioni della leva, assicura inserimenti precisi e veloci; buona anche la frenata (la 214i ha un impianto misto a dischi anteriori e tamburi posteriori, Abse in opzione); e davvero niente male la tenuta di strada. Ma quello che incanta, e diverte, è il motore: brillante,

spumeggiante, anche se non consente velocità stratosferiche (170 km/h dichiarati) del resto non consentite dalla legge e ancor meno consone a questo tipo di vettura concepita per i viaggi tranquilli, il godimento dei panorami.

Pronto alle accelerazioni, grazie alla distribuzione 16 valvole, il propulsore della Rover 214i Cabriolet è un quattro cilindri a doppio albero a camme in testa, iniezione elettronica single-point, ovviamente catalizzato con dispositivo a tre vie e sonda lambda. Sviluppo una potenza di 90 cv a 6250 giri/minuto, e la coppia raggiunge il valore massimo di 12,2 kgm a un regime di 4000 giri. (Abbastanza contenuti i

consumi che oscillano mediamente tra gli 11 e 12 chilometri per litro di benzina senza piombo.) Ed è un motore silenzioso. Anzi, in tutta la vettura - come abbiamo potuto riscontrare durante il nostro test di quasi 2000 km su percorsi vari - non si riscontrano vibrazioni e fruscii aerodinamici neppure quando si chiude la capote (che protegge bene persino sotto i forti temporali estivi, e non lascia filtrare fastidiosi spifferi d'aria).

Possibile che questa cabriolet inglese non abbia difetti? Difetti sostanziali proprio no, ma una controindicazione sì: il prezzo di lire 24.600.000 chiavi in mano che opera una selezione tra gli estimatori. □ R.D.



Due nuovi mezzi si affiancano ora all'Hilux 4x2 Toyota Italia all'attacco nel settore commerciali

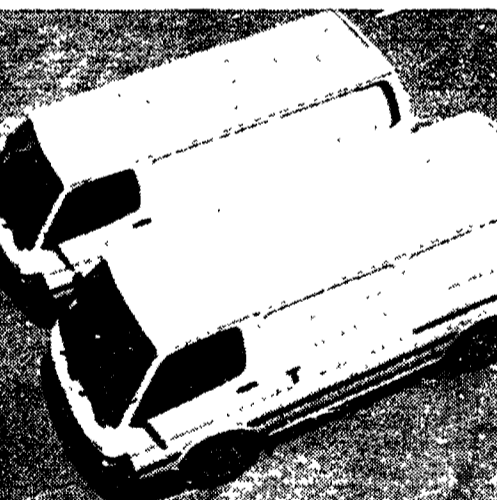
■ **Le Case automobilistiche giapponesi presenti sul mercato italiano si sono assicurate nel primo semestre di quest'anno il 2,56 per cento del nostro mercato automobilistico. Ora cominciano ad estendere la loro presenza anche nel settore dei veicoli commerciali, che in Italia vale 150.000 unità l'anno. L'esempio della Toyota che adesso propone una gamma articolata sui modelli Hilux 4x2, Hiace ed ExtraCab 4x4.**

Le Case automobilistiche giapponesi presenti sul mercato italiano si sono assicurate nel primo semestre di quest'anno il 2,56 per cento delle immatricolazioni. Poco cosa se si considera che le marche giapponesi in Italia sono nove

e che, tutte insieme, hanno realizzato una percentuale di penetrazione di qualche decimo di punto inferiore a quelle che vanta da sola la francese Citroën, che ha però alle spalle una ben diversa immagine di marca ed una ben più lunga

esperienza sul nostro mercato. Complessivamente, comunque, le automobili giapponesi vendute in sei mesi in Italia sono state circa 38 mila, una cifra certo non disprezzabile e che dimostra un consolidamento delle posizioni.

È proprio per consolidarle sempre più che le marche giapponesi tendono ad estendere e a differenziare la loro offerta, come dimostra la decisione della Toyota (che ha venduto in sei mesi 2.608 automobili, con un incremento dell'8,76 per cento rispetto allo stesso periodo dello scorso anno) di ampliare la sua gamma nel settore dei veicoli commerciali, che in Italia vale 150 mila



I furgoni Hiace, a passo corto e a passo lungo (qui sopra), presentano una cabina a tre posti affiancati. Nella foto sopra il titolo, il Toyota ExtraCab 4x4 con trazione integrale disinnescabile, adatto ad impieghi su percorsi accidentati

pezzi l'anno. La casa di Anchi-ken, che in Europa è ormai da anni la prima marca giapponese nel settore dei commerciali leggeri, aveva già cominciato a saggiare il mercato italiano lo scorso anno, proponendo il pick-up Hilux 4x2, presto affiancato dalle versioni Van ed Autotelecabriolet. Il mese scorso è stata la volta del furgone Hiace e dell'ExtraCab 4x4, due mezzi che estendono in direzioni diverse l'offerta iniziale dei concessionari Toyota.

I portavoce della marca fanno, infatti, notare che se, da un lato, lo Hiace interpreta il tema del classico furgone per le consegne urbane ed extraurbane, sviluppando elementi chiave come potenza, portata, lunghezza del piano di carico e maneggevolezza, dall'altro l'ExtraCab 4x4 amplia l'offerta dello Hilux 4x2 in fatto di mobilità su terreni accidentati, di comfort della cabina e delle possibilità di utilizzo.

Il furgone Hiace Van è offerto in due versioni pari (2.330 e 2.590 mm) e in quattro diverse configurazioni di accesso all'ampio vano di carico (da 5,4 a 6 metri cubi, a seconda della versione). Particolarmente apprezzabile la cabina a tre posti affiancati (talvolta nelle operazioni di carico e scarico l'aiuto di una sola persona può

non essere sufficiente) che, stando alle informazioni fornite dalla Toyota, offre un grado di comfort, di insonorizzazione e di sicurezza di livello automobilistico. Di rilievo anche il fatto che questo mezzo largo soltanto di 1.900 mm, è provvisto di serie di servosterzo, il che consente manovre agevolate, anche grazie ad un diametro di sterzata di soli 9,4 metri. La velocità massima dello Hiace, che è accreditato di un consumo medio di 8,9 litri di gasolio ogni 100 km, è di 130 chilometri orari.

La trazione integrale disinnescabile e quindi la possibilità di impiegarlo anche su percorsi molto accidentati, è il punto di forza principale del Toyota ExtraCab 4x4, che ha la scocca fissata ad un robusto telaio d'acciaio e che dispone di un cassone con una superficie utile di 2,7 metri quadrati. La sua cabina, dove trovano posto due persone più eventuali bagagli, è molto ben dimensionata. La velocità massima è di 135 km/h e i consumi medi sono indicati in 8,8 litri per 100 chilometri.

Per la motonizzazione dei commerciali Toyota è stato adottato un Diesel ad iniezione indiretta di 2,4 litri. Sviluppo 78 cv per lo Hiace, 80 cv per l'ExtraCab e 83 cv per l'Hilux.

IL LEGALE FRANCO ASSANTE

Solo l'etilometro accerta l'ebbrezza

creto del ministro dei Trasporti, di concerto con i ministri dei Lavori pubblici, della Sanità e dell'Interno» e cioè con l'etilometro sopra indicato. Il rifiuto di sottoporsi a tale accertamento è punito con l'arresto fino a un mese o con l'ammenda da lire 200.000 a lire 500.000, pena che si applicano congiuntamente in caso di incidente stradale.