

GRUPPO VOLKSWAGEN

Seat, un'«incontrollabile» controllata

DALL'INVIATA
ROSSELLA DALLO

LEON Sono bastati pochi anni in seno al gruppo Volkswagen e la Seat è esplosa alla ribalta dell'industria automobilistica europea. Le operazioni di acquisizione da parte dei tedeschi di Wolfsburg datano dal 1986 con gradualità crescente fino al 1990 quando arrivano a dete-

ner il 99,99% della Marca spagnola, prima appartenuta alla Fiat senza risultati di rilievo. Il rimanente 0,01% delle quote azionarie è in mano allo Stato spagnolo, che così può sempre dire la sua sulle strategie industriali della Casa.

I primi anni sotto il totale controllo germanico sono serviti a rimettere ordine nell'apparato produttivo e a costruire a

Martorell, nei dintorni di Barcellona, quella che possiamo definire la moderna Mirafiori della Seat, capace di produrre vetture sia per la Marca di casa sia della Volkswagen per tutto il mercato iberico. Una volta terminata la riorganizzazione industriale, è partita la grande rinascita del marchio spagnolo, dotato di una nuova «missione» di sportiva a prezzi conte-

nuti, nonché di tutte le sinergie tecnologiche e industriali del gruppo. Così solo nell'ultimo anno Seat ha potuto immettere sulle strade continentali quattro nuovi modelli - la nuova Toledo, la nuova Ibiza, le nuove Cordoba berlina e Vario - ai quali la prossima settimana si aggiunge la Leon, di cui diamo una scheda qui sotto, presentata giovedì scorso nell'omonima

città galiziana (che non prende nome dal re della foresta, bensì dalla legione romana che qui ebbe il suo accampamento dal III secolo a.C. anche per sfruttare fino ad esaurimento le miniere aurifere della zona).

Grazie a questo sprint, Seat è la controllata che nel gruppo Vw cresce di più e in modo costante: negli ultimi dieci mesi ha venduto 403mila vetture con un incremento dell'11% rispetto allo stesso periodo del '98. E i suoi vertici contano di chiudere l'anno con un consumo di 480mila vendite (432mila lo scorso anno), il ter-

zo record consecutivo per la Marca che per il Duemila si prefigge di sfondare il tetto del mezzo milione di nuove immatricolazioni. All'interno di questa cornice, in Italia dove Seat è distribuita da Autogerma (insieme a Volkswagen, Audi e Skoda) il trend di crescita è costante anche se meno evidente: il '99 si chiuderà infatti con un aumento del fatturato a 750 miliardi di lire ma con volumi di vendita intorno alle 37-38mila unità, ovvero sugli stessi livelli del '98 che però, è bene ricordarlo, avevano beneficiato degli incentivi alla rottamazione.

ZIG ZAG

Problemi tecnici ritirate 45mila Smart

■ Duro colpo per la Smart, la mini-auto prodotta da Daimler-Chrysler. La casa ha deciso di richiamare dal mercato europeo 45 mila vetture per una modifica dell'assale. Si è riscontrato infatti che circa il 10% delle Smart prodotte fino allo scorso aprile sono equipaggiate con guarnizioni di copertura del braccetto dell'asse anteriore non perfettamente stagne. Il difetto (subito modificato in produzione) può portare alla formazione di ruggine. I costi delle rettifiche, che la Mccaddebita a un subfornitore, sono stimati in circa 10 miliardi di lire.

Anche Mazda vende «on line»

■ Sono sempre più numerose le case automobilistiche che decidono di adottare il metodo di vendita via Internet. Adesso è la volta della giapponese Mazda che, a partire da questo mese, ha avviato la commercializzazione su Internet in collaborazione con Microsoft Corporation's CarPoint e con Autobytel.com. Sul sito sarà possibile ricevere informazioni sui nuovi modelli, prezzi, concessionari e altri servizi.

Al Motor Show la storia della F.1

■ Il 24° Motor Show in programma a Bologna da sabato 4 a domenica 12 dicembre fa le cose in grande. A partire dal sottotitolo che si è dato («Millennium Event»), allo spazio espositivo, alle presenze e anche alle mostre. Quest'anno infatti la Promotor dedica una ampia rassegna alla storia, alla tecnica e alle vicende degli ultimi 50 anni di Formula 1. Nei 15 padiglioni destinati alle auto (tre in più rispetto a quelli della passata edizione) saranno esposte tutte le più recenti realizzazioni di 47 Marche, ossia 4 in più rispetto al 1998. A queste si affiancano centinaia di aziende dei comparti dell'accessoria e dell'elettronica. Per il pubblico sarà una grande occasione, anche perché come sempre potrà provare le novità esposte sulle aree appositamente attrezzate. Inoltre, come di consueto, due padiglioni sono dedicati alla produzione motociclistica con novità mondiali ed europee e un padiglione è riservato ai veicoli commerciali.

Programmi Jaguar nel 2001 la X400

■ Partirà nel secondo trimestre del 2001 la produzione della nuova berlina Jaguar, la X400. Lo ha annunciato l'amministratore delegato Jonathan Browning. Le caratteristiche della vettura sono allo studio da parte degli ingegneri del «Premier automotive group» della Ford, di cui anche Jaguar fa parte, e il prezzo è ancora top secret. Ma Browning assicura che fra le berline prodotte dalla Marca sarà quella col costo minore. Tra gli altri progetti c'è anche una Jaguar in versione diesel, binomio fino ad oggi immaginabile.



A MARZO IN ITALIA

INTEGRALE SEAT

Difficile rincorrere questa «Leon»

■ Leon è la Seat deirecord. Compatta del segmento C (lunga 4,18 metri, bel frontale, linea laterale a cuneo, posteriore imponente determinato dai gruppi ottici a filo di lunotto, bagagliaio capiente da 340 litri, interni curati e con buoni materiali in perfetto stile Volkswagen), la nuova vettura si segnala per essere la prima 180 cavalli (100 cv/litro) della gamma, e la prima «integrale» della storia Seat. Inoltre, è certamente la prima Seat che arriverà in Italia (nel marzo del 2000) super accessoriata fin dalla versione base a prezzi davvero competitivi. Si parla di poco più di 27 milioni per la versione 1400 plurivalvole da 75 cv e 170 km/h che adotta di serie servosterzo, Abs+Edb, quattro airbag, condizionatore d'aria, chiusura centralizzata con telecomando, vetri elettrici anteriori, volante regolabile, e altre amenità. Al top la 1.8 20V T4 (a ventivalvole turbo a trazione integrale, 180 cv e 224 km/h, solo 5 km/l'ora meno della omologata trazione anteriore), che ha di serie di tutto di più, dovrebbe costare 38-39 milioni. La gamma è composta da cinque motorizzazioni a



Il nuovo motore 1.8 20 valvole turbocompresso da 180 cv, che equipaggia le due Leon supersportive

benzina: la 1.4 16V, la 1.6 da 100 cv anche automatica, le 1.8 20V da 180 cv trazione anteriore e integrale, entrambe con cambio a sei marce. Trei propulsori 1.9 a gasolio: l'aspirato Sdi da 68 cv, i turbodiesel Tdi da 90 e 110 cv (quest'ultimo provato sulle strade e autostrade di Asturie e Galizia si è dimostrato decisamente brillante, risparmioso e soprattutto molto equilibrato nel rapporto peso-potenza-prestazioni). E tre sono anche gli allestimenti: Stella, Signo e Sport compresi in un range di prezzo di soli 3 milioni. R.D.



L'«estricatore» ti salva la vita

Incidenti stradali e soccorsi

MAURIZIO COLANTONI

ROMA Novemila morti, trecentomila feriti, dei quali più del 10% porterà per tutta la vita i segni dell'incidente stradale. È questo il tributo umano che si paga ogni anno. Maggiore prudenza, autovetture più sicure: l'ideale è sempre quello di prevenire. Una volta che l'incidente è avvenuto si punta sulla tempestività dei soccorsi. Arrivare in tempo è importante, ma decisivo per prestare il massimo aiuto alle perso-

ne coinvolte è sapere come intervenire. Il professor Andrea Costanzo, 64 anni, professore di ortopedia e traumatologia all'Università la Sapienza, presidente della società italiana di traumatologia della strada e consulente dell'Acì, da quattro anni ha attivato un corso di perfezionamento per i «traumi della strada» riservato a medici, specialisti, ortopedici, medici di pronto soccorso.

Perché l'idea del Centro? (l'unico in Italia)
«Per preparare coloro che in-

tervengono sul luogo dell'incidente. Diamo nozioni di biomeccanica degli impatti, in pratica studiamo il tipo d'impatto, la deformazione esterna della vettura e interna dell'abitacolo, insomma sappiamo dosare l'intervento a seconda dei casi (tutte le informazioni sul sito internet: www.servo.com/SOCITRAS.ndr).

Quanto dura il corso?
«Settantadue ore così suddivise: otto a settimana (venerdì e sabato), due volte a mese da febbraio a maggio. Sono 60 al mo-

mento gli specialisti perfezionati».

Con una maggiore specializzazione si può incidere sul tasso di mortalità e sulla gravità delle lesioni traumatiche?
«Certo. Dal tipo di situazione, dalle caratteristiche dell'impatto possiamo risalire al trauma e di conseguenza capire che tipo di trattamento è fattuale».

Qualche esempio...
«Se il parabrezza dell'auto è sfondato per un'ampiezza di quindici centimetri, la persona coinvolta potrebbe avere una le-

sione peridurale che, se non è operata entro un'ora, gli fa rischiare la vita».

Il vostro lavoro può essere d'aiuto alle case automobilistiche per quanto riguarda la ricerca per la sicurezza?

«Certo, uno degli scopi del nostro studio è trovare il nesso tra il tipo di incidente e la lesione, proprio per poter dare maggior suggerimenti possibili alle case costruttrici».

L'urto frontale è il più devastante?
«Non solo, micidiali sono gli

urti laterali che producono gravi danni all'anca; per questo visto come erano concepite le barre anti-intrusione è stato necessario alzare i sedili anteriori delle vetture. La Fiat è stata la prima ad introdurre la novità».

E poi c'è la novità dell'«Estricatore», la scoperta tutta italiana che nelle gare sportive «salva» i piloti in caso d'incidente...

«Nel soccorrere un pilota rimasto incastrato nella macchina dopo un incidente si possono compiere manovre non corrette con il rischio di recare danni permanenti fino alla paralisi totale o parziale per la compressione del midollo spinale o anche di un semplice nervo. L'estricatore consiste in un guscio portante, conformato anatomicamente per essere inserito fra il pilota e lo schienale del sedile. In F1 la Federazione internazionale dell'automobilismo ha perfezionato questo sistema con il seggiolino estraibile. Ma senza lasciarsi impressionare dalla Formula 1 e bene sottolineare che questo dispositivo è raccomandato per le formule minori e soprattutto per gli incidenti stradali quotidiani, purtroppo».

LA CITY CAR

Ford Fiesta 4
Prezzi di lancio
da 17,5 milioni

■ Fiesta si rifà il look e si aggiorna anche in materia ambientale, con motori tutti plurivalvole in alluminio. Da più di vent'anni protagonista nel segmento B, la piccola Ford affronta il nuovo millennio profondamente rimaneggiata. Arrivata alla quarta generazione, con oltre 9 milioni di unità vendute alle spalle, Fiesta ha acquisito un frontale tutto nuovo: la calandra collega i proiettori dei gruppi ottici trapezoidali curvati verso l'alto inseriti nei nuovi paraurti in polipropilene elastico e per la prima volta in colore carrozzeria; il cofano è ridisegnato a V. Sempre in tema di stile esterno, mentre la versione Ambiente adotta ruote da 13" con nuovi copripneuti, le Zetec e Ghia montano pneumatici 185/55 R14 abbinati a nuovi cerchi in lega da 14" a sette razze. All'interno nuovi tessuti per i sedili e i rivestimenti, e la strumentazione di bordo è migliorata e più leggibile grazie all'illuminazione a diodi, alla nuova grafica, al tachimetro elettronico e al contaghiometri anche parziale. La gamma delle motorizzazioni già disponibili si avvale dei brillanti 16 valvole Zetec-SE nelle cilindrate 1250 cc da 75 cavalli e 1400 da 90 cv. La novità in merito riguarda la versione automatica che è stata aggiornata con il nuovo sistema Ford a variazione continua abbinato al 1.2 16v. Modifiche sono state apportate anche alle sospensioni (maggiore tenuta di strada), al servosterzo (di serie su tutte le versioni) e alle dotazioni di sicurezza che ora offrono, su richiesta per tutta la gamma, anche gli airbag laterali in aggiunta ai due anteriori di serie, e l'Abs. Infine, oltre alle motorizzazioni suddette è in arrivo la Zetec-S 1.6 16v da 103 cv e a gennaio il nuovo Diesel a iniezione diretta 1.8 75 cv. Quanto ai prezzi, per tutta la fase di lancio fino al 31 dicembre la 1.2 16v Ambiente 3 porte con doppio airbag e servosterzo di serie costerà 17.450.000 lire, la versione Zetec 1 milione in più e la Ghia 19.950.000 lire. R.D.



IL COMMERCIALE
Daewoo Matiz Van
310 kg di merci
facili da caricare

■ La piccola monovolume Matiz, della Daewoo, non solo si districa bene nel traffico cittadino grazie alle sue ridotte dimensioni e ai tre cilindri brillante nonostante la cilindrata di 800 cc, ma può essere stivata di una notevole massa di merci. La versione commerciale Matiz Van, già in vendita alla modesta cifra di 14,4 milioni chiavi in mano, è omologata per trasportare un carico di 310 chilogrammi. Ovviamente, lo schema della sospensione posteriore (ponte rigido con bracci tirati longitudinali), a quanto garantisce la Casa coreana, è stato studiato per mantenere la massima verticalità delle ruote, da 13" anche a pieno carico, favorita anche dal passo lungo (2,34 metri) e dal ridotto sbalzo posteriore. Le operazioni di carico sono facilitate dal fatto che per la Van si è tenuta come base la versione di carrozzeria a cinque porte (ma è stato eliminato il divanetto posteriore) con ridotta altezza della battuta inferiore del portellone. Il piano di carico è protetto da uno speciale rivestimento e il vano è separato dall'abitacolo da un robusto divisorio. La dotazione di serie comprende antifurto immobilizzatore, contaghiometri anche parziale, lunotto termico con tergilicristallo, predisposizione autoradio. Le garanzie sono le stesse di tutte le Daewoo: 3 anni o 100mila km. R.D.

L'ACCESSORIO
Blaupunkt RNS 149
l'autoradio Din
con il navigatore

■ Un deciso aiuto a chi affronta una nuova città sta tutto dentro la nuova autoradio Blaupunkt con navigatore integrato. Si chiama Travelpilot RNS 149 e oltre alle normali funzioni di ricezione radiofonica e lettore di Cd aggiunge il sistema di navigazione assistita visiva e vocale. Adattabile a tutti gli alloggiamenti a norme DIN di qualsiasi modello di vettura, il Travelpilot è particolarmente facile da usare in tutte le sue funzioni grazie ai tasti Softkey posizionati ai due lati del grande display grafico. Inoltre il nuovo «esploratore» Blaupunkt, collegato costantemente con i satelliti Gps, consente al guidatore di impostare diverse opzioni per scegliere il tragitto. E infatti possibile programmare facilmente, attraverso un selettore, il percorso «veloce», quello più «breve», oppure un «percorso personalizzato» che ad esempio esclude o conferma le autostrade, i tratti di strada a pagamento o collegamenti via mare serviti da traghetti. Inoltre, come sugli altri navigatori della casa, con la «funzione-coda» è possibile cancellare determinati tratti di strada dal percorso di guida consigliato, dopo di che il Travelpilot si adeguerà provvedendo a rielaborare un tracciato sicuro per raggiungere la meta, evitando i tratti maggiormente intasati. Una precisa determinazione della posizione è il requisito essenziale per una navigazione affidabile. Il Travelpilot RNS 149 è infatti in grado di calibrarsi automaticamente, e il segnale del tachimetro gli fornisce il tragitto percorso. Questa misurazione, supportata da un sensore di imbardata (giroscopio), viene costantemente confrontata con la rete stradale memorizzata sul Cd di navigazione. Il software disponibile comprende circa venti diverse guide turistiche e carte geografiche su Cd. Il prezzo al pubblico, comprensivo di Iva, è di circa 3 milioni di lire. R.D.

Quisiti, suggerimenti e informazioni
vanno indirizzati a «Auto&Dintorni»
L'Unità, via Due Macelli 23/13
00187 Roma

0669996297
FAX 066783502

