

La nuova Seat Ibiza verrà presentata al pubblico al Salone di Ginevra l'8 marzo.



# Viaggio nell'auto che sarà

La Seat è finalmente in attivo. La Casa spagnola, guidata da un manager italiano, apre in esclusiva per *Panorama* le porte dello stabilimento di Martorell. Dove, tra studio di modelli, realtà virtuali e montaggi super-robotizzati, prende forma e sostanza la mobilità del futuro.

di Carlo Ziveri - foto di Luca Rotondo



Un tecnico controlla una simulazione in 3D della vettura, nel centro ricerche Seat di Martorell, in Spagna. A destra, la linea di montaggio della Leon.

**G**li spagnoli ce l'hanno fatta. Dopo anni di bilanci sempre chiusi in rosso, nel 2016, per la Seat, la Casa automobilistica del gruppo Volkswagen, il vento ha cambiato direzione. Anche se i dati di bilancio saranno resi noti ufficialmente a marzo, l'attivo è ormai certezza, dopo che la società ha chiuso i primi nove mesi dell'anno scorso con 137 milioni di euro di utili e 410 mila vetture vendute in Europa. A guidare la Seat (Sociedad española de automoviles de turismo) dal 2015 c'è Luca de Meo, una carriera importante nel gruppo, prima al marketing VW, poi nel board di Audi, con alle spalle il lancio in Fiat della nuova 500.

De Meo è arrivato al sesto piano del centro di comando dell'azienda, a Martorell, vicino a Barcellona, con le spalle ben coperte: l'impegno da parte della capogruppo di investire in cinque anni 3,3 miliardi di

euro, necessari a Seat per la progettazione di nuovi modelli e lo sviluppo di design e ricerca.

Perché l'integrazione nel gruppo tedesco ha due valenze: la possibilità per ciascuna azienda (VW, Audi, Seat, Skoda, Lamborghini) di attingere alle tecnologie comuni ma anche la necessità che ognuna sviluppi innovazione. Così, per esempio, mentre in VW si studia l'auto elettrica (che poi sarà una piattaforma disponibile per gli altri) l'obiettivo di Seat è la connettività, sviluppare app e interfaccia tra i vari dispositivi che usiamo ogni giorno e l'automobile.

Sul piano industriale, a Martorell si producono la Seat Leon, la nuovissima Seat Ibiza (che verrà presentata al Salone di Ginevra l'8 marzo) e, per conto di Audi, la Suv Q3. Il primo fuoristrada spagnolo, Ateca, invece viene costruito nella Repubblica Ceca, nella fabbrica Skoda di Kvasiny. In un



**«PROGETTARE IN 3D CI PERMETTE DI ANTICIPARE IL LAVORO DI ANNI, CON IL 30% DI COSTI IN MENO»**

Sopra, Javier Díaz, responsabile del centro prototipi e progettazione computerizzata.



A sinistra, la linea di montaggio dell'Audi Q3, a Martorell.

«A MARTORELL LAVORANO 2000 ROBOT. DA QUI ESCE UNA VETTURA OGNI 30 SECONDI»

robotiche saldano le scocche e i tetti, si sente solo lo sfrigolio delle punte laser. In Seat non si fidano neanche dei robot: tutte le scocche passano sotto braccia dotate di scanner laser che possono individuare errori nell'ordine di 0,1 mm nelle saldature. Ogni scocca nasce con un numero di serie: corrisponde a un ordine di un cliente. Così il software che gestisce la linea sa esattamente il tipo di allestimento col quale dovrà uscire la vettura. Gli addetti al montaggio del cruscotto o dei sedili non dovranno cercare su una scheda quali pezzi prendere: glieli pogeranno direttamente delle braccia meccaniche.



Steffen Reiche, direttore produzione dello stabilimento di Martorell.

altro stabilimento in Boemia, a Bratislava, esce la Seat Mii, sorella di VW up! e di Skoda Citigo. Infine, la monovolume Alhambra deriva dalla VW Sharan, assemblata in Portogallo.

**Panorama ha potuto vedere in esclusiva** che cosa è diventata Seat, una giornata tra progettazione, ricerca e catene di montaggio. Intanto i numeri. Dice Steffen Reiche, direttore della fabbrica: «A Martorell lavorano 7.500 persone e 2.000 robot. La capacità produttiva è di 2.100 auto al giorno (una ogni 30 secondi) con le tre linee produttive che lavorano su tre turni. Un'area di 5mila metri quadrati è dedicata alla formazione continuativa del personale e sui tetti dello stabilimento 53 mila pannelli solari producono 17 milioni di Kwh l'anno».

Javier Díaz, responsabile dello sviluppo della progettazione in 3D, apre le porte del Centro sviluppo prototipi, luogo dove convergono ricerca e produzione. Qui la progettazione in 3D ha fatto passi da gigante. «Per esempio, la nuova Seat Ateca è stata disegnata virtualmente in tutti i suoi 3 mila componenti tre anni prima della

messaggio in produzione» dice Díaz. Con il duplice scopo: facilitare il lavoro dei 400 fornitori esterni (che sapranno ogni singolo componente da produrre) e, secondo, pianificare dei focus con i potenziali clienti per valutarne le reazioni e poter modificare il layout della macchina, prima di arrivare alla versione definitiva.

La progettazione in 3D consente risparmi di tempi del 30 per cento e una riduzione importante dei costi, perché quando si passa alla linea di montaggio, tutti i pezzi sono di una precisione pressoché assoluta. Seconda tappa, le catene di montaggio della Leon e dell'Audi Q3. Volker Hoffmann, Q3 assembly manager, è molto orgoglioso di questa - chiamiamola così - commessa. Perché permette agli spagnoli di dimostrare ai tedeschi, giustamente ossessionati da rigore e qualità, di essere in grado di produrre per un'azienda al top. Ogni tre minuti esce un'Audi. La sezione più intrigante è quella dove lavorano i robot, parte tedeschi parte giapponesi. È una nuova generazione, non più con comandi elettropneumatici, ma completamente elettrici. Più velocità, precisione, silenzio. Quando le braccia



«GUIDANDO POTREMO ANCHE ACCEDERE AL NOSTRO MONDO VIRTUALE. MA IN TOTALE PRIVACY»

Sopra, Fabian Simmer, responsabile della digitalizzazione nella zona start-up.

**Se questo è un mondo della manifattura** per quanto robotizzata, il salto vero nel futuro lo si fa con Seat Accelerator e con l'Easy mobility team. Leyre Olavarria (Seat connected car manager) e Fabian Simmer (Seat digital officer) fanno notare che la prima condizione per il loro lavoro è abolire le barriere. E allora open space totale, informazioni condivise, scrivanie a rotazione, incubatore di start-up. Il futuro dell'auto passa per la connessione. Ovvero comandi vocali (ma la prossima generazione sarà gestita: spostati la mano e scegli l'icona, mostri un pugno e dai un input) ma soprattutto gestione dell'auto via smartphone.

In Seat ora c'è un'app che permette a più persone di condividere la vettura. Se vostra moglie ha bisogno dell'auto, vi arriva la richiesta di *unlocked* sullo smartphone e voi la abilitate ad entrare. Poi la macchina le ricorderà dove è parcheggiata, guidandola via cellulare. Intanto, riconoscendo il vostro profilo, l'auto si appresta ad accogliervi: regola posizione di guida e seduta, apre la vostra playlist, la mail, i social network. Così, quando entrate, basterà appoggiare il cellulare nel vano per la ricarica ad induzione (senza cavo) e avrete sul monitor il vostro mondo virtuale, compresa la memorizzazione dei tragitti più frequenti. «E nella privacy più totale» promette Leyre Olavarria. Seat sarà l'avamposto del gruppo VW su queste nuove frontiere. No, la creatività spagnola non è solo nel design. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**LUCA DE MEO, PRESIDENTE 2.0**  
«Il meglio della tecnologia e una produzione senza difetti. L'auto sarà il luogo speciale del design e della connessione col mondo».

Luca de Meo (foto sotto) è presidente di Seat dal 15 novembre 2015. Che cosa significa passare da un'azienda in sofferenza a una che guadagna?

È uno switch mentale, si passa dall'emergenza allo sviluppo. La nostra soddisfazione è di essere passati in utile con la gamma attuale. Il Suv Ateca ha pesato nel 2016 solo per il 5 per cento, i volumi veri li farà quest'anno. Nuovi prodotti - in primavera la Ibiza e a seguire il Suv medio Arona - e un mercato europeo in crescita ci fanno ben sperare anche per il 2017.

**Che cosa è cambiato in Seat?**

L'atteggiamento del gruppo verso l'azienda. Dal lato industriale, la produzione della Audi Q3 ci è servita per elevare gli standard di qualità. Da quello finanziario, la capogruppo ci ha dato risorse necessarie per allargare la nostra presenza e la copertura dei mercati. C'è il potenziale per arrivare a grandi risultati.

**Seat si è data un piano di crescita fino al 2020. E dopo?**

È in questo momento felice che pensiamo al futuro, scrollandoci di dosso i complessi di inferiorità e affrontando nuovi territori.

**Come l'auto sempre connessa. E qui che si gioca la partita?**

L'industria dell'auto sta vivendo una fase di forte discontinuità. Il tema della connettività è nuovo per tutti, qui non c'è esperienza da far valere. Seat vuole essere leader in questo processo. L'obiettivo è connettere il cliente con la sua auto, con altre auto, con le infrastrutture. E catturare i giovani, proponendo vetture che siano il più vicine possibile ai loro luoghi di vita e lavoro.

Ma, soprattutto, facilitare la vita di chi guida. Per esempio, con la navigazione predittiva. Cerco un parcheggio? Il sistema dell'auto me lo prenota, calcolando l'ora in cui arriverò... Ma questo potrebbe valere anche per il ristorante o l'albergo. **Basterà per far vivere ai ragazzi l'auto in un modo più interessante?** La patente per loro non è più un'urgenza, come lo era per noi. Perché l'auto non è l'unico mezzo per spostarsi. Ci sono alternative, meno costose. Però... Crescendo tutti devono entrare in qualche modo nel mondo della mobilità personale. Sta a noi offrire un prodotto hi-tech considerato «figo» come l'ultimo iPhone. E il design sarà decisivo.

**Come sulla nuova Ibiza?**

Il modello unisce creatività spagnola e il meglio della tecnologia disponibile. Seat è la prima azienda del gruppo che usa la rivoluzionaria piattaforma MQB AO: robustezza e versatilità. Una base dalla quale nasceranno ulteriori modelli.

**Il primo sarà la nuova Audi A1?**

Lo sta dicendo lei.

(C.Z.)

