



il Quadrifoglio

Olimpiade di Atlanta

**VINCE
IL CUORE
SPORTIVO**



**Nascono ad Arese le sportive Spider e Gtv.
I segreti di una linea di produzione dove abilità manuale
e cura artigianale convivono con le tecnologie più avanzate**

L'ATELIER DELLE FUORISERIE

Di Giancarlo Riolfo (foto di Sandro Bacchi)

Belle da vedere, entusiasmanti da guidare, Gtv e Spider incarnano alla perfezione lo spirito Alfa Romeo. Due sportive che hanno fatto breccia nel cuore degli appassionati, come in passato le Giulietta Sprint e Spider, o la Giulia Gt e il Duetto. «Le più belle Alfa Romeo degli ultimi trent'anni», dice Pasquale Oliveri, da pochi mesi direttore dello stabilimento di Arese. E' qui che nascono, costruite su una linea dove la tecnologia avanzata convive con una cura quasi artigianale.

Oliveri è un alfista sfegatato. Ligure di Sestri Levante, alla tradizione marinara della sua terra ha preferito la meccanica, incantato dal Biscione. Racconta: «Sono diventato alfista a 11 anni, quando papà ha comperato la prima Giulia.

E' allora che ho scoperto la passione per i motori e ho deciso di laurearmi in ingegneria». Direttore di produzione a Pomigliano d'Arco fino al '92, poi per quattro anni responsabile delle costruzioni sperimentali della Fiat Auto, Oliveri non ha mai tradito la passione per l'Alfa Romeo: nel garage di casa custodisce gelosamente una Gta, una Gt Junior Zagato e una Giulia Quadrifoglio, berlina sportiva costruita in pochi esemplari. E mostra orgoglioso la tessera del Registro Italiano Alfa Romeo.

«L'immagine dell'Alfa Romeo forse non è mai stata così viva - continua Oliveri - : vediamo clienti che abbandonano Bmw, Mercedes, persino Porsche per acquistare il Gtv o lo Spider. Sono attratti dallo stile, dalle prestazioni, dalla tenuta

di strada. Per non deluderli, però, dobbiamo offrire loro una qualità impeccabile. Qui siamo tutti in prima linea per realizzare un prodotto affidabile e di alta qualità».

Ogni giorno ad Arese vengono prodotte cento auto tra Gtv e Spider. In primavera e sino all'inizio dell'estate, queste ultime sono in leggera maggioranza. Nel resto dell'anno, invece, esce uno Spider ogni due Gtv. Spiega Oliveri: «Impossibile con questi numeri introdurre un'automazione spinta. Non sarebbe economico. Abbiamo esempi di tecnologia avanzata, come il sistema che garantisce il rispetto delle esatte dimensioni delle scocche. Ma gran parte delle operazioni è affidata alla cura, all'attenzione degli uomini, alla loro abilità manuale».





Anche volendo, ci sono operazioni che non potrebbero essere svolte dal robot. La saldatura del padiglione del Gtv, per esempio. Il tetto e i montanti vengono uniti con una saldatura continua praticamente invisibile. Un capolavoro di precisione che richiede l'occhio e la mano di uno specialista.

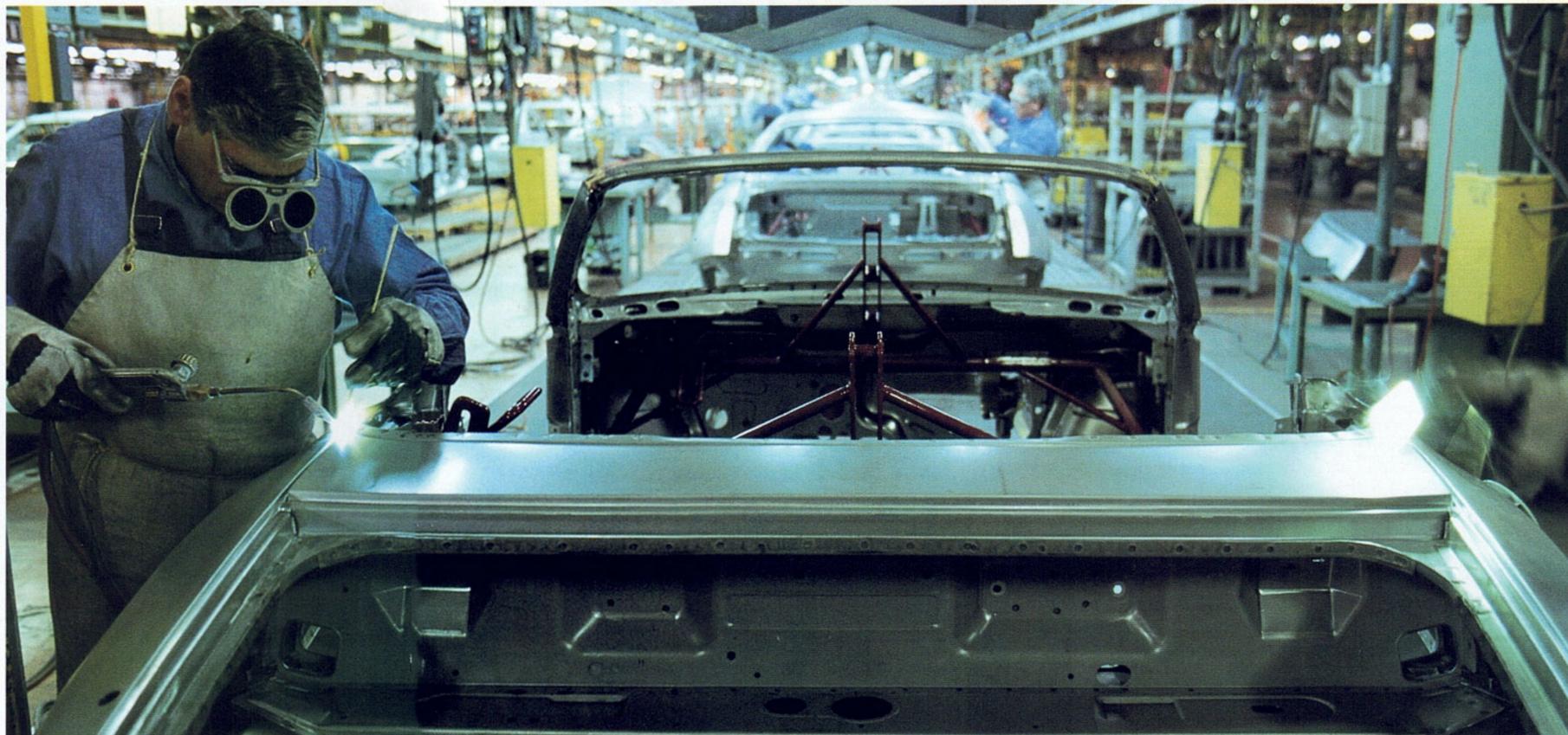
Dice Oliveri: «Negli stabilimenti dove si producono modelli di grande serie, ciascun operaio deve compiere poche operazioni in pochi secondi. Qui è diverso: i tempi sono più lunghi, più dilatati, le operazioni più complesse, richiedono maggiore attenzione. La qualità dipende essenzialmente dalla cura degli addetti. Per questo la loro partecipazione è così importante. Chi lavora qui lo fa con l'orgoglio di costruire auto davvero speciali».

Dal punto di vista organizzativo, la linea di produzione di Gtv e Spider non è diversa dagli altri stabilimenti. «Anche qui è arrivata la rivoluzione della "fabbrica integrata" - spiega Sergio Pozzi, responsabile del Personale e Organizzazione. - Il processo è affidato a tante "unità tecnologiche elementari" (Ute), che operano in autonomia, come piccole aziende. Ogni Ute ha un proprio

budget e le capacità tecniche e decisionali per affrontare e risolvere rapidamente i problemi quotidiani". A ciascuna viene affidato non solo il compito di produrre, ma anche quello di raggiungere determinati obiettivi di qualità e di efficienza. «Tra di loro - precisa Oliveri, - le Ute hanno un rapporto cliente-fornitore, per cui il lavoro di ognuna è subito valutato da quella successiva". Il risultato è un effetto "trascinamento" che migliora decisamente la qualità. «Le Ute - conclude - permettono di affrontare i problemi là dove nascono. E quindi di risolverli subito e meglio».

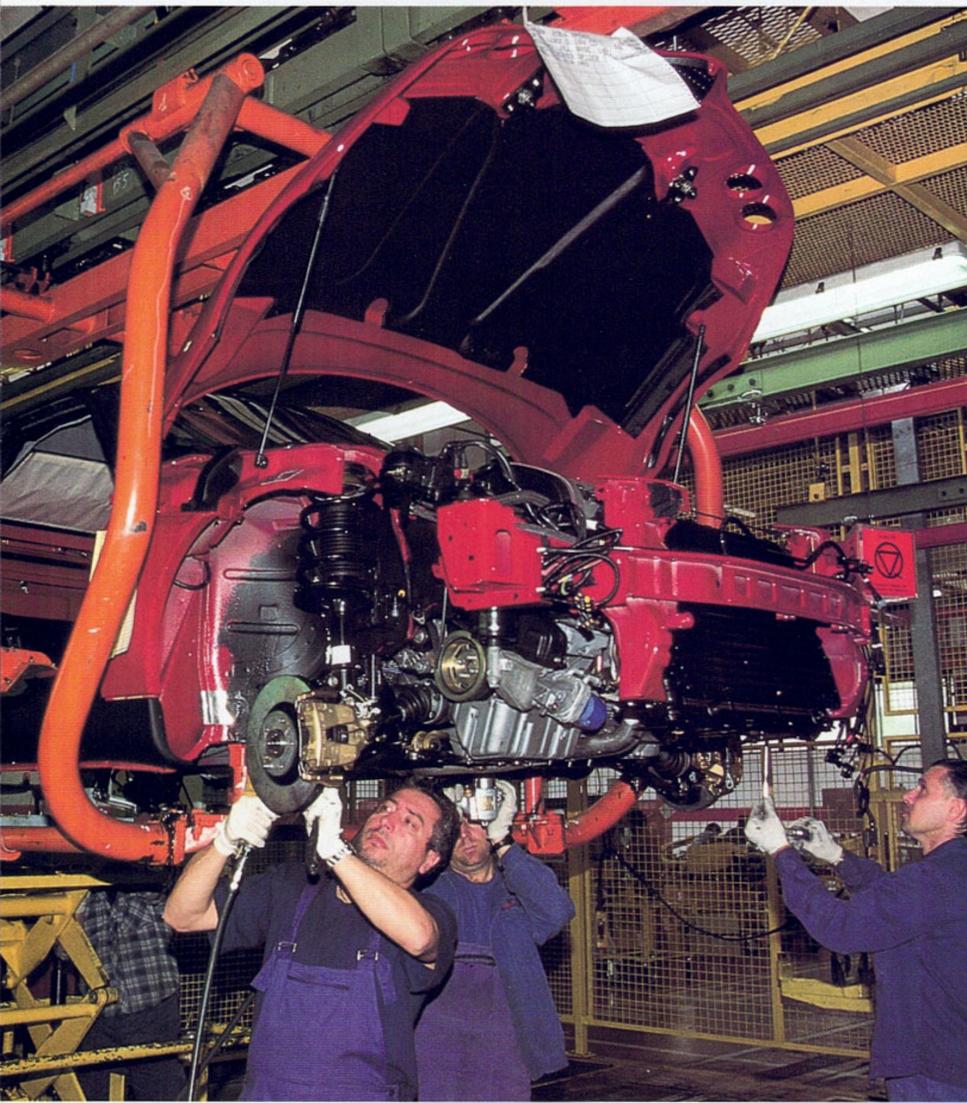
Scendiamo in fabbrica e percorriamo, passo a passo, la linea di produzione. Iniziamo dalla lastrofferratura. Non ci sono robot qui: la perfezione delle saldature è assicurata anche dal controllo che ciascun operaio esercita sul proprio lavoro. Per "tastare il polso" della qualità, ogni addetto deve esaminare con cura un sottogruppo ogni quindici, compilando una scheda. Ogni giorno, poi, la scocca di un Gtv e quella di uno Spider vengono giudicate da un controllore attento e imparziale: "Bravo", il sistema automatizzato che rileva e segnala le più piccole imprecisioni.

Parlando con gli operai, i capi Ute e i tecnologi, si sente continuamente la parola "miglioramento". E' quasi un'ossessione. Ma se è vero che qualsiasi prodotto deve fare i conti con la qualità, è ancora più vero per automobili costrette a confrontarsi con una concorrenza che della cura nella costruzione ha sempre fatto il suo cavallo di battaglia. E lo deve fare su mercati internazionali dove al made in Italy a quattro ruote si riconosce facilmente un primato di stile e di prestazioni, ma non sempre si fa credito sul piano della qualità.



Alcuni particolari della scocca di Spider e Gtv sono saldati a mano dagli specialisti. Sotto: il reparto verniciatura.

Ultimi controlli agli organi meccanici prima del montaggio sulla vettura



Ecco spiegata l'attenzione meticolosa: prima di andare in verniciatura, ogni scocca è accuratamente pulita ed esaminata sotto la luce di speciali lampade, che evidenziano eventuali piccole imperfezioni.

La stessa cura la ritroviamo al reparto montaggio, dove le scocche, verniciate, ricevono gli organi meccanici e gli allestimenti. Le porte, per esempio, vengono staccate dalla vettura e completate su una linea a fianco, prima di ricongiungersi alla loro carrozzeria. Per regolare il movimento dell'alzacristalli, s'impiegano speciali banchi computerizzati. Alcuni sensori elettronici controllano che non si superi la tolleranza massima ammessa, che è appena di un decimo di millimetro.

Intanto, sulla linea principale, le scocche ricevono gli organi meccanici: le sospensioni posteriori a bracci multipli, il gruppo formato da motore, cambio e sospensioni anteriori, lo scarico e gli altri componenti. Il 70 per cento delle sportive è prodotto con il brillante quattro cilindri 2.0 Twin Spark 16 valvole. Il restante 30 per cento monta i sei cilindri costruiti ad Arese, nello stabilimento di meccanica, il Gtv nella versione due litri turbo, lo Spider in quella tre litri aspirata.

La qualità è fatta anche dai dettagli. Il modo in cui si chiude la porta. L'assenza di fruscii aerodinamici. Difficile migliorare lasciando la valutazione di questi particolari alle sensazioni soggettive: bisogna misurarle. Così, alla fine della linea di montaggio, compaiono alcuni apparecchi insoliti: una macchina chiude le porte e misura con precisione la forza necessaria; un'altra che controlla il perfetto accoppiamento tra i cristalli



delle porte e il tettuccio. Le informazioni raccolte sono utilizzate per proporre miglioramenti. Il risultato di questi sforzi non si vede, ma si sente provando a chiudere le porte: "tump", un suono ovattato, sempre uguale su tutte le vetture.

Il vero giudice della qualità, però, è sempre il cliente. E perciò gli uomini di Arese sono in stretto contatto con quelli della rete

commerciale e dell'assistenza spiega Giovanni Fresia, responsabile della qualità: "Se c'è un inconveniente viene subito esaminato, con l'obiettivo del miglioramento. Anche gli operai sono coinvolti e invitati a proporre idee e suggerimenti".

Non basta. A fine linea la vettura viene sottoposta a un test che misura la difettosità rilevabile dal cliente. Gli addetti non hanno

fretta. Scrutano dieci auto al giorno con lo scrupolo di un detective, si "pesano" e si misurano le imperfezioni. Lo scopo è soprattutto quello di avere un dato oggettivo sulla qualità e di ottenere le indicazioni utili per il miglioramento continuo.

Prima delle ultime verifiche, ogni Gtv e Spider ha già superato la prova di traballamento (simula un percorso accidentato) e i controlli dell'assetto delle sospensioni. Rimane il collaudo. Tutte le Alfa sportive vengono provate in pista e su strada per una cinquantina di chilometri. Alla fine della prova, devono superare il test della tenuta all'acqua: un violento temporale dentro un tunnel che sembra un autolavaggio impazzito.

E finalmente, dopo una breve sosta al reparto finizione per il trucco, Spider e Gtv vengono allineati sul piazzale dello stabilimento per la spedizione. □

Foto ricordo sulla pista di Arese con il Gtv e la leggendaria Gta. Pasquale Oliveri (braccio appoggiato alla Gtv) è circondato dai suoi collaboratori. In alto: uno Spider pronto per lasciare lo stabilimento

