

15 juli 2020

## Van de SEAT 1430 Estate tot de volledig nieuwe Leon Break

- **Vijftig jaar na de geboorte van de SEAT 1430 Estate viert SEAT de lancering van de volledig nieuwe SEAT Leon Break**
- **In 1970 kreeg de SEAT 1430 een breakkoetswerk met vijf deuren, een vintage cross-over, een berline met bestelwagenachtige capaciteiten**
- **De Leon Break erft de essentie van de SEAT 1430 – comfortabel, praktisch, dynamisch maar met een laag brandstofverbruik – en mengt dit met geavanceerde technologie**

“Er is geen plaats meer. Moet je nu echt nog een koffer, een bal en twee strandparaplu's meenemen?” Vijftig jaar geleden wilde SEAT zijn klanten een oplossing bieden door een breakkoetswerk te lanceren op basis van de 1430 berline, de premium en meest krachtige versie van de SEAT 124. In die tijd was het begin van de zomervakantie misschien niet zo heel anders dan vandaag. Weinig mensen reisden met het vliegtuig en slechts enkelen gingen op vakantie naar het buitenland. Het was ongebruikelijk dat gezinnen een tweede auto hadden. De SEAT 1430 Estate was ontworpen om te voldoen aan de nieuwe behoeften van de maatschappij in die tijd. De auto was niet zo volumineus als de SEAT 1500 Estate, zodat hij meer geschikt was voor in de stad, waar de verkeersdruk toenam en het vinden van een parkeerplaats een uitdaging werd. De 1430 stond er. Hij diende zijn klanten niet alleen als zakenauto maar ook als dagdagelijks vervoermiddel, om de kinderen naar school en terug naar huis te brengen. In het weekend of op vakantie ontpopte de SEAT 1430 zich als een dynamische reiswagen, ideaal om op weg te gaan, met een grote kofferruimte om hem letterlijk tot tegen het dak vol te laden.

Vijftig jaar later ziet de volledig nieuwe SEAT Leon Break het levenslicht op de productielijnen van de Martorell-fabriek. Het is een auto die zeer ruim en dynamisch is, maar nog efficiënter, veiliger en geavanceerder dan de 1430 Estate was in zijn tijd.

### Koetswerkdesign

“Functioneel en elegant”: zo sprak de media over de esthetiek van de SEAT 1430. Chroom benadrukt de hoekige proporties van een ontwerp met veel architectonische uitstraling. Daarnaast oogt de SEAT Leon Break bijna organisch, gemodelleerd door lucht, maar tegelijk met een zuivere, precieze, strakke en gedurfde styling. Door de technische vereisten te respecteren, te beantwoorden aan esthetische trends, de nodige functionaliteit toe te voegen en rekening te houden met productieve conditioneringsfactoren is de SEAT Leon een van de meest geavanceerde voertuigen in zijn segment.

- **Vooraanzicht.** Het kleine radiatorrooster op de 1430 zou in sommige omstandigheden niet kunnen voldoen aan de behoefte aan frisse lucht van de SEAT Leon. Het is niet alleen een kwestie van motorkoeling, maar ook van luchtinlaat en koeling van motorolie en aircocondensor. Om zoveel luchtstroom te beheersen zonder de aerodynamica van de Leon in het gedrang te brengen, zijn de meest geavanceerde computerdesigntools nodig, zoals CFD-analyse.

- **Achteraanzicht.** Een lage bagageruimte en een brede achterklep zijn essentieel voor een voertuig met een breakkoetswerk. Dat impliceert een stevig structureel ontwerp, om de stijfheid en de veiligheid van het originele berlinekoetswerk te behouden. Geïntegreerde vlakke bumpers, in plaats van de uitstekende exemplaren van de 1430, vormen een uitdaging op esthetisch en structureel gebied. De achterlichten waren opvallend groot in de 1430 berline en kleiner in de vijfdeursversie, maar hun functionaliteit verbleekt helemaal bij de full ledverlichting van de nieuwe SEAT Leon.
- **Zijaanzicht.** Smalle sporen en kleine banden vormen een sterk contrast met de volle wielkasten van de Leon Break. Bedoeling is niet alleen om de présence van het wiel in het silhouet van de auto te vergroten, maar ook om de grenzen van de auto daarmee af te tasten, zonder te ver te gaan (wettelijke verplichting). De verhouding tussen het koetswerkmetaal en glasoppervlak onderstreept de zoektocht naar een goed zicht rondom in de SEAT 1430. Zoek niet naar twee zijspiegels op de 1430, want dit was toen nog niet verplicht.

Vandaag komt de volledig nieuwe SEAT Leon Break dichterbij in de buurt van de ‘magische’ 1/3-2/3-verhouding, die een visueel gevoel van bescherming en robuustheid geeft. De technologie helpt de bestuurder om de hele omgeving rond de SEAT Leon in de gaten te houden. In de jaren 70 deden tv-programma’s zoals The Jetsons jongeren dromen van de toekomst. De SEAT Leon kan in 2020 nog niet vliegen, maar allerlei systemen zoals radar stellen de auto wel in staat om te ‘zien’ in slechte weersomstandigheden, zoals mist. De SEAT 1430 Estate was 3 centimeter hoger dan de berline, maar amper iets meer dan 1 centimeter langer. Vandaag meet de nieuwe Leon Break 27 centimeter meer dan de nieuwe SEAT Leon 5-deurs. En ondanks zijn omvang – 60 centimeter langer dan de 1430 – manoeuvreert de SEAT Leon op een niveau dat vijftig jaar geleden nog sciencefiction was, dankzij parkeersensoren, de achteruitrijcamera, het automatische parkeersysteem of de Exit Assist.

### Interieurdesign en ruimte

- **Zitruimte.** De comfortabel zachte stoelen van de SEAT 1430 met gemengde bekleding kunnen in het licht van het huidige rijcomfort niet tippen aan de meervoudig verstelbare voorstoelen van de Leon. De rugleuning is ontworpen om goede steun te bieden en gevormd voor lange ritten zonder ongemak of rugpijn. De afwezigheid van hoofdsteunen, zelfs op de voorstoelen, is in de 21e eeuw verrassend, net zoals een asbak achterin.
- **Koffer.** Het reservewiel nam een groot deel van de kofferruimte van de 1430 in beslag. Maar dankzij zijn laadvolume en prestaties was dit toch het model dat in de jaren 70 in Spanje de voorkeur genoot van de nood- en hulpdiensten, zoals ambulances of brandweer. Dankzij zijn 620 liter grote bagageruimte met strakke en bruikbare vormen is de verlengde nieuwe SEAT Leon Break de ideale auto voor grote gezinnen met grote ruimtebehoeften. Deze laadruimte kan overigens worden vergroot dankzij de moduleerbaarheid van de neerklapbare achterbank.

## Van analoog naar digitaal

De SEAT 1430 was best een serieuze auto. Kinderen wisten het door hun gezicht uit het raam aan de bestuurderskant te steken als ze geparkeerd stonden. De 1430 had een tijd klok, maar ook – en nog belangrijker – een toerenteller en een snelheidsmeter die 170 km/u aangaf, zoals in een sportwagen. Nog fascinerender is de SEAT Leon, die geen wijzerplaten heeft, maar wel een 10,25 duim grote Digital Cockpit met een informatieaanbod dat de gebruiker naar eigen smaak kan configureren.

Op een markt met niet zo veel verschillende modellen viel de SEAT 1430 in 1970 op, met zijn dubbele vierkante koplampen. Die werden in die tijd wel eens bestempeld als “schitterende verlichting”. Een kwalificatie die evenzeer geldt voor de nieuwe SEAT Leon Break. De full LED-technologie geeft de nieuwe Leon ook een duidelijk herkenbare stijl.

Een elegante klep met slot verhulde en beschermde de tankdop van 1430. Vanwege de grotere brandstoftank (47 in plaats van 39 liter) voor de Estate-versie moest de tankopening verhuizen naar de linkerkant van de auto – een designwijziging die vandaag de dag ondenkbaar zou zijn. De nieuwe SEAT Leon Break heeft een sleutelloos Kessy Go-systeem en zal ook in de smaak vallen met zijn USB-C-aansluitingen voor het verbinden en opladen van draagbare toestellen, en met zijn sfeerverlichting rondom.

## Van Otto tot Miller... en alternatieve aandrijvingen

Voor de SEAT 1430 werd een klassiek aandrijfsysteem gebruikt. Dat betekende een in de lengterichting gemonteerde motor en achterwielaandrijving. In plaats daarvan volgt de SEAT Leon een klassieke hedendaagse architectuur: motor dwars voorin en voorwielaandrijving. Natuurlijk kan de klant ook kiezen voor de vierwielaandrijving SEAT 4Drive in combinatie met de 2.0 TDI-motor.

De SEAT 1430 dankt zijn naam aan de cilinderinhoud van zijn 1.438 cm<sup>3</sup> grote viercilindermotor met een vermogen tot 70 pk (en later, met een krachtigere versie van 75 pk, zoals in de persdocumenten). In de jaren 70 had nog nooit iemand gehoord van de Miller-cyclus. Deze Miller-modus wordt door de nieuwe SEAT Leon gebruikt om 130 pk te puren uit een vrij gelijkaardige cilinderinhoud van 1.498 cm<sup>3</sup>. Een lange slag, directe injectie, een variabele turbo, een compressieverhouding van 12,5:1 en Active Cylinder Management zorgen voor de nodige magie. Hiermee realiseert de 1.5 TSI-motor een buitengewoon rendement met een grote verscheidenheid aan vermogensopties, 130 pk en 150 pk, de laatste met een mild-hybride aandrijfconfiguratie. De SEAT Leon Break pakt uit met brandstofverbruikswaarden van ongeveer 6 l/100 km in zijn mild-hybride configuratie (eTSI). Dat is de helft van het verbruik van een SEAT 1430. The SEAT Leon Break biedt verschillende motortechnologieën: benzine, diesel, cng, mild-hybride en plug-inhybride.



## Press contact

**Dirk Steyvers**

PR & Content Manager

M +32 476 88 38 95

[www.seat-mediacenter.com](http://www.seat-mediacenter.com)

PRENSA • PREMSA • PRESSE • NEWS • STAMPA

**SEAT** is the only company that designs, develops, manufactures and markets cars in Spain. A member of the Volkswagen Group, the multinational has its headquarters in Martorell (Barcelona), sells vehicles under the SEAT and CUPRA brands, while SEAT MÓ covers urban mobility products and solutions. SEAT exports 81% of its vehicles, and is present in more than 75 countries. In 2019, SEAT sold 574,100 cars, posted a profit after tax of 346 million euros and a record turnover of more than 11 billion euros.

SEAT employs over 15,000 professionals and has three production centres – Barcelona, El Prat de Llobregat and Martorell, where it manufactures the Ibiza, Arona and Leon. Additionally, the company produces the Ateca in the Czech Republic, the Tarraco in Germany, the Alhambra in Portugal and the Mii electric, SEAT's first 100% electric car, in Slovakia. These plants are joined by SEAT:CODE, the software development centre located in Barcelona.

SEAT will invest 5 billion euros through to 2025 in R&D projects for vehicle development, specially to electrify the range, and to equipment and facilities. The company aims to make Martorell a zero carbon footprint plant by 2050.