

13 augustus 2020

Elektrische wagens op de olympische heuvel

- **Het elektrificatie-engagement dat SEAT vandaag ontplooit, vindt zijn wortels in de geschiedenis van het bedrijf, met iconische modellen zoals de elektrische SEAT Toledo die op de Olympische Spelen van 1992 getoond werd**
- **De ‘olympische’ SEAT Toledo en de SEAT Mii: 3 aparte decennia, met een verschillend rijbereik en dito power maar met dezelfde spirit van nuluitstoot**

28 jaar geleden, midden augustus 1992, reed een elektrische SEAT voor tijdens het marathonevent op de Olympische Spelen van Barcelona: een SEAT Toledo die speciaal was ontwikkeld voor die historische gelegenheid. Maar de mijlpaal heeft een veel grotere betekenis. Hij is een duidelijke verwijzing naar de historische oorsprong van de elektrische ambities van SEAT. Een campagne waartoe vandaag de elektrische SEAT Mii behoort, de hybride versies van de SEAT Leon en de SEAT Tarraco alsook de CUPRA Leon eHybrid, de toekomstige CUPRA Formentor en de CUPRA el-Born die 100% elektrisch zal zijn. Het bedrijf kondigde voor de komende vijf jaar investeringen ter waarde van 5 miljard euro aan met elektrificatie als voornaamste focus.

Een beetje achtergrond. SEAT's eerste elektrische wagen zag het levenslicht in 1992. De marathonregels schrijven voor dat het begeleidende voertuig van de renners een nuluitstoot moet hebben. Dus profiteerde SEAT van de recent gelanceerde Toledo om een geheel elektrische versie te ontwikkelen en die klaar te hebben in slechts 3 maanden. Voor Thomas Kurz, de ingenieur van de groep, die betrokken was bij de omschakeling naar de elektrische Toledo, was het een hele prestatie. **“In die tijd was het bouwen van een elektrische wagen iets heel nieuws en dus heel spannend. Hij was zo nieuw dat we hem eerst moesten inschrijven in Duitsland toen hij klaar was, want we wisten niet hoe we een elektrische wagen in Spanje moesten inschrijven.”**

Eén versus zes marathons. Ons voornaamste doel was ervoor te zorgen dat de batterij van 500 kg voldoende energie had om de hele marathon door te komen, iets meer dan 42 kilometer in totaal. **“Toen was er helemaal geen sprake van de elektrische auto als consumentenproduct. Het gewicht van zijn batterijen, het lage vermogen en beperkte rijbereik maakten hem niet levensvatbaar als productiemodel. Hij had net genoeg rijbereik voor de marathon waarbij was rekening gehouden met de steile hellingen waarop de elektrische Toledo meer zou verbruiken”**, legt Thomas uit. Ter vergelijking: de 250 kg wegende batterij van de SEAT Mii heeft genoeg power voor zes marathons want hij heeft een rijbereik van 260 km en tot 360 km bij 100% stadsgebruik.

Nauwelijks koetswerkwijzigingen. De twee modellen hebben één ding gemeen ondanks hun leeftijdsverschil van 28 jaar: er werden slechts enkele wijzigingen aan het koetswerk aangebracht om hem aan te passen aan de elektrische versie. In het geval van de Toledo waren er amper veranderingen. In de koffer was er een soort bassin geïnstalleerd als behuizing voor de batterij en de remmen hadden een extra grote trommel om het gewicht van de wagen te

compenseren bij het remmen. **“Bij de technische keuring moesten we bewijzen dat hij 50 km/u kon rijden en dat hij over een specifieke afstand vanaf die snelheid kon stoppen”**, zegt Thomas. Voor de SEAT Mii is het onderstel ook praktisch ongewijzigd gebleven. Bij zijn omschakeling naar elektrisch onderging de Mii geen veranderingen in zijn structuur of in de binnenruimte, aangezien de batterijen speciaal voor dit model worden gemaakt.

Van 16 naar 61 kW vermogen. Bijna drie decennia geleden was 16 kW (22 pk) meer dan voldoende om zijn doel te vervullen. De elektrische Toledo moest gelijke tred houden met de marathon die niet sneller ging dan 30 km/u. Het ingewikkelde destijds was om het parcours te testen om te zien of de wagen aan die snelheid de finish zou halen. **“We konden de elektrische SEAT Toledo niet testen op het echte parcours omdat we dan straten zouden moeten afsluiten, in de tegengestelde richting rijden ... dus hebben we hem uitgeprobeerd op het testcircuit met de parameters die we van een ander model hadden verzameld. En ja, we hebben hem getest en de tests waren een succes, en dat was ook enkele weken later op de Paralympics het geval”**, herinnert Thomas zich.

Vandaag behoort de elektrische SEAT Toledo tot de historische autocollectie van SEAT. Hij werd gerenoveerd en is in perfecte staat nadat hij werd onder handen genomen door het restauratieteam van het SEAT Museum, onder leiding van Isidre López, verantwoordelijk voor de historische autocollectie van SEAT. **“De elektrische SEAT Toledo is een van de juweeltjes waarover we in het museum beschikken. Onze voertuigen zijn niet alleen expositiestukken. We willen dat ze blijven functioneren en hun essentie behouden. We hebben de oude lood-gelbatterijen vervangen en geüpdatet naar het elektrische systeem. In 1992 is er fantastisch werk geleverd. De wagen functioneert perfect en zou vandaag een marathon kunnen rijden”**, besluit Isidre.

De elektrische SEAT Toledo van 1992

16 lood-gelbatterijen
Maximumvermogen van 16 kW (22 pk)
Topsnelheid van 100 km/u
0 tot 70 km/u in 28 seconden
50 km stadsrijbereik

De SEAT Mii electric

14 lithium-ionbatterijen
Maximumvermogen van 61 kW (83 pk)
Topsnelheid van 130 km/u
0 tot 50 km/u in 3,9 seconden
260 km rijbereik in een gecombineerde cyclus en 360 km bij volledig gebruik in de stad

Press contact

Dirk Steyvers

PR & Content Manager
M +32 476 88 38 95

www.seat-mediacenter.com

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.