

13 août 2020

## Des voitures électriques sur le Montjuïc

- **L'engagement actuel de SEAT en faveur de l'électrification trouve ses origines dans l'histoire de l'entreprise, dans des modèles emblématiques tels que la SEAT Toledo électrique présentée lors des Jeux olympiques de 1992**
- **La SEAT Toledo « olympique » et la SEAT Mii : trois décennies d'écart, des autonomies et puissances différentes, mais le même esprit zéro émission**

C'était il y a 28 ans, au milieu du mois d'août 1992. Une SEAT électrique, une SEAT Toledo spécialement conçue pour ce moment historique, ouvrait la marche lors de l'épreuve du marathon des Jeux olympiques de Barcelone. Mais cet événement revêt une signification bien plus importante : il démontre à quel point l'électrification est ancrée dans l'histoire de SEAT. Ses ambitions électriques sont traduites aujourd'hui par la SEAT Mii electric, les versions hybrides de la SEAT Leon et de la SEAT Tarraco, ainsi que par la CUPRA Leon eHybrid, la future CUPRA Formentor et la CUPRA el-Born, qui sera 100 % électrique. En effet, l'entreprise a annoncé des investissements à hauteur de 5 milliards d'euros sur les cinq ans à venir, qui seront principalement consacrés à l'électrification.

**Un peu d'histoire.** La première voiture électrique de SEAT a vu le jour en 1992. Le règlement du marathon imposait que le véhicule précédant les coureurs ne rejette aucune émission. SEAT a alors décidé de tirer parti de la Toledo qu'elle venait de lancer pour mettre au point une version 100 % électrique. Un peu plus de trois mois plus tard, la voiture était prête. Pour Thomas Kurz, l'ingénieur du groupe qui a participé à la conversion électrique de la Toledo, ce fut une véritable réussite : **« À cette époque, construire une voiture électrique était totalement nouveau et c'était donc très excitant. Cela a été une telle innovation que, quand nous l'avons terminée, nous avons d'abord dû l'immatriculer en Allemagne parce que nous ne savions pas comment immatriculer une voiture électrique en Espagne. »**

**De un à six marathons.** Le principal objectif était de garantir que ses 500 kg de batterie seraient capables de tenir tout le marathon, soit un peu plus de 42 kilomètres au total. **« En ce temps-là, on ne parlait pas de la voiture électrique comme d'un objet de consommation. Le poids des batteries, la faible puissance et l'autonomie limitée n'en faisaient pas une option viable comme modèle de série. Elle avait juste assez d'autonomie pour le marathon, en prenant en compte le fait qu'il y avait des côtes raides qui augmentaient la consommation de la Toledo électrique »,** explique Thomas. De son côté, la batterie de 250 kg de la SEAT Mii renferme assez d'énergie pour endurer six marathons étant donné son autonomie de 260 km, voire de 360 km si elle est utilisée exclusivement en ville.

**Pratiquement aucune modification apportée à la carrosserie.** Malgré les 28 ans qui les séparent, les deux modèles ont un point commun : le peu de modifications qui ont été apportées à leur carrosserie pour les convertir à l'électricité. Dans le cas de la Toledo, les modifications ont été infimes : une sorte de cuvette a été installée dans le coffre pour accueillir la batterie et

les freins ont été dotés d'un tambour surdimensionné pour compenser le poids de la voiture lors du freinage. **« Lorsque nous avons passé le contrôle technique, nous avons dû prouver qu'elle pouvait rouler à 50 km/h et qu'elle pouvait passer de cette vitesse à l'arrêt en respectant une distance spécifique »**, poursuit Thomas. En ce qui concerne la SEAT Mii, son châssis est resté pratiquement identique. La Mii electric n'a pas été soumise à des modifications structurelles ou de son espace intérieur, puisque les batteries sont spécialement conçues pour ce modèle.

**D'une puissance de 16 kW à 61 kW.** Il y a près de 30 ans, 16 kW [22 ch] se révélaient largement suffisants pour réaliser la mission qui lui était confiée. La Toledo électrique devait tenir la cadence du marathon, qui ne dépassait pas les 30 km/h. À l'époque, la principale difficulté a été de tester le parcours pour voir si la voiture pouvait franchir la ligne d'arrivée en roulant à cette vitesse. **« Nous ne pouvions pas tester la SEAT Toledo électrique sur le tracé réel, car nous aurions dû fermer des routes, voire rouler à contresens. Nous l'avons donc testée sur la piste d'essai en appliquant les paramètres que nous avons récoltés avec un autre modèle. Et oui, nous l'avons testée et cet essai a été un succès, à ce moment-là, puis lors des Jeux paralympiques quelques semaines plus tard »**, se souvient Thomas.

Aujourd'hui, la SEAT Toledo électrique fait partie de la collection de véhicules historiques de SEAT. Elle a été rénovée et est en parfait état de marche après être passée dans les mains expertes de l'équipe de restauration du musée SEAT, dirigée par Isidre López, responsable de la collection de véhicules historiques de SEAT. **« La SEAT Toledo électrique est l'une des pièces maîtresses du musée. Nos véhicules ne sont pas juste des œuvres exposées, nous voulons qu'ils roulent pour préserver leur âme. Nous avons remplacé les anciennes batteries gel-plomb et modernisé le système électrique. Un travail remarquable avait été accompli en 1992 et la voiture fonctionne parfaitement. Elle pourrait d'ailleurs faire le marathon de nos jours »**, conclut Isidre.

#### **La SEAT Toledo électrique de 1992**

16 batteries gel-plomb  
Puissance maximale de 16 kW (22 ch)  
Vitesse maximale de 100 km/h  
Accélération de 0 à 70 km/h en 28 secondes  
Autonomie de 50 km en cycle urbain

#### **La SEAT Mii electric**

14 batteries lithium-ion  
Puissance maximale de 61 kW (83 ch)  
Vitesse maximale de 130 km/h  
Accélération de 0 à 50 km/h en 3,9 secondes  
Autonomie de 260 km en cycle combiné et de 360 km en cycle urbain

## Press contact

### Dirk Steyvers

PR & Content Manager

M +32 476 88 38 95

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