

20 november 2020

SEAT's essentie: 70 jaar sportiviteit in een compact formaat

- **In de 70-jarige geschiedenis van SEAT heeft de compacte sportieve auto onafgebroken een belangrijke rol gespeeld in de modellencatalogus**
- **Prestaties en rijgedrag van een sportieve auto, in het juiste formaat en voor de juiste prijs, met de verwachte veiligheid: een ononderbroken prestatie van SEAT**

Wat heeft een vederlichte, achterwielaangedreven coupé van slechts 720 kilo gemeen met een veelzijdige, voorwielaangedreven vijfzitter met drie keer zoveel vermogen? Ze staan allebei symbool voor hoe SEAT zich steeds aan zijn publiek heeft weten aan te passen. SEAT ontdekte al heel vroeg dat sportieve wagens de deur openen naar het hart van een jonger publiek.

Om voor elk tijdperk de juiste sportieve auto te ontwerpen is het onontbeerlijk om je aanbod volledig af te stemmen op het publiek. En radicaal te veranderen wanneer dat nodig is. Terwijl 60 jaar geleden coupés een heuse rage waren, zijn vandaag zelfs driedeursmodellen zo goed als verdwenen. Dit is een kort overzicht van een aantal SEAT-modellen die over de voorbije 7 decennia symbool stonden en staan voor de Spaanse sportieve automarkt: gegeerd door wie jong van hart was en is, ongeacht de leeftijd.

SEAT 850 Coupé: Latijns hart

In 1966 werd Spanje razendsnel 'gemotoriseerd'. De SEAT 600 kreeg een grote broer: een ruimere en capabele touringcar, de 850. Nog geen jaar later werd een van de eerste echt ambitieuze in Spanje geproduceerde auto's geboren: de 850 Coupé, een evolutie van de SEAT 600. De motor lag achterin, de aandrijving werd aan de achterwielen toevertrouwd en hij had slechts 2+2 zitplaatsen. De prijs van de 850 Coupé lag destijds op 105.000 pesetas, 30 procent meer dan de 850 berline. Wie het zich kon veroorloven, betaalde dat extra geld met plezier, omdat de 850 Coupé puur rijplezier schonk. De motor van de 850 kreeg een dubbele carburateur en een hogere compressieverhouding. Dankzij die ingrepen nam het vermogen met 10 pk toe tot 47 pk, bij een voor dat tijdperk hoog toerental van 6.200 o/m. Gecombineerd met zijn gestroomlijnde silhouet kon hij zo 140 km/u halen. Om het onderstel op de prestaties af te stemmen was de 850 Coupé de eerste SEAT met schijfremmen op de vooras. Met een gewicht van 720 kilo waren wendbaarheid en rijpret gegarandeerd. Twee jaar later, in 1969, nam het vermogen toe tot 52 pk door te kiezen voor een motor die een klassieker zou worden bij SEAT: de 903 cc. Op dat moment veranderde de naam naar SEAT 850 Sport Coupé en kon hij van ver worden herkend door zijn dubbele lampen voor- en achteraan.

SEAT 1200 Sport: het feest gaat verder in de nieuwste richting

In 1975 doken de eerste resultaten op van het gloednieuwe SEAT Technical Centre: de SEAT 1200 Sport, het eerste exclusieve, zelf ontworpen model van het merk. Hij was origineel en haalde het beste uit de beschikbare middelen. De stijl kwam uit de pen van Aldo Sessano, een getalenteerde Italiaanse designer. Het koetswerk werd gebouwd bij Inducar, een bedrijf dat werd geleid door

Antoni Amat. Het Technical Centre combineerde het geheel niet alleen op harmonieuze wijze, het moest ook de overlangse motor van de SEAT 124 in een overdwarse architectuur inplanten (gekanteld onder een hoek van 16 graden om te passen). In die nieuwe indeling moest bovendien een versnellingsbak komen die het koppel kon verteren. De opdracht werd volbracht. De coupé kwam oorspronkelijk op de markt met de motor van 1.197 cc (67 pk) en kreeg de naam SEAT 1200 Sport.

Een jaar later kwam de SEAT Sport 1430 met 77 pk. Zijn originele interieur besteedde veel aandacht aan de details en ademde sportiviteit uit in zijn dashboard en instrumentengeheel. Het koetswerk verwees naar eerdere stilistische concepten van Sessano, maar pakte wel uit met een revolutionair en ongezien zwart front in polyurethaan, dat hem de bijnaam “Bocanegra” (Zwarte Mond) opleverde. Toen de productie in 1979 stopte, waren er 19.322 exemplaren gebouwd (twee derde daarvan waren 1200's).

SEAT Fura Crono: de lange (en snelle) schaduw van de SEAT 127

SEAT wist al hoe het alleen moest vliegen. De 127 kreeg in 1981 de afgeleide SEAT Fura. Nog geen jaar later gaf SEAT hem een sportieve persoonlijkheid met de naam Fura Crono. Die was zeker geen coupé meer zoals zijn voorganger, met dat specifieke design, eigen oplossingen en hoge productiekosten. Het was veel interessanter om een model te verbeteren dat in grote aantallen wordt geproduceerd, zoals de Fura in al zijn populariteit, zodat het aan een competitievere prijs kan worden aangeboden om een breder publiek te bereiken. Bovendien leverde dit voor zowel SEAT als de Fura een halo-effect op, van dynamisme en sportiviteit.

Wie zegt dat de Bocanegra pas een opvolger kreeg met die hommageversie van de vierde generatie van de Ibiza? Ook de Fura Crono vulde het hele front van de auto met zwarte kunststof. Sterker nog, ook op zijn randen waren zwarte beschermingen aangebracht, met bredere wielkasten en zijdelingse bekledingen. Dit zijn visuele verbeteringen die ook praktisch zijn voor gebruik in de stad, en vandaag zijn ze weer in de mode: wat toen een sportieve inborst moest benadrukken, dient vandaag om een SUV-karakter te versterken.

Het recept van een sportwagen begint altijd met meer vermogen. Net zoals in zijn voorganger werd de betrouwbare en beproefde motor van 1.438 cc gebruikt met een vermogen van 75 pk. Met zijn gewicht van slechts 760 kilo maakt zijn verhouding gewicht-vermogen hem bijzonder wendbaar. Hij was snel en eenvoudig te besturen, zeer stabiel in bochten en zijn vijfversnellingsbak maakte dat hij op de snelweg kon worden gebruikt met lagere motortoerentallen, wat tot meer akoestisch comfort en een lager brandstofverbruik leidde.

Omdat dit niet volstond, werd op basis van de Fura Crono de Fura Cup gelanceerd, die drie jaar lang de beste Spaanse coureurs van dat moment bij elkaar bracht en zelfs oude motorsportfiguren uit de vergetelheid haalde voor het kampioenschap. SEAT en autosport gingen hand in hand.

SEAT Ibiza SXi: een injectie van moderniteit

De Ibiza betekende het afstuderen van SEAT als een topmerk, want hij betekende een sprong naar de moderniteit. In deze eerste generatie kwamen de productieve talenten van SEAT, de geniale designer Giugiaro, de kennis van Porsche om een robuuste motor te ontwikkelen, en de ervaring van Karmann in de industrialisering allemaal bij elkaar. Uiteraard mocht deze Ibiza geen sportieve versie ontberen. Die kwam vier jaar na de lancering van de Ibiza, met een belangrijke technische bijdrage, namelijk de toepassing van benzine-injectie op de bestaande 1,5-litermotor. De ontwikkeling door de ingenieurs van het Martorell Technical Centre bracht het vermogen van 85 pk van de carburatorversie naar 100 pk. De naam van deze sportieve variant was SXi, waarbij de “i” verwees naar de injectie en de “X” naar het dubbele remcircuit in een X-vormige opstelling. Dat was een belangrijke verbetering voor de veiligheid, die ook gepaard ging met geventileerde schijven vooraan, om het remsysteem aan te passen aan de krachtiger prestaties van deze kleine sportieve auto.

De Ibiza SXi volgde in de voetsporen van de esthetische behandeling van de Fura Crono en voegde brede vleugels, zijschorten en zijdelingse stootstrips in het zwart toe, die hem visueel omhulden en beschermden, samen met de bumpers in dezelfde kleur. Twee zwarte spoilers boven en onder de achterraut verkondigden zijn sportiviteit aan de wereld. Het was een snelle auto, eenvoudig te besturen, en de injectie verlaagde ook het brandstofverbruik.

De Ibiza SXi vergrootte de sportiviteit van SEAT nog een stap, deze keer in een veelzijdige auto, die meer leefbaar was, met een grotere koffer, en sneller dan de Fura. De Ibiza SXi was niet enkel een hatchback, maar hij voegde nog een ander sleutelement toe: een hoge uitrustingsgraad en een nette en opvallende look. Met een lengte van 3,6 meter was hij geen GTI, maar kwam hij wel aardig in de buurt.

SEAT Ibiza GTI: de tweede generatie groeit

De tweede generatie van de Ibiza groeide tot 3,8 meter en bewees dat een auto, als die over het nodige beschikt, een echte GTI kan zijn. Giugiaro droeg alweer bij aan de wording van deze Ibiza, die in 1993 het daglicht zag. Hij werkte intensief samen met het Martorell Design Centre om alles om te gooien en een reuzendoder te creëren. De traditionele rechte lijnen van de succesvolle Italiaanse designer werden boller, afgerond en gestroomlijnd in de Ibiza II. Alles was nagelnieuw. En de Ibiza II was het model dat de activiteiten in de fabriek van Martorell opstartte.

Het nieuwe platform maakte dat hij compact kon zijn aan de buitenkant en groot aan de binnenkant. In tegenstelling tot vorige modellen maakte de Ibiza deze keer geen grote uiterlijke statements rond zijn sportiviteit. Zijn ‘sixpack’ verschool zich discreet onder de motorkap: een injectiemotor van twee liter, de grootste cilinderinhoud in het segment. Hij was snel, wendbaar en eenvoudig te besturen (hij had stuurbekeuring), woog weinig (1.010 kilo) en had een goede wegligging. Hij kon met zijn 115 pk zelfs de beste rivalen van zijn segment aan. SEAT Sport nam hem op in zijn opeenvolgende Dirt Rally Cups om zijn sportiviteit en betrouwbaarheid aan te tonen door standaard motoren te gebruiken. In 1994 won hij aan temperament met een tweede motor onder het acroniem GTI, deze keer een 130 pk sterke 1.8-zestienklepper. De tweede generatie van de Ibiza groeide zo sterk dat SEAT ermee begon deel te nemen aan het Wereldrallykampioenschap.

SEAT Ibiza FR: eindeloze sportiviteit ...

Sinds de derde generatie van de Ibiza is FR de naam die SEAT aan sportieve modellen geeft. Vandaag, in 2020, zet de vijfde generatie van de Ibiza deze traditie verder door FR-versies aan te bieden met die sportieve toets. Sportief, ja, maar zoals altijd al in de geschiedenis van SEAT goed aangepast aan de wensen van de klanten. Hij moet niet alleen een echt succes worden maar ook in staat zijn het publiek te verrassen in vergelijking met grotere, duurdere en krachtiger auto's, met de prestaties van zijn mechaniek en zijn wendbaarheid. Dat bereikt hij dankzij een 1.5 TSI-motor van 150 pk, maar SEAT biedt ook een Ibiza 1.0 FR van 110 pk voor wie enkel op zoek is naar de wendbaarheid van zijn chassis (de ophanging ligt 15 millimeter lager dan die van de normale Ibiza, met een specifieke ijking voor de schokdempers en de modi Normal en Sport) of naar meer imago (met velgen van tot 18 duim). Vandaag voegt deze SEAT ook veiligheid en comfort toe. Nu heeft de huidige Ibiza FR met zijn lengte van meer dan vier meter plaats voor vier volwassenen. Met vijf deuren om in te stappen, zoals het publiek dat vandaag wenst. Als eerste in dit segment om full-ledverlichting aan te bieden voegt de Ibiza FR ook file-assistentie toe, net zoals automatisch remmen in de stad, een adaptieve snelheidsregelaar, vermoeidheidherkenning ... en de luxe van een draadloze gsm-lader met signaalversterking of DSG-hendels aan het multifunctiestuur. Zelfs in sciencefictionboeken had de trotse bestuurder van de 850 Coupé zich nooit kunnen inbeelden wat er vandaag allemaal in een sportieve SEAT zit.

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.