

30 novembre 2020

Les porte-drapeaux de SEAT : de la 1500 au Tarraco

- **La SEAT 1500 était la grande berline des années 1960 en Espagne**
- **La SEAT 132 était le deuxième modèle produit en Espagne sur l'échelle de la valeur, et la SEAT Exeo, la berline premium offrant le meilleur rapport qualité/prix**
- **Aujourd'hui, les berlines de haut standing ont cédé la place aux SUV comme la SEAT Tarraco**

Aux débuts de SEAT, après la 1400, les connaisseurs identifiaient aisément quels modèles la nouvelle SEAT 1500 évoquait lorsqu'elle fit son apparition en 1963, avec sa carrosserie aux traits angulaires, ses chromes luxueux, ses pneus diagonaux à flancs blancs... 70 ans plus tard, le type de carrosserie qui séduit le plus est celui des SUV comme la SEAT Tarraco.

SEAT 1500 : spacieuse, confortable, robuste et terriblement élégante

Mieux dimensionnée et moins chère que les voitures américaines de l'époque, la 1500 disposait de tout le luxe et des équipements dont un acheteur pouvait rêver. Les médias disaient alors de cette berline qu'elle était une « voiture avec chauffeur », parfaite pour les personnalités politiques, les directeurs d'entreprises et les nantis. Évidemment, la SEAT 1500 était également idéale pour les grandes familles à une époque où avoir à sa disposition six sièges (la banquette avant pouvait accueillir trois personnes) n'empêchait pas d'emmener davantage de passagers. Sans surprise, cette berline spacieuse, confortable et dotée d'un coffre immense était l'un des modèles favoris des chauffeurs de taxi et de tous types d'organismes officiels.

Fiable, son moteur à soupapes en tête de 1 481 cm³ (d'où sa dénomination 1500) développait 72 ch à 5 200 tr/min, une puissance suffisante pour emmener cette berline de 1 200 kilos. Sa puissance spécifique de 50 ch/litre fut saluée par la presse à l'époque. À titre de comparaison, l'actuel moteur 1.5 TSI turbocompressé du Tarraco développe 150 ch (100 ch/litre) à partir de 5 000 tr/min, et son couple maximal est, dès 1 500 tr/min, deux fois plus élevé que celui de la 1500 à 3 300 tr/min. La SEAT 1500 est dotée d'une boîte à quatre rapports, tous déjà synchronisés, avec un levier positionné juste à côté de la colonne de direction. La SEAT 1500 pouvait évoluer à une vitesse stabilisée de 120 km/h en n'utilisant qu'un de ses deux carburateurs à étrangleur, ce qui permettait donc de conserver une consommation modérée. Avec son réservoir de 60 litres, la SEAT 1500 disposait aussi d'une autonomie généreuse.

La SEAT 1500 regorgeait de détails de confort très remarquables à l'époque, comme un déflecteur aérodynamique, des pare-soleil ajustables latéralement, un miroir de courtoisie sur le pare-soleil passager, une boîte à gants verrouillable, des lampes de lecture pour les passagers arrière ou encore un accoudoir central à l'arrière. Elle était aussi dotée d'équipements qui étonneraient aujourd'hui : un indicateur de pression d'huile, un bouton de lave-glace que le conducteur enfonçait avec le pied ou un odomètre ressemblant à un thermomètre à mercure.

La sécurité a toujours été essentielle chez SEAT. La 1500 disposait ainsi de quatre freins à disque et d'un puissant servofrein. La presse spécialisée considérait son éclairage comme excellent. Lors d'un profond remodelage en 1969, les phares à simple optique furent remplacés par des versions à double optique. La même année, SEAT proposait son premier Diesel, un moteur de 1,8 litre brillant par sa souplesse et sa fiabilité. Doté d'une injection indirecte, il délivrait 46 ch. En raison de la cylindrée, ce modèle fut rebaptisé SEAT 1800 Diesel. La publicité de l'époque disait : « este vehículo le hará millonario en kilómetros » (« ce véhicule fera de vous un millionnaire en kilomètres »). Deux ans plus tard, en 1971, apparaissait la SEAT 2000 Diesel, dont le 2.0 développait 55 ch.

La 1500 fut le témoin d'une évolution permanente de la technologie. La dynamo de 400 watts était remplacée par un alternateur en 1967. Sur les jantes, le nombre d'écrous passait de 4 à 5. En 1968, avec la Bifaro, le taux de compression du moteur était porté à 9:1 et le collecteur d'échappement en fonte remplacé par un exemplaire en acier. Elle disposait d'une ligne d'échappement pratiquement droite que l'on dirait aujourd'hui « inspirée de la compétition ».

Le modèle ne disposa jamais d'une horloge, de l'air climatisé ni d'un essuie-glace à deux vitesses. Ce que la presse critiquait toujours lorsque, au milieu de l'année 1972, la production de la SEAT 1500 s'arrêtait. Dès avril 1973, la SEAT 132 devait répondre à ces attentes.

SEAT 132 : une révolution discrète

Plus courte, plus légère et bien plus aérodynamique : la SEAT 132 constituait une avancée majeure par rapport à la SEAT 1500, étant aussi mieux adaptée à son époque. Par rapport aux 130 km/h de la 1500, la 132 pouvait atteindre les 170 km/h avec son moteur 1.8 et 160 km/h avec le 1.6 (sur ce modèle, la boîte à 5 vitesses était en option), deux moteurs essence modernes. Comme sur les prestigieuses voitures de sport, la 132 disposait d'une distribution par double arbre à cames en tête. Cette technologie nécessitait une fabrication très précise et plus coûteuse, même si la presse de l'époque estimait déjà que cette solution serait très largement adoptée dans le futur. Ce qui allait être le cas. Ces moteurs disposaient d'une courroie de distribution, une solution de pointe leur permettant d'être nettement plus silencieux, même si elle devait être remplacée tous les 40 000 ou 50 000 kilomètres.

La SEAT 132 conservait une configuration classique avec un moteur avant longitudinal et une transmission aux roues arrière. L'essieu arrière rigide remplaçait la barre Panhard, la 132 recevant une toute nouvelle suspension arrière assurant un guidage plus efficace. En outre, les pneus étaient déjà de type radial, garantissant une agilité et une sécurité supérieures.

La 132 disposait de phares à doubles optiques, d'essuie-glaces peints en noir mat pour éviter les reflets, d'un rétroviseur latéral et d'appuie-têtes de série sur les sièges avant. Ces appuie-têtes allaient d'ailleurs déclencher de vifs débats : pouvaient-ils inciter à dormir et ainsi nuire à la sécurité ?

La notion de confort était au cœur de la SEAT 132. La presse souligna à l'époque que ses sièges étaient encore plus confortables que ceux de la 1500. Ils étaient très larges et garnis d'un tissu épais et séduisant à l'aspect velouté. Les suspensions n'avaient pas recours à des barres stabilisatrices pour ne pas entraver les vertus du design de suspension permettant à la 132 d'être

tellement confortable. À l'arrière, trois passagers pouvaient s'installer confortablement et profiter d'un vaste espace aux jambes. Un accoudoir central était aussi proposé, en plus, évidemment, des lampes de lecture, des poignées de maintien au toit et des accoudoirs au niveau des portières. Si l'équipement était complet, il demeurait sobre, sans ostentation, à l'exception d'un revêtement en « authentique bois de noyer laminé » sur le tableau de bord.

La 132 était tellement élégante avec ses poignées de porte affleurantes et ses séduisantes jantes sans enjoliveurs que des critiques furent émises parce que ses pare-chocs ne disposaient pas de boucliers de protection, mais d'un simple jonc en caoutchouc. Dans sa version 2200 Diesel de 1978, ce modèle était le deuxième possédant le plus de valeur sur le marché espagnol (c'était aussi le Diesel le plus populaire en Espagne).

SEAT Exeo : un coup de génie

SEAT avait délaissé le segment D, celui des moyennes supérieures, en 1980, avec l'arrêt de la production de la 132. En 2008, la marque considéra que l'occasion était idéale pour revenir dans ce segment. Si la configuration à moteur longitudinal était conservée, le choix des motorisations et des transmissions était cette fois bien plus vaste. Trois moteurs essence furent proposés, développant 102, 150 et 200 ch, en plus de trois 2.0 TDI de 120, 143 et 170 ch. La SEAT Exeo brillait par sa robustesse, ses équipements de sécurité évolués et un châssis à suspension arrière multibras très efficace. Les ingénieurs du SEAT Technical Centre lui offrirent une configuration combinant un confort et une précision en phase avec sa souplesse et son comportement assuré.

La SEAT Exeo était à la fois très bien équipée et proposée à un tarif attractif. Côté sécurité, l'Exeo disposait ainsi d'un airbag de genoux côté conducteur. Le toit ouvrant à cellules solaires rehaussait encore le confort. Lorsque le véhicule était stationné au soleil, l'électricité générée par le panneau solaire alimentait le système de ventilation et rafraîchissait l'habitacle, réduisant le recours à la climatisation pour obtenir une température confortable, et ce, sans puiser d'énergie dans la batterie.

L'Exeo a connu une vie très intense. En 2009, la version break était lancée sous le nom d'Exeo ST, pour SportsTourer. Depuis, ces deux lettres désignent les variantes break de l'Ibiza et de la Leon sur certains marchés. En 2010, la gamme des motorisations se développait avec l'arrivée de deux 1.8 TSI (de 120 et 160 ch), qui remplaçaient le 1.8T à cinq soupapes par cylindre. Le 2.0 TFSI portait la puissance à 211 ch. En 2011, la SEAT Exeo bénéficia d'un remodelage, avec de nouveaux phares avec bandeau de LED, une nouvelle calandre et de nouvelles jantes. En 2012, une variante Ecomotive affichait une consommation de seulement 4,5 litres/100 km.

SEAT Tarraco : le SUV, nouvelle référence

Le succès rencontré par le SUV compact Ateca a immédiatement apporté la confirmation que la clientèle recherchait des modèles spacieux, avec un coffre généreux, de nombreux équipements de confort et le niveau de sécurité le plus élevé. C'est ainsi que le Tarraco faisait son apparition.

La SEAT Tarraco est un grand SUV possédant toutes les qualités que recherchent les clients en 2020, et toute l'allure qui peut faire d'un modèle le produit phare d'une gamme. Naturellement, le Tarraco arbore le design dynamique et charismatique de SEAT. Doté de roues pouvant atteindre 20 pouces, le Tarraco possède un habitacle spacieux à cinq ou sept places, tout en affichant un

poids contenu (1 599 kg pour la variante cinq places à essence). Il se révèle aussi passionnant à conduire avec ses moteurs essence allant du 1.5 TSI de 150 ch au 2.0 TSI de 190 ch, ou ses 2.0 TDI de 150 ou 200 ch. Au choix, il peut être doté d'une boîte manuelle ou d'une DSG à sept rapports, avec une transmission aux roues avant ou une transmission intégrale 4Drive. Le client peut aussi opter pour une variante plus sportive, à l'instar du Tarraco FR, qui a récemment rejoint la gamme. Un modèle possédant un design intérieur expressif, supérieurement connecté et doté sur le plan numérique, avec un équipement de série complet. Et avec un éclairage Full LED qui a reçu les mêmes éloges que celui de la 1500 dans les années 1960 : « D'excellents phares, comme toujours avec la marque. » Un éclairage qui permet d'attirer le regard sur le reste des modèles de la gamme et sur le savoir-faire de SEAT.

Press contact

Dirk Steyvers

PR & Content Manager
M +32 476 88 38 95

www.seat-mediacycenter.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.