

30 november 2020

De paradepaardjes van SEAT, van de 1500 tot de Tarraco

- **De SEAT 1500 was de grootste berline van Spanje in de jaren 60**
- **De SEAT 132 was de tweede duurste auto die in Spanje werd geproduceerd en de SEAT Exeo was de premiumberline die het meeste waar voor zijn geld bood**
- **Vandaag heeft de standingvolle berline plaats geruimd voor SUV's zoals de SEAT Tarraco**

Tijdens de eerste jaren van SEAT, na de 1400, wisten de toenmalige autokenners perfect welke wagens de nieuwe SEAT 1500 probeerde te evenaren toen hij in 1963 het licht zag: hoekig en met uitstekende punten op zijn koetswerk, overvloedig gebruik van chroomstrips, diagonaalbanden met witte flanken ... Zeventig jaar later is de te evenaren koetswerkstijl die van een aantrekkelijke SUV, zoals de SEAT Tarraco.

SEAT 1500: ruim, comfortabel, robuust en vol klasse

Met een gunstiger formaat en voordeligere prijs dan de Amerikaanse modellen van zijn tijd had de 1500 alle luxe en features waar iemand van kon dromen en die hij zich kon veroorloven in een auto. De media van destijds beschouwden hem als een 'auto met chauffeur' die waardig genoeg was voor politici, bedrijfsleiders en rijke mensen. Uiteraard was de SEAT 1500 ook ideaal voor grotere gezinnen in een tijd waar zes zitplaatsen (op de voorbank was plaats voor drie inzittenden) een grotere bezetting niet in de weg stonden. Hij was ruim, comfortabel en had een enorme koffer. Om die reden is het geen verrassing is dat hij een favoriet was van taxibestuurders en allerlei officiële instanties.

Zijn betrouwbare kopklepmotor van 1.481 cc (vandaar de naam 1500) ontwikkelde 72 pk bij 5.200 o/m, voldoende voor een gewicht van 1.200 kilo. 50 pk/liter was destijds iets waar de pers de loftrumpet over stak. Ter vergelijking: de drukgevoede 1.5 TSI van de Tarraco ontwikkelt 150 pk (100 pk/liter) vanaf 5.000 o/m en zijn maximumkoppel is dubbel zo hoog als dat van de 1500, dat bovendien al vanaf 1.500 o/m ter beschikking staat in vergelijking bij de 3.300 o/m van de pionier. De SEAT 1500 had een versnellingsbak met vier verhoudingen, allemaal gesynchroniseerd, met de versnellingspook naast het stuurwiel geplaatst. De SEAT 1500 maakte het mogelijk om aan 120 km/u te cruisen met gebruik van slechts één van zijn twee carburateurs, waardoor hij relatief weinig verbruikte. De 60-liter tank gaf de SEAT 1500 bovendien voldoende rijbereik om van de toenmalige landkaart af te rijden.

De SEAT 1500 zat vol comfortdetails die destijds heel wat aandacht trokken, zoals de winddeflector, zijdelings verstelbare zonneschermen, een spiegel op de zonneklep aan passagierskant, een vergrendelbaar handschoenenkastje, leeslichten voor de passagiers op de achterbank, een middenarmsteun achterin en nog veel meer. Er waren ook zaken die vandaag nog veel aandacht zouden trekken, zoals een oliedrukmeter, een vooruitsproeier die de

bestuurder activeerde met een pedaal of een snelheidsmeter die deed denken aan een kwikthermometer.

Veiligheid is altijd een kernelement geweest bij SEAT. Daarom bestond het remsysteem van de 1500 uit vier schijven en een sterke rembekrachtiger. De verlichting werd door de autopers bejubeld als uitstekend. Dat schreef ze al over de oorspronkelijke versie met enkele koplamp, terwijl een grondige facelift in 1969 leidde tot de versie met dubbele koplampen. Datzelfde jaar begon SEAT zijn eerste dieselmotor aan te bieden: een zachte 1,8-liter met bewezen betrouwbaarheid. Hij gebruikte een indirecte brandstofinjectie om 46 pk te ontwikkelen. De cilinderinhoud deed de naam veranderen in SEAT 1800 Diesel. De reclameslogan van destijds zei "este vehículo le hará millonario en kilómetros": "Deze auto maakt van u een miljonair in kilometers". Twee jaar later, in 1971, werd de SEAT 2000 Diesel geboren, met 55 pk uit een tweelitermotor.

Deze tijdlijn toont hoe de 1500 doorlopend verder werd ontwikkeld. In 1967 stapte hij over van een 400 Watt sterke dynamo naar een alternator en werden zijn velgen met 5 in plaats van 4 bouten bevestigd. In 1968, met de komst van de 'bifaro', werd de compressieverhouding van de motor verhoogd naar 9:1 en ruilde hij zijn gietijzeren uitlaatspruitstukken in voor stalen exemplaren – een bijna rechte uitlaat waarvan we vandaag "geïnspireerd door de autosport" zouden zeggen.

Een klok, airconditioning en ruitenwissers met twee snelheden kreeg hij nooit. Die gebreken werden de SEAT 1500 door de pers aangewreven tot hij in 1972 uit productie ging. Vanaf april 1973 moest de SEAT 132 deze ongemakken oplossen.

SEAT 132: een discrete revolutie

Korter, lichter en veel meer gestroomlijnd: de SEAT 132 betekende een forse stap vooruit in vergelijking met de 1500 en was beter aangepast aan die tijd. Van de 130 km/u van de 1500 was de 132 in staat tot snelheden van tot 170 km/u met zijn 1,8-litermotor en 160 km/u met de 1.600-motor (waar de vijfversnellingsbak een optie was). Het waren allebei benzinemotoren. Ze onderscheidden zich door een dubbele bovenliggende nokkenas zoals in een prestigieuze sportwagen. Dat detail vereiste een zorgvuldige constructie en was veel duurder om te maken, al vermoedde de pers destijds al dat zo'n goede oplossing in de toekomst wijdverspreid zou geraken, wat ook gebeurde. Beide motoren hadden een riemaandrijving, wat toen werd gezien als een baanbrekende oplossing om ze veel stiller te maken, al moest hij wel om de 40.000 of 50.000 kilometer worden vervangen.

De SEAT 132 bouwde verder op de klassieke lay-out van een overlangs ingeplante motor voorin en achterwielaandrijving. De starre achteras schrapte de Panhardstang en de 132 kreeg een gloednieuwe achterwielophanging met een veel effectievere geleiding. Bovendien had hij toen al radiaalbanden, die een grote voorsprong gaven op het vlak van rijgedrag en veiligheid.

De 132 gebruikte dubbele koplampen, de ruitenwissers waren matzwart gelakt om weerspiegelingen te voorkomen. Hij had een zijdelingse buitenspiegel en hoofdsteunen voorin waren standaard. Over die hoofdsteunen werd trouwens intens gedebatteerd of ze niet tot slaperigheid zouden leiden en zo de veiligheid in het gedrang brachten.

Comfort zat in het hart van de 132. De media van destijds benadrukten allereerst dat de stoelen van de SEAT 132 nog comfortabeler waren dan die van de 1500. Ze waren zeer breed en bekleed met een aantrekkelijke, dikke stof die een dik fluweel imiteerde. De ophanging gebruikte geen stabilisatorstangen om te vermijden dat de voordelen van een ophangingsarchitectuur die de 132 bijzonder comfortabel maakte, teniet werden gedaan. Achterin was er ruim plaats voor drie mensen, met meer dan genoeg beenruimte, en een middenarmsteun was standaard, net zoals uiteraard leeslampjes, handgrepen op het plafond en armleuningen op de deuren. De uitrusting was rijkelijk maar het geheel oogde sober, niet gekunsteld, met uitzondering van het 'echte' walnootlaminaat op het dashboard.

De 132 was zo stijlvol aan de buitenkant, met zijn vlakke deurklinken en prachtig ontworpen velgen zonder wielkappen, dat hij kritiek kreeg omdat er geen beschermende schilden zaten op de bumpers en alleen maar een chique rubberstrip. De 2200 dieselversie vanaf 1978 was de tweede duurste auto op de nationale markt (en de best verkopende Spaanse diesel).

SEAT Exeo: vernuftig

SEAT verliet het D-segment of middelgrote segment in 1980 toen de productie van de 132 op zijn einde kwam. In 2008 werd beslist dat er een ideale kans was voor een terugkeer. Er zou opnieuw worden gekozen voor een architectuur met een overlangse motor, maar deze keer was het potentiële gamma aan motoren en overbrengingen veel breder. Drie benzinemotoren werden geselecteerd met vermogens van 102, 150 en 200 pk, en drie diesels van 120, 143 en 170 pk. De SEAT Exeo had een robuuste structuur, geavanceerde veiligheidselementen en een chassis met een effectieve meerarmige achterwielophanging. Ingenieurs van het SEAT Technical Centre ontwikkelden een specifieke afstelling voor een comfortabel karakter en een precieze manier van rijden in overeenstemming met zijn zachte werking en zelfzekere rijgedrag.

De SEAT Exeo had zowel uitstekende eigenschappen als een zeer aantrekkelijk prijskaartje. Op veiligheidsvlak bijvoorbeeld had de Exeo een knieairbag aan bestuurderszijde. Hij droeg ook bij aan het comfort met een fotovoltaisch schuifdak. Als hij in de zon geparkeerd stond, activeerde de elektriciteit die werd opgewekt door het schuifdak het ventilatiesysteem waardoor het interieur werd gekoeld en zo de klimaatregeling minder moest worden aangesproken om een comfortabele temperatuur te bereiken. En dat alles zonder energie uit de accu te halen.

De Exeo had een intense carrière. In 2009 werd de breakversie gelanceerd onder de naam Exeo ST, een acroniem voor SportsTourer. Vanaf dat moment werden die twee letters ook gebruikt op de breakversies van de Ibiza en de Leon. In 2010 werd het motorenpalet uitgebreid met twee 1.8 TSI-versies (120 en 160 pk) ter vervanging van de 1.8T met vijf kleppen per cilinder. De 2.0 TFSI bracht het vermogen op 211 pk. In 2011 werd de facelift van de SEAT Exeo geïntroduceerd, met nieuwe koplampen met een ledstrip, een nieuw radiatorrooster en nieuwe velgdesigns. In 2012 bereikte een Ecomotive-versie een brandstofverbruik van slechts 4,5 l/100 km.

SEAT Tarraco: nu biedt de SUV het allemaal

Vanaf het eerste moment bevestigde het succes van de compacte SUV Ateca dat klanten op zoek zijn naar ruime wagens met een grote kofferinhoud, volledige comfortuitrusting en met het hoogste veiligheidspeil. En zo werd de Tarraco geboren.

De SEAT Tarraco is een grote SUV met alle eigenschappen die een klant in 2020 zoekt, en met alle uitstraling om van hem het baken van het gamma te maken. Uiteraard is hij gekleed in het dynamische en emotionele design van SEAT, met plaats voor velgen van tot 20 duim, en heeft hij een ruim interieur voor vijf of zeven passagiers, terwijl hij toch weinig weegt (1.599 kilo voor de vijfzits benzineversie). Hij rijdt opwindend, met benzinemotoren van de 150 pk sterke 1.5 TSI tot de 190 pk sterke 2.0 TSI of 2.0 TDI-motoren van 150 of 200 pk. Er is keuze tussen manuele versnellingsbakken of een zeventraps DSG, in combinatie met voorwielaandrijving of de vierwielaandrijving 4Drive. Of bestuurders kunnen zich uitleven in een meer sportieve versie zoals de recent geïntroduceerde Tarraco FR. Een auto met een sterk interieurontwerp, gedigitaliseerd en geconnecteerd, en een hoog peil aan standaarduitrusting. Met full-ledverlichting om uit te pakken met wat men in de jaren '60 al over de 1500 zei: "Uitstekende lichten, zoals gewoonlijk bij dit merk". Lichten die ook de weg moeten wijzen in de rest van de modellen uit het gamma en die klanten de knowhow van SEAT demonstreren.

Press contact

Dirk Steyvers

PR & Content Manager
M +32 476 8838 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.