

## Van de 600 tot een auto met zes airbags



In 60 jaar tijd kan er veel veranderen... en als we naar de evolutie van de veiligheid van auto's kijken lijkt dat wel een eeuwigheid. Op het vlak van veiligheid en heel wat andere elementen lijken auto's vandaag nauwelijks nog op hun voorgangers uit een recent verleden. We kunnen dat makkelijk illustreren met een vergelijking tussen de SEAT 600 D uit 1963 en de huidige SEAT Ibiza FR. De verschillen zijn enorm:

- Airbags en hoofdsteunen. **“De SEAT 600 had geen hoofdsteunen”**, herinnert Javier Luzón zich, verantwoordelijk voor de afdeling passieve veiligheid bij SEAT. Hoofdsteunen leveren nochtans een belangrijke bijdrage in het vermijden van een whiplash indien de wagen bij lage snelheid langs achteren wordt aangereden. En terwijl sommige Ibiza's tot zes airbags aan boord hebben, had de SEAT 600 er geen, die technologie maakte immers pas in de jaren 1990 opgang.

- Veiligheidsgordel. Deze werd ontwikkeld in de jaren 1960. Maar in het begin was het niet meer dan **“een niet-uittrekbare riem die de gebruiker zelf aan zijn lichaam moest aanpassen”**, legt Luzón uit. Vandaag past dit element voor de passieve veiligheid zich zelf aan de lichaamsbouw van de gebruiker aan, en niet omgekeerd. Dat verhoogt de veiligheid bij een aanrijding, doordat de gordel zich strak tegen het lichaam spant en zo meteen bescherming biedt.

- Remmen. Ook het remsysteem van beide modellen is compleet verschillend. De SEAT 600 had trommelremmen **“met gevoelig minder remkracht dan wat vandaag mogelijk is”**, vertelt Luzón. Huidige wagens hebben grote remschijven en ook de banden zijn veel breder, waardoor ze een beter contact met de weg en dus een betere grip

garanderen. Bovendien hebben auto's vandaag ABS, een systeem dat vermijdt dat de wielen bij het remmen blokkeren en zo de wagen bestuurbaar houdt.

- Onderstel. Een ander fundamenteel onderdeel voor de veiligheid is het onderstel van een auto, en de evolutie daarvan in de voorbije decennia is duidelijk zichtbaar. Een van de grote verschillen is de toegenomen dikte van de structuren, zoals van de deuren, die vandaag voorzien zijn van extra veiligheidselementen voor een betere bescherming dan ooit.

Globaal gezien bieden auto's vandaag een maximaal niveau van passieve veiligheid. **“In een volgende stap zullen we auto's krijgen die kunnen anticiperen op dreigende risico's en daar gepast op reageren”**, besluit Javier Luzón. We staan bij het begin van een nieuw tijdperk met technologie waarvan we ten tijde van de legendarische SEAT 600 alleen maar konden dromen.

**SEAT** is de enige constructeur die in Spanje wagens ontwerpt, ontwikkelt, bouwt en commercialiseert. De multinational, die deel uitmaakt van de Volkswagen-groep, heeft zijn hoofdzetel in Martorell (Barcelona) en exporteert ruim 80% van zijn wagens naar meer dan 75 verschillende landen. In 2015 verkocht SEAT wereldwijd ongeveer 400.000 wagens, dat is het beste resultaat sinds 2007.

De SEAT-groep stelt meer dan 14.000 personen te werk in zijn drie productiecentra in Barcelona, El Prat de Llobregat en Martorell, waar onder andere de succesvolle Ibiza en Leon worden gebouwd. Verder bouwt SEAT de Alhambra in Portugal, de Mii in Slowakije en de Toledo in Tsjechië.

SEAT beschikt eveneens over een Technical Center, een kenniscentrum met ca. 1.000 ingenieurs die de drijvende kracht vormen achter de innovaties van de grootste Spaanse investeerder in Onderzoek en Ontwikkeling. In overeenstemming met zijn engagement voor het milieu gaat SEAT bij zijn activiteiten steeds uit van de principes van duurzame ontwikkeling, zoals de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot en de verhoging van de energetische efficiëntie.