

20 novembre 2020

L'essence même de SEAT : 70 années à concentrer la sportivité dans une compacte

- **Tout au long des 70 années de l'histoire de SEAT, le modèle compact sportif a toujours joué un rôle important dans le catalogue**
- **Les performances et l'agilité d'une voiture sportive proposée à un prix adéquat, possédant des dimensions idéales et le niveau de sécurité escompté : un objectif permanent pour SEAT**

Qu'ont en commun un coupé très léger de seulement 720 kilos aux roues arrière motrices et une traction cinq places polyvalente trois fois plus puissante ? Ces deux modèles symbolisent à quel point SEAT a toujours été en mesure de s'adapter à son public. Très vite, SEAT a découvert que les voitures sportives permettaient de conquérir le cœur d'un public plus jeune.

Pour concevoir un modèle sportif à chaque fois en phase avec son époque, il faut être en parfaite harmonie avec le public. Et, si nécessaire, révolutionner les habitudes. Si les coupés faisaient rage voici 60 ans, aujourd'hui, même les modèles à trois portes ont quasiment disparu. Les 70 ans de SEAT sont l'occasion idéale pour évoquer rapidement quelques modèles emblématiques sur le marché des voitures sportives en Espagne et objets de convoitise chez les jeunes conducteurs de toutes les époques.

SEAT 850 Coupé : un cœur latin

En 1966, l'automobile était en plein essor en Espagne. La SEAT 600 avait une grande sœur, plus spacieuse et plus performante, la 850. Un an plus tard seulement apparaissait l'une des premières voitures réellement ambitieuses construites en Espagne, la 850 Coupé, une évolution de la SEAT 600. Le moteur était logé à l'arrière et la transmission assurée par les roues arrière. Au niveau des places disponibles, cette 850 Coupé était une 2 + 2. Son prix était fixé à 105 000 pesetas, soit un prix 30 pour cent supérieur à celui de la berline 850. Un supplément que ceux qui pouvaient se le permettre étaient heureux de verser, cette 850 Coupé leur offrant un authentique plaisir de conduire. Le moteur de la 850 avait reçu un carburateur double corps et son taux de compression était rehaussé sur la version Coupé. La puissance gagnait ainsi 10 ch, le moteur déployant 47 ch à 6 200 tr/min, un régime élevé pour l'époque. Grâce à lui et à sa silhouette aérodynamique, la 850 Coupé pouvait atteindre les 140 km/h. Afin que le châssis soit adapté aux performances, la 850 Coupé fut la première SEAT à recevoir des freins avant à disque. Avec 720 kilos seulement, agilité et plaisir étaient garantis. Deux ans plus tard, en 1969, la puissance était portée à 52 ch avec l'arrivée d'un moteur qui allait devenir un grand classique chez SEAT, le bloc de 903 cm³. Rebaptisé SEAT 850 Sport Coupé, le modèle était reconnaissable de loin grâce à ses doubles optiques, à l'avant comme à l'arrière. Une voiture emblématique des fêtes des années 1960, où tout le monde voulait être vu en 850 Coupé.

SEAT 1200 Sport : la fête continue, avec une nouvelle direction

En 1975, le public découvrait le fruit du travail du tout nouveau Technical Centre de SEAT, la SEAT 1200 Sport, le premier modèle conçu directement par la marque elle-même. Une voiture originale, qui exploitait au mieux les ressources disponibles. Le style était né du coup de crayon d'Aldo Sessano, un talentueux designer italien. La carrosserie était produite par Inducar, une entreprise dirigée par Antoni Amat. En plus d'harmoniser le travail de conception, le Technical Centre devait loger en position transversale le moteur longitudinal de la SEAT 124, le basculant de 16 degrés pour y arriver, et installer une boîte de vitesses adaptée à cette nouvelle configuration et en mesure de supporter le couple. Et les ingénieurs y parvinrent. Ce coupé fut lancé dans un premier temps avec le moteur de 1 197 cm³, développant 67 ch, d'où il tire son nom : SEAT 1200 Sport.

Un an plus tard arrivait la SEAT Sport 1430, avec un bloc délivrant 77 ch. Dans l'habitacle, un soin particulier était accordé au tableau de bord et à l'instrumentation, qui brillaient par leur sportivité. À l'extérieur, tout en évoquant divers concepts stylistiques antérieurs d'Aldo Sessano, cette Sport 1430 proposait une innovante et inédite face avant en polyuréthane noir, qui lui valut le surnom de « Bocanegra ». 19 322 exemplaires furent produits (deux tiers étant des 1200) avant l'arrêt de la production en 1979.

SEAT Fura Crono : l'ombre allongée (et rapide) de la SEAT 127

SEAT savait déjà comment voler de ses propres ailes. En 1981, la 127 était déclinée en SEAT Fura. Moins d'un an plus tard, SEAT la dotait d'une personnalité sportive, baptisée Fura Crono. Ce modèle n'était plus un coupé comparable à son prédécesseur, avec un style spécifique, ses propres solutions techniques et des coûts de production élevés. Il était en effet bien plus intéressant d'améliorer un modèle produit en grand nombre et populaire comme la Fura, et de le proposer à un tarif bien plus concurrentiel pour toucher un public plus vaste. En même temps, tant la marque SEAT que la Fura profitaient ainsi d'un effet de notoriété grâce au dynamisme et à la sportivité de ce modèle.

Qui a dit que la Bocanegra n'avait pas eu de successeur avant la version commémorative de l'Ibiza de quatrième génération ? Sur la Fura Crono, la face avant était aussi entièrement couverte par une garniture en plastique noir. Les protections noires s'étiraient même sur les flancs avec des élargisseurs de passage de roue et des baguettes latérales de couleur noire. Ces ornements visuels avaient aussi un rôle pratique en ville. D'ailleurs, ils sont de nouveau à la mode : s'ils contribuaient autrefois à souligner le caractère sportif, c'est aujourd'hui l'esprit SUV qu'ils renforcent.

Pour une sportive, la recette débute toujours par l'ajout d'un ingrédient : la puissance. Comme sa devancière, la Fura Crono faisait appel au bloc de 1 438 cm³, une mécanique éprouvée et fiable développant 75 ch. Pesant seulement 760 kilos, la Fura Crono affichait un rapport poids/puissance lui assurant une grande agilité. Performante et facile à conduire, elle se révélait très stable en virage. Et sa boîte à cinq vitesses lui permettait d'évoluer à bas régime sur autoroute, une garantie de confort acoustique et de consommation réduite.

Pour couronner le tout, la Fura Crono servit également de base pour la Fura Cup, une compétition qui a pu réunir durant trois saisons les meilleurs pilotes espagnols, permettant même à d'anciennes figures de briller à nouveau. SEAT et le sport ne faisaient plus qu'un.

SEAT Ibiza SXi : une injection de modernité

L'Ibiza a permis à SEAT d'accéder au statut de grande marque et à la modernité. Pour sa première génération, de nombreux talents étaient réunis : la capacité de production de SEAT, le génie du designer Giugiaro, les connaissances de Porsche pour le développement d'un moteur robuste ainsi que l'expérience de Karmann pour l'industrialisation de la carrosserie. Naturellement, cette Ibiza se devait de posséder une déclinaison sportive. Celle-ci arriva quatre ans après le lancement de l'Ibiza, avec une évolution technique majeure : l'utilisation de l'injection d'essence au lieu du carburateur sur le moteur de 1,5 litre existant. Le travail de développement mené par les ingénieurs du Technical Centre de Martorell a permis de faire passer la puissance de 85 à 100 chevaux. Cette variante sportive fut baptisée Ibiza SXi, le « i » faisant référence à l'injection et le « X » au double circuit de freinage en X. Cette évolution majeure en matière de sécurité s'accompagnait de disques de frein ventilés à l'avant, ce qui permettait d'assurer à cette compacte musclée des performances de freinage renforcées.

Visuellement, l'Ibiza SXi marchait dans les pas de la Fura Crono, avec des ailes élargies, des jupes latérales et des baguettes noires sur les flancs, qui l'enveloppaient et la protégeaient, ainsi que des boucliers de la même couleur. Deux déflecteurs noirs, en haut et en bas de la lunette arrière, exprimaient sa sportivité. Rapide et facile à conduire, cette Ibiza SXi bénéficiait aussi d'une consommation contenue grâce à l'injection.

L'Ibiza SXi a permis à SEAT d'exprimer sa sportivité sur un modèle polyvalent offrant une plus grande habitabilité, un plus grand coffre et des performances supérieures à la Fura. Cette Ibiza SXi n'était pas simplement une compacte sportive, elle disposait aussi d'un niveau d'équipement supérieur et d'un style dynamique. Ce n'était pas une GTI mais, avec ses 3,6 mètres de long, elle n'en était vraiment pas loin.

SEAT Ibiza GTI : la deuxième génération grandit

L'Ibiza de deuxième génération voyait sa longueur portée à 3,8 mètres, montrant ce qu'est une véritable GTI qui s'en donne les moyens. Giugiaro, encore lui, contribua à la genèse de cette Ibiza qui vit le jour en 1993. Il travailla en étroite collaboration avec le Design Centre de Martorell pour concevoir un modèle qui allait faire fureur. Les traits tendus traditionnels du célèbre designer italien devenaient galbés et aérodynamiques pour l'Ibiza II. Tout était nouveau. Et l'Ibiza II était le modèle qui allait marquer le début de la production à l'usine de Martorell.

La nouvelle plate-forme permettait à cette Ibiza d'être compacte à l'extérieur et très spacieuse à l'intérieur. Cette fois, contrairement aux modèles précédents, elle n'exprimait pas sa sportivité de manière visuellement spectaculaire. Elle préférait accueillir discrètement sous son capot un moteur remarquable, en l'occurrence un bloc de 2 litres à injection, la plus grosse cylindrée proposée dans le segment. Rapide, agile et facile à conduire (elle disposait d'une direction assistée), cette Ibiza de deuxième génération était également légère (1 010 kilos) et brillait par sa maniabilité. Avec ses 115 ch, elle pouvait même rivaliser avec les meilleures références du segment. SEAT Sport l'engagea dans diverses coupes des rallyes sur terre pour démontrer ses

performances et sa fiabilité avec des moteurs de série. Elle gagna encore en tempérament en 1994 avec l'arrivée d'une nouvelle motorisation, cette fois en variante GTI, avec un 1.8 16V de 130 ch. L'Ibiza de deuxième génération prit tellement d'ampleur que SEAT l'engagea en championnat du monde des rallyes.

SEAT Ibiza FR : une sportivité infinie...

Depuis la troisième génération de l'Ibiza, le suffixe FR désigne les modèles sportifs de SEAT. Aujourd'hui, en 2020, l'Ibiza de cinquième génération perpétue cette tradition, avec des versions FR au tempérament sportif. Un caractère sportif, certes, mais comme toujours dans l'histoire de SEAT, des modèles parfaitement adaptés à la demande de la clientèle. Avec ses qualités mécaniques et sa maniabilité, elle est en mesure de créer la surprise par rapport à des concurrentes plus puissantes, plus grandes et plus coûteuses grâce à son moteur 1.5 TSI de 150 ch. SEAT propose aussi une Ibiza 1.0 FR de 110 ch aux clients recherchant seulement l'agilité de son châssis (sa suspension est abaissée de 15 mm par rapport à l'Ibiza normale, avec des réglages d'amortissement spécifiques et les modes Normal et Sport) ou une image sportive (avec des jantes pouvant aller jusqu'à 18 pouces). Aujourd'hui, ce modèle SEAT offre également sécurité et confort. Dépassant désormais les quatre mètres de long, l'actuelle Ibiza FR peut accueillir quatre adultes. Avec cinq portes, comme le demande la clientèle aujourd'hui. Premier modèle à proposer un éclairage FULL LED dans ce segment, l'Ibiza FR y ajoute aussi les fonctions Traffic Jam Assist, le freinage automatique en ville, le régulateur de vitesse adaptatif ou encore le détecteur de fatigue, voire le luxe d'un chargeur de téléphone mobile sans fil avec amplificateur du signal GSM ou les palettes de la transmission DSG sur le volant multifonction. Des équipements que le fier conducteur d'une 850 Coupé n'aurait jamais imaginé trouver dans un modèle sportif SEAT d'aujourd'hui. Pas même dans les romans de science-fiction.

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.