

Los buques insignia de SEAT, del 1500 al Tarraco

- El SEAT 1500 era la berlina grande de representación en la España del desarrollismo, en los años 60
- El SEAT 132 fue durante un tiempo el segundo coche de mas valor fabricado en España y el SEAT Exeo, la berlina media con mejor calidad precio
- Actualmente el formato berlina con empaque ha dejado paso a los SUV como el SEAT Tarraco

Martorell, 09/10/2020. En los inicios de SEAT, tras el 1400, los escasos entendidos en automóviles de la época comprendían perfectamente a qué coches emulaba aquel SEAT 1500 cuando nació en 1963: angulosas y prominentes esquinas en su carrocería, cuidados embellecedores cromados, neumáticos diagonales con banda blanca en su flanco... Hoy, en cambio, el coche a seguir tiene el formato de un SUV atractivo como el que ofrece el SEAT Tarraco desde 2018.

SEAT 1500: amplio, cómodo, robusto y rezumando clase

Con un tamaño y un precio más acorde que los que ofrecían vehículos americanos, el 1500 incorporaba todo el lujo y prestaciones que uno podía soñar y permitirse en un automóvil. La prensa de la época lo consideraba como “coche de chófer”, digno de políticos, directivos de empresas y gente acomodada. Por supuesto, el SEAT 1500 también era ideal para familias numerosas, en una época en que disponer de seis plazas (la banqueta corrida delante admitía tres ocupantes) no impedía que lo utilizaran algunos más. Espacioso, cómodo y con un enorme maletero, no es extraño que también fuera modelo predilecto entre el colectivo de taxistas y todo tipo de servicios oficiales.

Su fiable motor de 1.481 cm³ (de ahí la denominación 1500), con árbol de levas lateral, producía 72 caballos a 5.200 rpm que movían con solvencia los 1.200 kilos que pesaba el 1500. En la época, se resaltaban los 50 CV/litro que era capaz de desarrollar. En comparación, hoy, el 1.5 TSI turboalimentado del Tarraco ofrece 150 CV (100 CV/litro) desde 5.000 rpm y su par máximo duplica al de aquel 1500 y se ofrece ya a 1.500 rpm, frente a las 3.300 rpm del pionero. El SEAT 1500 contaba con una caja de cambios de cuatro velocidades, todas ellas ya sincronizadas, con la palanca junto a la columna de dirección. El SEAT 1500 admitía rodar a 120 km/h sin que el segundo cuerpo de su carburador se abriese, lo que permitía viajar con unos consumos moderados. Además, con sus 60 litros de depósito, disponía de una amplia autonomía para los viajes más largos.

En el SEAT 1500 abundaban los detalles de confort que llamaban la atención en la época, como los derivabrisas, los parasoles orientables lateralmente, el espejo en el parasol del acompañante, la guantera con llave, las luces de lectura para las plazas traseras, reposabrazos central en los asientos posteriores... También había otros elementos que llamarían la atención hoy, como el manómetro de presión de aceite del motor, el lavaparabrisas pisando un botón con el pie o el cuentakilómetros que se asemejaba a un termómetro de mercurio.

Desde siempre la seguridad ha sido una premisa fundamental en SEAT. Así, el 1500 ya contaba con cuatro discos de freno y un potente servofreno. Las luces se destacaban entre la prensa como excelentes, decían de la versión original monofaro, antes de que en 1969 una profunda modificación diera origen al modelo bifaro. Ese mismo año, SEAT comenzaría a ofrecer su primera mecánica diésel, un motor suave y de fiabilidad contrastada. Se trataba de una mecánica 1.8 de inyección indirecta de 46 caballos, que implicó un cambio de denominación a SEAT 1800 Diesel. Como rezaba la publicidad de la época, “este vehículo le hará millonario en kilómetros”. Dos años más tarde, en 1971, nació el SEAT 2000 Diesel, con 55 CV de su motor de dos litros.

Esta secuencia de tiempos muestra que el 1500 gozó de una evolución de ingeniería continua. De una dinamo de 400 vatios pasó a un alternador en 1967, momento en que recibió también llantas de 5 espárragos en lugar de cuatro. En 1968, con el bifaro, la compresión del motor se subió a 9:1 y los colectores de fundición se pasaron a unos de acero de salida prácticamente recta que hoy diríamos “inspirados en la competición”.

No llegó a adoptarse un reloj, el aire acondicionado, o un limpiaparabrisas de dos velocidades. Esas carencias venía encontrando la prensa al SEAT 1500 cuando a mediados de 1972 dejó de producirse. A partir de abril de 1973, el SEAT 132 se encargaría de resolver esos inconvenientes.

SEAT 132: una revolución con discreción

Más corto, más ligero, mucho más aerodinámico: el SEAT 132 suponía un sustancial avance respecto al SEAT 1500, y mejor adaptado a las necesidades del momento. De aquellos 130 km/h del 1500, el 132 permitía alcanzar 170 km/h con su motorización 1800 y 160 km/h con el motor 1.600 (la 5ª velocidad era opcional, en esta motorización). Ambos eran modernos motores de gasolina. Destacaba la presencia de una distribución de doble árbol de levas en cabeza, como los coches deportivos de prestigio. Esto exigía un cuidado mecanizado en fábrica y resultaba mucho más costoso de producción, aunque la prensa de la época ya adivinó que una solución tan buena se generalizaría en el futuro, como así fue. Empleaban correa de distribución, que se veía una solución de vanguardia por hacer mucho más silencioso el motor, aunque necesitaba cambiarse cada 40.000 o 50.000 kilómetros.

El SEAT 132 seguía con el concepto mecánico clásico, con motor delantero y propulsión trasera. El tren trasero hacía desaparecer la barra Panhard y dispuso una suspensión posterior con un guiado mucho más eficaz. Además, los neumáticos ya eran radiales, lo que suponía un gran avance en comportamiento y seguridad.

En esta área, el 132 seguía empleando un doble faro, los limpiaparabrisas eran de color negro mate para evitar reflejos, se le dotó de un espejo retrovisor exterior y se incorporaron de serie los reposacabezas delanteros. Los reposacabezas, por cierto, suscitaron encendidos debates sobre si inducían al sueño y perjudicaban a la seguridad.

Por lo demás, el confort estaba bien presente en el 132. Para comenzar, la prensa de la época destacaba del SEAT 132 unos asientos aún más cómodos que los del 1500. Eran asientos muy

anchos, tapizados en un atractivo y tupido tejido simulando un denso terciopelo. La suspensión carecía de estabilizadoras, para no alterar las virtudes de su diseño y resultaba muy cómodo. Detrás, había cinco plazas, con mucho espacio para las piernas y un reposabrazos central (por supuesto, con sus luces de lectura, asideros en el techo y reposabrazos en las puertas). Disponía de un rico equipamiento, pero con una presentación sobria, nada preciosista, salvo la presencia de madera de nogal en el salpicadero.

El 132 era tan elegante por fuera, con sus mandos de puertas enrasados y llantas de bonito diseño sin tapacubos, que se le criticó por no llevar escudos de protección adicionales en los paragolpes, solo una elegante tira de goma. En su versión diésel 2200, de 1978, era el segundo coche de mas valor del mercado nacional (también era el diésel español de mejores prestaciones).

SEAT Exeo: un golpe de ingenio

SEAT había abandonado el segmento D o medio-alto en 1980 al cesar la producción del 132. En 2008 se decidió que había una oportunidad ideal para el retorno. De nuevo se repetiría un esquema mecánico con motor longitudinal, pero esta vez con una extensa gama potencial de motores y de transmisiones. Se seleccionaron tres motores de gasolina, con 102, 150 y 200 caballos, más tres diésel 2.0 TDI de 120, 143 y 170 caballos. El SEAT Exeo disponía de una robusta estructura, avanzados elementos de seguridad y un chasis con una eficaz suspensión posterior multibrazo. Los ingenieros del Centro Técnico de SEAT lo dotaron de un carácter confortable y de una conducción precisa, en línea con ese funcionamiento suave y aplomado comportamiento.

El SEAT Exeo reunía grandes atributos con un precio muy atractivo. Por ejemplo, en materia de seguridad, el Exeo incorporaba un airbag de rodillas para el conductor. También cuidaba el confort gracias a un techo practicable con células solares. Al estar aparcado bajo el sol, la electricidad que se generaba activaba la ventilación del equipo de climatización, lo que reducía la temperatura del habitáculo y, por tanto, se necesitaba una menor actuación del aire acondicionado para conseguir una temperatura agradable. Todo ello, sin tomar energía de la batería.

La vida del Exeo fue intensa. En 2009 se lanzó la carrocería familiar, denominada Exeo ST, acrónimo de SportsTourer. Esta sigla comenzará desde entonces a acompañar a las versiones familiares de Ibiza y León. En 2010 la gama de motores se expandió, con dos variantes 1.8 TSI (de 120 y 160 CV) en sustitución del 1.8T de cinco válvulas por cilindro. El 2.0 TFSI llevó la potencia a 211 caballos. En 2011 se presentó el restyling del SEAT Exeo, con nuevos faros con tira de LED, nueva parrilla y llantas de diferente diseño de llantas. En 2012, una variante Ecomotive conseguía consumos de apenas 4,5 l/100 km.

SEAT Tarraco: De la berlina al SUV

El éxito del SUV compacto Ateca demostró que el público busca coches amplios por dentro, con gran maletero, llenos de equipamiento de confort y con un gran nivel de seguridad. Y así nació el Tarraco.

El SEAT Tarraco es un SUV grande con todos los atributos que busca un cliente en 2020, con todos los atractivos que hacen de un producto el faro de su gama. Por supuesto, con el diseño dinámico y emocional de SEAT. Con llantas de hasta 20 pulgadas, un coche espacioso, con cinco o siete asientos, pero con un peso contenido (1.599 kg la versión de gasolina de cinco asientos). Emocionante de conducir, con motorizaciones de gasolina desde un 1.5 TSI de 150 CV de potencia hasta un 2.0 TSI de 190 CV o diésel 2.0 TDI de 150 o 200 CV. Con posibilidad de elegir entre transmisiones con cambio manual o DSG de siete marchas, con tracción delantera o total 4Drive. Con versiones deportivas como el reciente Tarraco FR. Un coche con un interior espectacular, digitalizado, conectado, con rico equipamiento. Y con una eficaz iluminación Full LED para hacer gala a aquello que ya decían del 1500 en los 60: “Excelentes luces, lo habitual en la marca”. Luz para guiar el camino, también, al resto de los modelos de la gama.

SEAT es la única compañía que diseña, desarrolla, fabrica y comercializa automóviles en España. Integrada en el Grupo Volkswagen, la multinacional, con sede en Martorell (Barcelona), exporta el 81% de sus vehículos y está presente en más de 75 países. En 2019, SEAT vendió 574.100 coches, la mayor cifra en sus 70 años de historia y logró un beneficio después de impuestos de 346 millones de euros y un volumen de negocio récord de más de 11.000 millones.

En 2019, SEAT destinó 1.259 millones de euros para acelerar su programa de inversiones, principalmente para el desarrollo de nuevos modelos electrificados. Además, y en el marco de su compromiso con la descarbonización, invirtió 27 millones de euros en iniciativas sostenibles y está trabajando en una ambiciosa estrategia medioambiental, llamada Move to Zero, que tiene entre sus objetivos convertir a Martorell en una planta con huella de carbono cero en 2030.

SEAT cuenta con más de 15.000 profesionales y tiene tres centros de producción: Barcelona, El Prat de Llobregat y Martorell, donde fabrica los exitosos Ibiza, Arona y León. Además, la compañía produce el Ateca en la República Checa, el Tarraco en Alemania, el Alhambra en Portugal y el Mii electric, el primer vehículo 100% eléctrico de SEAT, en Eslovaquia.

Comunicación SEAT España



Carlos de Luis
Director de Comunicación
T/ +34 91 427 86 47
carlos.deluis@seat.es



Pablo Cofán
Jefe de Prensa
T/ +34 91 427 86 47
pablo.cofan@seat.es



www.seat-mediacycenter.es