

SEAT cumple 60 años

30.04.2010



- Fundada el 9 de mayo de 1950
- Una historia sembrada de hitos, que empieza con la empresa como mera licenciataria hasta convertirse en un fabricante de alta tecnología
- Con una gama de modelos llenos de frescura y dotados de un carácter distintivo
- Un futuro emocionante y con una estrategia clara

SEAT celebra su 60 aniversario

SEAT cumple 60 años. Si bien la antigua Sociedad Española de Automóviles de Turismo S.A. se fundó el 9 de mayo de 1950, SEAT dista mucho de ser un pensionista. Después de una historia sembrada de hitos memorables, el fabricante español de automóviles puede hacer gala en la actualidad de su carácter distintivo y de una estrategia clara, con una dinámica gama de modelos, la más avanzada tecnología y un diseño que causa emoción. Y en el Centro Técnico ubicado en la localidad española de Martorell se está trabajando muy intensamente en el futuro: el prototipo IBE ofrece una primera impresión de cuán emocionantes serán los automóviles españoles en la era de la electro-movilidad.

«SEAT está emprendiendo claramente el rumbo hacia la próxima fase de su desarrollo. Con el lanzamiento del Ibiza ST y el nuevo Alhambra, en otoño, la gama de productos de SEAT es la más novedosa de su historia», afirma James Muir, presidente de SEAT S.A. «Satisfacemos un amplio abanico de deseos de los clientes y siempre ofrecemos automóviles con un carácter único. Cada SEAT resulta inconfundible por su diseño, es increíblemente deportivo y ofrece tecnología innovadora a una relación calidad-precio sobresaliente. No obstante, lo más importante son nuestros equipos altamente motivados en las áreas de diseño, desarrollo y producción».

Competencia de primera clase y una moderna gama de modelos

60 años después de su fundación el 9 de mayo de 1950, la empresa está más preparada que nunca para el futuro. La plantilla en la sede de Barcelona asciende a 11.000 trabajadores, con unas 1.300 personas trabajando en el Centro Técnico, que es el centro de investigación y desarrollo de la marca automovilística. La sede central de producción es la planta de Martorell, que es una de las más avanzadas de Europa gracias a sus sistemas logísticos altamente desarrollados y sus procesos flexibles de producción. Cada día se fabrican unos 2.000 automóviles aproximadamente.

Desde 1953, SEAT ha fabricado más de dieciséis millones de vehículos, cifra para la cual el año 2009 ha contribuido con un volumen de 337.000 nuevas unidades. Dos tercios de la producción se destina a la exportación, de los cuales la mayoría van al mercado europeo. En términos globales, SEAT tiene más de 3.000 puntos de venta y servicio técnico en un total de 72 países.

Con el lanzamiento del nuevo Alhambra MPV en otoño, SEAT habrá puesto a punto su gama entera de modelos. La gama abarca cinco familias de modelos (Ibiza, León, Altea, Exeo y Alhambra), con una amplia variedad de estilos de carrocería y de variantes de motores. El espíritu más deportivo de la marca está representado por las potentes versiones FR y CUPRA. Además, SEAT ha cosechado el mismo éxito en lo que se refiere a tecnologías de eficiencia, pues las variantes ECOMOTIVE se encuentran entre las más ecológicas de su clase. SEAT satisface un amplio abanico de deseos de los clientes, desde los 265 CV/195 kW en el León CUPRA R hasta unas emisiones de CO₂ de tan sólo 98 gramos/km en el Ibiza ECOMOTIVE.

Nuevos modelos para el futuro

El nuevo Alhambra es el modelo más reciente de la gama SEAT. La innovadora versatilidad de este vehículo polivalente (MPV) español completamente rediseñado se ajusta idóneamente tanto a las necesidades de una familia como a los requerimientos de un hombre de negocios habituado a recorrer muchos kilómetros. Como en cada SEAT, el carácter deportivo y la conducción emocionante van muy unidos a sus múltiples posibilidades de uso. Gracias a su manejo sorprendentemente dinámico, a sus potentes transmisiones que abarcan desde los 140 a los 200 CV y su equipamiento de última tecnología, cada kilómetro que se conduce con el Alhambra es un placer, especialmente porque todo ello no limita en ningún momento su eficiencia sobresaliente. Con un consumo medio de combustible de sólo 5,5 litros, el Alhambra constituye un punto de referencia en su segmento.

El futuro ya comenzó mucho tiempo atrás para SEAT y en la edición de 2010 del Salón del Automóvil de Ginebra ya se desveló en directo una de las primicias, bautizada con el nombre de IBE. Con este sport coupé compacto, SEAT ofrece una impresionante exhibición de diseño sorprendente y conducción altamente emocionante para la era de la movilidad eléctrica. El prototipo SEAT IBE aplica la conducción del futuro que genera cero emisiones con un concepto deportivo y dinámico para la movilidad urbana, mientras que el estilo limpio y atlético del prototipo IBE ofrece una perspectiva emocionante del desarrollo que ya está en marcha de la próxima generación de diseño SEAT. Unas proporciones poderosas y un lenguaje de diseño preciso y claro definen la evolución continua del ADN del diseño de esta marca automovilística española.

Un papel líder en tecnologías respetuosas con el medio ambiente

SEAT se encuentra entre aquellos fabricantes de vehículos con una pericia excepcional para las tecnologías respetuosas con el medio ambiente. En los últimos años hemos podido ser testigos de una continua reducción del consumo de combustible en cada una de las familias individuales de modelos, donde SEAT ECOMOTIVE se ha convertido en una marca para vehículos con un consumo excepcionalmente eficiente y ha cosechado un enorme éxito en el mercado. Y la cumbre del éxito la protagoniza el Ibiza ECOMOTIVE, que logra un consumo medio

de combustible de tan sólo 3,7 litros y un nivel de emisiones de sólo 98 gramos de CO2 por kilómetro, a pesar de su poderoso rendimiento de 80 CV (50 kW). SEAT ha ampliado continuamente su oferta ECOMOTIVE, con las familias del León, Altea, Altea XL y Alhambra también preparadas para incluir variantes TDI con un consumo similarmente eficiente.

El próximo paso en la estrategia de SEAT es el León Twin Drive ECOMOTIVE, en concreto las funciones de su sistema de transmisión con la combinación de un motor de combustión interna y un motor eléctrico. Pero es mucho más que un híbrido: es un automóvil con tecnología «plug-in», es decir, con posibilidad de conectarlo mediante un cable a la red eléctrica. Su batería de ión-litio puede cargarse desde una toma de corriente, obteniendo como resultado una autonomía de unos 50 kilómetros, mientras que el motor de combustión interna permite que responda en trayectos más largos. Las primeras versiones de producción en serie del León Twin Drive ECOMOTIVE están previstas para 2014.

Tema clave en este terreno es el desarrollo de estrategias que fomenten la sostenibilidad medioambiental. SEAT ha emprendido un proyecto para generación de energía limpia en la fábrica de Martorell, que con la instalación de unos 320.000m² de paneles solares se convertirá en una de las más sostenibles del sector. La planta fotovoltaica, desarrollada junto con el grupo Gestamp, tendrá una potencia instalada de más de 10 MW, lo que permitirá generar más de 13 millones de kwh al año, equivalentes al consumo de electricidad de 3.000 viviendas. Gracias a ello dejarán de emitirse a la atmósfera más de 6.200 toneladas de CO2.

Trabajo intenso en el coche eléctrico

El objetivo del desarrollo es un automóvil totalmente eléctrico del tipo previsto por el prototipo SEAT IBE. El IBE también marca el comienzo de un proyecto focalizado a promocionar y desarrollar la electro-movilidad en España. 16 empresas líderes de tecnología y 16 universidades y centros de investigación se han unido para formar la iniciativa Cenit VERDE.

Basándose en su experiencia en investigación, desarrollo y producción de automóviles, SEAT ha asumido el papel industrial líder en este proyecto. Con el apoyo del Ministerio español de Ciencia e Innovación (en concreto del CDTI), esta empresa investigará, desarrollará y establecerá las bases de la electro-movilidad. El objetivo es investigar tecnologías para la producción de vehículos eléctricos en España y para el establecimiento de las infraestructuras asociadas. La iniciativa es uno de los retos más ambiciosos en el seno de la industria española. Como el fabricante de automóviles español por excelencia, SEAT está depositando todos sus esfuerzos en el prototipo IBE.

Columna vertebral de la industria española

Actualmente SEAT emplea a 13.500 trabajadores, y su efecto multiplicador sobre la industria catalana es del 1,6% (de más del 3% sobre el empleo). De hecho, supone el 5% de su valor añadido bruto (VAB) y el 1,5% del VAB total, según un estudio del Gobierno catalán. En 2008 la marca destinó 234 millones de euros a I+D+i (588 si se le suma la inversión en nuevos productos, equipos de producción y mejoras de procesos), lo cual le convierte en el segundo mayor inversor privado en I+D de

España según datos de Eurostat, la Oficina de Estadísticas de la Unión Europea. Sólo en el Centro Técnico donde lleva a cabo dichas actividades trabajan casi mil personas, la mayoría en puestos de alta cualificación.

La historia

La marca accede a la madurez con una gama de productos consolidada, llevando a sus espaldas el valioso bagaje de la experiencia y preparada para afrontar los retos del mañana con garantías de éxito. SEAT materializa a la vez el pasado, el presente y el futuro de la industria automovilística de nuestro país.

Desde su integración en el grupo VW se ha convertido en un sello destacado, presente en la mayoría de segmentos del mercado con una amplia gama de modelos de diseño propio, caracterizados por su fuerte personalidad y su estilo mediterráneo. Formando parte de este gran consorcio SEAT se beneficia de la inversión común en investigación y desarrollo, el acceso a las tecnologías más avanzadas y un know how muy valioso en diversas áreas.

Una de las sinergias de esta situación es que le permite compartir y desarrollar conjuntamente las plataformas básicas de los vehículos del grupo, lo cual implica una fuerte rebaja de costes. Al mismo tiempo, su incidencia en los mercados europeos ha ido creciendo gracias a la amplia red de distribución del grupo. Si SEAT ya tenía, desde sus inicios, una clara vocación exportadora, en los últimos tiempos ésta ha aumentado.

Pero las cosas no siempre habían sido así, ni para la marca ni para el país. En la postguerra, cuando se fundó, el parque móvil se encontraba en condiciones muy precarias, tampoco había fábricas en activo y las necesidades de transporte personal apenas podían cubrirse mediante motocicletas y microcoches con motor de moto.

Tras varias tentativas infructuosas el proyecto SEAT, impulsado desde el gobierno y un conglomerado de inversores privados, tomó consistencia en 1948. Los contactos con diversos fabricantes extranjeros acabaron fructificando en un acuerdo con Fiat.

Todo esto ocurrió hace exactamente seis décadas. Una larga historia hasta hoy.

50s

Hace ahora sesenta años, en la primavera de 1950, nacía la Sociedad Española de Automóviles de Turismo: SEAT. La compañía quedó formalmente constituida el día 9 de mayo tras firmarse un acuerdo entre el ente público INI (Instituto Nacional de Industria, con el 51% del capital social: 600 millones de las antiguas pesetas, lo que hoy serían 3,6 millones de euros), siete grandes bancos españoles (42%) y el fabricante italiano Fiat (7%), que aportaba su asesoramiento técnico y la licencia de producción de sus modelos.

Su factoría, levantada en unos terrenos de la Zona Franca de Barcelona, junto al puerto, ocupaba una superficie de 20 ha. Las instalaciones cubiertas rebasaban los 95.000 m², la mayoría (75.000) destinados a montaje, 7.500 a oficinas y laboratorios, 2.300 para central eléctrica y térmica, y el resto almacenes. La elección de la capital catalana no fue gratuita. Desde los inicios del siglo XX Barcelona había

sido el centro neurálgico de la producción automovilística del país, tanto de raíz autóctona (Hispano-Suiza, Elizalde) como foránea (Ford Motor Ibérica, General Motors Peninsular); contaba por lo tanto con una larga tradición industrial y recursos humanos competentes.

En mayo de 1953 empezó a funcionar la cadena de montaje, de la que el día 13 de noviembre saldría el primer vehículo construido por SEAT: el 1400 A, imponente sedán de tracción trasera con motor delantero de 4 cilindros y 44 CV, equivalente en el mercado de entonces al actual Exeo. Inicialmente el ritmo de fabricación es de 5 coches diarios y la plantilla está formada por 925 empleados, cifras que van a crecer de forma exponencial.

Al final del ejercicio 1954 ya se han entregado 959 unidades por un importe de 123 millones de pesetas. Un año después la producción anual roza las 3.000 -con casi el 100% de componentes nacionales- y el número de trabajadores es de 1.700. En 1956 se fabrican 7.000 vehículos al año; y 10.000 el siguiente. Al cabo de dos años la compañía emplea a 5.000 personas. Ante la escasez de industria auxiliar en el país, SEAT se había visto obligada a impulsar la creación de empresas proveedoras para poder nacionalizar todos los elementos del 1400, facilitándoles asesoramiento técnico, patentes y, en algunos casos, capital.

En 1957 SEAT lanza el 600, que viene a poner casi literalmente al país sobre cuatro ruedas. La influencia de este utilitario con motor y tracción posterior en la vida de los españoles es aún materia de análisis para los estudiosos sociales. No sólo fue el primer coche para muchos conductores: contribuyó a mejorar las condiciones de vida de la población permitiéndole acceder a un grado de movilidad e independencia como no lo había hecho antes ningún producto en España.

Su aparición tuvo un efecto modernizador en las calles y carreteras españolas; poco a poco iría desapareciendo el enjambre de microcoches, motocarros y motocicletas, con o sin sidecar, hasta entonces habitual en el paisaje. Porque el 600 era un verdadero automóvil, con su motor de cuatro cilindros, con sus puertas metálicas, asientos para cuatro personas y hasta calefacción.

La expectación generada por el nuevo SEAT era enorme. Los pedidos alcanzaron cifras inauditas: en marzo de 1957 la cartera superó los 100.000 y hubo que cerrar la admisión. El mercado de la época tenía una oferta limitada y las pocas marcas presentes escasa capacidad productiva. Pero SEAT era la empresa mejor preparada del país, y en un año las cifras de producción del 600 se sextuplicaron. Sus beneficios alcanzaron la máxima cota hacia 1956, con un 15%. Durante la 2ª mitad de aquella década la proporción de beneficios distribuidos fue creciendo de forma sostenida hasta llegar al 13% en 1958. La recesión asociada al Plan de Estabilización hizo retroceder el margen y congeló el dividendo repartido durante 1959. A partir de los años sesenta el margen de beneficio mejoró por el fuerte incremento de ventas, permaneciendo estabilizado en torno al 10%.

60s

Al despuntar la nueva década SEAT ya destaca como actor principal en el panorama de la industria automotriz española. El país empieza a vivir un creciente desarrollo económico, dejando de lado su vertiente eminentemente agrícola y orientándose a nuevos sectores como el turismo y los servicios, y en ello el automóvil juega un

papel crucial. El 1400 A inicial ha sido renovado dos veces; su última versión, el 1400 C, prefigura en su carrocería el futuro SEAT 1500, la berlina de referencia del mercado durante muchos años, ampliamente utilizada por la administración del estado en toda clase de servicios (vehículo oficial, policía, ambulancia, etc) y también como taxi.

Con el lanzamiento de la versión D en 1963 llega la eclosión del 600, que se convierte en coche hegemónico del parque móvil nacional. Su fuerte demanda origina un aumento de la producción (de 80 coches diarios en primer trimestre de 1961 se pasa a 100, y aumenta después a 120 para alcanzar paulatinamente los 240 a finales de 1964), provocando una reducción de los costes que repercutirá en un descenso del precio de venta, lo cual volverá a estimular otra vez la demanda.

Aunque las listas de espera todavía son largas, la población se ha pasado en masa de la moto al SEAT 600. Las excursiones familiares de fin de semana se generalizan. Las urbanizaciones surgen por doquier. Incluso hay un auge de las competiciones automovilísticas gracias a los usuarios más entusiastas. En pocas etapas de la historia de España ha sido tan patente el rol del automóvil como dinamizador de la vida del país. Al mismo tiempo que el entramado industrial crece aún más con el suministro de componentes a la fábrica, su actividad genera mano de obra, buena parte de la cual viene de inmigración que llega a Cataluña desde tierras andaluzas, extremeñas y murcianas.

El 600 es para España lo que el Renault 4CV para Francia, el Fiat Topolino y el 500 para Italia, el Mini para el Reino Unido y el Beetle para Alemania: el coche del pueblo. Hacia 1973, se fabrican un total de 800.000, pero Fiat pone todo su esfuerzo para garantizar que fabrique sólo para el mercado local. No obstante, los españoles encuentran su primera laguna legal (diminuta) para el 600 y exportan 150 unidades a Colombia. No será hasta una versión posterior y más generosa del contrato de licencia cuando Fiat permita una mayor libertad, lo que a la larga llevará, entre 1970 y 1973, a que el SEAT 600 se convierta en el coche más vendido en Finlandia!

Ya desde sus inicios SEAT tuvo presente cual sería su trascendencia social. Durante la edificación de la fábrica fueron adquiridos 46.000 m² de terreno para lo que se llamaría la Ciudad Residencial SEAT. Ante la perspectiva de que llegaran flujos procedentes de otros puntos del país, construyó bloques de viviendas destinadas a su alojamiento, así como equipamientos deportivos y escolares. La empresa también dedicó especial atención a su escuela de aprendices para formar a los futuros oficiales de la empresa que cubrirían los puestos de trabajo vacantes, y elevar la categoría profesional de cuantos participasen en sus periódicos cursillos de formación y perfeccionamiento.

Es una etapa en la que SEAT afianza su red de distribución y consolida su primacía en el mercado. Tiene una plantilla de 10.000 personas y fabrica 300 coches diarios. Su producción se multiplicará casi por cuatro, rozando las 160.000 unidades en 1967. La gama se amplía con el 1500 Familiar, el 800 -versión cuatro puertas del 600 creada por la propia SEAT- y el 850. En 1967 se crea FISEAT para que los clientes tengan fácil acceso a la financiación al comprar su coche. Casi 15.000 personas trabajan entonces para SEAT.

En virtud de los nuevos acuerdos entre los accionistas Fiat aumenta su participación al 36% mientras el INI rebaja la suya a una cuota similar. Para ello se duplica el capital nominal fijándolo en 1.800 millones de pesetas. Pero lo más importante es que gracias a ello la empresa italiana da el visto bueno al plan de SEAT de intentar

exportar el 20% de su producción. Así, de las primeras remesas de 600 a Colombia pasará a ofrecer sus productos en doce países distintos.

En abril de 1968 debuta el nuevo 124, la empresa tiene 20.000 empleados y su producción anual suma ya 200.000 vehículos. El SEAT número 1 millón -un 124 amarillo- es entregado a Rosa Zumárraga en el programa de TVE "Un millón para el mejor". Al año siguiente llega al mercado el 1430, otro modelo exclusivo de SEAT, y la versión familiar 124, con un nivel de calidad y prestaciones y unos precios ajustados que les sitúan claramente por delante de la competencia. Al final de aquella década SEAT ha consolidado su posición de primer fabricante del país.

70s

SEAT cosecha muy pronto los frutos del creciente poder de adquisición de la sociedad española. En 1971, SEAT progresa hasta convertirse en la empresa industrial más grande de España y, en 1974, con ingresos de poco menos de mil millones de dólares, se convierte en el octavo fabricante de coches de Europa. La extraordinaria tasa de crecimiento económico hacia el final de la dictadura franquista se pone de relieve con el hecho de que, a mediados de los setenta, no menos del 48% de los hogares poseen un coche, mientras que diez años antes sólo era un 27%.

El crecimiento del parque automovilístico español es imparable, con casi 2,4 millones de vehículos al iniciarse la década de los setenta, el 50% de los cuales lucen el escudo SEAT. La marca se ha convertido en la mayor compañía industrial del país, apenas veinte años después de ser fundada. Amplía su gama con las versiones deportivas del 124 y con el 132 -modelo del segmento alto que retoma el puesto del 1500-, al tiempo que las exportaciones se multiplican por diez superando en 1971 los 55.000 ejemplares anuales.

La organización de la Fórmula 1430, reservada a monoplasas equipados con el motor doble árbol levas de la popular berlina, deja bien clara la apuesta de SEAT por la competición. Durante estos años dominará el panorama deportivo del país, especialmente en el ámbito de los rallyes, logrando anotarse una larga lista de títulos nacionales de marcas así como dos subcampeonatos europeos, y sobre todo el tercer y cuarto puestos en la edición 1977 del mítico Rallye de Montecarlo, con los 124 D 1800 oficiales pilotados por Antonio Zanini y Salvador Cañellas.

Atenta a la tendencia que sigue la industria automotriz SEAT aboga por la tracción delantera en el nuevo 127, su primer polivalente tipo todo delante (motor y transmisión), lanzado en 1972; pronto se le añade una versión de cuatro y cinco puertas de creación autóctona, sin equivalente italiano. Ante la necesidad de desarrollar productos diferenciados y específicos nace el Centro Técnico de Martorell, inaugurado en 1975. Allí se van a gestar el SEAT 133, primer diseño original de la firma, realizado sobre la plataforma del 850, que incluso se fabricará bajo licencia en Argentina y Egipto; también un motor propio, el 1.010 cc de 52 CV que equipa al 127 Especial; y el audaz 1200/1430 Sport, proyectado en colaboración con la firma Inducar.

Originalmente fue concebido por el diseñador italiano Aldo Sassano para un NSU con motor trasero: las rejillas de ventilación de las aletas posteriores dan fe de ello. Sin embargo, en el SEAT sólo sirven para ventilar el maletero, ya que el motor trabaja en

la parte delantera, montado transversalmente con un ángulo delantero de 16 grados. El chasis procede del 127, mientras que el motor de 67 CV es del 124, que es más grande.

El coupé, que todavía impresiona a día de hoy, es bautizado rápidamente por los lugareños con el sobrenombre de Bocanegra, pues tiene una máscara de plástico que rodea los faros delanteros y la rejilla del radiador que siempre es negra, sin importar el color de la carrocería. Al desarrollo interno se le insufla una dosis de energía para alcanzar los 77 CV en 1977 y se convierte en el «1430». Los clientes potenciales eran hombres jóvenes que no podían permitirse un 124 Sport Coupé. SEAT volvió a dar vueltas al tema del diseño en 2008 con el estudio «Bocanegra» y, en 2010, hay un paquete de equipamiento para el Ibiza SC que también rinde homenaje al nombre mágico con un frontal parcialmente negro.

Con unos ingresos de casi mil millones de dólares en 1974, SEAT es el octavo fabricante europeo y el único que proyecta, desarrolla y construye vehículos de turismo en España. Dispone de una nueva línea de ensamblaje y un almacén central de recambios en Martorell. Su plantilla de más de 30.000 empleados produce 1.900 coches diarios. Pero va a crecer aún más: tras el cierre de Authi en 1975, adquiere a instancias del INI la fábrica navarra de Landaben para mantener sus puestos de trabajo y le asigna la producción de la versión renovada del exitoso 124.

Por entonces SEAT debe hacer frente a la creciente competencia que supone la entrada en el país de multinacionales del sector. Su reacción pasa por modernizar y reestructurar diversos aspectos de su política empresarial (costes de producción, rendimiento laboral, configuración de la gama), establecer un decálogo de atención al cliente y ofrecer una serie de garantías cada vez más amplia (doce meses en todos los modelos, precio mantenido desde la firma del contrato hasta la compra del coche, reparaciones en la red oficial, asistencia técnica en ruta...).

La red oficial ya supera el millar de concesionarios cuando sale de fábrica el SEAT cuatro millones.

Se introducen nuevos modelos (128, 131, Ritmo) y se ponen al día los existentes (127, 132); la planta de Landaben inicia la construcción de los deportivos Lancia Beta Coupe y Beta HPE. Son tiempos de cambio, empieza la transición democrática y emerge una nueva clase media, más urbana y mejor preparada. Una imagen que refleja la realidad española de esta etapa es la del presidente del gobierno, Adolfo Suárez, llegando al Congreso de los Diputados al volante de su propio SEAT 127.

Sin embargo la situación financiera es difícil. El balance de 1978 arroja unas pérdidas de 10.374 millones de pesetas, con una producción de 288.487 coches. La liberalización de las importaciones y la política industrial del gobierno favorece aún más la implantación de empresas foráneas. El INI y los bancos accionistas proponen ir vendiendo a lo largo de dos años, mediante un aumento constante del capital, hasta el 81% de las acciones a Fiat. Tras largas negociaciones ésta acepta la propuesta con una serie de condiciones que incluyen la liberación de precios de los vehículos, la flexibilización de la plantilla en caso necesario y el aval del Estado en los créditos que se soliciten. Pero en el futuro de SEAT habrá cambios más insospechados todavía.

80s

A pesar del prestigio de sus productos SEAT encara la década de los ochenta con

incertidumbre. El descenso en la cuota de mercado se cifra en un 26%, la masa laboral ha sido sometida a una fuerte reducción y las pérdidas acumuladas suman más de 23.655 millones de pesetas en 1982. Sumida en dificultades financieras, Fiat no suscribe la segunda fase de la ampliación de capital. Al final se llega a un acuerdo por el cual ésta le vende sus acciones al precio simbólico de una peseta y se compromete a comprarle durante los cinco años siguientes 400.000 vehículos producidos en Barcelona para comercializarlos en su propia red bajo el logotipo Fiat. Por otra parte, SEAT podrá exportar sus propios modelos diferenciados de los que fabricaba bajo licencia italiana.

Se abre un periodo crucial en el recorrido de la marca española durante el cual procederá a reinventarse a sí misma empleando todos los recursos a su alcance y aplicando la creatividad y capacidad de reacción que la caracterizan. En apenas tres años desarrolla tres modelos sobre bases mecánicas ya existentes y realiza uno totalmente inédito que se convertirá en el mayor éxito de su historia. La renovación de SEAT trae también un nuevo logotipo corporativo de color azul y la adopción de nombres de localidades españolas en sus modelos: Ronda, Málaga, Marbella, Ibiza...

Sin embargo el camino no será fácil. Fiat acude al Tribunal Internacional de la Competencia para denunciar que el nuevo Ronda, creado por Fissore y el propio Centro Técnico a partir del Ritmo, es demasiado parecido al modelo del que deriva. Pero SEAT prepara un ejemplar especial con todos los elementos que lo diferencian pintados de otro color para demostrar su legalidad. En 1983 los jueces de París dan la razón a SEAT y otorgan luz verde a la producción y exportación del Ronda. Otro hecho positivo es el acercamiento al Grupo Volkswagen. SEAT firma un acuerdo para la distribución de los modelos Audi y VW a través de su red comercial y la producción del Polo/Derby y del Passat/Santana en España. Es el primer paso de una unión que resultará muy fructífera.

Si hay un coche que identifica aquella España de los ochenta, dinámica, ambiciosa y dispuesta a cambiarlo todo, éste no es otro que el SEAT Ibiza. Reforzado por la imagen festiva e internacional de la isla mediterránea homónima, su lanzamiento en 1984 marca un punto de inflexión en nuestro paisaje automovilístico. Se trata del primer turismo verdaderamente nacional creado por SEAT, cuyo diseño firmado por Giugiaro y mecánica obra de Porsche dan plena validez al eslógan: "latino de aspecto, alemán de carácter". Sin desdeñar el efecto de una campaña publicitaria - "Viene la nueva generación"- que cala con fuerza en la sociedad española, protagonista del cambio histórico que suponen las elecciones legislativas de 1982, el factor clave sigue siendo la gama de motores proyectada por la consultoría de Stuttgart: la leyenda System Porsche marcada en las culatas del Ibiza le retornará a la marca española cada céntimo de la factura alemana (y al proveedor un sustancioso royalty de 7 marcos por cada coche vendido).

Después de que el presidente de VW a la sazón, el Dr. Carl H. Hahn, haya convencido al presidente socialista del gobierno español Felipe González para que permita la privatización de SEAT, el Grupo de Wolfsburgo adquiere un capital inicial del 51% el 18 de junio de 1986. Poco antes de Navidad del mismo año, este capital aumenta a un 75% de las acciones de SEAT. Al mismo tiempo, las exportaciones, que son existencialmente tan importantes para SEAT, por fin empiezan a fluir. De forma sorprendente, los primeros modelos (los Ronda) ise van para los Países Bajos! En 1983, la nueva filial de VW también empieza sus actividades en Alemania, al principio mediante una sociedad de importación y más tarde, hacia el 1986, a través de su propia filial: SEAT Deutschland GmbH, con sede en Mörfelden-Walldorf. Desde entonces, se han exportado a Alemania más de un millón de vehículos SEAT. El

proceso de integración será largo, y también exigirá inversiones por parte de VW que se cifran en medio billón de pesetas. Durante esta etapa también la vertiente deportiva de la marca recibe un nuevo impulso con la fundación de SEAT Sport.

La década de los ochenta se cierra para SEAT mucho mejor de lo que empezó, batiendo récords de producción -474.149 vehículos anuales en 1989- y entrando de nuevo en beneficios. La firma española aporta ya el 15,2% de la fabricación del grupo VW, suficiente para que sus responsables decidan en 1999 adquirir las acciones restantes hasta reunir el 99,9%. La nueva planta que está edificando en Martorell se convertirá en el principal centro de producción de la marca, y en uno de los más modernos del continente. Y sobre todo, gracias a la excelente carta de presentación que supone el Ibiza -del que ya se han fabricado más de medio millón de unidades- el nombre de SEAT empieza a ser para el consumidor europeo sinónimo de fabricante de automóviles con personalidad propia.

90s

Plenamente integrada en el conglomerado alemán, SEAT desliga de su red comercial las otras dos grandes marcas del grupo (Volkswagen y Audi) y acelera el desarrollo de su nueva gama. A través de los concept cars Proto C, Proto T y Proto TL anticipa en varios salones del sector los rasgos esenciales del primer modelo íntegramente creado con tecnología de origen VW. El Toledo, que se presenta al público en el Salón de Barcelona de 1991, es una berlina con carrocería de dos volúmenes y tres cuerpos firmada por Giugiaro. Pese a la caída del mercado SEAT ocupa el 5º puesto con un 10% de la cuota y el Ibiza como el 4º modelo más vendido en España.

Los Juegos Olímpicos de 1992 celebrados en Barcelona son una oportunidad única para SEAT, que se convierte en el principal proveedor de coches para la organización. Unos dos mil vehículos componen la flota olímpica, casi todos del nuevo Toledo. A principios del año siguiente se inaugura la factoría de Martorell, un complejo industrial de 3 millones de m² y 404.000 m² de instalaciones, capaz de aumentar la producción a más de 1.500 unidades diarias, que ha requerido la inversión de unos 244.500 millones de pesetas. De allí van a salir el nuevo Ibiza, ya dotado de catalizador para todos los mercados, y el Córdoba, que reemplaza al veterano Málaga.

La reducción de cinco puntos (del 33 al 28%) en la tasa sobre los coches nuevos no será suficiente para paliar la crisis económica que vive la empresa, agravada por la devaluación de la peseta. En octubre de 1993 se decide clausurar la planta de la Zona Franca, donde quedan oficinas y algunas prensas de componentes en activo, y llevar a Martorell la línea de montaje del Toledo. El cierre del emblemático centro de producción eleva las tensiones sindicales y las huelgas poniendo en peligro la continuidad de SEAT. VW está dispuesta a invertir 130.000 millones de pesetas para salvarla si la administración se compromete a aportar una parte; 8.000 millones la Generalitat de Cataluña y 38.000 el gobierno central. El saneamiento se lleva a cabo con una fuerte reducción de la plantilla, que pasa a 12.600 personas.

El 22 de febrero de 1993, el Rey Don Juan Carlos I de España y el nuevo presidente del Grupo Volkswagen, Dr. Ferdinand Piëch, inauguran las instalaciones de producción de Martorell. La que se convirtió en una de las plantas de fabricación de automóviles más modernas de Europa se construyó sobre un terreno de tres millones de metros cuadrados en tan sólo 34 meses. La segunda generación del Ibiza y su versión turismo del Córdoba son los primeros modelos en abandonar la

línea de producción.

La presentación en 1995 del prototipo del monovolumen Alhambra demuestra que SEAT sigue adelante con sus planes de desarrollo. Este modelo y sus hermanos gemelos VW Sharan y Ford Galaxy se producirán en la planta portuguesa de Palmela; será el primer SEAT de fabricación no española. En 1996 llegan dos nuevos derivados del exitoso Ibiza: el Córdoba SX de dos puertas y la furgoneta Inca, y al año siguiente el primero de los Ibiza Cupra deportivos. El dominio de la clase 2 litros del Campeonato Mundial de Rallyes que la marca se adjudica en tres ediciones sucesivas (1996-1998) deja patente el excelente trabajo de SEAT Sport. En 1997 es el turno del Arosa, primer subcompacto SEAT, y el Córdoba Vario, un polivalente con carrocería familiar.

Si el balance de 2.764 millones de pesetas de beneficio cerrado en 1996 es positivo, el ejercicio siguiente todavía arroja mejores resultados, con un beneficio neto de 11.051 millones y 467.000 unidades construidas, 12,5% más que el anterior. La productividad también crece (de 53 vehículos/ hombre anuales a 59) y la factoría de Martorell, planificada para entregar 1.100 ejemplares diarios proporciona 2.046. En 1998, el mismo año en que se presenta la segunda generación del Toledo y sale de la cadena el Ibiza 2 millones, SEAT logra trasladar allí la producción del Arosa (fabricado inicialmente por VW en Wolfsburg) y lleva la del Polo a Landaben, planta de la que ha recuperado la titularidad. El Toledo II empieza a construirse en Bruselas hasta que SEAT logra la capacidad suficiente para hacerlo en Martorell. No es extraño que se reúna tanta producción en este centro, uno de los grandes activos de la marca: con 13.500 empleados que terminan 2.200 vehículos cada día es una de las fábricas automovilísticas más rentables de Europa.

En esta etapa SEAT anuncia la renovación de la gama en un plazo de cinco años, para lo cual va a invertir 200.000 millones de pesetas en I+D financiados con sus propios recursos. Esto es posible porque ha obtenido un récord de beneficios (24.462 millones de pesetas, 121,4% más que el año anterior). En el Salón de Ginebra de 1999 va a presentar dos vehículos singulares –el concept car Fórmula y el Toledo Cupra V6- y su nueva identidad corporativa: una S estilizada de color rojo intenso que transmite con intensidad los valores que caracterizan a SEAT: pasión, deportividad, dinamismo y tecnología.

00s

La línea dinámica, eje del discurso estético de SEAT en el siglo XXI propuesto por Walter da Silva, su nuevo jefe de diseño, va a sentar las bases estilísticas de la marca en los prototipos de salón Salsa y Tango. Al mismo tiempo la gama de modelos es objeto de una mejora sustancial. Aumentan las versiones del León (TDI 150 CV, Cupra, Cupra R, FR), el Alhambra y el Arosa actualizan su aspecto, llegan la tercera generación del Ibiza y la segunda del Córdoba y la división SEAT Sport pone en el mercado una serie limitada de Ibiza Cupra R. Tras ganar el título alemán de rallyes con el Córdoba WRC SEAT abandona esta disciplina pero regresará a los circuitos españoles organizando en 2002 la primera Supercopa León. Con medio siglo de experiencia a sus espaldas e integrada en el mismo grupo de marcas donde están Audi y Lamborghini, SEAT es una empresa decididamente lanzada hacia el futuro que ya vende sus coches a través de internet (www.eSEAT.com) y cuyo nuevo lema evoca sin ningún complejo su personalidad, dotada de un inequívoco sello latino y mediterráneo: auto emoción.

En esta etapa la competición vuelve a convertirse en un recurso fundamental. Cientos de victorias en rallyes y circuitos a lo largo de la dilatada historia de la marca suponen un patrimonio envidiable, pero la política deportiva de SEAT cobra ahora verdadera envergadura. En 2003, inscribe el Toledo Cupra en el ETCC (Campeonato Europeo de Turismos). Compite durante 2004 y el año siguiente la competición pasa a ser de nivel mundial (WTCC), donde SEAT inicia su participación con el Toledo Cupra y a mitad de temporada lo sustituye por el nuevo León. Los brillantes resultados iniciales (3º en 2006 y 2ª en 2007) son sólo un prólogo de lo que va a lograr después: SEAT bate a sus rivales, todos con motores de gasolina, y el León TDI se adjudica el título absoluto, tanto de marcas como de pilotos, en 2008 y 2009. Gracias a su avanzada tecnología diesel SEAT ha conseguido algo que parecía imposible. Es la primera vez que un constructor automovilístico español alcanza un campeonato del mundo y la primera vez que un motor diesel gana un campeonato mundial de turismo.

En consonancia, casi todos los modelos cuentan con versiones deportivas Cupra R y FR, incluido el nuevo Altea. El Ibiza rebasa la cifra de 4 millones de unidades. La gama crece con más variantes y evoluciona siguiendo las últimas tendencias del mercado. La denominación del nuevo Ibiza SC SportCoupé Bocanegra supone un guiño al pasado reciente de SEAT: este apodo popular para el deportivo 1200/1430 Sport de los años 70 ha quedado integrado en la memoria colectiva del país. Por otro lado, el nuevo Exeo presentado en el Salón de París de 2008 supone el ingreso de la marca española en el llamado segmento semipremium. El prestigio de SEAT como fabricante de automóviles de calidad, con sello deportivo y a precio razonable no ha dejado de crecer en lo que va de milenio.

[Read online](#)
